



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**A REDE URBANA DO RECÔNCAVO BAIANO  
E SEU FUNCIONAMENTO TÉCNICO**

**MÁRCIA VIRGÍNIA PINTO BOMFIM**

Orientador: Dr. Rubens de Toledo Júnior

Salvador – Bahia  
Junho/2006



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**A REDE URBANA DO RECÔNCAVO BAIANO  
E SEU FUNCIONAMENTO TÉCNICO**

**MÁRCIA VIRGÍNIA PINTO BOMFIM**

ORIENTADOR: DR. RUBENS DE TOLEDO JÚNIOR

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

Submetida em satisfação parcial dos requisitos ao grau de

**MESTRE EM GEOGRAFIA**

À  
Câmara de Ensino de Pós-Graduação e Pesquisa  
da  
Universidade Federal da Bahia

Dr. Rubens de Toledo Júnior

Dra. Maria Auxiliadora da Silva

Dr. Fernando Cardoso Pedrão

Data de aprovação: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Grau conferido em \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

B695 Bomfim, Márcia Virgínia Pinto,  
A rede urbana do Recôncavo Baiano e seu  
funcionamento técnico / Márcia Virgínia Pinto Bomfim.\_  
Salvador, 2006.  
119 f.: il

Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em  
Geografia. Instituto de Geociências. Universidade  
Federal da Bahia, 2006.

1. Rede técnica. 2. Rede urbana. 3. Meio técnico-  
científico e informacional  
I. Título II. Tese

911.9:711(813.8)(043)

Á meu pai, minha mãe (Tia Neta) exemplo de amor e dedicação, Enzo e Danilo.

## RESUMO

O presente estudo buscou uma interpretação das implicações da modernização no Recôncavo baiano a partir do processo de difusão dos meios geográficos na região, com ênfase nos anos a partir de 1950, período marcado pelo surgimento e expansão do meio técnico-científico-informacional. A região do Recôncavo foi historicamente muito importante para se iniciar e sistematizar estudos referentes à divisão espacial da produção brasileira.

Parte-se da genealogia da formação do território do Recôncavo, com ênfase nas sucessivas implantações de redes técnicas, associadas a diferentes períodos históricos. Os diversos tipos de redes técnicas se expandiram e ganharam ou perderam importância na medida em que se mudava a configuração territorial da região estudada. Estas configurações também são condicionadas pela presença ou pelas funcionalidades das diversas redes.

Como se objetiva a compreensão do Recôncavo à luz de um instrumental teórico atualizado, se fez uso das teorias recentemente elaboradas por Milton Santos, que é autor de um clássico estudo sobre a rede urbana que ora analisamos. A rede urbana tem suas funcionalidades sustentadas pelas infra-estruturas, também chamadas de redes técnicas.

As redes, entendidas como constituintes do espaço geográfico, uma instância social que possui papel ativo e condicionante sobre as demais instâncias. Para a compreensão do uso do território do Recôncavo, analisamos sua evolução durante diversos períodos históricos, que resultou na presente configuração e permitiu entender seu funcionamento atual, suas especificidades, diferenciações e desigualdades.

Palavras-chave: Rede técnica; rede urbana; meio-técnico-científico e informacional.

## ABSTRACT

The present study looked for an interpretation of the implications of the modernization in the Reconcavo Bahiano starting from the process of diffusion of the geographical ways in the area, with emphasis the years starting from 1950, period marked by the appearance and expansion of the technician-scientific-informational means. The Reconcavo area was historically very important to begin and to systematize studies reported to the space division of the Brazilian production.

Starting from Reconcavo's formation genealogy, emphasizing in the successive implantations of technical networks, associated to different historical periods. The several types of technical networks expanded and got or lost importance in the same way that the territorial configuration of the studied area changed. These configurations are also conditioned by the presence or for the functionalities of the several networks.

As the comprehension of Reconcavo by an instrumental theoretical updated is aimed, there were used theories recently elaborated by Milton Santos, author of a classic study on the urban network that is now analyzed. The urban network has their functionalities sustained by the infrastructures, also calls of technical networks.

The networks, understood as constituent of geographical space, a social instance that has active paper and stimulant on the other instances. For the understanding of the use of Reconcavo, we analyzed its evolution during several historical periods, that it resulted in the present configuration and it allowed to understand its current operation, their specificities, differentiations and inequalities.

Key words: The networks; urban network; technician-scientific-informational means.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha família pelo apoio e dedicação: Vovó Neta, Molk, Marcos, Wailson, Mag e Celson que não mediram esforços para que eu pudesse concluir este estudo, especialmente nos momentos (e que foram muitos) em que não tinha com quem deixar meus pequenos. Agradeço também a todos os meus familiares, que mesmo distante geograficamente sempre me incentivam a crescer profissionalmente.

Sou imensamente grata ao meu orientador Prof. Dr. Rubens de Toledo Junior, pela objetividade na orientação e pela gentileza ao me aceitar como orientanda. Agradeço especialmente à Profa. Dra. Maria Auxiliadora Silva pela amizade e valiosas contribuições; ao Coordenador do Curso de Pós-Graduação em Geografia, Prof. Dr. Ângelo Serpa, aos professores pelas discussões em sala de aula e aos secretários Itanajara José Muniz da Silva e Dirce Vieira Almeida pelo apoio e presteza.

Sou grata as Técnicas da Biblioteca do IBGE, Ana Maria Loureiro Pereira e Maria Otilia Bastos de Araújo Góis que sempre atenderam gentilmente minhas solicitações.

Sou especialmente grata à amiga-colega da UNEB, do mestrado Claudia Souza Pereira juntamente com sua família pela amizade, consideração e incentivo. Agradeço a valiosa contribuição do técnico da CPRM Ricardo Hagge pela elaboração e confecção dos mapas.

Agradeço a gentileza, presteza e amizade dos meus compadres-colegas Sônia Marise Tomasoni e Marco Antônio Tomasoni.

Meus agradecimentos vão também para a Universidade do Estado da Bahia - UNEB e em especial o Campus V, em Santo Antônio de Jesus e ao Colegiado de Geografia, pela liberação para a realização do mestrado; aos colegas pela amizade e incentivo: Alvacir Barbosa (in memoria), James Araújo, Luciana Teixeira, Luis

Claudio Requião, Djalma Góes, Jânio Roque, Patrícia, Rita Hagge, Fábio, Wilson Roberto de Mattos, Kátia Marise, Augusto Mendes, Alice Valverde, Ana Maria Oliveira, Maria de Lourdes Motta e aos servidores da UNEB, Inês, Roberto, Soninha, Marlene, Conceição, Bartolomeu e Lia pela consideração, amizade e gentileza ao atender nossas solicitações.



## SUMÁRIO

Lista de tabelas .....	8
Lista de figuras .....	8
Lista de quadros .....	8
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>1 O RECÔNCAVO BAIANO E A FORMAÇÃO DA REDE URBANA .....</b>	<b>28</b>
1.1 O INÍCIO DA OCUPAÇÃO DO RECÔNCAVO .....	31
1.2 O PAPEL DA METRÓPOLE COLONIAL .....	36
1.3 MODERNIZAÇÕES TÉCNICAS NO ECÔNCAVO .....	39
1.4 A ORGANIZAÇÃO URBANA DO RECÔNCAVO .....	50
1.5 A REDE URBANA DO RECOÔNCAVO SEGUNDO MILTON SANTOS .....	53
1.6 AS REDES DE CIDADES COMO CATEGORIA DE ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO .....	54
<b>2 O RECÔNCAVO BAIANO E AS CONDIÇÕES ATUAIS .....</b>	<b>59</b>
2.1 O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DO RECÔNCAVO (na metade do Século XX) .....	62
<b>2.1.1 A agroindústria no Recôncavo – formação e sistematização do conhecimento agrícola no Estado .....</b>	<b>66</b>
<b>2.1.2 Novo ciclo .....</b>	<b>70</b>
2.2 A PETROBRÁS NO RECÔNCAVO BAIANO .....	73
<b>2.2.1 Os benefícios da Petrobrás .....</b>	<b>75</b>
2.3 O CIRCUIRO PRODUTIVO AGROINDUSTRIAL DO FRANGO DE CORTE NO RECÔNCAVO BAIANO .....	78
2.4 UMA ANÁLISE SOCIAL DA REGIÃO DO RECÔNCAVO BAIANO .....	83

<b>3</b>	<b>TERRITÓRIO E REDES DE TRANSPORTES .....</b>	<b>87</b>
3.1	A REDE RODOVIÁRIA .....	87
3.2	A REDE FERROVIÁRIA .....	90
3.3	A ESTRUTURA PORTUÁRIA .....	93
<b>4</b>	<b>TERRITÓRIO E REDES DE TELECOMUNICAÇÃO .....</b>	<b>97</b>
4.1	A EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS TÉCNICOS .....	100
4.2	OS SISTEMAS DE TELECOMUNICAÇÃO NO RECÔNCAVO BAIANO .....	101
4.3	OS SERVIÇOS DE TELEFONIA FIXA NA BAHIA .....	104
4.4	A INFORMAÇÃO E A NOVA DIVISÃO SOCIAL E TERRITORIAL DO TRABALHO NO RECÔNCAVO .....	105
4.5	AS AÇÕES DA TELEMAR NO RECÔNCAVO .....	107
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>111</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>113</b>

## LISTA DE TABELAS

1	Evolução Política Administrativa do Recôncavo Baiano – Estado da Bahia (1827/2002) .....	57
2	Principais Países Exportadores de Carne de Frango (1999-2003).....	80
3	Principais Países Importadores de Carne de Frango (1997-2003) .....	81
4	Domicílios particulares permanentes urbanos, total e proporção dos domicílios, por acesso a alguns serviços e posse de alguns bens duráveis, segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Regiões Metropolitanas – 2004 .....	103
5	Pessoal ocupado em atividades técnicas, científicas e afins. Brasil e grandes regiões (1976-1995) .....	107

## LISTA DE FIGURAS

1	Recôncavo Baiano: Localização e Divisão Municipal .....	19
2	Disposição das Estradas de Ferro .....	37
3	Situação das Principais Rodovias .....	49
4	Zonas de Influência Comercial no Estado da Bahia .....	54
5	Sistema de Transporte no Recôncavo Baiano – 2004 .....	91

## LISTA DE QUADROS

1	Prestadoras de Serviço Móvel Celular .....	99
---	--	----

## LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

ABA	Associação Baiana de Avicultura
ABEF	Associação Brasileira de Exportação de Frango
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CENAB	Centro Náutico da Bahia
CEPAL	Comissão Econômica para América Latina e o Caribe
CIA	Centro Industrial de Aratu
CNP	Conselho Nacional do Petróleo
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CRA	Centro de Recursos Ambientais
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
EMBRATEL	Empresa Brasileira de Telecomunicações
IAA	Instituto do Açúcar e do Alcool
IBA	Instituto Baiano de Agricultura
IBF	Instituto Baiano do Fumo
IIBA	Imperial Instituto Baiano de Agricultura
INMARSAT	Sistema Mundial de Comunicações Marítimas via Satélite
PETROBRÁS	Petróleo Brasileiro S/A
PIB	Produto Interno Bruto
RENAR	Rede Nacional de Radiomonitoragem
RENEC	Rede Nacional de Estações Costeiras
RLAM	Refinaria Landulfo Alves – Mataripe
RMS	Região Metropolitana de Salvador
RPBC	Refinaria Presidente Bernardes-Cubatão
TELEBRÁS	Telecomunicações Brasileiras
TWB	Corporation Transportes Aquaviários & Construção Naval

## INTRODUÇÃO

O conceito de rede até aproximadamente os anos 70 não esteve no centro das atenções dos geógrafos, sendo retomado por diversos autores, a partir dos anos 80, quando a informação através da cibernética, da informática e da eletrônica passa a dominar as relações de fluxos sobre o espaço mundial.

As empresas que utilizam as novas tecnologias o fazem recorrendo às redes de transportes e de comunicações. Como há uma intencionalidade na localização das atividades econômicas, essa lógica continua a dominar no momento da instalação de suportes técnicos para novas tecnologias adotadas pelas empresas.

Para Castells (2003) o perfil do novo processo espacial, denominado de espaço de fluxos, está se caracterizando como a manifestação espacial predominante de poder e função. Essa manifestação ocorrida ao final do século XX graças aos avanços da ciência, produziu um sistema técnico presidido pelas técnicas da informação, que passam a exercer um papel de elo entre as demais, unindo-as e assegurando ao novo sistema técnico, uma presença planetária, Santos (2001).

Toma-se por princípio que, ao se trabalhar com o conceito de redes, deveria-se destacar quatro grandes fluxos: os movimentos de pessoas ou fluxos migratórios, os movimentos comerciais ou fluxos de mercadorias, os movimentos de capitais ou fluxos monetários e financeiros e movimento de informação ou fluxos informacionais.

São esses fluxos que permitem entender o grau de fluidez que perpassa toda sociedade contemporânea e a corroboração de uma compreensão de que existe um comando para todas essas ações. Vale salientar que o atual sistema de técnicas que garante os mecanismos de sustentação do esquema global é articulado em rede e é resultado de ações políticas que asseguram esse mercado.

São fluxos que procuram ultrapassar o controle territorial, invadem os limites das soberanias nacionais e demandam novos sistemas normativos do Estado-Nação. Para Santos (2003) as ações políticas que asseguram a conformação do mercado global estão envolvidas em determinações perversas e não igualitárias.

O emaranhado técnico presente na sociedade torna as relações cada vez mais complexas, o que justifica o estudo do fenômeno de redes como uma das formas mais adequadas para o entendimento da realidade contemporânea.

Dias (2005) observou que nas ciências humanas, a rede tem sido pensada primordialmente como forma particular de organização sendo estudadas da seguinte forma: social – grupos, instituições ou firmas (Castells, 1999), urbana (Santos 1995, Corrêa, 1989 e 2001), transacional-econômico-político e principalmente técnica (Bakis, 1985, Dias 1995 e Offner 1993 e 2000).

Mas o que é uma rede? O vocábulo provém do latim *retis* e significa conjunto de fios entrelaçados em ligações regulares utilizados para apanhar peixes, para dormir e embalar, como tela ou ainda, conjunto complexo de fios, rodovias, ferrovias, canais, casas comerciais etc.

O vocábulo fora também amplamente utilizado nas ciências biológicas, principalmente na medicina para explicar o funcionamento do organismo no corpo humano. Porém o conceito de rede passa a ser empregado mais largamente para definir as representações geométricas do território que se multiplicaram a partir da segunda metade do século XX graças ao desenvolvimento das técnicas, sobretudo na geografia.

A rede passa a ser concebida como matriz técnica – infra-estrutura rodoviária, estrada de ferro, telegrafia, alterando a relação com o espaço e com o tempo, Dias (2005). Para muitos autores o conceito moderno de rede se forma na filosofia de Saint-Simon.

Esse filósofo francês vivenciou a Revolução Francesa, sendo bastante influenciado pelo iluminismo. Passa a defender a idéia de que o Estado se fortalece quando permite liberar a circulação do dinheiro, ou seja quando passa a assegurar as condições necessárias para a circulação de todos os fluxos sobre o território.

Para ele, no momento em que a França assegurasse as condições necessárias para que todos os fluxos pudessem circular livremente sobre o território garantiria também melhores condições de vida da população bem como o enriquecimento do país. Assim Saint-Simon dispôs de uma ferramenta de análise para conceber uma ciência política e formular um projeto de melhoria geral do território da França, Dias (2005).

Segundo Bakis (1996) a rede pode ser vista segundo três sentidos: a) polarização de pontos de atração e difusão como é o caso das redes urbanas; b) projeção abstrata, que é o caso dos meridianos e paralelos na cartografia do globo; c) projeção concreta de linhas de relações e ligações, que é o caso das redes hidrográficas, das redes técnicas territoriais e também, das redes de telecomunicações.

Por esse aspecto, avaliando o presente das redes, elas estão instaladas diacronicamente sobre o território, ou seja, são instaladas em diferentes momentos, muitas até já estão presentes na configuração atual e sua substituição ocorre em momentos diversos. Essas substituições ocorrem quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica.

A partir de análises das contribuições acerca do conceito de rede se pode concluir que tal conjunto de idéias ainda está em construção, pois se está diante de um mundo cada vez mais técnico.

Ao mesmo tempo, retornamos ao conceito da rede urbana na tentativa de entender que todo sistema urbano atual foi influenciado pelas etapas anteriores de estruturação do espaço no qual ele funciona hoje. Para Michel Rochefort:

Até meados do século XIX, cada cidade representava um organismo mais ou menos autônomo que expressa por sua presença e importância a natureza das necessidades de sua região. A cidade era portanto a unidade de base da geografia urbana: ela se situava num contexto regional e noutros fatores que a delimitavam. A concentração econômica da segunda metade do século XIX forjou, a partir das grandes cidades, uma verdadeira rede urbana regional. Por seus banqueiros, industriais e negociantes, as grandes cidades detiveram então as alavancas de comando de todas as atividades da sua região. A unidade de estrutura da geografia urbana torna-se a rede urbana regional na qual era necessário ressituar cada cidade para interpretá-la validamente. Essa rede constitui também o arcabouço de um novo recorte regional.

Esse triunfo da noção de rede urbana regional foi de curta duração. O século XX desmantelou progressivamente as bases da sua autonomia: os bancos regionais cedem lugar aos bancos nacionais, as empresas industriais abrem suas portas aos capitais exteriores, enquanto uma parte da riqueza regional é investida em outras regiões. Os próprios atacadistas tornam-se intermediários em cadeias de distribuição mais vastas... Para interpretar uma cidade qualquer, já não basta ressitua-la em sua rede regional; é preciso entender os laços de estrutura que subordinam esta a uma unidade mais vasta, constituída pelo Estado ou pela zona de influência de alguns grandes trustes. A verdadeira unidade de estrutura para uma geografia comparada das cidades tende a ultrapassar o âmbito da rede urbana regional. (ROCHEFORT, 1998, p.17)

Entretanto Rochefort assinala que, no estado atual da civilização e das necessidades em relações que ela implica, a rede urbana regional parece-nos constituir ainda a indispensável estrutura técnica da vida regional e permanecer, por conseguinte, na base mesma da noção de região.

Geiger (1963), ao avaliar a evolução da rede urbana brasileira, recebe influência de Michel Rochefort e afirma que:

Há, evidentemente, uma relação entre os fatos da história urbana e os fatos da história econômica. As transformações que ocorrem na estrutura urbana brasileira acompanham a substituição do sistema econômico colonial por um sistema de economia nacional. Por sua vez, o crescimento da população urbana é fator de expansão do mercado interno, causa de transformações na economia brasileira.

Quando, ao mecanismo simples de exportação de matéria-prima e importação de produtos de consumo, se acrescentou a produção para o mercado interno, as diversas partes do País passaram a articular-se melhor e as cidades foram recebendo fortes impulsos ao seu desenvolvimento.

Corrêa (1989) afirma que a rede urbana é um reflexo, em realidade, dos efeitos acumulados da prática de diferentes agentes sociais, sobretudo as grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas que efetivamente introduzem – tanto na cidade como no campo – atividades que geram diferenciações entre os centros



urbanos. O autor prossegue sua análise em uma proposta mais atual (2001), onde ele dá indicação das dimensões de análise das redes: a dimensão organizacional refere-se à configuração interna da entidade estruturada em rede, abrangendo os agentes sociais, a origem da rede, a natureza dos fluxos, a função e a finalidade da rede, sua existência e construção, sua formalização e organicidade. A dimensão temporal envolve a duração da rede, e a dimensão espacial a escala e a dimensão espaço-temporal que articula espaço e tempo da rede.

Ainda sobre a validade na atualidade de um estudo da rede urbana na base regional, Santos (1993) diz que, no momento histórico atual, período que ele denomina de técnico-científico informacional, a construção ou reconstrução do espaço se dá com um crescente conteúdo de ciência, de técnica e de informação. As remodelações se impõem tanto no meio rural quanto no meio urbano e, em consequência, aparecem mudanças importantes, tais como aportes maciços de investimentos em infra-estruturas e avanços consideráveis na composição orgânica do território, graças à cibernética, às biotecnologias, às novas químicas, à informática e à eletrônica. Isso tudo se dá de forma paralela à cientificação do trabalho.

No caso brasileiro, há um desenvolvimento muito grande da configuração territorial, com adições nos sistemas de engenharia superpostos à natureza, levando a um crescimento do sistema de transportes, do sistema de telecomunicações e da produção de energia.

Outro aspecto é que o País passa a se interligar, a estrutura industrial e agrícola muda, o que leva a uma mudança na estrutura da circulação, distribuição e consumo. Paralela a esse desenvolvimento das formas materiais, há também uma grande expansão das formas de produção não-material: da saúde, da educação, do lazer, da informação e até mesmo das esperanças. São formas de consumo não-material que se disseminam sobre o território, (Santos, 1993).

Assim, com a integração do território, o espaço se apresenta com bastante fluidez, permitindo que os fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital passem a ter uma grande mobilidade, levando a uma

especialização do território. Com isso, uma nova geografia regional se desenha, na base da nova divisão territorial do trabalho que se impõe, criando-se complementaridades regionais. Essas complementaridades fazem com que se criem necessidades de circulação, que vão se tornar frenéticas dentro do território brasileiro. As regiões devem se adequar a esse modelo que se impõe e, conseqüentemente, vamos nos defrontar com diferenciações regionais e disparidades territoriais de outra natureza.

Santos (1996) salienta que assim como se fala em fim do território e de não-lugar na vertente pós-moderna, nenhum subespaço do planeta escaparia ao processo conjunto de globalização e fragmentação, isto é, individualização e regionalização. Com suas palavras, ele ressalta que:

No decorrer da história das civilizações, as regiões foram configurando-se por meio de processos orgânicos, expressos através da territorialidade absoluta de um grupo, onde prevaleciam suas características de identidade, exclusividade e limites, devidas à única presença desse grupo, sem outra mediação. A diferença entre áreas se devia a essa relação direta com o entorno. Podemos dizer que, então a solidariedade característica da região ocorria quase que exclusivamente, em função dos arranjos locais. Mas a velocidades das transformações mundiais deste século, aceleradas vertiginosamente no após-guerra, fizeram com que a configuração regional do passado desmoronasse.

Segue argumentando que, assim como hoje há uma corrente que diz que o tempo apagou o espaço, poderia também se dizer que a expansão do capital hegemônico em todo o planeta teria eliminado as diferenciações regionais. Ou ainda vai mais longe: seria proibido mesmo até prosseguir pensando que a região existe. Porém Santos faz questão de se colocar contra essas idéias, acrescentando que:

... em primeiro lugar, o tempo acelerado, acentuando a diferenciação dos eventos, aumenta a diferenciação dos lugares; em segundo lugar, já que o espaço se torna mundial, o ecúmeno se redefine, com a extensão a todo ele do fenômeno de região. As regiões são suporte e a condição de relações globais que de outra forma não se realizariam. Agora, exatamente, é que não se pode deixar de considerar a região, ainda que a reconheçamos como um espaço de conveniência e mesmo que a chamemos por outro nome.

Assim, para ele, neste mundo globalizado, com a ampliação da divisão internacional do trabalho e o aumento exponencial do intercâmbio, dá-se, paralelamente, uma aceleração do movimento e mudanças mais repetidas, na forma

e no conteúdo das regiões. Ensina-nos que o que faz a região não é a longevidade do edifício, mas a coerência funcional que a distingue das outras entidades, vizinhas ou não. O fato de ter vida curta não muda a definição do recorte territorial. Isso faz com que as regiões se transformem continuamente, levando a uma menor duração do edifício regional, não suprimindo, portanto, a região, apenas mudando de conteúdo. Assim, a região continua a existir, mas com um nível de complexidade jamais visto pelo homem.

Ribeiro e Gonçalves (2001), ao realizarem uma busca conceitual do significado de região pelo viés da contextualização histórico-espacial da sociedade, colocam-se contrários às afirmações de que a região teria perdido seu *status* científico no entendimento do real, corroborando as idéias dos autores citados acima. Sinalizam que novas concepções estão se pondo no horizonte da ciência e certamente trarão novos indicativos que, hoje, mais do que nunca, se mostram indispensáveis para quaisquer análises sobre as sociedades e as suas formas regionais. Fazem referência à maior inter-relação, existente na atualidade, propiciada pela interconexão e interdependência nunca vistas antes, a partir do aparato técnico-científico-informacional, entre as dimensões do lugar e da região, com o ingrediente novo da rede . Citando Moreira (1995), pode-se afirmar que a intensificação do poder da rede ligou lugares, e esses, pelo adensamento das relações entre os homens e ganho de espessura do tecido social e com as novas dimensões técnico-informacionais criadas, estabeleceram uma nodosidade e uma hierarquia funcional que modificaram aquela “autonomia” e aquele isolacionismo das regiões tão observáveis nos estudos de geografia, porque elas não necessariamente tendem a ser a continuidade territorial ou a proximidade dos elementos ativos no intercâmbio dos fluxos entre os lugares, com a conseqüente reorganização propiciada pelos novos sistemas viários e de comunicações. Portanto, mesmo que talvez tenha diminuído o papel ou a posição da região ante o lugar e a rede no mundo contemporâneo, de forma alguma a região perde sua explicitação empírica e, por conseguinte, sua validade para o teorizar.

No atual período técnico-científico-informacional, os países periféricos foram convocados a participar de uma nova ordem que se estabeleceu na segunda metade do século XX, quando um novo projeto de modernidade se impôs por todas as partes do Planeta.

Dentro desse contexto, assistimos à ampliação do meio técnico-científico-informacional que ocorre graças à adoção de um mesmo conjunto de objetos técnicos que estão, hoje, presentes em uma escala planetária. É por meio desse conjunto que se realiza a produção, a circulação, o trabalho, enfim todas as ações humanas. Engendra-se, assim, uma nova geografia dos lugares com a sobreposição dos novos sistemas de objetos técnicos que, muitas vezes, se somam aos preexistentes (rodovias, aeroportos, portos, hidrelétricas, ferrovias, fábricas, bancos, universidades, pontes), formando arranjos espaciais específicos.

Com a difusão das redes de informação, esse sistema é cada vez mais interdependente, articulando diversas regiões do mundo.

Paralelamente a essa difusão, constatamos, nas últimas décadas, que a rede urbana brasileira se tornou muito mais complexa, devido à dispersão das atividades econômicas. Esse movimento conduziu, de um lado, a um ritmo mais lento do crescimento das cidades milionárias e, de outro, ao crescimento das cidades médias e locais.

Santos (1996) propõe novas categorias analíticas para entender as condições atuais dos arranjos espaciais, que hoje não se dão apenas através de figuras formadas de pontos contínuos e contíguos.

Hoje, ao lado dessas manchas, ou por sobre essas manchas, há também, constelações de pontos descontínuos, mas interligados, que definem um espaço de fluxos reguladores. As segmentações e partições presentes no espaço sugerem, pelo menos que se admitam, dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as horizontalidades. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as verticalidades. O espaço se compõe de uns e de outros desses recortes, inseparavelmente. É a partir dessas novas subdivisões que devemos pensar novas categorias analíticas.

Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o lócus de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente.

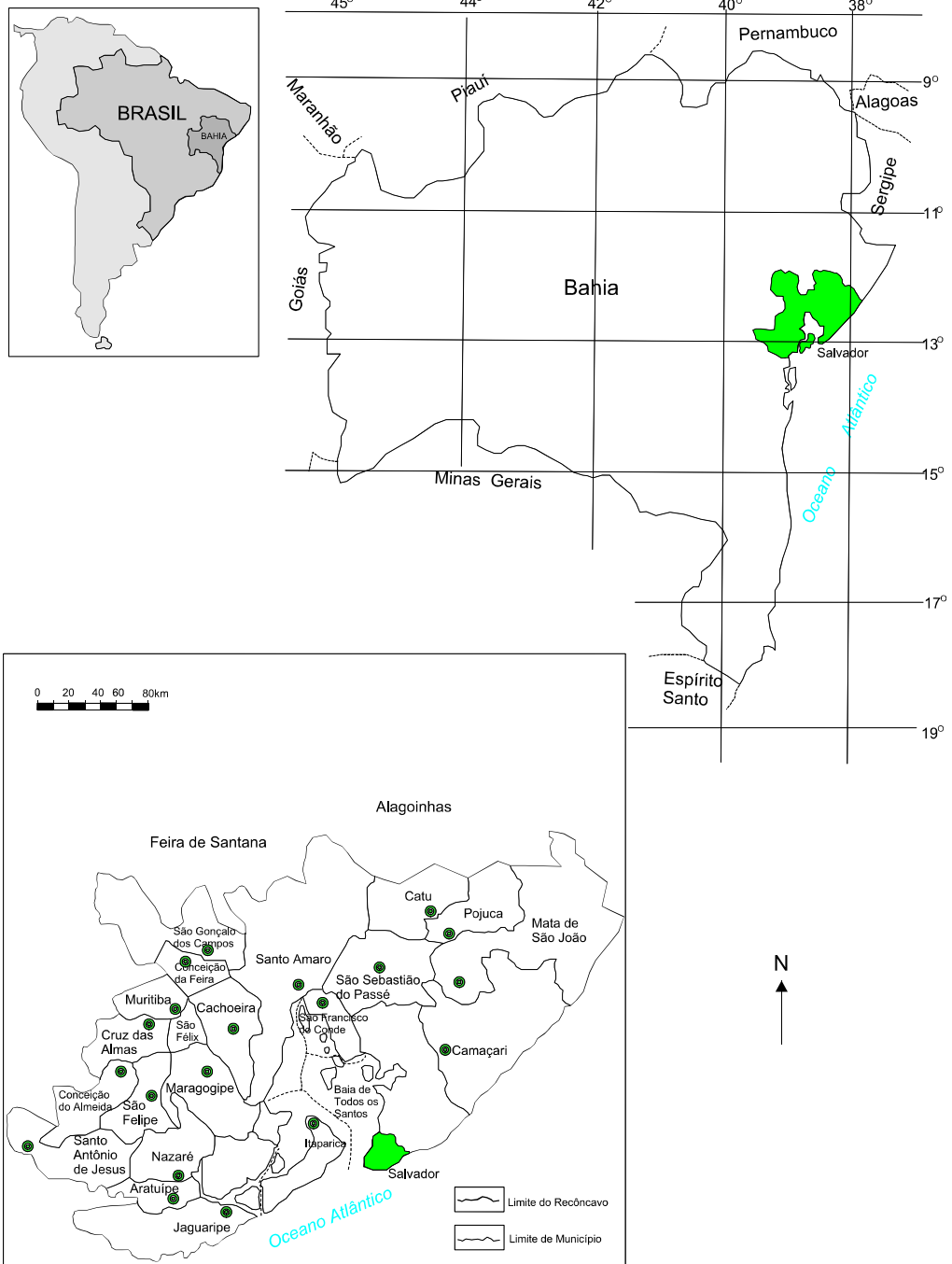
Para ele, na caracterização atual das regiões, longe estamos daquela solidariedade orgânica que era o próprio cerne da definição do fenômeno regional. O que temos hoje são solidariedades organizacionais, criadoras de uma coesão organizacional baseada em racionalidades de origens distantes, mas que se tornam um dos fundamentos da sua existência e definição.

A verticalidade cria interdependência entre os lugares; cria-se um sistema de produção reticular, a partir de suportes territoriais largamente redistribuídos, que asseguram a coesão do processo produtivo.

Essas interdependências tendem a ser hierárquicas e têm um papel de ordenamento, de comando. Essa hierarquia se realiza através de ordens técnicas, financeiras, políticas, condição de funcionamento do sistema. A informação, ao serviço das forças econômicas hegemônicas e ao serviço do Estado, é o grande regedor das ações que definem as novas realidades espaciais.

O que se pretende aqui é tentar entender como se formam as redes de fluxos, principalmente fluxos de informações, que serve como instrumento para comandar essas ações sobre o território. Toma-se aqui como área de estudo o Recôncavo Baiano (**Figura 1**) por ser uma importante região, marco histórico para o entendimento da formação da rede urbana na Bahia e no Brasil, onde Milton Santos em 1959 estuda sobretudo a formação e a hierarquia dos núcleos urbanos da área em questão, bem como traça a evolução das relações mantidas com Salvador. A intenção é estabelecer uma continuidade do pensamento de Milton Santos para a rede urbana do Recôncavo atual, associando-o às transformações tecnológicas ocorridas a partir de 1970 e sua reorganização espacial, através da articulação de novas atividades econômicas que surgem.

Figura 1 - Recôncavo Baiano: Localização e Divisão Municipal



Fonte: Elaborado e adaptado por Márcia Virgínia Pinto Bomfim  
 Base Cartográfica: Anuário Estatístico da Bahia, 2000

Por fim, estaremos analisando a região sob a ótica de novos conceitos elaborados por Milton Santos, como a constituição do meio técnico-científico informacional .

A importância do Recôncavo na formação da economia baiana tem sido fundamental, desde o ciclo do açúcar até ao do petróleo, refletindo nos diversos momentos da urbanização e da industrialização, provocando alterações na forma de articulação econômica com a Bahia e com o Brasil, Pedrão, (1992).

Apesar de estar localizado na região a maior parte do capital formado na Bahia durante os últimos cinquenta anos, ela é, conforme o autor, majoritariamente um bolsão de estagnação econômica, profunda desigualdade e pobreza crítica. Por isso mesmo, faz-se imprescindível discutir o seu quadro atual e as perspectivas de mudanças.

Entende-se aqui como Recôncavo Baiano a região que se desenvolveu com a economia canavieira sob o comando de Salvador. Envolve os municípios que se distribuem no entorno da Baía de Todos e se estende por um raio de 100 km a partir da cidade de Salvador, abrangendo uma superfície de aproximadamente 1.000 km<sup>2</sup>.

Os diversos autores citados como fonte neste trabalho afirmam que, ao realizar estudos sobre a região, deve-se compreender o Recôncavo como uma área marcada por grandes diferenças sub-regionais desde o início da colonização, apresentando-se com intensa complementariedade econômica e continuidade cultural, resultantes dos efeitos do passado colonial que lhe confere características peculiares e complexas.

Uma outra questão que levanta discussões diz respeito a sua abrangência territorial. Ao longo de sua formação, sua delimitação espacial sofreu várias alterações sendo interpretada também de diversas maneiras. Brandão (2002) acrescenta que a origem da designação recôncavo da Bahia ou, simplesmente, Recôncavo, e não Recôncavo Baiano, aparece na maioria dos documentos, até o terceiro quartel do século XX, e em minúscula fazendo referência às terras em torno da Bahia de Todos os Santos, daí a impropriedade da expressão Recôncavo

Baiano. As variadas sub-regionalizações recentes, propostas pelos órgãos públicos, revelam a dificuldade criada no momento de delimitar o que possa ser considerado como Recôncavo ou mesmo como região de Salvador, quando desconsideradas a gênese e as interações intra-regionais do Recôncavo.

Santos (1959), justifica que essa divisão territorial do Recôncavo sempre foi mais um conceito histórico do que uma unidade fisiográfica. Em abordagens posteriores, como já foi dito, ele afirma que o conceito de região não é um 'edifício estável' e que muda de conteúdo.

Os órgãos públicos trabalham com diversas regionalizações para a região: Região Administrativa de Santo Antônio de Jesus, Região Econômica Recôncavo Sul, Microrregião Homogênea Santo Antônio de Jesus e Região de Planejamento Paraguaçu. Para os geógrafos, o entendimento das divisões regionais tem um caráter científico ditado tanto por interesses acadêmicos, quanto por necessidades do planejamento e da gestão do território, daí entendermos que a divisão regional é uma atividade científica acadêmica e um exercício de discussões e elaborações que levam a um determinado modelo. Mas o objetivo dessas reformulações é ampliar o conhecimento científico sobre o território, Magnago (1995).

Brandão (2002), conclui que por volta de década de 1980, o termo recôncavo começa a excluir, nos documentos oficiais, a Região Metropolitana de Salvador – RMS, e que essas mudanças emergem basicamente de três processos: o primeiro diz respeito à inserção da Petrobrás no Recôncavo açucareiro que coincide com o declínio da economia açucareira no final da década de 1950; o segundo vem da desarticulação do transporte viário, centrado em portos litorâneos e servido por ferrovias, com a desativação da Estrada de Ferro de Nazaré, e do terminal marítimo de São Roque do Paraguaçu, tendo como opção exclusiva o transporte rodoviário. E por último surge a criação do Centro Industrial de Aratu (1964) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (1971), que recebeu todos tipos de investimentos federal e estadual para a parte norte do Recôncavo o que custou completamente a desestrutura do antigo recôncavo.



Enfim, a combinação de vários elementos, como a terra, o capital e o trabalho, que estiveram direta ou indiretamente envolvidos na produção açucareira, a servidão periférica de índios e mestiços, a produção primitiva envolvendo diversos agentes permanentes e temporários, constituíram a unidade territorial do Recôncavo, Pedrão (1992).

Dessa forma caracteriza-se como a principal base territorial do sistema escravista de produção, sendo a primeira região a se urbanizar com elevada densidade populacional, e como modelo de organização da produção baseada na exploração agro-mercantil, voltada para o exterior. Historicamente, o conjunto Salvador-Recôncavo foi a base da economia colonial aberta que deu sustentação ao sistema capitalista comandado por Portugal, comercializando o açúcar produzido nestas terras.

Ao mesmo tempo, desenvolveu-se no Recôncavo, no século XVII e sobretudo durante o século XVIII, na zona do planalto, uma lavoura rudimentar de fumo que desde sua origem, era destinada ao comércio mercantil. Essa lavoura, na verdade serviu como moeda intermediária para o rendoso empreendimento de captura e comércio de escravos, coluna-mestra em que se sustentava o complexo canavieiro/açucareiro, Ramos (1990).

O esquema mercantil-escravista do Recôncavo ultrapassou o período colonial, se mantendo até depois da independência nacional. No entanto, ao contrário da cana, o cultivo do fumo era realizado em pequenas glebas, com a utilização de mão-de-obra não-escrava, num esquema bastante rudimentar e artesanal, tendo como produto final o fumo de corda. Como afirma Ramos (1990) o traço marcante dessa lavoura, em que pese o seu caráter originariamente mercantil, foi a sua estreita ligação estrutural com a economia colonial açucareira, principalmente por seu papel de fonte supridora de mão-de-obra escrava para o latifúndio escravocrata da monocultura canavieira.

No Recôncavo, segundo estudo realizado por Brito (2004), por mais de meio século assistiu-se à dissolução de um território até aproximadamente 1950, e em seguida, surge um outro e mais vigoroso até o presente momento.

No entanto, há uma outra corrente que afirma justamente o contrário, que estamos vivenciando um período de estagnação nunca visto, surgindo apenas pontos sobre esse território que se mostram mais dinâmicos sobre os demais.

Autores como Pedrão (1997) consideram que a rede urbana do Recôncavo Baiano foi a primeira a se instalar no Brasil desde os primórdios da colonização no século XVI, articulando a região produtora a Salvador e ao comércio exterior, e que, apesar de se apresentar como uma região mais densa do Estado, e das diversas iniciativas do poder público na modernização de parte da infra-estrutura, como é o caso da rede de transportes, ainda assim o Recôncavo não conseguiu produzir alterações significativas que lhe permitissem alterar o quadro social no qual se encontra: de marasmo e pobreza, como afirma.

Segundo ele, a designação de Recôncavo passou a ser sinônimo de região economicamente pobre, esquecendo evidentemente que a industrialização está concentrada na área de Camaçari que é parte integrante desse Recôncavo, e que a pobreza hoje prevalente, só pode ser compreendida quando estabelecido o espaço-tempo da história, na formação da região.

Se não houve alterações sociais, o que se comprova em Brito (2004) o território mesmo assim ao final dos últimos 50 anos se moderniza, mediante a instalação de redes técnicas, como é o caso da Petrobrás que recriam novas infra-estruturas capazes de assegurar a exploração e produção de derivados químicos.

As relações de comando que se encontravam desde o início do século XX, até aproximadamente à década de 1950 nas mãos de usineiros que conduziam tanto a política quanto as decisões econômicas sobre a região, sofrem o impacto dos sinais de modernização.

Na década de 1950 esse quadro se altera com a introdução da Petrobrás criada em 1953, advento que inaugura nova fase no Recôncavo onde a empresa passa a exercer pressão sobre o poder político-econômico existente.

A influência da Petrobrás chega também ao território através de ações e aportes técnicos que vão provocar uma nova estruturação do Recôncavo Baiano, principalmente nos municípios onde estão instaladas as atividades da empresa.

As realizações da Petrobrás em consonância com os agentes regionais – usineiros, banqueiros, fazendeiros, grandes comerciantes e o Estado - implementaram transformações capazes de dinamizar a economia da região bem como instalou uma rede técnica de equipamentos necessários as essas novas demandas.

A criação do CIA e do COPEC assegurou as condições básicas para desenvolvimento urbano atraindo assim a população e novas atividades econômicas que incorporam elementos novos à configuração espacial do Recôncavo, e também nos municípios que integram a Região Metropolitana, notadamente Camaçari, Madre de Deus, São Francisco do Conde, Candeias.

Algumas dessas localidades passam a ter um aumento, até então não visto, nos seus Produtos Internos Brutos – PIBs, que funcionam como força motriz para a instalação de diferentes segmentos comerciais e agroindustriais contribuindo assim para atrair novos investimentos.

- **A Citricultura no Recôncavo**

Nesse cenário as ações empreendidas pelo Estado visam a integração entre o setor industrial e a agroindústria. A partir dos anos 70, a região Nordeste, incluindo o Estado da Bahia, é contemplada por projetos políticos que vão alavancar obras de beneficiamento no setor da agroindústria, financiadas pelo Banco do Nordeste.

Verifica-se que os recursos foram conduzidos principalmente para as áreas de produção de frutas, óleos vegetais, derivados do leite e do arroz. Vale ressaltar que os maiores investimentos de capitais sejam eles da esfera estatal ou da iniciativa privada são focados principalmente no desenvolvimento da indústria petroquímica no Estado.

No Recôncavo foram investidos recursos para a citricultura, notadamente na produção de laranja “in natura” destinada às indústrias do CIA, transformadoras de suco de laranja visando o mercado externo.

O Estado, interessado em resguardar o mercado internacional para os produtos cítricos fomenta o desenvolvimento de pesquisas genéticas em busca de novas variedades, no controle de pragas e doenças, tendo como órgão de apoio a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA.

Apesar de São Paulo ter o predomínio da integração entre a indústria transformadora e a agricultura cítrica esses empreendimentos também foram estruturados nos Estados da Bahia e Sergipe.

Os municípios de Cruz das Almas, Sapeaçu e toda região circunvizinha passam a produzir especificamente a laranja, destinada à indústria de sucos. Mesmo existindo uma unidade da EMBRAPA no município de Cruz das Almas, que tem por função a realização de pesquisas agroindustriais e o desenvolvimento da fruticultura, verifica-se que essas atribuições não se efetivam por completo na medida em que não têm promovido a difusão e a dinamização da fruticultura na região.

Poucos são os agricultores portadores dos recursos necessários para investir em suas propriedades nos padrões exigidos pela indústria moderna, cujo olhar está voltado para as demandas de mercados cada vez mais exigentes e articulados. A maioria é de pequenos produtores rurais que, sem recursos, não conseguem concorrer para um bom desempenho na produção de frutas.

Essa desvantagem contou com as tentativas dos governos Federal e Estadual em dinamizar a região com a instalação por exemplo de um Campus da Universidade Federal da Bahia, com o curso de Agronomia em 1970, onde seis anos depois foi instalada a Embrapa Mandioca e Fruticultura Tropical uma unidade da EMBRAPA com a intenção de viabilizar o desenvolvimento sustentável do agronegócio da mandioca e da fruticultura na região. Porém essas ações não foram suficientemente capazes de tornar a agricultura no Recôncavo competitiva.

Por outro lado as indústrias estabelecidas no Pólo Petroquímico parecem estar desconectadas da economia local, numa lógica empresarial que ainda privilegia o modelo centro-periferia.

- **O Circuito Produtivo Agroindustrial do Frango de Corte no Recôncavo**

Nas últimas três décadas o complexo de avicultura tem crescido de forma surpreendente colocando o Brasil como o segundo exportador mundial de carne de frango. A Região Sul, representada pelos estados de Santa Catarina e Paraná surge como principal cadeia agroindustrial.

No estado da Bahia e na Região do Recôncavo Baiano, nos municípios de Cruz das Almas, Muritiba e Cachoeira e cidades circunvizinhas a exemplo de São Gonçalo dos Campos, Conceição de Feira e Feira de Santana foi instalado um complexo agroindustrial avícola como as empresas Avigro e Avipal, organizadas na forma de integração vertical<sup>1</sup> da produção.

No entanto, na Bahia este setor não acompanhou os elevados índices de crescimentos verificados em outras regiões do país. A produção estadual não consegue atender à demanda interna fazendo com que o Estado passe a importar tanto o frango vivo quanto o industrializado.

Cabe analisar os fatores que contribuem para esse baixo rendimento do setor avícola no Recôncavo Baiano e demonstrar como funciona esse circuito produtivo.

O presente estudo busca analisar de que forma as redes técnicas se instalam no Recôncavo Baiano a partir da década de 70, transformando substancialmente os elementos definidores de sua estrutura econômica e demonstrar quais as implicações sociais decorrentes dessas ações.

---

<sup>1</sup> A integração vertical se caracteriza quando duas ou mais firmas colocadas sob a mesma organização atuam em estágios separados do mesmo processo produtivo: pode ser para trás quando uma firma localizada em determinado estágio de produção passa a produzir também matéria-prima e outros insumos; ou para frente, quando uma firma se move para o estágio de produção subsequente, Santos (1999).

Na sua estrutura interna a dissertação está dividida em quatro capítulos. No primeiro avaliou-se a formação da Rede Urbana do Recôncavo com base em ensaios anteriores realizados por Costa Pinto (1953), Milton Santos (1959), Thales de Azevedo (1959), Maria Brandão e Fernando Pedrão (1997) num esforço de entender os processos e os agentes sociais que conduziram a configuração espacial de sua rede urbana do período colonial até 1950.

No segundo capítulo buscar-se-á explicar o processo de construção atual do Recôncavo contextualizando a pesquisa entre os anos de 1950 até 2000. Nesse período ocorreram transformações técnicas no território resultantes de ações implementadas pelo Estado em parceria com a iniciativa privada, criando as condições para o desenvolvimento da estrutura urbana atual.

No terceiro capítulo busca-se avaliar a evolução da logística de transportes no Recôncavo e as implicações espaciais decorrentes destas instalações técnicas.

No quarto capítulo o objetivo é verificar o funcionamento das redes técnicas de informação e telecomunicações e sua atuação no conjunto da estrutura sócio-espacial da região. O estudo pretende estabelecer uma discussão acerca da eficiência desses equipamentos no desenvolvimento econômico, social e cultural desses espaços. A formação e evolução do setor de serviços e comércio também serão alvo de estudos para explicar a maneira como se relacionam com a formação das redes técnicas na região em questão. Por fim ,as considerações finais sobre o que se compreende hoje como Recôncavo.

## 1 O RECÔNCAVO BAIANO E A FORMAÇÃO DA REDE URBANA

Tomando como referência o uso do território, o Recôncavo Baiano será analisado através da instalação das redes técnicas. Para tanto, faz-se necessário estabelecer uma periodização na tentativa de compreender melhor as sucessões técnicas sobre o território, ou melhor, reconhecer a existência das modernizações sucessivas no território. Cada período é caracterizado pela existência de um conjunto de elementos de ordem econômica, social, política e ética, que constituem um verdadeiro sistema. Cada um desses períodos representa as modernizações, isto é, as inovações técnicas de épocas anteriores ou da fase imediatamente precedente.

Pedrao (1992), ao elaborar uma análise sócio-regional do Recôncavo, salienta que ao se trabalhar numa perspectiva da formação histórica da região, deve-se considerar os aspectos culturais, lembrando que é a região de maior influência negra do Brasil, e que os movimentos formativos têm altos e baixos, com uma notável descontinuidade, ligada à substituição de formas de organização da economia e de articulação externa, com conseqüências tanto no plano tecnológico quanto no emprego.

Partir-se-á das formulações de Milton Santos (1985, 2001), onde ele afirma que é necessário estabelecer períodos, ou como ele prefere, pedaços de tempos, que sejam capazes de assegurar e caracterizar o movimento do todo. Segundo Santos, o entendimento da história da organização do território, pode ser avaliado em três grandes momentos, identificados como: os meios naturais, os meios técnicos e o meio técnico-científico informacional.

No primeiro período, o tempo da natureza comandava as ações humanas. No Recôncavo, esse período se inicia aproximadamente em 1530, quando os grupos indígenas existentes aqui são dominados pelos europeus. Apesar dos grupos humanos nesse período estarem condicionados pela natureza, ainda assim, foi necessário criar uma base material que assegurasse a sobrevivência dos mesmos.

Isso virá a mostrar que não se pode desvincular a idéia de meio geográfico da noção de técnica, relativizando-o como meio pré-técnico. Nesse período, os grupos humanos se adaptam às condições da natureza. Daí os portugueses ao chegarem aqui, ter dado preferência às ocupações próximas ao litoral, fundamentadas nas ofertas da natureza. A escolha de cada produto estava condicionada às características naturais. Essa fase irá marcar o começo da implantação e consolidação do sistema agrícola escravista, correspondendo posteriormente a uma fase de eficiência no uso do capital, ocorrida no Recôncavo Baiano nos séculos XVI, XVII e XVIII, onde as ações humanas se desenvolveram no controle da natureza.

No segundo período, gradualmente, os diversos meios técnicos vão buscar atenuar as determinações naturais. Aqui, a difusão das máquinas e a elaboração de formas de organizações mais complexas vão permitir outros usos do território, desenhando novas geografias.

No Recôncavo, esta fase corresponde ao século XIX até aproximadamente a metade do século XX, caracterizado por refluxo, desgaste e reajustes externos, quando paralelamente a essa fase, Portugal perde posição na Europa. A economia canaveira sofre reajustes territoriais enquanto ocorre a expansão da cultura fumageira.

Neste período técnico, as ações humanas impõem-se à natureza, submetendo-a às diversas possibilidades técnicas de utilização do território. Esta fase testemunha o surgimento do espaço mecanizado. Essa mecanização estabelece-se seletivamente criando desigualdades entre as diversas regiões, no caso do Recôncavo estas diferenças ocorrem em diversas sub-regiões.

A decadência da região no século XX, com a queda do setor açucareiro e com o declínio mais lento do setor fumageiro, marca esse período, ao mesmo tempo em que ocorre a mecanização do território.

No Recôncavo, os sistemas técnicos a exemplo das ferrovias, e décadas mais tarde as rodovias, foram criados para oferecer as condições necessárias para a circulação de pessoas e de mercadorias dentro do território. Os equipamentos



técnicos ampliam os fluxos pois viabilizam a integração entre as regiões, representando modificações causadas pelo processo de modernização e industrialização.

A incorporação da mecanização ao território (portos, ferrovias, telégrafos) caracteriza o período de industrialização no Brasil, acompanhada pela evolução do processo de urbanização. A integração desses elementos vai criar as condições necessárias para a formação de uma Região Concentrada<sup>2</sup>, onde São Paulo está inserida.

É no pós-guerra que acontece a maior integração nacional, graças a construção das estradas de rodagem e a complementação das ferrovias, marcando uma nova fase da industrialização brasileira.

O terceiro período é marcado pela construção e difusão do meio-técnico-científico-informacional, que no Brasil vai ocorrer a partir dos anos 70 com a revolução das telecomunicações.

No Recôncavo, o meio técnico-científico-informacional se implantou sobre um meio mecanizado, portador de intensas relações, devido, em parte, a uma urbanização importante, mas sobretudo em substituição as antigas unidades de produção existentes, desvinculando os segmentos mais modernos da economia, no caso, a exploração do Petróleo e a implantação da Refinaria Landolfo Alves que se constituíram em elementos novos nesse conjunto, modificando as relações entre empresas e o Estado, se estendendo aos diversos agentes sociais existentes, principalmente, alterando as relações de trabalho.

---

<sup>2</sup> A formulação da idéia de Região Concentrada surge a partir da noção de “Área ou Subsistema de Contenção” criada por Jorge Guilherme FRANCISCONI e Maria Adélia Aparecida de SOUZA (1976), que posteriormente foi atualizada e aprimorada por Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro. Corresponde à parcela do território brasileiro caracterizado pela implantação mais consolidada dos dados da ciência, da técnica e da informação. Abrange os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Para um melhor entendimento do Recôncavo Baiano serão resgatadas a seguir, a formação e evolução histórica e territorial como forma de estabelecer suas características econômicas, sociais e espaciais, tendo como objetivo o entendimento do seu funcionamento técnico.

### 1.1 O INÍCIO DA OCUPAÇÃO NO RECÔNCAVO

O Recôncavo durante três séculos esteve como a primeira região mais importante do Estado. Em 1549, o rei de Portugal, em função das sucessivas tentativas de invasões por outras nações, decide reagrupar as donatárias e criar um Governo: ao mesmo tempo, capital administrativa e praça forte, Santos (1959).

Em 1560, começa a plantar cana-de-açúcar no Recôncavo, a região que contorna a Baía de Todos os Santos. Na época existiam 47 aldeias de índios no Recôncavo que foram rapidamente dizimadas e assim os colonos expandiram em direção a Península do Iguape e a região de São Francisco do Conde. Uma vez vencidos os índios e destruída a vida tribal, os colonos chegavam para plantar algodão, mandioca e sobretudo, cana-de-açúcar. Devido aos freqüentes ataques indígenas, as cidades eram erguidas semelhantes à Salvador, fortificada, como é o caso de Santiago do Iguape, São Francisco do Conde, Cairu e Jaguaripe.

Essas cidades desempenhavam a função administrativa e de proteção ao anexar novas áreas para o cultivo. Os engenhos e as plantações de cana ocuparam as áreas nas proximidades dos rios, devido a grande necessidade dos engenhos usarem água para a produção do açúcar como para transportá-lo até o porto de Salvador.

A decisão de produzir cana-de-açúcar ampliou a área produtiva interiorizando a produção para áreas mais próximas, no entorno da Baía de Todos os Santos. A medida que crescia a produção, novas áreas eram anexadas provocando uma nova arrumação do espaço. Numerosos engenhos destinados ao fabrico de açúcar foram construídos.

No século XVI, a estrutura da manufatura açucareira contava em suas instalações com 18 engenhos. Esses empreendimentos exerciam o papel de povoamento, atraindo numerosa população, já que para seu funcionamento era necessário um grande número de pessoas para atender as tarefas da fabricação do açúcar, fornecer alimentos, ensino e religião para os seus moradores, bem como outras profissões correlatas, Santos (1959). A cana era cultivada em grandes extensões de terras anexadas, a um engenho, utilizando a mão-de-obra escrava.

Segundo Kátia Mattoso o povoamento seguia a construção dos engenhos:

Acompanhados por famílias, agregados, escravos negros e lavradores livres ou obrigados, os senhores de engenho fixaram-se no Recôncavo em grande número: São Francisco da Barra do Rio Sergipe do Conde foi o primeiro de vários núcleos populacionais que então se formaram em torno de capelas pequenas, isoladas e humildes. Em 1659, o povoado contava com 325 fogos (residências) e 2.724 almas, e catorze engenhos tinham se desenvolvido nos seus arredores. São Francisco do Conde recebeu seu foro em 1693, junto com a vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira, que prosperara na margem esquerda do Paraguaçu, por onde passava o caminho que ligava Salvador ao Sertão do São Francisco e que servia como centro comercial para os engenhos de açúcar do Iguape e para as plantações de fumo da região de São Gonçalo dos Campos.

Mais tarde, duas novas vilas são criadas, no século XVIII, ambos em 1724, Santo Amaro da Purificação e São Bartolomeu de Maragogipe, contando em 1759 com cerca de 4500 habitantes. Ao final do século XVIII, quatro novas vilas irão se somar à região: São Francisco do Conde, Cachoeira, Santo Amaro e Maragogipe. Assim, no século XIX, o Recôncavo contava com oito municípios: Candeias, São Francisco do Conde, Santo Amaro, Cachoeira, Maragogipe, Jaguaripe, Nazaré das Farinhas e Aratuípe. Ao mesmo tempo, uma outra região ia sendo povoada – o Sertão.

Quando se fala em Recôncavo, imediatamente associa-se à imagem de uma imensidão de terras com extensos canaviais. Entretanto, o Recôncavo nunca foi só produtor de açúcar, e sua ocupação esteve ligada a dois fatores: as características físicas dos solos encontrados e as condições sociais das populações locais. Logicamente, os melhores filões de terras foram sempre destinados para a agricultura de exportação mas, havia uma diversidade agrícola que atendia a um mercado regional.

A cana-de-açúcar que foi a base da economia colonial, ocupou as terras baixas e mais férteis, os solos do tipo massapé do Recôncavo. Nos tabuleiros, nos solos mais arenosos, predomínio dos latossolos, nas terras altas inadequadas para a cana-de-açúcar, foi plantado o fumo, mercadoria que, a partir do século XVII, era usada sobretudo como moeda de troca para a compra de escravos, destinados aos trabalhos na lavoura de cana-de-açúcar, logo após a tentativa fracassada de usar os índios para os trabalhos agrícolas.

Segundo Ramos (1990), embora o destino final da produção fosse o mercado europeu, tendo a Coroa Portuguesa o monopólio do produto, havia uma abertura parcial, concedida aos armadores do tráfico negreiro, que iriam se constituir numa categoria de ricos e influentes comerciantes, sendo a grande maioria de portugueses e alguns poucos nativos. A lavoura de fumo mantinha estreitas relações interindustriais, e assim como a pecuária apresentava-se como atividade complementar à economia canavieira.

Verificando a evolução do sistema agro-exportador manufatureiro do fumo, pode-se considerar duas grandes etapas distintas: uma de formação e expansão que se inicia em 1808 e vai até a década de 1920, e outra de decadência e crise que têm início aproximadamente na década de 1930, agravando-se a partir de 1950. Nesta última, alteram-se substancialmente os padrões de produção com reflexos nas relações sociais e no emprego.

Nas zonas fumageiras as aglomerações surgiam com uma certa espontaneidade, em locais mais propícios não só para atender as necessidades dos agricultores como também para atender os serviços de viajantes, desempenhando as funções de cidades dormitório, já que se localizavam estrategicamente no espaço. Finalmente, no sul do Recôncavo predominou a agricultura de subsistência, principalmente com o cultivo da mandioca, do café, do feijão, do milho e das hortaliças.

A cidade de Nazaré passava a produzir a melhor farinha, ficando conhecida como Nazaré das Farinhas. Nas áreas mandioqueiras entretanto, havia uma incipiente organização do espaço. Não se formou uma rede hierarquizada de

núcleos, porque essas áreas a exemplo de Nazaré e Jaguaripe se tornaram fornecedoras de produtos de subsistência diretamente para Salvador. Era conhecida como “a lavoura de pobre”, onde predominava a pequena propriedade da terra, pertencente a homens livres, lavradores e escravos em contraste com os senhores de engenho donos de terra e de poder.

As respectivas áreas de influência começaram a crescer, sob o duplo apelo das necessidades existenciais da cidade do Salvador ou, por seu intermédio, sob o incentivo do comércio mundial, para o qual a cana-de-açúcar passava a contribuir largamente, Santos (1959).

O crescimento da agricultura provocou o desenvolvimento do sistema de transportes para escoar a produção até o porto de Salvador. Inicialmente toda economia era transportada por saveiros que entravam pelas rias até os portos produtivos. Com o crescimento da economia canavieira era necessário melhorar a infra-estrutura existente para facilitar a circulação de pessoas e de mercadorias.

Conforme Mattoso (1992), o Recôncavo é antes de tudo uma terra oceânica: suas áreas agrícolas encontram-se em estreita dependência das águas salgadas e dos rios marinhos. Foram os marinheiros seguindo as entradas dos rios parcialmente navegáveis que adentraram no território baiano, primeiro eles, depois os boiadeiros. A criação de gado foi implantada tanto para abastecer a população como também para o transporte e a moagem da cana.

Os caminhos da época colonial eram trilhas, onde passavam animais de cargas, carros- de- boi e também as boiadas. A criação de gado foi empurrada para o Sertão à medida que se desenvolviam as culturas de cana-de-açúcar e fumo. Praticamente até o século XIX, o meio de transporte utilizado era os saveiros, embarcações que de um modo geral ligavam Salvador às cidades produtoras do Recôncavo, como é o caso de Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro, tornando-se os centros de maior importância.

Os núcleos de povoamento surgiam ao longo dos rios ou nas rias quando as condições de navegação favoreciam chegar até o mar.

O Rio Paraguaçu, navegável por 33 Km transportava o fumo e o açúcar de Cachoeira até sua embocadura. Também foi sobre ele que foi construída a primeira ponte ligando os municípios de São Félix ao de Cachoeira, o que demonstra a importância do seu porto a outras áreas da economia canavieira. O vapor de Cachoeira subia o Paraguaçu, ligando a Capital a Cachoeira depois de atravessar a Bahia de Todos os Santos. Aliás, uma posição importante, no passado para a localização de cidades, era junto às cachoeiras dos cursos de água, principalmente cachoeira a partir da foz, onde se fazia a mudança de transporte fluvial para a via terrestre.

Assim como o Paraguaçu foi de fundamental importância para Cachoeira, pode-se dizer que igualmente importante foi o Rio Sergi do Conde para Santo Amaro e o Rio Jaguaripe para Nazaré. Os vapores da Companhia Baiana seguiam viagem duas vezes por semana, partindo do porto de Nazaré seguiam para Salvador com aproximadamente seis horas de viagem. Durante longo tempo, houve nas águas da Baía de Todos os Santos um intenso fluxo de navegação, principalmente de embarcações de madeira, chamadas de saveiros ou saveiros de feira como eram conhecidos.

Importante equipamento da economia da região, essas embarcações tornaram-se o principal meio de transporte das cidades do Recôncavo. No Brasil, a técnica da arte de construção de embarcações foi trazida de Portugal que se associou às técnicas da navegação indígena. Conforme Santos (2003), a transmissão deste ofício tem se propagado através dos anos na região do Baixo-Sul da Bahia, desde o início da colonização portuguesa, especificamente nas localidades de Valença, Camamu e Gamboa do Morro.

O século XIX assistiu a uma série de transformações econômicas que tiveram influência na evolução da rede urbana. Fatos como a Abertura dos Portos as Nações Amigas no início do século, marca a entrada do País na esfera de dependência direta das potências industriais. Depois, a abolição do tráfico em meados do século, significou a inversão de capitais em outros investimentos ou em negócios, e o fim da escravatura que ativou o mercado de trabalho.

Em 1850, o Brasil dá os primeiros passos no sentido de sua modernização, iniciando uma fase de instalação de indústrias, de introdução de ferrovias (**Figura 2**) do telégrafo e de constituição de empresas de navegação. Assim crescem os negócios com firmas, bancos, caixa econômica, companhias de navegação, mineração, transportes urbanos, gás e finalmente estradas de ferro. É uma nova fase que se abre, é para o Rio de Janeiro que convergem todas as negociações, mas as Metrôpoles como Salvador, Recife e Porto Alegre alcançam um vigoroso progresso urbano como também as suas áreas de influência.

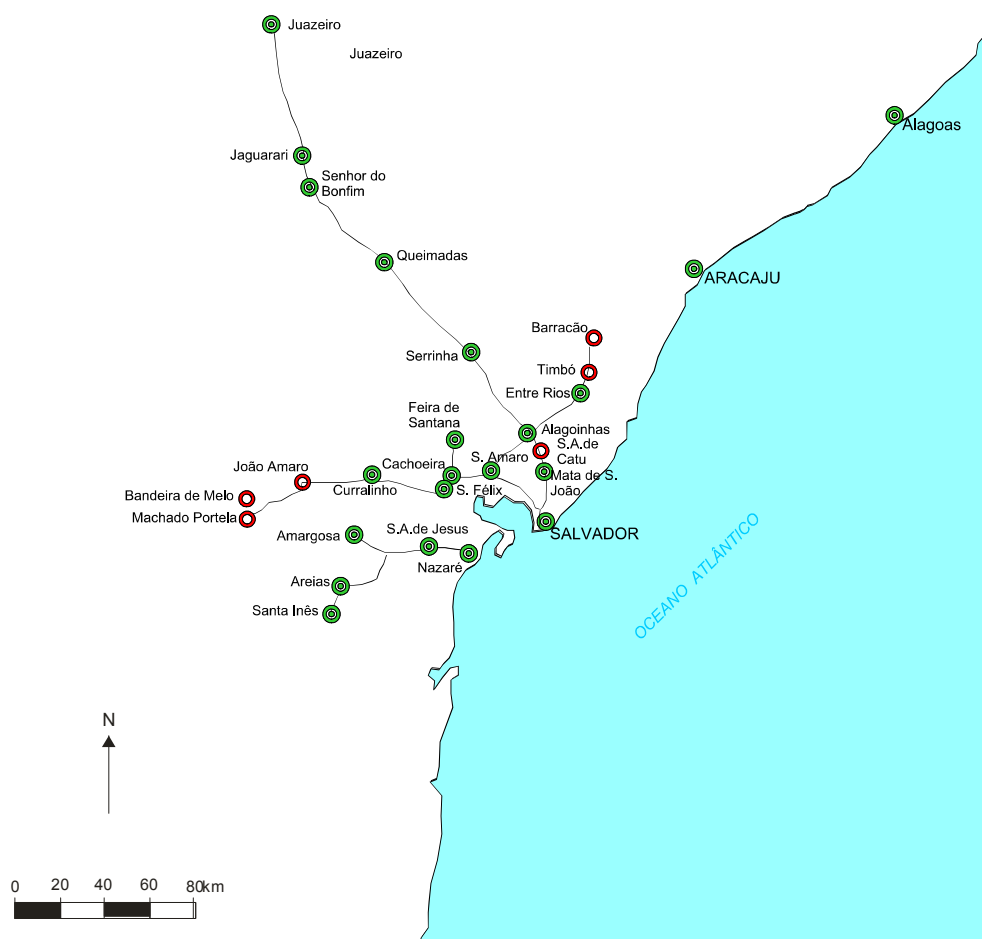
Considerando o crescimento de Salvador, a sua hinterlândia também recebe diversas modernizações. A produção açucareira passa a escoar a produto mais rapidamente. Assim é que as ferrovias passam a articular a região produtora até os pontos de embarcação ou diretamente até Salvador.

## 1.2 O PAPEL DA METRÓPOLE COLONIAL

A fundação em 1549 da cidade do Salvador foi motivada por necessidades político-administrativas garantindo a ocupação permanente por meio de uma atividade econômica que começa a ser desenvolver, com o plantio da cana-de-açúcar destinada aos engenhos para a fabricação do açúcar, complementando assim, a economia agrícola de Portugal e para abastecer a Europa

Em 1560 começa a plantar cana-de-açúcar no Recôncavo, quando os índios haviam sido expulsos. O comércio de açúcar incentivou a entrada de escravos e a cultura do fumo em terras impróprias para a cana-de-açúcar, o dinheiro do tabaco servia na compra de escravos. Nesse momento começa a se esboçar o papel que Salvador desempenhará em toda a sua história, a de um porto de exportação de produtos agrícolas não consumíveis localmente e porto de importação de produtos manufaturados. Salvador, vê-se juntar a sua função primitiva de administração e militar a um papel de metrópole regional. Pode-se dizer que começa a ter um papel verdadeiramente urbano. É a capital econômica do Recôncavo, Santos (1959).

Figura 2 – Disposição das Estradas de Ferro



Fonte: Milton Santos: adaptado por Márcia Virgínia Pinto Bomfim



Entretanto, a produção de um único tipo de cultura criou uma atrofia na produção manufatureira, gerando assim uma situação deste então, de dependência econômica. Cabe frisar que havia apenas tecelões locais destinados a um consumo restrito dos engenhos e dos fazendeiros. Dessa maneira, as regiões próximas da Capital passam a se urbanizar sob sua influência. As cidades menores, fundadas para atender às suas necessidades não conseguem acompanhar o mesmo ritmo de crescimento, muito menos superá-la em seu dinamismo econômico.

Não obstante, esse crescimento macrocéfalo da metrópole é uma característica marcante do período colonial em quase todos os países do novo mundo. Ao final do século XVI, Salvador já possuía 8.000 habitantes. Em meados do século XVII, a população de Salvador alcançava 10.000 habitantes, em fins desse mesmo século, 20.000 habitantes, e em meados do século XVIII já alcançava 40.000 habitantes, assim a população dobrava de cinquenta em cinquenta anos. O século XVIII representa o alargamento da zona de influência da cidade.

A organização política, administrativa e econômica centralizada, coincidia com os interesses da metrópole. Os senhores de engenho, organizavam, economicamente, as imensas extensões de terras que lhes eram atribuídas, acumulando o poder local e estabelecendo uma política voltada para seus próprios interesses. Mesmo após a instauração de um governo geral em 1549, ligado diretamente à Coroa portuguesa, o Estado permaneceu ausente. Todavia, essa postura de benevolência para com os senhores de engenho, vai mudando, paulatinamente, na segunda metade do século XVII. É que uma nova classe de mercadores, a maioria de origem portuguesa se instala na Província e passa a comandar a comercialização agrícola.

Muita coisa se altera, principalmente, uma nova política se estabelece, criando um plano de urbanização que passou a controlar a fundação de vilas e povoados, bem como o controle efetivo sobre todas as populações do país passa a ser efetivamente fiscalizado pela administração. Assim, durante três séculos, Salvador foi a aglomeração urbana mais importante e mais populosa do Brasil, e seu porto, o principal do país.

Uma cidade rica, de contraste, devido sua multiplicidade de estilos, de raça e também por sua morfologia urbana. Como a história econômica regional favoreceu Salvador com este acúmulo de funções, a história urbana conduziu à concentração de quase todas estas funções nos distritos centrais. O que favoreceu esta concentração foi a proximidade do porto, da estação ferroviária e a atração que exerceu sobre as atividades comerciais e administrativas. Salvador aparece como centro, em relação ao estado. Toda a história econômica regional proporciona a Salvador uma concentração de funções e recursos, sempre e cada vez mais forte em relação ao resto do Estado.

Assim conclui Santos (1959), Salvador é uma criação da economia especulativa, a metrópole de uma economia agrícola comercial antiga que ainda hoje subsiste; a cidade conserva as funções que lhe deram um papel regional e embora penetrada pelas novas formas de vida, devidas à sua participação aos modos de vida do mundo industrial, mostra ainda, na paisagem, aspectos materiais de outros períodos.

### 1.3 MODERNIZAÇÕES TÉCNICAS NO RECÔNCAVO

Os núcleos iniciais de povoamento desenvolveram uma certa organização da rede urbana no Recôncavo. A ferrovia veio sobrepor a rede já existente, sem qualquer interligação, de modo que seu trânsito contribuiu integralmente na valorização dos respectivos portos iniciais, onde as mercadorias sofriam transbordo antes de chegarem a Salvador. As linhas de trem fortalece um arcabouço urbano hierarquizado, sob o comando de Salvador, como meio de transportes de viagens mais rápidas e rentáveis, representando assim o progresso.

Pouco a pouco, as viagens feitas por meio de vapores foram sendo substituídas pelas viagens realizadas pelos trens. Em 1880 constrói-se a estrada de ferro de Santo Amaro, a estrada de ferro Central da Bahia, em 1868 e em 1875 a estrada de ferro de Nazaré, está ultima alcançando o planalto de Santo Antônio de Jesus, percorrendo o vale do Rio Jequiriçá até Amargosa. O Tram Road partindo de

Nazaré percorria sete léguas até Santo Antônio de Jesus com uma viagem de aproximadamente 50 minutos, saindo às sete horas e retornando às 11 horas da manhã.

Com a instalação da ferrovia houve uma certa mudança na organização urbana do Recôncavo, fazendo com que novos centros passassem a se integrar à cadeia produtiva, transportando além do açúcar, o fumo, a farinha, o café e vários outros produtos. É assim que Santo Antônio de Jesus começa a comandar as relações comerciais, passando a frente de Nazaré. Na verdade, Santo Antônio de Jesus cresceu com a ferrovia e com a proximidade do porto em Nazaré.

Com uma posição geográfica privilegiada, já que em um entroncamento de estradas que serviam ao Sertão para se ligar ao porto, fez com que as feiras livres de cidades passassem a comercializar um maior volume de produtos, contribuindo rapidamente, assim para que sua produção escoasse com facilidade. Por volta da segunda metade do século XIX Santo Antônio de Jesus exerce uma influência maior sobre a sua região, se destacando pelas funções de compra e venda de mercadorias.

Naturalmente, o fato de estar em conexão com os portos, entre o transporte fluvial e sobre pontos de ligação da ferrovia com outras áreas, faz com que ocupasse uma hierarquia em relação aos demais centros. O que vai reforçar essa posição com o desenvolvimento do sistema de transportes. A introdução das estradas de ferro deve-se à grande revolução no setor de transportes neste período, o que daria grande impulso ao desenvolvimento das redes urbanas.

Em decorrência do intenso comércio de produtos nas terras altas do planalto, os trilhos da ferrovia alcança Amargosa em 1892 ligando-a ao porto de Nazaré. Em 1890, Santos (1963) registra que Amargosa comercializava 200.000 sacas de café, desempenhando a função de capital regional, fato esse favorecido pela sua localização geográfica entre o tabuleiro e o Sertão. Assim, todos os produtos da região, e também os que vinham no lombo dos animais do Sertão, eram comercializados naquela praça. Mais tarde a ferrovia chega até o planalto de Jequié.

Esta modernização no sistema de transporte favoreceu ainda mais os portos, já que as linhas férreas estavam ligadas diretamente às cidades portuárias. Entretanto, a construção da ferrovia ligando Cachoeira a Feira de Santana, fez com que Santo Amaro, que antes era reconhecido como porto fumageiro, no começo do século XX perdesse todas as chances de continuar a desempenhar tais funções, já que a zona e as localidades fumageiras passaram a usar a ferrovia Cachoeira-Feira de Santana.

Santo Amaro passa a ser exclusivamente um porto da zona canavieira. A justificativa para a construção de ferrovia advém do fato do grande movimento comercial criado entre Cachoeira e o planalto da Chapada, após a descoberta das minas de diamante. O volume de produção que vinha da Chapada era comercializado na grande feira, atraindo compradores e vendedores de todas as partes em Feira de Santana, Santos (1959).

No período colonial era comum situar as cidades ao longo dos rios, já que estes serviam à circulação. Na medida que o sistema de transporte se moderniza, estas antigas cidades perdem sua função principal, o que muitas vezes é seguida pela sua completa estagnação. Desde o período colonial, o Recôncavo cresceu acompanhando o ciclo econômico das atividades canavieira e fumageira. Pode-se dizer que a sua rede urbana se formou para atender aos interesses da economia agrícola voltada para exportação.

As poucas atividades manufatureiras que se desenvolveram nestes centros são o açúcar produzido inicialmente nos engenhos e depois nas usinas e o fumo que passa a ser comercializado em corda. Toda a riqueza extraída das terras do Recôncavo tem como destino Salvador, cidade essencialmente comercial que, através do seu porto enviava tudo que produzia para a Metrópole. Da mesma forma, era o Recôncavo que fornecia produtos de subsistência para a população de Salvador, mesmo assim, durante o período colonial havia uma escassez desses produtos pelo fato da agricultura ser voltada exclusivamente para exportação.

Excluída a cana-de-açúcar e o fumo, a produção agrícola da região açucareira era mínima. Os engenhos eram auto-suficientes, na medida em que utilizavam seus escravos para a produção dos alimentos consumidos, principalmente a mandioca, feijão e milho, algumas frutas tropicais e galináceos. O restante da população agrícola fazia uso de uma agricultura de subsistência, com pequenos excedentes comerciáveis de caráter eventual. A atividade pesqueira era também muito pequena, destinando-se quase exclusivamente ao consumo dos pescadores.

Como resultado desse quadro, decorrente da atração que o açúcar exercia sobre os fatores disponíveis, a população urbana, ainda que pequena, viveu sempre em uma contínua crise de escassez de alimentos.

Na verdade, os núcleos urbanos surgem como ponto de partida para a ocupação e desenvolvimento de atividades econômicas. A estrutura colonial mantinha elementos contrários ao desenvolvimento urbano, porque o ambiente socioeconômico tendia para o domínio dos latifúndios auto-suficientes, com indústrias caseiras que prejudicavam as correntes de comércio e as funções urbanas, é o caso dos engenhos, que tinham uma vida própria e ponto de partida para povoamentos. Isso marca a baixa densidade e dispersão das áreas habitadas dos núcleos urbanos neste período.

As únicas atividades urbanas estimuladas pela economia canavieira eram as de transporte do açúcar. Na verdade, havia a necessidade da criação de gado, tanto para o transporte como para a movimentação da moenda. A incompatibilidade da criação do gado pelo pisoteio depredando os canaviais, fez com que a marcha da pecuária adentrasse o sertão. No que pese a utilização da mão-de-obra escrava, essas atividades não geravam renda pessoal na magnitude necessária para o estímulo do mercado urbano.

As cidades surgem como portos intermediários no transporte do açúcar dos engenhos aos portos de exportação, por isso a preferência à margem dos cursos de água que fluem pelas planícies litorâneas. Apesar das proibições de Portugal, a partir de 1785 deve-se considerar que existia uma certa incapacidade técnica por

parte dos portugueses em decorrência do fato de Portugal também não se industrializar, mantendo uma dependência em relação à Inglaterra. Apesar disso, as cidades do Recôncavo já abrigavam certo número de artesãos e oficinas de vários ofícios.

Portanto, a evolução de muitas cidades neste período no Recôncavo só pode ser entendida através do estudo da circulação por via fluvial inicialmente, e mais tarde, com a conexão da via fluvial com a estrada de ferro interligando os portos. Observa-se a influência da ferrovia no quadro urbano sob os seguintes aspectos: fator de concentração das atividades portuárias; causa de decadência de localidades situadas ao longo das antigas linhas de transportes que foram abandonadas é o caso de Santo Amaro, Nazaré e valorização de cidades atingidas pelas linhas de ferro como é o caso de Santo Antônio de Jesus. E como fator de ocupação das terras para o interior, ampliando a área produtiva. Uma das características do traçado das ferrovias é a sua disposição em linhas transversais ao litoral, cada linha procurando um porto.

Estabelece-se assim uma rede de cidades, pontos fixos sobre o território, onde os negócios são realizados ainda que periodicamente como é o caso das “feiras” realizadas semanalmente. Estes pontos comerciais concentram outras atividades vinculadas aos negócios, fazendo com que se estabeleça uma certa articulação entre os núcleos de povoamento, diferentes da produção propriamente dita, tais como o comércio, serviços, lazer, cultura, política, capaz de atrair um grande contingente de pessoas consumidoras.

Para Lobato (1989) a rede urbana é o meio pelo qual a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Ela se estabelece articulada, tal qual se apresenta hoje, com o surgimento do sistema capitalista, mais precisamente com o processo de industrialização que paulatinamente articulou todos os espaços sobre o globo, estabelecendo um mercado mundial. No Brasil, durante o período colonial as cidades como Salvador e sua região refletem essa posição.

A colônia funcionava como entreposto com a única finalidade de produzir produtos primários como: exploração florestal, agricultura, mineração e pesca para a metrópole. Tudo girava em torno destas atividades, se sobressaindo a especialização na produção de gêneros agrícolas, como a cana-de-açúcar e o fumo, gerando dependência econômica e política já que o poder de decisão estava longe dos centros produtores.

Mesmo assim, os pontos de produção passam a originar núcleos de povoamento interligados, criando uma rede de cidades cujos centros passam a comercializar produtos rurais exportáveis, enquanto que o mercado interno passa a ser distribuidor de bens e serviços. Mas o nível de demanda e a pequena mobilidade espacial da maior parte da população vão determinar certas características na rede de localidades centrais.

Enquanto são distribuidores de mercadorias, são localidades centrais. Mas o que mais aparece são os centros menores - centros locais de zonas com baixa capacidade de oferta de bens e serviços, justamente pelo nível de demanda e limitada mobilidade espacial. O fato de ter um grande número de pessoas não absorvidas no mercado formal, conduz à criação de atividades terciárias e de produção, que vão garantir a sobrevivência da grande maioria da população.

Isso explica o aparecimento dos mercados periódicos ou mercados temporários, as feiras. Ora, já que a população não pode consumir os produtos ofertados nos grandes centros, passam a consumir os produtos e serviços ofertados nas feiras. No momento em que se realizam as feiras, esses núcleos urbanos se transformam em localidades centrais, atraindo um grande número de pessoas .

Não obstante, como o espaço aqui se organiza e se reorganiza dentro de um contexto global, em função de interesses distantes, as modernizações são extremamente seletivas, não se difundem homoganeamente através do espaço operacional, o que vai alterar a importância de cada lugar. Como reflexo disso, as enormes disparidades de renda que caracterizam os países subdesenvolvidos têm também conseqüências espaciais, Santos (2003). O potencial de consumo individual varia muito sobre o espaço. Esta seletividade espacial manifestada tanto no plano econômico como social, detém a chave da elaboração de uma teoria do espaço e mais precisamente do espaço urbano.

A teoria de Milton Santos dos dois circuitos da economia urbana tem demonstrado que a produção que requer um alto nível tecnológico, tende a se concentrar em pontos específicos, corresponde ao circuito superior, enquanto que o circuito inferior, diz respeito às atividades em pequena escala, especialmente destinadas à população pobre. Desta forma, são criados nas cidades dois circuitos econômicos: o circuito superior e o circuito inferior, responsáveis não apenas pelo processo econômico urbano, mas também pelo processo de organização espacial.

Para entender melhor, considera-se que circuito superior é constituído por bancos, comércio e indústrias voltadas para a exportação, pela indústria moderna vinculada ao mercado interno, pelos serviços modernos e empresas atacadistas e de transportes. Possui uma clientela formada pelas classes ricas e em parte pela classe média.

O circuito inferior é constituído por atividades que não utilizam capital de modo intenso, como as atividades altamente capitalizadas do circuito superior. Possui uma organização tradicional ou primitiva, como: artesanato, fabricação de bens, comércio e serviços basicamente destinados à população mais pobre.

O circuito superior é resultado direto da modernização tecnológica, e mantém relações tanto em escala nacional como internacional. Cada circuito forma um sistema, isto é, um subsistema dentro do sistema urbano, Santos (1971).

Os dois circuitos da economia, portanto, interferem na rede de localidades centrais, estruturando-a de modo que cada centro atue nos dois circuitos. Mas essa interferência se faz através de mecanismos básicos de estruturação da hierarquia urbana. Para melhor entendimento, é necessário que considere três níveis hierárquicos de centros: a metrópole, a cidade intermediária e a cidade local.

Avaliando o mecanismo de funcionamento dos mercados periódicos ou temporários, alguns teóricos apontam para a existência destes centros de mercados, precedentes ao capitalismo, que promovia uma reestruturação espacial limitada



como resultado de seu alcance limitado a uma escala local. A pequena divisão territorial, bem como o volume de trocas sociais do trabalho, também contribuiu para as restrições espaciais desses centros econômicos na fase pré-capitalista.

Todavia, dentro do sistema capitalista o acúmulo do capital, logo, a sua reprodução, está edificada na construção da mais valia, via expropriação do trabalhador que tem na sua força-de-trabalho o instrumento para sobreviver. É justamente na compra da força de trabalho para produzir bens que o capital se produz, pois, inserido na mercadoria produzida está o valor da força de trabalho acrescido de “algo mais”. Ao negociar o produto final o capitalista produz a mais valia, sendo assim a circulação de mercadorias é a materialização da (re) produção do capital por meio da exploração do trabalhador. Eis aqui um dos paradigmas do capitalismo, exploração do homem pelo homem.

A cidade é palco desse processo de (re)produção do capital, ela representa a conexão de uma rede de circulação de bens e serviços. Cria-se desta forma uma rede de localidades movida pelo circuito superior e pelo circuito inferior, de acordo com suas especificidades, apresenta dinamismo diferenciado dentro da rede, originando assim uma hierarquia de localidades centrais.

A acumulação de capital resulta na reprodução das classes sociais na medida em que estas apresentam consumos diferenciados dos bens e serviços oferecidos nas cidades. A hierarquia das localidades centrais assume assim, uma grande complexidade devido aos diferentes arranjos espaciais resultantes de todo esse processo. O fato de existir uma massa de pessoas com salários baixos ou vivendo de atividades ocasionais, e outras com rendas muito elevadas, cria uma sociedade urbana com uma divisão entre aqueles que podem ter acesso permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que tendo as mesmas necessidades, não podem consumir esses bens e serviços.

Essas diferenças são causa e o efeito da existência, da criação e da manutenção nas cidades de dois circuitos de produção, distribuição e consumo de bens e serviços. Deve-se ainda mencionar a ação do Estado como facilitador dessa complexidade. O resultado é o aprofundamento da divisão de classes sociais.

Os mercados periódicos são pequenos núcleos de povoamento que em virtude da necessidade de distribuição de mercadorias e ou serviços, reúnem-se sazonalmente em determinados núcleo para realizar essa etapa do processo produtivo, transformando-se no lócus de uma intensa atividade comercial. Os atores envolvidos têm origem desde a zona rural até mesmo em outras cidades, que se direcionam para esse centro comercial.

As relações que se manifestam não são restritamente econômicos. Nos mercados periódicos, ou chamada popularmente de feira, as pessoas encontram-se e mantêm relações pessoais, ou seja, é o momento de trocar novidades, realizar eventos folclóricos, festivos, políticos, etc.

Conforme Oliveira (2003), as feiras eram locais públicos privilegiados para a venda de mercadorias, encontrando todo tipo de artigos, desde os gêneros alimentícios como também utilidades domésticas, remédios, garrafadas, roupas, calçados, acessórios diversos, animais, entre outros. Eram realizadas semanalmente com duração de um a dois dias. Ainda segundo Oliveira, houve na Bahia dos séculos XVII, XVIII, XIX, XX e podemos ver que sempre continuaram a existir para atender à demanda. As feiras se destacam pela extensão e/ou pelo domínio da comercialização de determinado produto, a exemplo da feira do gado, em Feira de Santana e a Feira dos Caxixis, em Nazaré.

A hierarquia dos centros urbanos no Recôncavo esteve condicionada como já foi dito, as suas condições para escoar a produção. Durante três séculos, chamado de período pré-mecânico, a atividade agrícola comandava a localização dos núcleos assim como a necessidade de escoar a produção determinava a sua hierarquia.

Com a introdução das ferrovias, vimos que houve uma reestruturação do espaço urbano. Cidades importantes quando predominava o transporte flúvio-marinho, estagnaram, outras devido a sua localização, passaram a comandar as relações comerciais.

Novas alterações vão surgir com a introdução da estrada de rodagem, alterando mais uma vez a hierarquia dos centros urbanos, determinando um novo período técnico na evolução regional do Recôncavo.

A superposição da estrada de rodagem aos antigos caminhos e ferrovias, trouxe grandes modificações na hierarquia regional atrelada a outros fatores, como por exemplo, a conclusão da rede ferroviária, a decadência das lavouras do fumo e da cana-de-açúcar, o crescimento populacional de Salvador elevando os padrões de vida da população e exigindo um abastecimento mais vigoroso em gêneros alimentícios, vão fazer surgir novas regiões de produção alimentar no Estado.

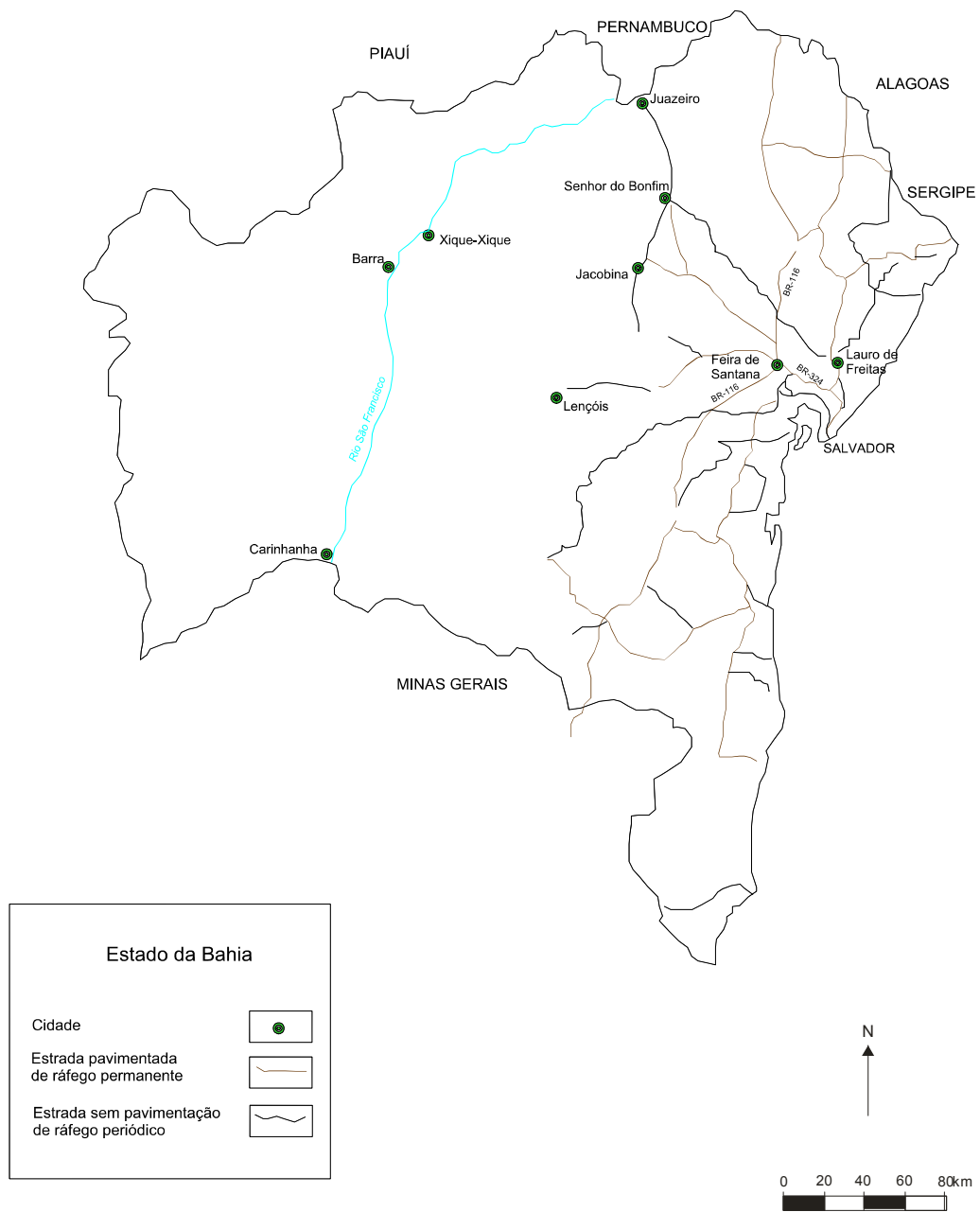
Podemos fixar os anos 30, como início da rodovia, mais precisamente, da utilização do caminhão porta-a-porta. A conclusão das estradas BR-5 fez com que a região do Recôncavo baiano passasse a se integrar mais rapidamente ao país e aos centros mais importantes como São Paulo e Rio de Janeiro. **(Figura 3)**

O crescimento industrial e a concentração dessas atividades em determinadas áreas, vão acentuar as diferenciações regionais no Brasil. A concentração dessas atividades na região sudeste vai ser acompanhada, também, por uma diferenciação das estruturas urbanas no resto do país, diferenciando-se pelo tipo e quantidade de serviços a serem oferecidos à população.

As estradas de rodagem trouxeram um maior entrosamento entre as regiões do país, enquanto as ferrovias se organizaram em sistemas independentes, cada um ligado a um porto de região exportadora, as estradas de rodagem se fizeram num único sistema promovendo a integração.

Geiger (1963) ao avaliar a evolução da rede urbana brasileira afirma que as rodovias tiveram um papel enorme na evolução urbana, já que existe uma influência direta na valorização de cidades cortadas pelas estradas. O que levou também a uma desvalorização/estagnação de antigos centros que comandavam as relações comerciais em épocas passadas, como foi o caso de Cachoeira e Santo Amaro. Esses antigos centros, com exceção de Nazaré, estavam distantes da produção de

Figura 3 – Situação das Principais Rodovias



Fonte: Milton Santos (1959), adaptado por Márcia Virgínia Pinto Bomfim

alimentos destinados à capital, já que grande parte de suas terras estavam destinadas as culturas tradicionais. Assim, outras localidades passam a desempenhar a função de entreposto como Feira de Santana e Alagoinhas.

Nazaré continuava a se ligar a Salvador por via marítima, e a ferrovia cada vez mais sofria a concorrência da rodovia, Santos (1963)

Entre 1940 e 1950, Feira de Santana já se destacava como o maior centro comercial, tirando do Recôncavo esse papel que foi reforçado com a estrada BR-5 ligando a zona cacaeira e mais tarde a estrada Rio-Bahia, tornando-se assim, o grande entreposto comercial entre Salvador e o interior do estado.

O Recôncavo, passou assim, a olhar para dentro, comunicando-se com Salvador sobretudo por terra. Enquanto Cachoeira e Santo Amaro, portos debruçados sobre a água, viam restringir sua zona de influência e desciam da posição de capital regional para a de centro local. Feira de Santana passava a comandar a maior parte das relações no mesmo território, Santos (1959).

#### 1.4 A ORGANIZAÇÃO URBANA DO RECÔNCAVO

A organização urbana do Recôncavo repousa na existência de duas redes. A primeira com cidades que surgiram no período colonial com a economia mercantil da cana-de-açúcar. À medida que a economia canavieira se expandiu, novas áreas foram incorporadas, fazendo surgir uma quantidade de cidades que tinham função de entreposto para os produtos do Recôncavo.

Situadas próximas aos estuários dos rios, articulando a região a Salvador, utilizavam como meio de transporte o sistema fluvial-marítimo por meio dos saveiros, como é o caso de Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro. Posteriormente, as ferrovias foram implantadas facilitando o transporte de mercadorias até os entrepostos, para seguir de embarcação até o porto de Salvador.

A segunda rede se instala entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, com as estradas de rodagem se superpondo aos antigos caminhos e ferrovias, levando a uma grande modificação na hierarquia regional juntamente com a ocorrência de vários outros fatores. Inicialmente, Feira de Santana e Alagoinhas passam a ter a primazia de articular as regiões produtoras da Bahia e ligá-las a Salvador. A partir da segunda metade do século XX, com a implantação da BR- 101, novas cidades passam a exercer uma influência maior sobre a região: Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas.

A primeira região do Brasil a se urbanizar e formar uma rede de cidades hierarquizadas comandadas por Salvador, é o Recôncavo. Na verdade, o Brasil já nasce capitalista, praticando uma economia de *plantation* da cana-de-açúcar, para satisfazer os interesses da metrópole e abastecer a Europa. É o Recôncavo que dá a base econômica para a colônia.

Segundo Santos (1959), a unidade do Recôncavo provinha e provém das reações mantidas de longa data entre suas várias porções com vocação e atividades diferentes: Recôncavo canavieiro, Recôncavo fumageiro, Recôncavo mandioqueiro e da cerâmica, sem falar nas zonas pesqueiras que beiram o litoral.

Oliveira (2002) salienta muito bem que, embora a idéia de Recôncavo seja associada imediatamente à grande propriedade, jamais existiu um predomínio do sistema fundiário do Recôncavo nas grandes propriedades. Para a autora, cada sistema ou subsistema agroprodutivo gera uma base fundiária própria, desde a grande propriedade, como na economia canavieira, a pequenas propriedades ocupadas com a agricultura de subsistência, tendo cada sistema sua singularidade, o que, paradoxalmente, permite a diversidade no Recôncavo:

Difícil perceber a riqueza, a pobreza, os contrastes do Recôncavo, sem levar em conta a variedade dos seus aspectos físicos, socioeconômicos e o seu percurso histórico. (OLIVEIRA, 2002, p. 74)

No passado, era inegável importância da região para a Bahia. A realidade hoje é bastante diferente, como nos aponta Pedrão (1997):

Há componentes da economia dessa região que têm sido capazes de acumular capital, inclusive de se adaptarem aos movimentos do mercado internacionalizados, tais como a produção fumageira, a de cítricos e, hoje, a avícola. Fora disso, tem sido uma região supridora de matérias-primas baratas para Salvador e Feira de Santana... Ao contrário do ocorrido no período colonial, hoje o Recôncavo não sedia atividade alguma internacionalmente significativa, que revele potencial para mudar esse quadro. Pelo contrário, vem sendo objeto de exploração de produtos pouco valiosos, como areia e pedras, e como reserva de valor para sustentação da expansão urbana de Salvador e de Feira de Santana.

A pobreza hoje prevalente no recôncavo é parte de um complexo processo de formação de capital e de urbanização, que só pode ser entendido quando colocado no espaço-tempo da história dessa região baiana.

Os sistemas fixos de engenharia de transportes, BR-101, BA-245 e BA-026, juntamente com o sistema *ferry boat*, tornam-se um importante eixo rodoviário de ligação com o Estado e com outras regiões do Brasil, juntamente com os sistemas fixos de ciência e informação instalados no território. A criação de diversos centros difusores de inovações, como a Escola de Agronomia da Universidade Federal da Bahia, na década de 70, a instalação da Petrobrás, da EMBRAPA etc., não foram suficientes para provocar transformações sociais e econômicas que dessem um dinamismo capaz de reinvestir o capital gerado pelas atividades produtoras na região.

O longo período colonial deixou como legado, a escravidão e uma estrutura fundiária concentradora, o que permitiu formar uma elite política comandada pelos senhores de engenho. O endividamento dos senhores de engenho perante os financistas e bancos de Salvador repetiu-se, com escassas alterações, até a década de 1980 (Pedrão, 1997). Com a crise das atividades agroindustriais na década de 70, essa elite migra para outros ramos de atividades, o comércio e a agroindústria, e é substituída por uma classe média, urbana, basicamente dedicada a atividades no setor de serviços.

Uma nova geração de políticos locais surge desses empresários, muitas vezes financiados por capitais externos à região, provocando a drenagem dos lucros para outros lugares. São as chamadas verticalidades, que asseguram o

funcionamento da economia global, utilizando-se de pontos e relações em diversos territórios. A manutenção desse mecanismo vai gerar um custo social elevado o desemprego e a pobreza.

### 1.5 A REDE URBANA DO RECÔNCAVO SEGUNDO MILTON SANTOS

A rede urbana do Recôncavo foi analisada levando-se em consideração a adequação de métodos definidores da hierarquia urbana, abordando tanto sua gênese como sua dinâmica. Milton Santos estabeleceu uma periodização da rede urbana em três gerações de cidades comandadas por Salvador – Santiago do Iguape, São Francisco do Conde e Jaguaripe –, que formam a primeira geração de cidades, ou centros localizados em três estuários da rede fluvial que desemboca na Baía de Todos os Santos.

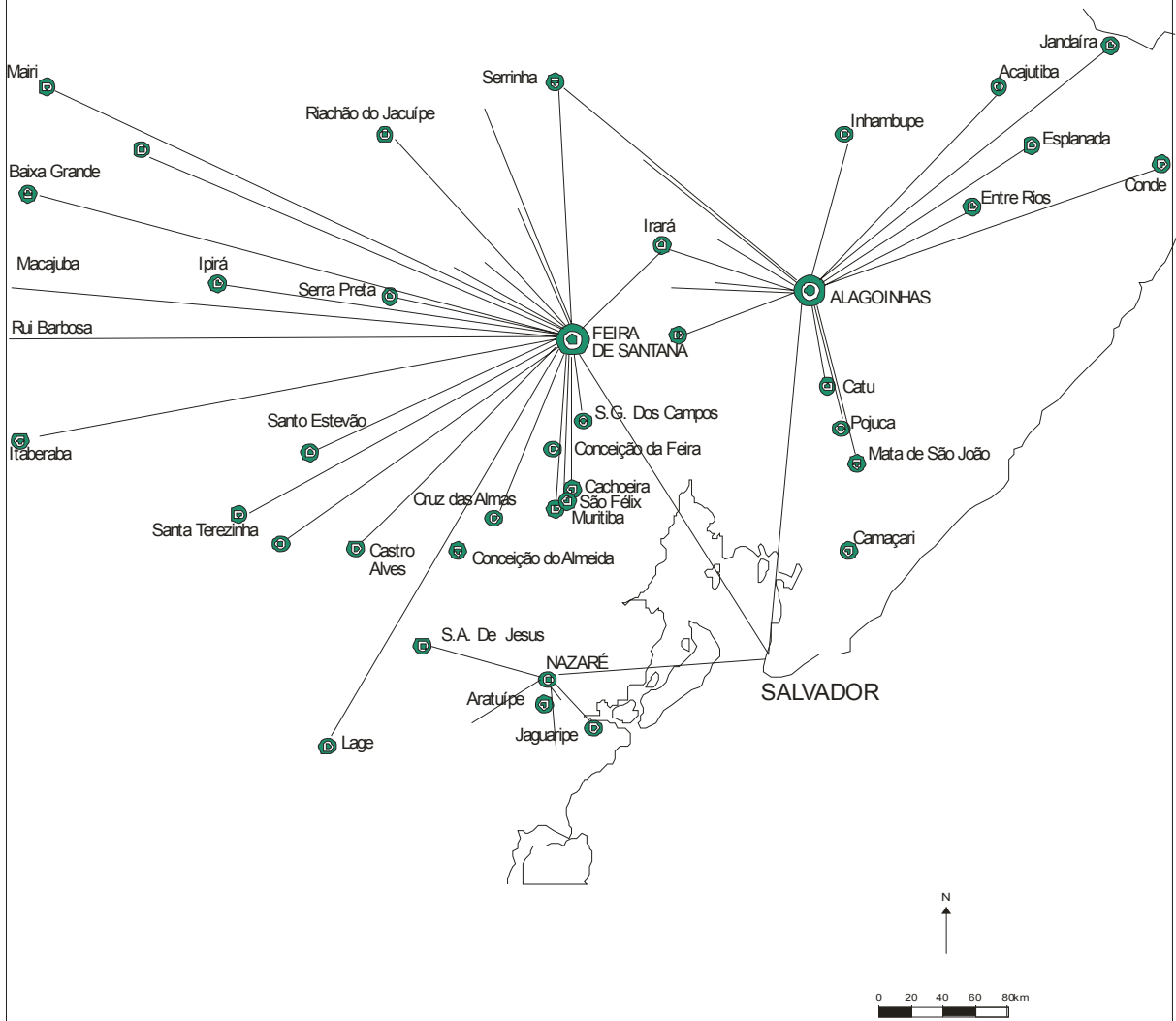
A segunda geração, formada pelas cidades de Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, substitui as três primeiras, referidas, no segundo escalão da rede urbana. Além de portos fluviais, são terminais de linhas férreas que demandam o interior e, simultaneamente, centros de hinterlândias produtoras, respectivamente de fumo, açúcar e farinha de mandioca. Essas cidades comandam a região até aproximadamente a década de 50 do século passado.

A cidade de Alagoinhas, de um lado, e Feira de Santana, de outro, formam a terceira geração de cidades. São cidades rodoviárias, cuja vitalidade não se deve a navegação fluvial e marítima ou à ferrovia, mas sim às rodovias por onde passam as mercadorias.

Essa periodização da rede urbana é reveladora da dinâmica espacial na qual atuam ingredientes, associados às transformações tecnológicas, às demandas externas e internas e à capacidade dos agentes sociais de se apoderarem das diversas possibilidades que em cada momento emergem, oriundas do exterior e de Salvador.



Figura 4 - Zonas de Influência Comercial no Estado da Bahia



Fonte: Milton Santos (1959), adaptado por Márcia Virginia Pinto Bomfim

A instalação das redes técnicas no Recôncavo começa com o uso do território, através de ferrovias, as rodovias, a rede de energia elétrica e por fim a rede de telecomunicação e agora a teleinformática que permitiu a redução do lapso de tempo entre os lugares. O que era distante se aproxima virtualmente. A história do território pode ser entendida a partir da instalação das redes técnicas e o papel que elas desempenham na organização territorial.

## 1.6 AS REDES DE CIDADES COMO CATEGORIA DE ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO

A fragilidade da estrutura produtiva da maioria dos municípios nordestinos e sua tradição agrícola definem uma estrutura urbana deficitária, formada essencialmente por pequenos municípios, cuja função principal fora e ainda é de exercer a intermediação comercial primária com baixo nível de urbanização e com uma estrutura política marcada pelo mandonismo local, cuja base de poder sempre foi a propriedade da terra.

Neste contexto, a modernização do território e o impacto causado pelas redes técnicas em sua dimensão espacial na sociedade contemporânea, produziu alterações significativas no modo de vida e nas relações sociais.

Entende-se por redes ou redes geográficas, um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações, Corrêa (2001). O processo de instalação das redes técnicas no Recôncavo promoveu alterações na hierarquia dos núcleos urbanos.

No primeiro período (século XVI ao XVIII) as ações comandadas pelo diferentes agentes sócias, neste caso, os senhores de engenho, representando o poder político da Colônia, trabalhadores livres, fornecedores de cana, lavradores de fumo, mais tarde, usineiros, fazendeiros, negociantes e governo, em suas distintas escalas de atuação, condicionaram a evolução do Recôncavo no período técnico até aproximadamente o século XVIII.

As inovações técnicas incorporadas ao território através das redes materiais possibilitaram um maior fluxo de produtos e de pessoas. Primeiramente essas ligações eram realizadas por meio do transporte fluvial-marítimo que estabeleceram uma rede de cidades comandadas por Salvador e que através de seus portos possibilitou desenvolver de forma incipiente a organização urbana no Recôncavo.

Posteriormente, a rede de estradas de ferro se sobrepõe à rede urbana então estabelecida, ao tempo em que provoca mudanças na hierarquia desses centros urbanos. A sucessão de inovações técnicas, no caso o aparecimento das estradas de rodagem, vai produzir nova configuração espacial da rede urbana, passando esta a ser comandada por cidades que se beneficiaram de suas vantagens locais, situadas estrategicamente entre o porto e a rodovia viabilizando maior fluidez em seu entorno.

Essas transformações provocaram desdobramentos tanto nas dimensões produtivas e do trabalho, como também na própria organização social e política da vida regional no Recôncavo.

Considerando a rede urbana e os municípios que compõem cada região, verifica-se que houve um aumento no número de municípios no Brasil e na Bahia, após a década de 1950.

Vale frisar que o espaço territorial pode ser interpretado como produto das relações complexas entre a produção, as intervenções do Estado e as heranças espaciais, Lipietz (1980). Pode-se afirmar também que uma região e sua identidade são forjadas através das imposições de uma classe dominante local, na procura de expandir sua própria base material e no uso do controle sobre a administração local.

Para alcançar seus fins a classe dominante desenvolve formas de controle político vinculadas a seus interesses econômicos e de poder, por isso mesmo, estimulando em cada região um aspecto político peculiar quando comparada a outras.

A autonomia política e financeira conferida aos municípios desde a Constituição de 1946, permitiu a transferência de recursos oriundos da política de arrecadação fiscal dos governos Federal e Estadual para o poder municipal.

Devido à extensão da área territorial existente em alguns municípios no país, muitos distritos sofrem isolamento de toda ordem impedindo o acesso da população local aos serviços essenciais. Esse fato justifica os interesses dos políticos locais, que vêem a possibilidade de emancipação municipal como forma de angariar mais verbas para suas localidades, o que mais tarde vai se consolidar com a aprovação da Emenda Constitucional nº 5 de 21 de novembro de 1961, criada na intenção de equacionar as disparidades regionais no Brasil.

Essas modificações possibilitaram uma maior arrecadação por parte dos municípios, com o aumento de 5% na participação das receitas líquidas do Imposto de Renda (IR) e também no recebimento de 10% do Imposto sobre Circulação e Mercadorias (ICM).

A partir das determinações impostas no período do governo militar essa Lei foi revogada e a questão passa então a ser regulamentada por Lei Complementar que entra em vigor em 1967, quando se estabelece normas para a criação de novos municípios, em que novas diretrizes e critérios devem ser obedecidos na composição dos mesmos.

Por fim, a Constituição de 1988 regulamenta as Leis Complementares, federal e estadual que tratam da autonomia dos municípios.

É nesse contexto que a rede urbana do Recôncavo a partir da década de 1950 cresce com a criação de dez novos municípios (**Tabela 1**).

**Tabela 1.** Evolução política-administrativa do Recôncavo Baiano – Estado da Bahia (1827-2002).

Ano	No. de Municípios	Municípios Criados	Municípios de Origem
Até 1827	7	Salvador, Jaguaribe, São Francisco do Conde, Cachoeira, Maragogipe, Santo Amaro e Abrantes do Espírito Santo (Camaçari)	-
1826-1889	6	Itaparica, Nazaré, Mata de São João, Santo Antônio de Jesus, São Gonçalo dos Campos e São Félix	-
1890-1940	8	Aratuípe, Conceição do Almeida, São Miguel das Matas, Cruz das Almas, Muritiba, São Sebastião do Passé, Mutuípe e Laje	-
1951-1960	2	Sapeaçu e Candeias	Salvador
1961-1970	2	Vera Cruz e Lauro de Freitas	Salvador
1969	1	Cabeceiras do Paraguaçu	Muritiba
1985	1	Dias D'Ávila	Camaçari
1989	4	Itatim, Madre de Deus, Saubara e Varzedo	Santa Terezinha, Salvador, Santo Amaro e Santo Antônio de Jesus, respectivamente.

Fonte: Atlas Escolar Bahia, 2004 (adaptado por Márcia Virgínia Pinto Bomfim).

Ao longo do tempo a região foi objeto de sucessivos desmembramentos em seus municípios originais, que é um fato político pouco relevante na identificação de suas sub-regiões, mas revelador dos processos políticos locais e das alianças de poder que traduziram os interesses primeiro, na metrópole portuguesa, depois do Império e finalmente da oligarquia republicana. Pedrão (1992).

## 2 O RECÔNCAVO BAIANO E AS CONDIÇÕES ATUAIS

Considerando os estudos de Costa Pinto (1958), Azevedo, T. (1952), Santos, M. (1959), o Recôncavo Baiano é formado por 26 municípios localizados no entorno da Baía de Todos os Santos, com uma orla de aproximadamente 300 km, e ocupando uma área que se aproxima de 11.000 km<sup>2</sup> a partir de Salvador.

Por três séculos esteve em 1º lugar na rede urbana brasileira, só perdendo esta primazia a partir da transferência da capital do país para o Rio de Janeiro em 1763. A medida em que Salvador perde a condição de capital do Brasil, o Recôncavo sente cada vez mais o declínio de sua projeção no cenário nacional, chegando ao final do século XIX e início do século XX em posição bastante enfraquecida, sendo ultrapassado por outras redes urbanas metropolitanas a exemplo de São Paulo, Porto Alegre e Recife.

A evolução da vida urbana e a formação de uma área agrícola produtiva, no entorno da Baía de Todos os Santos e a instalação técnica de engenhos que fabricavam açúcar esteve condicionada às necessidades de Salvador e seu porto.

Além das plantações de cana-de-açúcar, seguiu-se a produção de fumo nas terras impróprias ao cultivo da cana. A criação de gado interiorizando-se pelo sertão, levaria Salvador e sua interlândia a se destacar mais do que qualquer outro centro no Brasil até à República.

Já no século XIX, por diversas ocasiões a economia açucareira apresenta crises que vão se recrudescer posteriormente. É o revés da estabilidade que havia alcançado. As crises na produção do açúcar se intensificam. A primeira, ocorrida na segunda metade do século XVII, causou a diminuição da área plantada no Recôncavo. A segunda crise vai ocorrer na primeira metade do século XIX, quando o açúcar produzido nas Antilhas passa a concorrer com o açúcar produzido no Brasil.

Além disso a Europa passou a consumir largamente o açúcar extraído da beterraba. A terceira crise, após a Segunda Guerra Mundial é provocada pelo reaquecimento da produção do açúcar da beterraba na Europa, levando a economia açucareira no Brasil a entrar em decadência, e mais uma vez causando a redução da área produtiva no Recôncavo. Essa fase anuncia o fechamento das usinas.

Por outro lado, o sistema produtivo da cultura fumageira tendo como matéria-prima industrial o fumo beneficiado, atende a uma demanda do comércio exportador, liderado por grandes empresas estrangeiras, com destaque da Alemanha. Essas empresas controlam toda a comercialização do fumo do Recôncavo, subordinando não só os lavradores de tabaco, como também toda a extensa e ramificada cadeia de intermediação, Ramos (1990).

Segundo o autor supra citado, há uma coincidência entre o auge do sistema agro-exportador de fumo e a crise da economia açucareira, sobretudo entre o período de 1870 a 1900, quando o fumo passa a assumir a condição de segundo lugar na pauta de exportação e até mesmo ocupando a primazia em alguns anos excepcionais.

Na verdade, o sistema produtivo do fumo do Recôncavo passa a ser uma atividade meramente complementar, subsidiária do sistema agro-exportador alemão. Essas empresas atuavam financiando as atividades exportadoras e, promovendo através de empréstimos, toda infra-estrutura necessários para a produção e comercialização, como construção de estradas vicinais e alguns trechos ferroviários, dessa forma, exercendo um certo controle sobre a vida econômica regional.

Com a desorganização das principais praças compradoras localizadas na Europa houve uma repercussão nesse segmento, causando a retração do mercado fumageiro. Mas a maior alteração verificada em todo sistema fumageiro no Recôncavo e no mundo, ocorre com a introdução de novas tecnologias na indústria cigareira, iniciada nos EUA desde 1890, com a mudança da produção fabril para a mecanização industrial, revolucionando todo o sistema.

Com a difusão dos cigarros numa escala mundial, acompanhada por uma mudança radical de costume do público fumante, uma extensa parcela do mercado de charutos se retrai.

A revolução tecnológica da indústria cigarreira desarticulou a estrutura de comercialização antiga, sendo substituída por uma estrutura empresarial oligopólica mundial, apoiada pelo capital bancário e o industrial, entrincheirando o segmento charuteiro, ao final da década de 1940.

No Brasil, entre 1920-1950, entra em colapso a manufatura cigarreira nacional, promovida pela truste internacional anglo-americana, através de sua subsidiária, a Cia. Souza Cruz localizada no Rio Grande do Sul, que paulatinamente desestruturou este segmento no Recôncavo, Ramos (1990).

Como resultado deste processo, uma nova estrutura produtiva de natureza agro-industrial se organiza no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, garantindo o suprimento do novo sistema exportador nacional.

Esse novo sistema moderno passou a conviver com a velha estrutura agrícola do Recôncavo, tributária de um capital mercantil que, embora tivesse perdido posição no mercado mundial, continuava hegemônico frente às firmas exportadoras sediadas na Bahia.

Este é o quadro que se apresenta na década de 1950, início da decadência do sistema agro-exportador de fumo no Recôncavo, com impacto profundo na estrutura empregatícia, tanto dos trabalhadores do sistema de beneficiamento do produto, quanto dos pequenos proprietários de terras que são obrigados a substituírem as suas lavouras, por outras mais rentáveis.

Durante o início do século XX, quando cai a posição do açúcar e do fumo no exterior, um outro produto aparece como centro das atenções, o cacau. Com a elevação da produção em Ilhéus região sul da Bahia e do preço no mercado exterior, o cacau passa a ser o principal produto de exportação e de interesse de capitais.



Embora o ciclo agroindustrial do Recôncavo tenha entrado em declínio a partir do século XIX, um fator importante vai contribuir para manter Salvador na posição de destaque no âmbito nacional até essa data. Trata-se da mecanização de sua rede urbana oriunda da grandiosidade vivida nas fases de riqueza nos canaviais.

A instalação de usinas de açúcar, a navegação a vapor tempos depois, as estradas de ferro na segunda metade do século XIX, estabelecendo ligações entre o Recôncavo e o Sertão caracterizam-se como estruturas essenciais para a manter o domínio da capital sobre o Estado

Apesar do processo de modernização ter alcançado Salvador com a introdução do transporte coletivo no final do século XIX e a construção das estradas de rodagem na primeira metade do século XX, a capital baiana não consegue se manter na liderança do desenvolvimento urbano do Brasil.

Esse fato está justificado por diversos autores, como Milton Santos (1960, 1959), Kátia Mattoso (1992), Fernando Pedrão (1997) que vêem no fraco desempenho das atividades industriais no Estado, a razão dessa estagnação decorrente do modelo político adotado, que se limitou a atração de um certo número de fábricas têxteis.

Com um raio de 100 km de distância de Salvador, o Recôncavo serviu como uma região que abastece Salvador, principalmente em gêneros agrícolas para atender as necessidades alimentares e para exportação.

## 2.1 O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DO RECÔNCAVO - (na metade do século XX)

Os novos conteúdos técnicos e organizacionais promoveram transformações nos diversos espaços do globo, principalmente na fase atual da globalização. Essas transformações ocorrem no Brasil no século XX, atingindo também o Recôncavo sobretudo a partir da segunda metade do século.

De um meio técnico constituído durante o processo de industrialização até aproximadamente a internacionalização da economia, o território se altera dando início a um novo período de inovações técnicas denominado por Santos (1993), de meio-técnico-científico e informacional.

Isso implicou entre outros aspectos numa diferenciação hierárquica produtiva nas diversas regiões e nos centros urbanos. Para que o funcionamento técnico desse período se realize, novos objetos são incorporados ao território, criando fluxos em rede, exigidos, exatamente, por essa modernização da base técnica atual.

Diante disso, algumas regiões se apresentam mais equipadas do que outras para a instalação dessas atividades modernas, pois elas estabelecem em suas diretrizes uma seletividade espacial, regida por interesses econômicos e políticos diversos. A combinação de vários elementos vai transformar, também, a rede urbana local.

Entre 1850 e 1870, verifica-se um período em que a industrialização se eleva a uma escala mundial, com novas tecnologias e novas formas organizacionais que vão estabelecer maior separação entre os centros produtores e os de consumo. Criam-se então mecanismos de complementação funcional entre os territórios, tendo de um lado o centro fornecedor de produtos industrializados, e de outro, a periferia para o consumo desses produtos.

Para garantir o funcionamento dessas relações comerciais, generalizou-se pelo mundo a criação do Estado-Nação como unidade política que vai chancelar as relações comerciais entre os Estados. É neste período que se dá a criação e a intensificação dos sistemas de engenharia exigidos por essa nova fase, a exemplo das ferrovias, depois as estradas de rodagem e as usinas de eletricidade, instaladas em áreas mais adequada para a presença de capitais hegemônicos, sobretudo britânico, lançando a modernização do território. É nesse período que ocorre também a transferência de capital interno da atividade cafeeira, para setor industrial, acelerando esse novo processo.

A invenção e difusão das máquinas e a elaboração de formas organizacionais mais complexas, faz surgir um território com espaços altamente mecanizados.

Nesse contexto, o Brasil tem ilhas de mecanização ou como diz Milton Santos (2001), arquipélagos mecanizados, principalmente nas metrópoles, que vão criar a necessidade de maior circulação da produção.

Os sistemas técnicos, as ferrovias, e depois as rodovias são instalados com a intenção de favorecer uma maior integração nacional. Desde já, esses equipamentos são direcionados para as regiões Sul e Sudeste, contendo no bojo dessa integração do território, a revelação das desigualdades regionais.

Ainda em Santos (2001), a formação do Estado nacional durante o Império e a República, entre os anos 1549 a 1822, não foi capaz de criar fluxos verdadeiramente nacionais, servindo à máquina do Estado para preservar e ampliar as fronteiras, manter o regime e a ordem, assegurar a coleta de impostos, e, com a ajuda da igreja, unificar a língua.

Como nessa fase as redes urbanas mais importantes do país estão instaladas na faixa litorânea, em consonância com economia colonial, a interiorização das atividades exploradoras do território vão se desenvolver com a criação de gado e a mineração. Mesmo assim, as principais metrópoles como Salvador, Rio de Janeiro, Recife e outras capitais litorâneas continuaram a crescer, caracterizando o desenvolvimento da rede urbana brasileira como essencialmente litorânea.

Para se ter uma idéia dessa configuração socioespacial, no início do século XIX, estimava-se uma população de 3 milhões de habitantes no país, sendo 60% dos habitantes concentrados no litoral.

São Paulo é um caso a parte. Desenvolve-se com a produção do café que se expande pelo Vale do Paraíba, escoando sua produção pelo Porto de Santos. Até a metade do século XIX, Santos exportava basicamente açúcar, vindo depois a se transformar em porto do café.

O que se pode verificar é que, em todos os casos, as grandes metrópoles no Brasil cresceram com uma economia voltada pra o exterior, refletindo a dependência econômica nacional e uma urbanização essencialmente litorânea herdadas do passado colonial, exceto cidades como Belo Horizonte, Goiânia e Aracaju.

De 1880 a 1924 aumenta a atividade industrial no Brasil, sob a hegemonia de São Paulo, formando o mercado mais importante, polarizando todo tipo de atividades: industriais e empresas de investimentos. O aumento da população é considerável.

Na década de 1940, o território brasileiro se mecaniza e ocorre a modernização dos portos, ferrovias, introdução da energia elétrica e a construção de uma rede de estradas integrando o país.

O telégrafo, uma invenção técnica presente no Brasil desde 1852, alcança maior desenvolvimento com a ampliação da linha telegráfica a partir de 1904, construídas pelo Marechal Cândido Rondon, responsável pela ampliação de 5.500 km de linhas telegráficas, em sintonia com a construção das estradas de rodagem.

São Paulo, até a década de 1930 concentra o maior número de indústrias com um parque industrial diversificado, destacando-se como o mais importante do Brasil. A evolução para a condição de grande metrópole brasileira é inerente ao estado sulista, polarizando para sua rede urbana, investimentos, capitais e, principalmente, população.

Na segunda metade do século XX, a criação de uma indústria automobilística e a construção de Brasília, concorrem para acentuar ainda mais as diferenças entre São Paulo e o resto do país. A conjunção desses equipamentos faz com que essa área da Região Sul concentre quase todos os fluxos e a imaneente criação de toda infra-estrutura necessária para atender esses projetos, canalizando ainda mais os investimentos públicos e privados.

Um aspecto importante que se verifica como fator de urbanização e que vai marcar a transição para a formação do período técnico-científico no Brasil é o início da exploração de petróleo na década de 1950. No Recôncavo Baiano a Petrobrás lança suas atividades em 1954.

### **2.1.1 A Agroindústria no Recôncavo – Formação Sistemática do Conhecimento Agrícola no Estado**

O Imperial Instituto Baiano de Agricultura – IIBA, criado em 1859, foi a primeira instituição *stricto sensu* de pesquisa agropecuária no Brasil. Suas instalações, como sede própria resultaram de adequações feitas no antigo Mosteiro de Nossa Senhora das Brotas, pertencente a ordem dos beneditinos, situado na localidade conhecida como São Bento das Lages, povoado próximo a Santo Amaro da Purificação.

O povoado de São Bento das Lages ligado a vila de São Francisco, mais tarde, denominada de São Francisco do Conde, atualmente município com o mesmo nome, que vem de um antigo engenho instalado ali pertencente ao Conde de Linhares como herança do então Governador Geral do Brasil, Mem de Sá sogro do Conde, (Fiuza, 1934 ; Fonseca, 1988).

O IIBA contava em suas edificações originais com laboratório adaptados a um pavilhão central de três andares apoiado por outras construções de menor porte para os trabalhos de campo e de uma estação experimental. A instituição nos seus primeiros 50 anos desenvolveu pesquisas e experimentos que muito contribuíram para a expansão e consolidação das lavouras da cana-de-açúcar, fumo, mandioca e algodão no Recôncavo Baiano.

O IIBA foi criado, fundamentalmente para atender o ensino e a pesquisa e contou desde o início com a valiosa contribuição de pesquisadores estrangeiros, sobretudo alemães.

Em 1920, atendendo a sua vocação para o ensino agrônomo, passa a denominar-se Escola Agrícola da Bahia, que foi responsável pela formação de centenas de engenheiros agrônomos e técnicos agrícolas, muitos deles passaram então a dedicar-se a docência e a pesquisa.

Nesse contexto, criou-se um ambiente científico e cultural na Bahia, que permitiu a difusão do conhecimento oitocentista, repercutindo em várias outras áreas e também na criação de outras instituições que deram apoio em pesquisa à economia agro-exportadora, como é o caso do ICB- Instituto do Cacau e o IBF – Instituto Baiano do Fumo.

Esses Institutos geraram inovações técnicas no que concerne a variedade de plantas (cruzamentos) técnicas de plantio, tratamentos culturais, controle de pragas e doenças, práticas de colheita e de pós-colheita e beneficiamento contribuindo para consolidar a pesquisa agrária na Bahia.

Na verdade o IIBA surge na tentativa de criar alternativas às lavouras decadentes de cana-de-açúcar introduzindo novas variedades de plantas e novos procedimentos, através de recursos implementados pelo Governo Geral para o desenvolvimento das pesquisas e a difusão do conhecimento. Dá-se o início das atividades técnico-científica em 1875 com a abertura oficial dos cursos de engenharia agrônoma e de medicina veterinária inaugurados em 1877, que contou com a grande maioria de professores brasileiros.

O desaparecimento do pagamento de uma taxa de contribuição feita pelos senhores de engenho como forma de manutenção do Instituto, causou o encerramento de suas atividades em 1904, já com o nome de Instituto Baiano de Agricultura – IBA. A partir de então, o Estado da Bahia passa a assumir, integralmente, a instituição entregando seu destino a pesquisadores estrangeiros, como dito acima, os alemães.

A instituição ao fim da primeira década do século XX já havia passado por inúmeras mudanças vindo a se transformar na Escola Média Teórico-Prática de Agronomia em 1911, com seu acervo e administração transferidos para o Governo

Federal, iniciativa que teve vida curta. O edifício que foi sede do IIBA abrigaria novas atividades em 1920, quando o estado da Bahia assume novamente o acervo da instituição e cria o curso de agronomia por meio da Escola Agrícola, que permaneceu em São Bento das Lages até 1929.

A partir da década de 30 a escola é transferida para Salvador, instalada na Hospedaria dos Imigrantes de Mont Serrat , onde atualmente funciona o CRA – Centro de Recursos Ambientais. Em 1945 já com o nome de Escola Agrônômica da Bahia, é transferida para o município de Cruz das Almas, vinculando-se a Universidade Federal da Bahia, a partir de 1970.

Embora os engenhos e depois os governos Federal e Estadual tenham fomentado o desenvolvimento do conhecimento agrônômico por mais de um século, os resultados obtidos na produção agrícola foram insuficientes para a época. O pesquisador alemão Leo Zehutner, a quem é confiada a direção do instituto, em sua primeira manifestação oficial como pesquisador condenou o ensino agrônômico que se conduzia no IIBA, taxando-o como excessivamente teórico, voltado para a formação de “bacharéis” que estavam mais interessados em empregos públicos que em dedicar-se à agricultura.

Mesmo assim, a agricultura tecnizada ao lado dos engenhos e das usinas contribuiu como fator de povoamento. Um componente a se observar é que esses empreendimentos não foram muito eficientes em suas gestões, pois havia uma fraca comercialização de produtos. Soma-se a isso a baixa mobilidade social da população e a ausência de indústrias diversificadas.

Fazendo uma análise do conjunto desses fatores denotam-se as idéias que reforçam as características econômicas do Recôncavo, eminentemente agroindustriais em desconfortável situação de declínio.

Os canaviais, que antes ocupavam todo o entorno da Baía de Todos os Santos, consolidando sua expansão até o Município de Jaguaripe – área limítrofe ao baixo-sul - no século XX esse quadro se apresenta bastante reduzido pois as

plantações se concentram basicamente nas terras (solos de massapé) onde se localizam os municípios de Santo Amaro da Purificação e São Francisco do Conde.

Mesmo assim, os canaviais que ocupavam praticamente toda a área desses municípios vão desaparecendo devido ao fechamento das usinas em pé de desigualdade com outros centros produtores do país. A onda de desaquecimento dessas atividades atingiu também as usinas de Santa Luzia em Aratu, a de São Paulo, em Salvador, sinalizando para o desfecho do ciclo de riquezas dos engenhos baianos.

Os engenhos centrais como eram conhecidas as usinas na região, se instalaram no final do século XIX e representavam um avanço técnico que provocou alterações econômicas e sociais. Se antes cabiam aos engenhos todas as etapas do processo produtivo, agora, as usinas passam a comprar a cana na mão dos fazendeiros, surgindo dois tipos sociais distintos: o fornecedor e o usineiro, o fazendeiro e o industrial, alterando o quadro social estabelecido desde a colonização.

O conflito de interesses emerge de forma inevitável, o que mais tarde vai alimentar as diretrizes para a criação do Instituto do Alcool e do Açúcar – o IAA, órgão governamental que tem a função de intervir nas disputas entre usineiros e fazendeiros, regulamentando as relações de produção para que possam coexistir. As fazendas mais tradicionais e as usinas representam um avanço tecnológico.

Nessas condições de produção e de mercado, as atividades nas usinas foram encolhendo até cessar a função inovadora e pioneira que historicamente teve no sistema econômico e no meio social do Recôncavo açucareiro. (...) Hoje, só há resquícios desses empreendimentos inovadores, pois ali se criaram condições tais que a concorrência foi abolida e as usinas ficaram com o controle monopolístico de uma economia pouco desenvolvida e rotineira, de tal modo que secou todas as fontes de estímulo à renovação. A usina, assim, passou também para o quadro tradicional, no Recôncavo, em relação ao qual seu aparecimento, quando ocorreu, representou profunda revolução tecnológica, econômica e social, Costa Pinto (1958).

Segundo Brito (2004), em 1942 encerram suas atividades seis usinas, em 1951 mais duas pararam. Cinco anos depois (1956) apenas nove usinas



funcionavam no Recôncavo. O processo decrescente não pára. Em 1972, esse número cai para 5, em 2000 apenas três usinas funcionavam e em 2002 apenas uma.

Conclui-se então que das 323 usinas existentes no Recôncavo em 1950, em meio século, entraram em declínio levando ao Recôncavo pobreza e desemprego. Paralela à queda do açúcar, o fumo também já vinha perdendo sua importância comercial e no final da primeira metade do século XX sucumbiu.

Os trabalhadores sem emprego, migraram para outros centros como Salvador, Camaçari, Cruz das Almas, Muritiba e Santo Antônio de Jesus. Os municípios que outrora eram centros importantes, estagnaram. O fim desse ciclo coincide com o começo da extração do petróleo no subsolo baiano.

### **2.1.2 Novo ciclo se inicia com a exploração de petróleo no Recôncavo**

O petróleo surgiu nas terras antigas do Recôncavo, no fundo da Baía de Todos os Santos, nas terras de massapé onde de forma incessante por quatro séculos se plantou cana-de-açúcar. Representou um novo ciclo, uma nova etapa, um elemento completamente novo. Não foi como a usina, como diz Costa Pinto (1958), que significou um avanço tecnológico na produção do açúcar.

A classe social oriunda das atividades da empresa petrolífera surge a partir das etapas vinculadas à implantação e a exploração do próprio petróleo. São engenheiros, técnicos e operários que se superpõem ao território, como um elemento estranho à estrutura tradicional existente.

Em verdade, as famílias dos senhores de engenho, e depois dos usineiros residiam em Salvador. As atividades produtivas estavam no Recôncavo, mas isso não garantia a fixação das famílias na zona produtiva. Estabeleciam-se em residências secundárias fora, onde permaneciam a maior parte do tempo; a casa da cidade torna-se a residência mais importante.

O senhor de engenho e depois o usineiro passavam a freqüentar suas propriedades em dois momentos, no corte e na moenda da cana. Este é um elemento que justifica o pouco dinamismo dos núcleos urbanos no Recôncavo, refletido na pequena variedade de oferta de bens e serviços.

A população mais abastada consumia esses produtos em Salvador, tudo era adquirido na capital. A implantação das estradas de rodagens serviu para garantir esse fluxo de população que se desloca até Salvador na busca de uma variedade maior de bens e serviços.

Ora, se até a comercialização, financiamento do açúcar eram realizadas em Salvador, ao Recôncavo propriamente dito restava o trabalho pesado da produção. As cidades que surgiam tinham como traço marcante o latifúndio, a monocultura e a escravidão, representando uma estrutura arcaica, rígida e sem dinamismo econômico, daí a pobreza e o marasmo dessas cidades.

Quando o corpo técnico da Petrobrás chega à Bahia, não se instalam no Recôncavo, criaram os acampamentos, enquanto estavam na jornada de trabalho e importava tudo de que necessitavam, um verdadeiro enclave, já que a região tinha muito pouco a lhes oferecer. As famílias pertencentes à classe de mão de obra técnica, portanto mais especializada, fixaram residência em Salvador, exatamente pela precariedade dos serviços oferecidos nos centros urbanos de menor porte, pela ausência de habitação adequada, de saneamento, de conforto e lazer.

Aliás, passados cinco séculos, nem mesmo com o advento da Petrobrás que no primeiro momento criou condições para a modernização das estruturas técnicas no Recôncavo, instalando os sistemas de engenharia, integrando a economia baiana a outras regiões, não foi capaz de fazer grandes alterações no quadro social preestabelecido.

Ainda hoje, a estrutura dominante do período colonial oferecesse resistência às mudanças da contemporaneidade, persistindo, por exemplo, o preconceito e o

racismo. As camadas mais baixas da população, onde se encontra a maior parte de afrodescendentes ocupam postos que não exigem qualificação, os subempregos ou, vivem do trabalho informal.

Mais de 80% desses trabalhadores recebem salário mínimo. Mal remunerados, muitos preferem migrar para Salvador ocupando os bairros periféricos preferencialmente, os bairros próximos a BR 324. Um das justificativas para esta escolha está na facilidade de deslocamento de Salvador para as cidades do Recôncavo, já que essas passaram a ser ligadas por transportes rodoviários com fluxo de linhas de ônibus interligando os municípios do Recôncavo à Capital, na programação de uma em uma hora o que permite maior fluxo material, econômico e de pessoas.

Muito embora para uns a Petrobrás criada em 1953 tenha significado avanço e dinamismo, pode se perceber que essas transformações são pontuais. Mais uma vez, como diz Santos (1959), a riqueza produzida no Recôncavo migra para Salvador e região metropolitana.

O Conselho Nacional de Petróleo – CNP, fundado em 1938 representou um projeto de desenvolvimento e integração nacional, que numa disputa acirrada no Congresso Nacional polarizada pela necessidade do produto para as atividades industriais, criam em 1953 a Petrobrás – Petróleo Brasileiro S/A por decreto lei nº 2004 que significou um avanço no desenvolvimento nacional.

A Petrobrás, portanto, uma empresa estatal detinha o monopólio do petróleo para participação de todas as atividades a ele ligadas e em todos os campos de exploração e se pretendia a auto-suficiência em petróleo, fato que vai ocorrer em 2006, com 53 anos após a sua criação.

As fontes de recursos para o financiamento da Petrobrás foram da ordem inicial de Cr\$ 4 bilhões (equivalente a U\$6,7 milhões), subscritos pela União. A arrecadação provinha dos Impostos Únicos sobre Combustíveis Líquidos e

Lubrificantes, do Fundo Rodoviário Nacional e do Imposto de Importação de Consumo de Veículos automotores, aéreos, terrestres e aquáticos e também das receitas próprias, Brito (2004).

O CNP (Conselho Nacional de Petróleo) passa a ser um órgão regulador da política nacional de petróleo, transferindo todo seu patrimônio para a Petrobrás.

## 2.2 A PETROBRÁS NO RECÔNCAVO BAIANO

Até 1960, o Recôncavo Baiano era a única província petrolífera no Brasil. Foram descobertos os campos de: Lobato/Joanes (1939), Candeias (1941), Aratu (1941), Itaparica (1942), Dom João (1947), Pedras (1950), Paramirim (1951), Água Grande (1951), Mata de São João (1953), Pojuca/Central (1953) e os campos marítimos da Baía de Todos os Santos.

A demanda nacional exigindo o produto e por recomendações técnicas, intensificou a produção do óleo no Recôncavo, que passa a produzir um grande volume, chegando a atingir em 1958, 75 mil bpd (barris de petróleo por dia) surpreendendo a meta inicial de 40 mil barris. Mesmo assim, a produção ainda era baixa para a demanda nacional, necessitando importar o produto, até o início do século XXI, daí a necessidade em continuarem as pesquisas em outros campos para atingir esta meta.

Desta forma, a expectativa alimentada pela forças políticas e econômicas regionais era de que a Petrobrás na Bahia e no Recôncavo pudesse reativar economicamente a região. Todavia, a companhia petrolífera na região, limitava-se à produção de óleo e do gás natural, bem distante do que almejavam os políticos locais.

Como destaca Brito (2004), a refinação do óleo era bastante pequena não sendo aproveitadas integralmente as qualidades do óleo parafínico, indicado para a produção de lubrificantes.

[...] E sentido semelhante, situava-se a utilização do gás natural que era quase simbólica diante da grande potencialidade de aplicação na indústria petroquímica e de fertilizantes que ainda não havia se instalado na Bahia. O valor do *royalty* devido ao estado da Bahia e aos municípios petrolíferos, era muito baixo. Além disso, a Petrobrás, ao contrário do que seus interlocutores regionais esperavam, tendo em vista a concepção política da criação da estatal, voltada para uma atuação essencialmente macroeconômica privilegiando investimentos numa perspectiva de política pública, como instrumento de progresso econômico e social, a companhia agia numa perspectiva essencialmente microeconômica no Recôncavo, desconsiderando quase que completamente os pleitos dos demais agentes sociais existentes em seu entorno.

Se no plano eminentemente local e isolado, concomitantemente com o início das explorações de petróleo no Recôncavo Baiano por meio do CNP (na década de 1940), registraram-se algumas reações por parte dos fazendeiros e usineiros, em outro plano e, um pouco mais tarde, diante da falta de iniciativa da Petrobrás em implantar indústrias na Bahia, não sem razão, o sentimento de insatisfação se generaliza no Governo estadual.[...]

Isto ficou evidente, pois a economia baiana continuava empobrecendo e sobretudo, permanecia com características agro-exportadora, mesmo após duas décadas de produção ininterrupta e o fornecimento exclusivo à nação de todo óleo produzido ali.

Logicamente o autor lembra que não cabe atribuir o atraso econômico e social do estado da Bahia às ações da Petrobrás, pois esse quadro é um reflexo de um processo desenvolvido pelos próprios agentes sociais regionais (grandes comerciantes, usineiros, banqueiros, coronéis, fazendeiros ...), os quais historicamente dominavam a economia regional e se beneficiavam com a política de exportação do açúcar que entrou em declínio a partir da Segunda Guerra Mundial.

A política de atuação da Petrobrás no Recôncavo, praticamente restringia a aplicação dos recursos nas obras de ampliação da RLAM, na abertura de estradas e asfaltamento, portanto com interesses voltados para a própria companhia. Basicamente, a RLAM limitava-se à produção de gasolina, querosene, óleo diesel, óleo combustível e gás liqüefeito do petróleo.

Enquanto refinarias instaladas em outras regiões do país, a exemplo da Refinaria Presidente Bernardes –Cubatão, criada em 1955, já produziam asfalto, e em 1958 iniciou sua produção de insumos petroquímicos básicos (eteno, propeno, metano, hexano,..) incentivando a instalação de unidades de amônia e de

fertilizantes, e como resultado, a ampliação do parque industrial de São Paulo, o que demonstra o maior investimento da companhia neste estado em detrimento dos demais da federação.

Somando-se a isso, a Petrobrás pagava em *royalties* aos estados (5%) e aos municípios (1%), sendo que esse percentual era recolhido apenas em instalações continentais não incorporando as áreas da plataforma continental, somente sendo revertida esta situação em 1961 quando a questão judicial foi favorável ao estado da Bahia e dos municípios.

Outro fator que agravou substancialmente os conflitos de interesses entre a companhia e os agentes regionais, foi o ato do Governo federal declarar pra fins de desapropriação as terras de nove municípios onde a Petrobrás mantinha atividades.

Enfim, as relações mantidas entre empregados/empresa eram de coação e de dominação, e com os agentes sociais regionais e estado, de desinteresse e pouco caso, portanto, mostra por parte da companhia às práticas unilaterais da Petrobrás no Recôncavo Baiano.

### **2.2.1 Os Benefícios da Petrobrás**

Dentre as mudanças trazidas pela exploração do petróleo no Recôncavo a mais vantajosa sem dúvida foi a abertura de estradas. Devido ao clima, sobretudo na estação chuvosa, os solos de massapé nesse período se tornam lamacentos e os atoleiros praticamente impediam as viagens de automóveis, por isso mesmo, em cidades como São Francisco do Conde só era possível chagar a cavalo ou por mar.

Nas usinas que não eram ligadas por via férrea, apenas o carro de boi conseguia vencer esses obstáculos por terra. Para se ter uma idéia, a primeira estrada pavimentada data de 1950, quando pela primeira vez se pode transportar a cana-de-açúcar em caminhão.

As transformações que ocorreram no Recôncavo, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento econômico e tecnológico causaram mudanças na estrutura social que impuseram alterações no nível e gênero de vida, nas relações sociais e nos sistemas institucionais que se organizam impondo um novo ritmo ao cotidiano da população, sem que ela estivesse preparada para desempenhar essas novas funções.

Uma das alterações significativas vai ocorrer nas relações de trabalho que passam a ser contratuais, entrando em declínio o patriarcalismo característico da estrutura tradicional. Mudam-se as relações de trabalho, alterando o perfil do trabalhador que historicamente foi formado por uma economia pré-industrial que não exigia qualificação necessária à economia agro-industrial vigente.

O funcionamento da economia canvieira fundamentava-se na exploração extensiva da terra e do homem, não sendo solicitado a estes trabalhadores a qualificação nem um outro perfil psicológico já que este estava enraizado na herança do trabalho escravo e na baixa remuneração.

O aparecimento da indústria do petróleo que passa a exigir uma mão-de-obra qualificada e por conseguinte, melhores salários, vai contrastar com a estrutura tradicional anterior, e pior, a falta desse trabalhador qualificado fez com que fosse necessário importar operários de outras regiões do país

Essa carência de pessoal técnico estimulou a criação na Universidade da Bahia, um curso de geologia, engenharia do petróleo e diversos outros cursos técnicos como sondagem, prospecção, topografia, os quais foram incorporados às atividades petrolíferas.

Como resultado das ações da Petrobrás no Recôncavo podemos afirmar que os benefícios maiores foram, sem dúvida, a instalação das estradas que deram maior fluidez ao território, sendo responsável, também, por uma maior circulação de dinheiro e investimentos e, principalmente, desencadeando um rápido processo de urbanização na região.

Esse processo urbanístico é estudado pelos autores Costa Pinto (1958), Thales de Azevedo (1959) e Cristóvão Brito (2004) como elemento que desempenha importante função na atração da população para os municípios onde a Petrobrás se instalou. No momento em que a empresa petrolífera inicia suas atividades, cria como suporte os acampamentos para abrigar seus funcionários, e estes serviram mais tarde como núcleos originários de muitos municípios como é o caso de Candeias, emancipada em 1958.

As instalações do Centro Industrial de Aratu (C.I.A) instalado no município de Simões Filho em 1967, e mais tarde o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) iniciando suas operações em 1978, concorreram para o crescimento urbano do Recôncavo e da Região Metropolitana e principalmente de Salvador.

Localizado a 50 km de Salvador, o município de Camaçari recebe o primeiro complexo petroquímico planejado do país, agregando mais de 60 empresas químicas, petroquímicas e de outros ramos de atividade como a indústria automotiva, de celulose, metalurgia do cobre, têxtil, bebidas e serviços.

A maioria das empresas do Pólo está interligada por dutovias à unidade de insumos básicos da Braskem, maior indústria do Complexo de Camaçari é um dos cinco maiores empreendimentos privados do país e, recebe derivados de petróleo da Petrobrás, principalmente a nafta, em sua unidade de insumos básicos em Camaçari e os transforma em petroquímicos básicos (eteno, propeno, benzeno, tolueno, butadieno, xilenos, solventes e outros).

Um etonoduto com mais de 400 km de extensão interliga a unidade de insumos básicos da Braskem em Camaçari às suas fábricas de Cloro-soda e PVC em Alagoas, fazendo a conexão entre o Pólo Industrial de Camaçari e o Cloroquímico daquele estado.

Estas novidades introduziram profundas mudanças socioeconômicas na região, atingindo primeiro a pequena lavoura de subsistência para, em seguida, afetar o que restou da agroindústria açucareira. Nas áreas desapropriadas pela Petrobrás são criadas extensas florestas de eucaliptos e pinheiros para a produção



de carvão vegetal. Plantações de bambu se expandem para atender as demandas das fábricas de papel localizadas em Santo Amaro. A paisagem se transforma e os canaviais se restringem as pequenas áreas.

Com a desapropriação de grandes áreas para a implantação destes projetos industriais, os antigos edifícios construídos para abrigar os engenhos e depois as usinas são abandonados de forma definitiva, sem ser cogitada a possibilidade de reaproveitamento destes monumentos dentro do programa de desenvolvimento industrial da região, arruinando, desse modo, conjuntos arquitetônicos monumentais como os de Aratu e de Mapele, dentre outros.

Observando as transformações decorrentes de diversos investimentos e atividades desenvolvidas no Recôncavo Baiano, atraídas por incentivos fiscais, e a vontade dos empresários de um modo geral em diversificar as atividades, acreditando que a região possui as condições locacionais favoráveis para tais investimentos outros ramos de negócios, principalmente a agroindústria se instalam, promovendo um certo dinamismo na economia regional.

A diversificação na produção econômica na Bahia tem demonstrado, na última década, um crescimento no setor avícola.

### 2.3 O CIRCUITO DE PRODUÇÃO AGROINDUSTRIAL DO FRANGO DE CORTE NO RECÔNCAVO BAIANO

Estudos realizados por Souza (2004) analisando a competitividade do circuito produtivo agroindustrial de frango de corte no Recôncavo Sul do Estado da Bahia constatou que para consolidar o *cluster* regional é necessário estratégias e ações para o adensamento desse circuito, incorporando mais tecnologia, infra-estrutura e processamento para que se produza mais valor nas empresas locais.

O complexo de avicultura de corte no Brasil cresceu a taxas surpreendentes nas últimas três décadas, ao ponto de tornar-se um dos maiores produtores desse

ramo de negócios nos níveis nacional e mundial. Nesse período a produção cresceu mais de 25 vezes e as matrizes de pinto e alojamento cresceram 300% e 250% respectivamente.

Os principais fatores para esse crescimento são a demanda e as inovações tecnológicas no que diz respeito ao melhoramento genético das aves e no processamento causando um forte impacto no setor.

O circuito produtivo do frango de corte tem alcançado um elevado nível de organização e as transações são realizadas por via contratual, com um mecanismo de integração vertical e horizontal.

O circuito se organiza desde a fase de produção de insumos até a distribuição dos produtos. A integração vertical e os arranjos contratuais constituem a principal estratégia deste complexo agroindustrial.

Na Bahia no entanto, o setor não acompanhou as mesmas taxas de crescimento, observadas no país. A produção estadual não consegue atender a demanda interna crescente fazendo com que a Bahia importe frango vivo e industrializado Souza (2004).

Esta baixa produtividade no setor é provocada pela incipiente organização da produção e no que se refere as transações, estas ainda ocorrem num mercado aberto com enorme risco econômico para o sistema comprometendo a sua eficácia.

Nesse sentido as agroindústrias recentemente instaladas no Estado como a Avigro e Avipal de 1999, estão organizadas na forma de integração vertical e mantêm arranjos contratuais na perspectiva de melhorar a competitividade local.

No caso do Recôncavo, o setor avícola está concentrado nos municípios de Cruz das Almas , Cachoeira, Muritiba e o circuito envolve mais três municípios da Região do Paraguaçu, são eles, Conceição de Feira, São Gonçalo dos Campos e principalmente Feira de Santana que desempenha um papel de suporte fundamental do setor avícola além de estar instalada nesse município a Avipal, maior

agroindústria avícola do Estado. Juntos estes municípios formam o maior pólo agroindustrial avícola da Bahia com capacidade de alojamento de 3 milhões de aves/mês, ABA (2003).

A produção avícola na Bahia cresceu, de 92 mil toneladas em 2000 para 154 mil toneladas em 2002, representando cerca de 1,6% da produção nacional.

As exportações no setor são realizadas predominantemente pelos estados da Região Sul representando 86,1% da exportação nacional. De acordo com a ABEF (2004) o Brasil ocupa a segunda posição no mercado mundial, exportando 1,9 milhão de toneladas de carne de frango atrás apenas dos Estados Unidos que lideram as exportações com 2,2 milhões de toneladas. Juntos esses dois países respondem por 70% do comércio mundial.

**Tabela 2.** Principais países exportadores de carne de frango (1999-2003) (em mil toneladas)

Ano	Mundo	EUA	Brasil	União Européia	Tailândia	China
1999	4.499	2.080	771	764	288	375
2000	4.862	2.231	907	762	328	464
2001	5.599	2.520	1.249	718	425	489
2002	5.780	2.180	1.600	841	465	438
2003	5.861	2.230	1.922	700	500	420
2004*	6.192	2.313	2.115	800	530	440

(\*) Previsão.

Fonte: USDA/ABEF, 2004.

Quem mais importa carne de frango no mundo é a Rússia com 27,6%, o Japão com 16,3%, a China com 9,7%, Arábia Saudita 1% e Hong Kong com 4,0%.

Na verdade todos os países aumentaram as importações de frango inteiro e em pedaços do Brasil, até que a crise da gripe do frango que trouxe prejuízos ao setor.

O sistema de integração independente pode ser um dos motivos para a baixa produção no Recôncavo, revelando que quando o sistema é integrado é mais competitivo como ocorre com a Região Sul do país.

**Tabela 3.** Principais países importadores de carne de frango (1997-2003) (em mil toneladas)

<b>Ano</b>	<b>Mundo</b>	<b>Rússia</b>	<b>Japão</b>	<b>China</b>	<b>Arábia Saudita</b>	<b>Hong Kong</b>
1997	3.442	983	547	610	286	815
1998	3.555	750	496	1.105	294	839
1999	3.897	930	687	591	364	275
2000	3.975	943	721	608	348	168
2001	4.377	1.281	710	473	399	183
2002	4.289	1.208	744	435	380	164
2003	4.279	1.180	700	415	390	170
2004*	4.044	990	745	400	395	175

(\*) Previsão.

Fonte: USDA/ABEF, 2004.

No funcionamento do sistema de integração o avicultor trabalha sob contrato com o integrador (a agroindústria). Nessa relação, fica sob responsabilidade do integrador produzir e fornecer o material genético utilizado pelo avicultor, o fornecimento de parte da alimentação, os produtos veterinários, acompanhamento e assistência técnica, a compra e o abate dos frangos.

O produtor participa da integração com a utilização de sua propriedade, com a mão-de-obra e a infra-estrutura necessárias à produção. Neste caso, o produtor tem o compromisso de vender seus animais para a integradora.

A diferença no caso do produtor independente é que ele tem total liberdade na forma de organizar a produção, bem como na venda do frango.

O circuito produtivo mostra o relacionamento entre as diversas etapas do processo, desde os insumos até o consumidor final. Os segmentos constituintes do sistema de produção de frango de corte na região do Recôncavo, segundo Souza (2004), são os seguintes:

- Seleção de material genético: pesquisa científica realizada fora do país, por um segmento dominado por poucas empresas, formando um oligopólio, cuja função é criar novas variedades de aves (P&D). Compreende a importação de ovos.

- Criação de matrizes-avós: segmento que tem função de criar e reproduzir linhagens selecionadas no processo genético. A criação de matrizes-avós é explorada somente por grandes empresas, fora do Estado da Bahia.
- Criação de matrizes-pais: a função deste segmento denominado regionalmente de matrizeiros, é produzir ovos que são encaminhados para os incubatórios. A criação de matrizes constitui-se numa atividade bem menos sigilosa do que as duas primeiras, fazendo parte de qualquer sistema de integração vertical do setor.
- Pintos de um dia: são incubatórios e estão localizados no sistema de produção das grandes agroindústrias locais, podendo ser adquiridos em Minas Gerais e Espírito Santo.
- Criação de frango: é setor mais competitivo, estando este setor sob a responsabilidade direta do produtor. Quando a integração é vertical o produtor fica obrigado, através de contratos, a manter os padrões exigidos pela integradora. Quando o sistema é independente, o criador adquire todos os insumos e após a engorda, vende os frangos, é o que acontece com a maioria dos produtores no Recôncavo.
- Processamento e distribuição: são as duas fases do sistema produtivo em que se situa a agroindústria e os atacadistas e varejistas. Nesta fase inclui o abate, processamento, *marketing*, logística e a distribuição de frango inteiro e em pedaços até o consumidor final. A produção quase em sua totalidade é destinada ao mercado interno.
- Insumos químicos-farmacêutico e rações: a produção de vitaminas e antibióticos é feita por grandes laboratórios químicos e veterinários, com grande sofisticação tecnológica (P&D), não fazendo parte o sistema de integração vertical. No caso das rações, os insumos como vitaminas e suprimentos minerais são agregados as matérias-primas agrícolas , como (milho, farelo de soja e trigo).

No caso da Avipal, Avigro e Gurjão, as maiores agroindústrias do setor na região, os serviços de transporte refrigerado, de rações e transporte de grãos são realizados por empresas terceirizadas.

Quanto à qualidade dos produtos, nenhuma empresa apresenta o certificado ISO 9000. Em relação aos recursos humanos as grandes empresas oferecem programas de capacitação interna e capacitação administrativa. Quanto aos critérios de contratação, a escolaridade é um dos principais requisitos, principalmente nos cargos administrativos e de apoio.

## 2.4 UMA ANÁLISE SOCIAL DO RECÔNCAVO

Entre as décadas de 1950 e 1970 o Estado da Bahia, através de suas políticas públicas e de planejamento, passa a adotar uma postura de racionalidade com o tratamento dos recursos públicos, gerando assim uma nova ideologia com mudanças na classe intelectual do estado.

Havia um interesse subliminar na esfera política e intelectual, ávida por modernizar a estrutura econômica na Bahia. Entretanto reconhece-se que essas mudanças estavam subordinadas ao poder federal que se mostrava com interesses divergentes aos regionais.

A esse respeito registra Pedrão (1992) sobre a questão:

A identificação daquele período de planejamento - praticamente de 1955 a 1962 - com a formulação de um projeto de industrialização, de modernização do Estado e com a renovação de empresas locais, implicava em explicitar uma contradição ideológica entre aquela proposta de planejamento representativa do projeto nacionalista do segundo período de Vargas e as políticas estaduais orientadas para sustentar o sistema de produção tradicional. O esgotamento desse tipo de planejamento tornou inevitável que a industrialização se fizesse com outra composição de forças, outra tecnologia, outra composição de empresas, portanto com outras conseqüências no sistema de produção.

Dessa maneira, abriram-se novas alternativas de expansão do capital em vários segmentos da economia: no setor bancário, com a fusão e ou liquidação de pequenos bancos, concentrando os financiamentos e o capital de giro; com a

entrada de novas empresas nacionais e internacionais e com a possibilidade de alterações significativas no que diz respeito ao lucro imediato mediante a economia de aglomeração.

Entretanto, esse modelo resultou num distanciamento entre as atividades existentes - como já salientado -, pois uma das características principais dessa industrialização é a total desarticulação com a economia tradicional local. Os poucos investimentos são feitos apenas nas indústrias de fiação, tecelagem e a metalmeccânica.

Segundo Stoper (1990), a modernização industrial, iniciada na década de 40 nos países da América Latina como Brasil e México, foi, em grande parte, sustentada via políticas de substituição de importações. Esperava-se que a diversificação forçada pelos parques industriais desses países acelerasse o advento de um desenvolvimento auto-sustentado. Sob a orientação da CEPAL, e depois, ampliada pelas teorias de Perroux<sup>3</sup>, argumentava-se que as tecnologias definem “espaços econômicos” coerentes, com atividades interligadas e que esses espaços poderiam ser introduzidos numa economia, por meio de políticas destinadas de seus setores centrais de alta tecnologia.

Ao final da década de 50, admitiu-se amplamente que a substituição de importações, inicialmente provocaria desequilíbrios e que estes seriam resolvidos mediante a implantação de complexos industriais abarcando a totalidade de cada espaço econômico.

No Brasil, a industrialização nacional foi determinada pelo nível de aglomeração polarizada, ou seja pelo complexo industrial de mais alto nível, Santos (2001), marcando assim, uma nova divisão territorial do trabalho gerada a partir da necessidade de transformar minérios, de produzir derivados de petróleo e substituir alguns setores da circulação. Foi este o momento de implantação de complexos industriais em diversas regiões do país: o Complexo Petroquímico de Camaçari na

---

<sup>3</sup> Perroux propõe um modelo de crescimento econômico baseado no setor industrial, particularmente indústrias inovadoras e propulsoras denominadas por ele de “indústrias motrizes”, que exerceriam o “efeito de arraste” sobre outros conjuntos de atividades no espaço, Silva (1976).

Bahia, região norte do Recôncavo, o Complexo Siderúrgico de Itaqui, no Maranhão, O Projeto Carajás, a Indústria de derivados de cloro em Alagoas, o complexo eletrometalúrgico de Tucuruí e a instalação de infra-estrutura para dar suporte e integração a esses setores.

Nesse contexto, na Bahia, como resultado dessa política de industrialização polarizada, outros projetos para o desenvolvimento de outras regiões do Estado foram abandonados, como o planejamento regional do manejo do semi-árido, das bacias-hidrográficas, incluindo os rios São Francisco e Paraguaçu.

Mais tarde, amplia-se o debate, com críticas mais contundentes de inspiração marxista abordando os problemas gerados pela industrialização polarizada e a necessidade de articulação de políticas para o meio rural e urbano. Nesse sentido, no âmbito da análise regional, Pedrão (1984), aborda claramente esta questão. As críticas, no entanto, não são incorporadas pelo planejamento industrial padrão, que continua apresentando proposta para o planejamento industrial do Nordeste, via cadeia de pólos industriais ou à implantação dos grandes complexos industriais. Daí surgiu a necessidade de uma renovação da análise regional com posturas mais críticas sobre a análise social.

Esse quadro, altera profundamente a configuração espacial no Recôncavo, que criou uma zona de concentração polarizada de um lado, e ao mesmo tempo, zonas marginalizadas e atrasadas.

Dessa maneira, se estabelece um novo padrão de organização social no conjunto Salvador-Recôncavo com o engajamento de trabalhadores no setor formal e no informal, ou seja inclusão e exclusão. Cada vez mais, as contradições entre a modernização concentrada no eixo Salvador-Camaçari e a estagnação econômica na maior parte da região revelam que esse modelo não foi suficiente para promover o desenvolvimento integrado entre indústria, agro-indústria e a agricultura tradicional.

Em relação às terras, o que se percebeu é que houve uma valorização nas áreas próximas às rodovias, enquanto que nas áreas próximas aos estuários dos rios houve uma desvalorização e quase isolamento. Cidades como Cachoeira, São



Félix, Santo Amaro, Maragogipe apresentam-se claramente com sinais de degradação e estagnação, fato que poderá se alterar com a implantação da Universidade do Recôncavo em 2006. E é justamente essas áreas menos valorizadas, que possuem maior deficiência na circulação, impossibilitando até o desenvolvimento de uma agricultura alimentar para abastecer outros centros urbanos, como é o caso de Salvador. O que se vê, cada vez mais, é o crescimento de propriedades com menos de 5 ha e um aumento ainda maior de propriedades com menos de 2 ha, evidenciando a baixa rentabilidade da maior parte dos agricultores no Recôncavo.

A melhoria do sistema de transporte rodoviário aproximou as cidades do Recôncavo do mercado de Salvador, mas da mesma forma, tornaram-se mais vulneráveis as variações de emprego, principalmente no agravamento do sub-emprego rural, o que provocou também, comprovadamente, que as menores cidades do Recôncavo, e seus povoados sofrem os efeitos negativos da diminuição de atividades, inclusive no Pólo Petroquímico de Camaçari. Conseqüentemente a maior parte da população ativa migra para outros centros em busca de emprego.

Conforme Pedrão (1992), a perda de impulso da industrialização polarizada na grande Salvador sugere que o Recôncavo encontra-se diante de novas perspectivas de estagnação ou apenas a possibilidade de formação de capital restrita a algumas atividades. Da mesma forma, o modelo agro-exportador carece de uma política voltada para o setor, e ainda, persiste uma agricultura concentradora que se recende da falta de fluidez no sistema de comercialização o que pode impedir o crescimento da região.

### 3 TERRITÓRIO E REDES DE TRANSPORTES

#### 3.1 A REDE RODOVIÁRIA

Até aproximadamente a metade do século XX, o território brasileiro não mantinha ligações entre si. O modelo de economia agro-exportadora que teve seu apogeu com a economia canavieira no Nordeste brasileiro, principalmente no litoral, alcançou grande destaque na economia mundial.

O algodão no Maranhão e o ouro em Minas Gerais no século XVIII, a borracha da Amazônia no final do século XIX e início do século XX, o café no vale do Paraíba no final do século XIX e de São Paulo nas primeiras décadas do século XX. Todas elas voltadas para o mercado externo. Apenas poucos produtos eram destinados até essa época, ao mercado interno, como foi o caso da carne bovina.

Não houve uma integração entre as diversas regiões do país. Esse quadro só vai se alterar com a economia canavieira no final do século XIX que contribuiu para a integração do território nacional.

Segundo Xavier (2001) a implantação do sistema rodoviário se deu em três períodos: o primeiro ocorre entre a segunda metade do século XIX até os anos 30, quando se estabelece uma integração parcial do território; o segundo período entre a Segunda Guerra Mundial e início da década de 1960, quando se realiza uma mecanização parcial do território e se dá o começo da formação do mercado nacional, e o terceiro período é formado pelas modernizações realizadas após 1964, com o advento da internacionalização da economia etapa que vai criar um espaço nacional da economia internacional.

Ou seja, a modernização do território brasileiro foi na verdade, um ajuste as novas exigências da economia mundial que reforça a necessidade da integração entre as diversas regiões.

Essa integração é polarizada pela Região Concentrada, e só foi possível graças ao avanço do cultivo do café no oeste paulista.

Houve um significativo aparelhamento técnico, destacando-se as estradas de ferro, a navegação a vapor internacional e de cabotagem, além da navegação fluvial, a rede telegráfica e os cabos submarinos.

A formação da rede rodoviária nacional tem como marco fundamental a instrumentalização do território a partir da Segunda Guerra Mundial, para atender ao processo de industrialização associada aos grandes projetos nacionais. Sua criação correspondeu à configuração de uma nova circulação comandada pela vida de relações do país a partir desse momento.

A ideologia desenvolvimentista estimula nos países periféricos uma industrialização incipiente e dependente. A industrialização, nesse contexto, se dá como sinônimo de desenvolvimento a partir das décadas de 1940 e 1950, marcando a atuação forte e centralizada do estado como planejador e executor de grandes projetos de intervenção nas bases materiais do território e na produção industrial.

As condições políticas e organizacionais impulsionaram a industrialização e a formação de um mercado interno elaborando uma nova lógica social, econômica e territorial, Santos,(1993).

Para implementar esses projetos são elaborados o Plano de Reaparelhamento Econômico (1951-1954), o Plano de Metas (1956-1961) e o Programa de Ação Econômica do Governo (1964-1966), que deram suporte para essas modernizações priorizando principalmente as redes de transporte no sentido de promover uma maior integração nacional e dar uma maior fluidez ao território.

Em 1974, através do Plano Nacional de Desenvolvimento, as ações do governo prioriza novos setores e busca adaptar novas tecnologias para modernizar a economia, realizando assim um ajuste às novas realidades da economia mundial.

Para integrar-se a esta nova fase da economia nacional, no Recôncavo a partir de 1950 houve uma substancial alteração na infra-estrutura de transportes terrestres, com a implantação e pavimentação asfáltica de uma parte da malha rodoviária estadual. Até então, apenas a rodovia federal BR-324 (Salvador-Feira de Santana) possuía pavimentação asfáltica, concluído em 1959 e também a parte norte do Recôncavo no sentido Salvador/Aracaju em decorrência das atividades petrolíferas localizadas nessa área.

Volumosos recursos da Petrobrás quanto do programa de financiamento rodoviário estadual foram aplicados para a execução de abertura de estradas. De 1956 a 1960 foram asfaltadas estradas de acesso aos campos de petróleo em várias partes do Recôncavo ligando a Salvador.

Mesmo a Bahia tendo uma refinaria em funcionamento desde 1950 as estradas da Bahia só começaram a ser pavimentadas a partir de 1956, com asfalto importado de São Paulo da RPBC e depois do Rio de Janeiro, sendo desembarcado em Temadre, onde localizava-se uma unidade de suprimentos do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) que eram distribuídos para as empreiteiras para a construção da rodovia BR-116 (Rio/Bahia), inaugurada em 1963; a BR-101, inaugurada em 1972 e a BR-324 inaugurada em 1959.

Como foi observado por Brito (2004), as primeiras estradas de rodagem asfaltadas no Recôncavo privilegiaram as áreas de interesse direto da Petrobrás. Dessa maneira, foi possível um amplo acesso rodoviário entre a capital e as áreas produtoras do Recôncavo.

Da mesma forma, foi possível um maior dinamismo urbano, dando maior acessibilidade aos trabalhadores, comércio e também para escoar a produção. Deve-se salientar que no Estado da Bahia o sistema rodoviário, predomina de forma quase absoluta em detrimento do sistema ferroviário e hidroviário.

Dentre as rodovias mais importantes para o funcionamento do Recôncavo, destacam-se as BRs 101 e 116, fundamentais para escoar a produção industrial e agroindustrial. No caso do complexo agroindustrial avícola a BR-101 é a mais

importante porque corta a região, seja como via de escoamento da produção de carne de frango, ou como apoio às atividades turísticas. A segunda rodovia importante para o setor é a BR-116, que faz a principal ligação entre os estados do país, e principalmente entre as regiões Sul e Sudeste.

Segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes GEIPOT (2003) as condições de transportes rodoviário, quer sob a jurisdição do Estado (DERBA), ou do Governo Federal (DNER), encontram-se em situação precária de conservação.

Vale ressaltar que, para essa nova fase da economia local, é de grande importância o transporte rodoviário já que todo o abastecimento interno do mercado é realizado por esse tipo de transporte.

Diante disso o que se percebe no território baiano, principalmente em suas áreas em expansão nas atividades agropecuárias, agroindustriais e no dinamismo do segmento químico- petroquímico não foram acompanhadas com a extensão, modernização e racionalização da infra-estrutura de transportes.

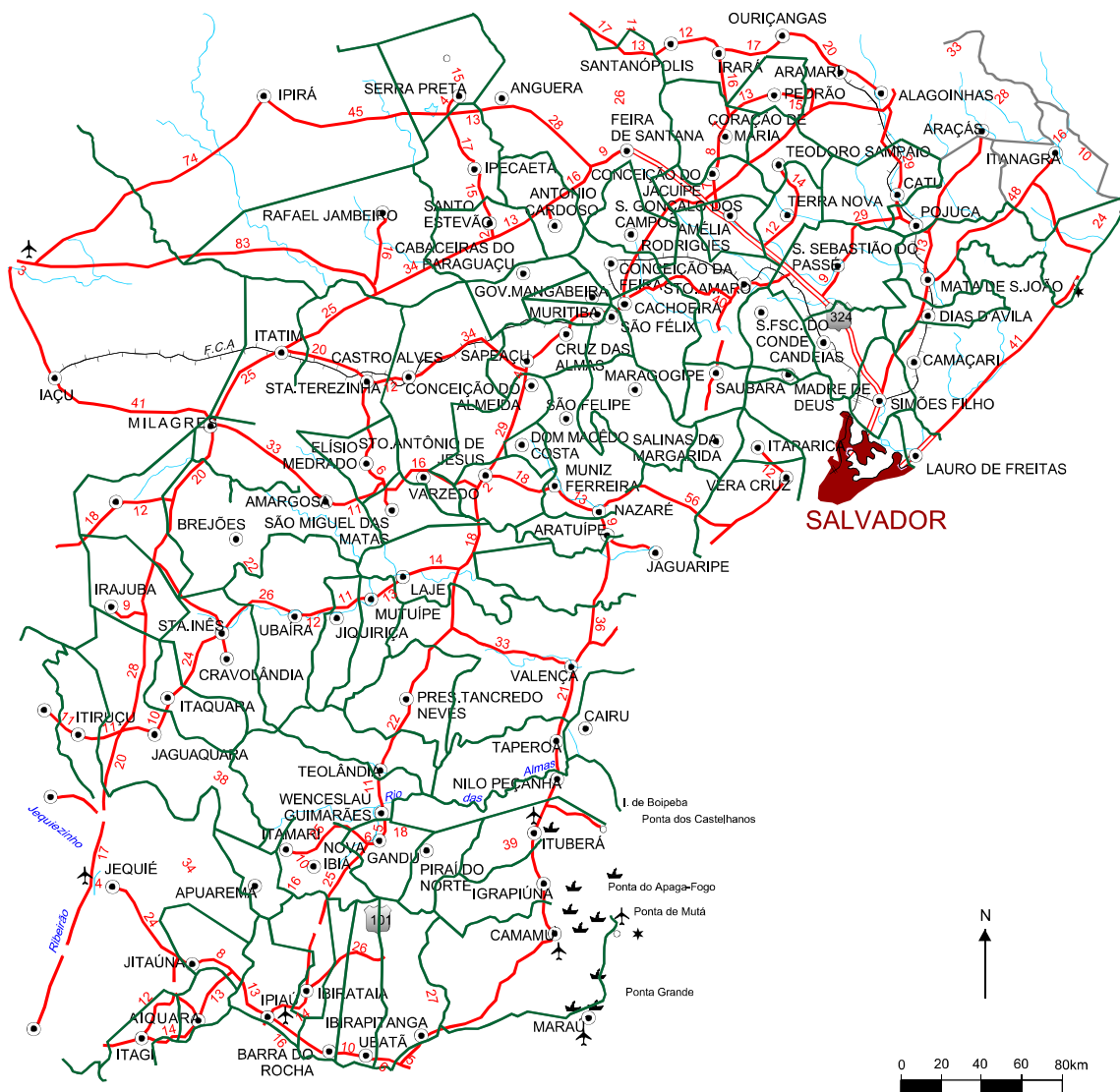
### 3.2 A REDE FERROVIÁRIA

As ferrovias atendiam à demanda da economia agro-exportadora ligando os locais de produção aos portos. A partir de 1850 o Brasil dá os primeiros passos no sentido de sua modernização, e uma delas é a introdução de ferrovias no território.

Em 1854 foi inaugurada a primeira ferrovia brasileira, Estrada de Ferro Mauá, construída no Rio de Janeiro, com uma extensão de 14,5 km.

Entre 1875 e 1888 foram construídas 6.438 km de estradas de ferro, que se expandiram de forma radial a partir do porto de Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, somando-se a outras estradas em Minas Gerais, Alagoas, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Paraná, Santa Catarina e Espírito Santo, Moacir (1954).

Figura 5 - Sistema de Transportes no Recôncavo Baiano - 2004



Fonte: Compilação de cartas topográficas 1:100.000, IBGE, CEI, 2004.

As ferrovias compunham o transporte preponderante, mas as rodovias sobretudo após a chegada do automóvel no início do século XX, cumpriam importante papel local ao propiciar a ligação entre as fazendas e as estações ferroviárias.

Com relação à malha ferroviária da Bahia, conforme dados da GEIPOT(2003) esta é operada pela Ferrovia Centro Atlântica S. A., conta com 1.537 km e divide-se em três segmentos principais: a Linha Norte, ligando Salvador ao Estado de Sergipe, com 260 km; a Linha Centro, que liga Salvador a Juazeiro com 447 km e a Linha Sul ligando Salvador a Minas Gerais, até a divisa BA/MG, com 788 km.

Existem ainda os ramais de Porto de Aratu, com 10 km, e o de Campo Formoso, com 32 km. Esse modal tem um potencial muito grande para o transporte de insumos, notadamente de grãos, para promover o desenvolvimento de um *cluster* avícola na região do Recôncavo.

Hoje, todas as linhas baianas que sobraram estão sob a concessão da Ferrovia Centro Atlântica S. A. . Outrora, havia o transporte de passageiros, a linha tronco da Viação Férrea do Leste Brasileiro era a linha original da E.F. Bahia ao São Francisco, aberta em 1860 e em 1863 ligando esta região a Salvador. Em 1903 esta linha foi incorporada pelo Governo baiano e repassadas a outros concessionários, até que em 1911 foi entregue à concessão da *Cia. Chemins de Fer Federaux du L'Est Bresilien* de capital francês, Gorni (2004).

Em 1935 a VFFLB foi criada pelo Governo para ficar com o acervo dos franceses já sem interesse de mantê-la. Em 1975 foi definitivamente incorporada pela RFFSA como uma de suas divisões, depois de ter sido uma das constituintes desta, em 195. Em 1970 foram desativados os 34 km de eletrificação entre Candeias e Santo Amaro, em 1972 foi a vez do trecho norte, com a desativação de 122 km entre Mapele e Alagoinhas, restando portanto os 44 km entre Salvador e Candeias. O último trem de passageiros de longo percurso passou pela linha nos anos de 1980, e hoje trafegam, no trecho Calçada-Paripe, apenas trens elétricos metropolitanos, ainda sob a batuta da CBTU.

### 3.3 A ESTRUTURA PORTUÁRIA

A ocupação das terras no Recôncavo, no período colonial, com as plantações de cana-de-açúcar e fumo, foi favorável não só pelas condições físicas da região, mas também pela facilidade de acesso proporcionado pelos cursos d'água que ligavam as principais cidades da economia canavieira até o porto de Salvador.

Durante o período colonial, foi intenso o fluxo de embarcações na Baía de Todos os Santos, de todos os tipos e tamanhos, mas principalmente pelos saveiros, que transportavam as mercadorias produzidas do Recôncavo para Salvador.

A Baía de Todos os Santos possui uma área de aproximadamente 1000 km, um perímetro de 290 km<sup>2</sup>, 39 ilhas sendo as principais: Itaparica, Ilha dos Frades, Madre de Deus, das Vacas, de Maré, do Medo e ainda 17 ilhotas, abriga duas baías internas, a de Aratu e a de Iguape. Os rios Paraguaçu, Jaguaripe, Subaé, Iguape e tantos outros riachos deságuam na Baía e formam as enseadas, lagamares, angras e canais. Possui em suas margens 55 km<sup>2</sup> de área urbana com 14 municípios que a circunda. O seu ecossistema é riquíssimo, pelas rias, manguezais, vegetações de restinga e de mata atlântica com uma variedade enorme de peixes, crustáceos e moluscos, Villa (2003).

Essas excelentes qualidades garantiam a navegação em segurança e a expansão econômica do Recôncavo com a agroindústria do açúcar e do fumo, desde o período colonial, utilizando basicamente a infra-estrutura de transporte hidroviário de porte médio – alta cabotagem e – e por embarcações rudimentares a velas, que perdurou na Baía de Todos os Santos até por volta da década de 1960.

Com o declínio da economia canavieira e a introdução de novos elementos na região, como o petróleo, um novo ciclo se forma e se utiliza basicamente do transporte rodoviário, desarticulando toda essa estrutura de transporte ferroviário e marítimo, desativando portos que outrora foram de fundamental importância ao desenvolvimento econômico da região, como o Porto de São Roque, culminando



com a decadência da Cia. de Navegação Baiana - CNB. A desativação da Companhia, e a debilidade da economia na região, inviabilizaram a recuperação do transporte aquaviário.

As linhas regulares de transporte aquaviário de grande e médio portes em operação na Baía de Todos os Santos, são realizadas principalmente pelo sistema *ferry-boat*, atualmente exploradas pela Empresa TWB – Corporation Transportes Aquaviários & Construção Naval, mediante licitação pública que lhe dá o direito de permanecer 25 anos em operação, com dez embarcações e um catamarã que realizam a travessia continente-ilha, entre os terminais de Bom Despacho (Itaparica) e São Joaquim (Salvador). Na verdade, grande parte do movimento nos *ferries* não tem como destino a Ilha de Itaparica, mas sim como passagem entre Salvador-Recôncavo e região Sudeste.

Esse sistema possui baixo padrão tecnológico e operacional, levando em torno de uma hora, transportando em média 12.000 passageiros. Também há linhas regulares para o Município de Madre de Deus e Salvador, usando os terminais de São Tomé de Paripe e o Terminal Turístico do Comércio, que são pólos de geração de viagens na região, transportando em média 3.204 passageiros por dia, Santana (2003).

O sistema produtivo passa a demandar novos padrões na estrutura portuária. Segundo Santos (2001) a produção do meio-técnico-científico-informacional, os círculos de cooperação instalam-se em nível superior de complexidade e numa escala geográfica de ação global. Não é suficiente só produzir, é necessário por a produção em movimento, pois segundo o autor, agora é a circulação que preside a produção.

A criação dos sistemas produtivos, fixos de produção conforme Santos (1996, 2001) leva ao surgimento de fluxos, que por sua vez, exigem fixos para dar suporte ao seu próprio movimento.

Em relação aos fluxos aquaviários, vimos que nas últimas décadas do século XX, as inovações tecnológicas no sistema produtivo provocaram também adequações nas condições de infra-estrutura e na operacionalização do transporte marítimo.

Essas mudanças, sobretudo na forma como são acondicionadas as cargas (frigoríficos, contêineres, produtos siderúrgicos, etc.) exigiram no caso do Brasil, a modernização dos portos para possibilitar uma melhor organização das cargas e a coordenação entre as diversas modalidades de circulação.

Houve, segundo Santana (2003) uma reorganização do transporte marítimo ao longo das últimas décadas que revolucionou a tipologia de navios, com o aumento do tamanho e da capacidade de carga.

Passa-se a exigir uma maior necessidade de águas mais profundas, em função do tamanho dos navios, da mesma forma, a containerização ampliou a necessidade de docagem.

Neste caso, muitos portos tornaram-se total ou parcialmente obsoletos, sub-utilizados e muitas vezes desativados.

Ao mesmo tempo, a ocupação de extensas faixas costeiras, impedindo a visão e com acesso restrito nestas áreas portuárias, têm sido cada vez mais questionadas , principalmente nos grandes centros urbanos, devido a crescente valorização da *waterfront* e a busca por uma melhor qualidade do ambiente urbano, Santana (2003).

Esta nova dinâmica portuária, incorporando grandes espaços para a construção de modernos terminais e centros de distribuição, acessos terrestres eficientes e conexões entre infra-estrutura, tem provocado discussões no sentido de renovar o modelo de planejamento para o setor.

No caso da Bahia, especificamente na Baía de Todos os Santos, em estudos realizados por Santana (2003), o Estado passou a investir recursos públicos visando principalmente a recuperação do patrimônio histórico da região, herança do passado colonial.

O lazer náutico passou a atrair investimentos privados desencadeado pelo crescimento do fluxo turístico e da popularização de atividades recreativas de base aquática, e segundo a autora, impulsionado pela abertura do mercado na década de 1990, que possibilitou a aquisição de embarcações, equipamentos modernos e comercialmente mais acessíveis.

A criação do Centro Náutico da Bahia – CENAB em 1996, teve como um dos objetivos, a captação de eventos de porte, incorporando a Baía nos circuitos mundiais de competição aquática. Fazendo parte desta estratégia, inaugurou-se uma marina pública em Itaparica, e novos empreendimentos em hotéis, *resorts* se instalam na zona costeira da Baía. Em conformidade com interesses públicos e privados criou-se uma plataforma para o desenvolvimento de um pólo náutico internacional na Baía de Todos os Santos, atendendo a atividade turística crescente no estado da Bahia.

Portanto, o Porto de Salvador, localizado na Baía de Todos os Santos é importante estrategicamente, para as atividades econômicas desenvolvidas no Recôncavo. Os acessos rodoviários se dão pela BR-324, em pista dupla de Salvador à Feira de Santana, conectando com as BR-101, BR-110 e BR-116. O acesso ferroviário se dá por um ramal, na altura de da Feira de São Joaquim, que é ligado à linha operadora pela Ferrovia Centro-Atlântica S. A . O acesso marítimo se faz pela Baía de Todos os Santos, com 9 km de largura e profundidade de 30m. O canal de acesso tem 7 km de extensão, 200m de largura e profundidade de 18m.

O Porto de Aratu, também localizado na Baía de Todos os Santos, tem acesso rodoviário pela BR-324, que encontra as BR-101, BR – 10 e BR-116, e acesso ferroviário pela Ferrovia Centro-Atlântica S. A. O acesso marítimo pela barra se localiza na mesma Baía de Todos os Santos, sendo que o canal de acesso possui uma extensão aproximada de 3,7 km de largura de 180 m e profundidade de 18 m.

## 4 TERRITÓRIO E REDES DE TELECOMUNICAÇÃO

Neste capítulo buscar-se-á compreender a natureza, o significado e as implicações espaciais e sociais a partir da instalação de redes de infra-estrutura técnica, principalmente, das redes de telecomunicações ao lado das redes tradicionais como: fluvial, ferroviária, viária, elétrica e telefônica no Recôncavo Baiano.

A implantação das telecomunicações e dos sistemas de informática e informação no território brasileiro se deu através de dois momentos. Nos anos 60, quando o Estado passa a regulamentar o sistema de telecomunicações, e os anos 90, quando ocorre a privatização do setor elevando a expectativa quanto aos serviços a serem oferecidos. As transformações ocorridas no sistema das telecomunicações no Brasil, segundo Santos (2001) são um marco no processo de reticulação do território

A instalação dessas redes de suporte operam em diversos momentos sobre o território. Inicialmente formou-se um sistema de serviços de abrangência nacional e internacional comandado pelo governo militar, através do novo ministério das comunicações criado em 1967 no auge da ditadura militar, com a participação de empresas.

Instituições como a Empresa Brasileira de Telecomunicações – Embratel, operadoras estaduais, laboratórios do CPqD, a Telebrás – Telecomunicações Brasileira, universidades públicas, empresas multinacionais e consórcios estrangeiros se apresentam como principais agentes para a formação dessas alterações.

Em 1980, organismos nacionais desse setor passam a ingressar no Sistema Mundial de Comunicações Marítimas via Satélite (Inmarsat), obtendo facilidades para comunicações móveis em terra, no mar ou no ar. Incluem ainda no sistema básico de telecomunicações a Rede Nacional de Radiomonitoragem (Renar), uma Rede Nacional de Estações Costeiras (RNEC) e uma Rede Nacional de Televisão.

A Embratel passa a disponibilizar sistemas de telecomunicação de dados de uso público e privado. Para atender o sistema público, a Renpac, localizada em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, Curitiba e Brasília, órgão que serve ao país

via telefone, a Interdata orientada para atender intercâmbio de informações entre alguns pontos do Brasil e o estrangeiro e, finalmente o sistema Findata que permite o acesso ao banco de dados financeiros da agência Reuters.

Nos anos 80 e 90, devido às mudanças de ordem global, com interferências nos planos tecnológicos, econômicos e institucionais esse projeto foi reestruturado com as privatizações. O processo de globalização reformou o sistema das telecomunicações no Brasil, na América Latina e no Mundo. Novas negociações nacionais e internacionais se impõem nesse segmento da economia flexibilizando os mercados, abrindo espaços para novos investimentos com a inserção de modernas tecnologias para atender às demandas existentes.

As inovações fomentam estudos técnicos, coletas de dados e trocas de experiências pelos países que também incorporam o processo das privatizações, visando acordos de cooperação técnica, com órgãos internacionais ligados as telecomunicações, enfim, um intercâmbio de informação com as linguagens produzidas pela sociedade da informação. Para a regulação e supervisão por parte do Estado, criou-se a Agência Nacional de Telecomunicações – Anatel, transformação da CPqD em Fundação privada, cisão das operadoras estaduais, e constituição de novas empresas controladoras repartidas sobre o território brasileiro para atuação. Vele frisar que todo o patrimônio da União foi privatizado.

Como resultado dessas modernizações, Toledo Jr. (2003) salienta que a base do sistema de telecomunicações brasileiro até 1998 era composta principalmente pelas empresas de telefonia que faziam parte do sistema Telebrás. Conforme este modelo, cada unidade da federação possuía uma empresa de telecomunicação, sendo responsável também pela telefonia celular, e ainda, uma única empresa responsável pelas chamadas de longa distância. A partir de 1995, um novo modelo de regulação passa a ser implantado, aprovado por emenda constitucional que flexibilizou o monopólio estatal de telecomunicação.

Depois dessas determinações, 28 subsidiárias da Telebrás foram agrupadas em empresas de telefonia fixa e celular, sendo as de telefonia fixa, a Tele-Norte/Nordeste/Leste (Telemar), a Tele Centro-Sul (Brasil Telecom) e a Telesp (Telefônica) cada qual com sua área de atuação.

Assim se estabeleceram três regiões para a telefonia fixa (regiões I, II e III) e uma região para a telefonia de longa distância (região IV). A Tele-Norte/Nordeste/Leste atua na região I, que corresponde aos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, à região Nordeste e aos Estados do Pará,

Amapá, Amazonas e Roraima. A Tele Centro-Sul tem como área de atuação a região II, que corresponde ao Distrito Federal, à região Sul, e aos estados de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Rondônia e Acre.

A Telesp tem como área de atuação a região III, que corresponde aos Estado de São Paulo. A Embratel manteve sua função voltada para a telefonia de longa distância atuando em todo território brasileiro (Região IV), Toledo Jr. (2003). Competindo com essas empresas , temos a Vésper como empresa-espelho da Região I e III, a GVT da Região II e a Intelig na região IV.

Em relação à telefonia celular foram criadas nove empresas de telefonia da banda A, divididas em dez áreas de atuação, competindo agora sob nova regulamentação com a banda B, iniciando suas operações em 1997, conforme quadro a seguir:

**Quadro 1.** Prestadoras do Serviço Móvel Celular.

PRESTADORAS DO SERVIÇO MÓVEL CELULAR				
Área de Abrangência	Banda A			Banda B Prestadora
	Empresas Privatizadas		Outra Prestadora	
	Holding	Prestadora		
1. Grande São Paulo	TELESP Celular Participações	TELESP Celular S.A.	CETERP Celular	BCP S.A.
2. Interior do Estado de São Paulo			CTBC Telecom Celular S.A.	TESS S.A.
3. Rio de Janeiro e Espírito Santo	Tele Sudeste Participações	TELERJ Celular S.A. TELEST Celular S.A.		ATL Algar Telecom Leste S.A.
4. Minas Gerais	TELEMIG Celular Participações S.A.	TELEMIG Celular S.A.	CTBC Telecom Celular S.A.	MAXITEL S.A.
5. Paraná e Santa Catarina	Tele Centro Sul Participações S.A.	TELEPAR Celular S.A. TELESC Celular S.A.	SERCOMTEL Celular S.A.	Global Telecom S.A.
6. Rio Grande do Sul		CTMR Celular S.A.	CRT Celular S.A.	TELET S.A.
7. Acre, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Tocantins	Tele Centro Oeste Celular Participações S.A.	TELEACRE Celular S.A. TELEBRASÍLIA Celular S.A. TELEGOIÁS Celular S.A. TELEMAT Celular S.A. TELEMS Celular S.A. TELERON Celular S.A.	CTBC Telecom Celular S.A.	AMERICEL S.A.
8. Roraima, Amazonas, Amapá, Pará e Maranhão	Tele Norte Celular Participações S.A.	TELEAIMA Celular S.A. TELEAMAZON Celular S.A. TELEAMAPÁ Celular S.A. TELEPARÁ Celular S.A. TELMA Celular S.A.		NORTE BRASIL TELECOM S.A.
9. Bahia e Sergipe	Tele Leste Celular Participações S.A.	TELEBAHIA Celular S.A. TELERGIPE Celular S.A.		MAXITEL S.A.
10. Alagoas, Ceará, Piauí, Rio Grande do Norte, Pará e Pernambuco	Tele Nordeste Celular Participações S.A.	TELASA Celular S.A. TELECEARÁ Celular S.A. TELEPIISA Celular S.A. TELERN Celular S.A. TELPA Celular S.A. TELPE Celular S.A.		BSE S.A.

Fonte: ANATEL – Paste 2000

#### 4.1 A EVOLUÇÃO DOS SISTEMAS TÉCNICOS

Nos anos 70, quando essas novas redes de telecomunicações associadas à informática começaram a ser implantadas em todo território brasileiro, houve um aumento considerável da capacidade e da velocidade de transmissão de informações.

Para Benakouche (1995) é necessário fazer uma distinção entre as redes-suporte e as redes-serviços:

[...] as primeiras são redes técnicas, ou seja, os fios, os cabos, os feixes de microondas, os terminais, as centrais de comutação etc., por onde circulam e são processadas as informações, as segundas dizem respeito aos serviços ofertados, isto é, às relações que as redes-suportes permitem estabelecer entre seus usuários, estando nesta categoria o processamento remoto de dados, o correio eletrônico, a consulta a bancos de informação etc. (Benakouche, T, 1995, p.228) .

Segundo a autora, a necessidade desta distinção se justifica porque as instalações das redes-suporte sobre o espaço são determinadas pela intensidade dos usos das redes-serviços. Na verdade, estas inovações ocorreram a partir de mudanças técnicas ocorridas nos meios de comunicação, tanto nos campos de transmissão e da comutação como nos terminais de entrada e saída de informações. No caso da transmissão, a principal mudança foi a digitalização das redes telefônicas, com a utilização progressiva do sinal digital (ou binário) como sinal de base, em substituição ao sinal analógico, tendo como principais vantagens o aumento significativo da capacidade e da velocidade das transmissões, ampliando a qualidade e possibilitando o uso múltiplo das redes.

Dessa maneira, uma vez digitalizados, podem circular indistintamente pelas redes todos os tipos de sinais: vozes, sons, imagens e dados e ainda, teremos o uso dos satélites de telecomunicação e a substituição dos suportes clássicos (cabos coaxiais e microondas) por fibras óticas.

No caso da comutação, a inovação a se destacar é a introdução dos comutadores eletrônicos temporais em substituição aos eletromecânicos. Possuindo uma maior capacidade de processamento, sendo mais seguros, menores, mais

rápidos e a longo prazo, mais baratos. Esses comutadores permitem a expansão da rede, ou seja, o aumento do número de assinantes e conseqüentemente da acessibilidade aos serviços oferecidos.

As conseqüências com estas inovações são principalmente na multiplicação de novos terminais e no aperfeiçoamento dos antigos. Assim, telas de vídeo passam a integrá-los, teclas de função são anexadas, periféricos ampliam e diversificam suas possibilidades. Tudo isso gerado a partir da integração de componentes microeletrônicos, que os tornam mais inteligentes e enriquecem suas capacidades de memória e/ou tratamento da informação.

#### 4.2 OS SISTEMAS DE TELECOMUNICAÇÕES NO RECÔNCAVO BAIANO

A configuração espacial no Recôncavo foi determinada historicamente pelas dinâmicas dos ciclos de reprodução do capital e da divisão espacial da produção que criaram diferenciações funcionais no território para interesses dos próprios habitantes, das firmas e do Estado presentes nos respectivos municípios da região. Esta funcionalidade depende das demandas e da articulação entre fluxos extralocais, nacionais e internacionais. Os fluxos circulam através das redes geográficas sobrepostas em alguns núcleos urbanos na forma material (caminhos, estradas de rodagem, estradas de ferro, rotas fluviais) e imateriais (redes telefônicas, rede de fibra ótica, rede de transmissão de energia elétrica etc) que estabelecem uma seletividade dentro da rede urbana.

Em estudos realizados pelo IBGE, os resultados das pesquisas sobre Indicadores Sociais (2005) revelam que os avanços das ciências e as conseqüentes inovações tecnológicas ao longo do século XX causaram uma mudança nas relações sociais de tal forma, que o simples monitoramento das condições de domicílio não revelam mais as características da população e suas contradições.

Quando se avalia a posse de bens duráveis, tem-se que considerar a diferença entre aqueles bens que já estão mais difundidos pela população e aqueles



cuja produção ainda não estão ao alcance de todos. Por exemplo, geladeira e TV, são bens que já estão no mercado há muito tempo, portanto os valores encontrados em domicílio são mais elevados. No entanto quando se observa os valores encontrados em telefone fixo, internet e computador percebe-se que esses valores ainda estão pouco difundidos.

Essa diferença entre valores encontrados vai variar entre as diversas regiões do país bem como entre as localidades. No caso do Nordeste, os valores encontrados para telefone fixo, internet e computador são respectivamente 36,1%, 6,6% e 9,2%.

Para a Bahia os valores são 41,1%, 7,4% e 10,5% sendo que esses valores são referentes a Salvador, a Região Metropolitana de Salvador e alguns municípios mais representativos de cada região do estado. No caso da Região Metropolitana de Salvador os valores encontrados para esses itens são 60,8%, 13,2% e 16,7%.

Quando comparamos esses dados com a Região Sudeste temos para telefone fixo 65,7%, Internet 18,0% e para computador 23,5%. No caso da Região Metropolitana de São Paulo esses valores sobem para 74,1%, 23,4% e 29,5% respectivamente. Portanto, as informações referentes aos serviços de telefonia fixa revelam a insuficiência deste segmento em regiões mais distantes dos grandes centros.

Nas regiões Norte e Nordeste, 36,1% dos domicílios informaram ter acesso a este serviço em 2001, contra 37,4% no ano anterior, enquanto que nas Regiões Sudeste e Sul o acesso foi de 65,3% e 63,8% respectivamente, contra 66,0% e 67,1% em 2003. Percebe-se então que estes números representam quase o dobro de uma região para outra, demonstrando que o número de domicílios servidos por telefonia fixa ainda é muito baixo no Brasil. Houve uma ligeira redução em 2004 para o Norte e Nordeste e um pequeno aumento para o Sudeste e Sul.

**Tabela 5.** Domicílios particulares permanentes urbanos, total e proporção dos domicílios, por acesso a alguns serviços e posse de alguns bens duráveis, segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Regiões Metropolitanas – 2004

Grandes Regiões, Unidades da Federação e Regiões Metropolitanas	Domicílios particulares permanentes urbanos								
	Total	Por acesso a alguns serviços (%)			Por posse de bens duráveis (%)				
		Ilumi- nação elétrica	Telefon e fixo	Internet	Compu- tador	Gela- deira	Freezer	TV a cores	Máquina de lavar
<b>Brasil</b>	<b>43 794 566</b>	<b>99,6</b>	<b>56,1</b>	<b>14,3</b>	<b>18,9</b>	<b>92,1</b>	<b>17,1</b>	<b>91,5</b>	<b>38,8</b>
<b>Norte</b>	<b>2 670 162</b>	<b>98,9</b>	<b>36,1</b>	<b>5,5</b>	<b>8,9</b>	<b>85,7</b>	<b>14,3</b>	<b>86,6</b>	<b>20,9</b>
Rondônia	291 242	99,8	42,3	7,5	11,6	94,5	16,3	88,1	24,9
Acre	114 153	99,6	47,2	6,4	9,1	89,6	11,3	85,1	17,9
Amazonas	583 246	99,5	42,8	6,2	10,0	93,0	17,8	92,1	35,5
Roraima	75 155	100,0	35,1	5,6	8,4	92,9	10,7	86,9	30,2
Pará	1 243 972	98,4	30,1	4,5	7,6	80,0	11,7	84,2	14,4
Região Metropolitana de Belém	505 145	99,7	46,1	8,2	12,0	85,8	17,1	91,3	21,5
Amapá	111 532	99,8	36,3	5,8	9,7	82,8	32,5	91,2	32,5
Tocantins	250 862	97,4	38,1	5,7	8,8	84,1	10,9	82,1	8,1
<b>Nordeste</b>	<b>9 622 290</b>	<b>99,1</b>	<b>36,1</b>	<b>6,6</b>	<b>9,2</b>	<b>80,4</b>	<b>8,2</b>	<b>84,3</b>	<b>13,6</b>
Maranhão	987 510	98,9	30,3	3,7	5,5	80,6	7,7	81,7	8,2
Piauí	482 746	97,7	35,2	6,3	8,3	81,0	8,9	83,1	9,3
Ceará	1 611 897	98,7	31,8	5,6	8,0	76,6	6,2	83,4	10,5
Região Metropolitana de Fortaleza	845 814	99,3	42,9	9,3	12,3	83,8	9,2	88,2	16,1
Rio Grande do Norte	578 125	99,8	37,2	7,7	10,3	82,8	10,2	87,5	18,3
Paraíba	728 258	99,3	36,9	6,6	8,4	76,8	7,1	83,9	13,9
Pernambuco	1 728 755	99,6	38,5	7,6	10,5	82,8	9,2	84,7	17,5
Região Metropolitana de Recife	970 777	100,0	50,4	12,0	15,4	90,3	13,3	89,9	25,2
Alagoas	512 962	99,6	28,4	6,4	8,0	79,5	7,4	83,8	10,1
Sergipe	443 330	99,1	33,1	8,0	10,8	87,5	6,7	90,0	17,7
<b>Bahia</b>	<b>2 548 707</b>	<b>99,2</b>	<b>41,1</b>	<b>7,4</b>	<b>10,5</b>	<b>80,5</b>	<b>9,2</b>	<b>84,4</b>	<b>14,6</b>
<b>Região Metropolitana de Salvador</b>	<b>919 425</b>	<b>99,9</b>	<b>60,8</b>	<b>13,2</b>	<b>16,7</b>	<b>88,9</b>	<b>14,5</b>	<b>90,9</b>	<b>24,3</b>
<b>Sudeste</b>	<b>21 448 511</b>	<b>99,8</b>	<b>65,3</b>	<b>18,0</b>	<b>23,5</b>	<b>96,7</b>	<b>17,6</b>	<b>95,1</b>	<b>48,6</b>
Minas Gerais	4 697 190	99,6	56,8	11,7	17,0	92,5	11,1	91,7	28,3
Região Metropolitana de Belo Horizonte	1 390 510	99,7	67,9	17,1	23,4	96,1	13,3	93,8	39,0
Espírito Santo	817 574	99,8	61,8	15,0	20,3	96,1	19,3	92,0	35,1
Rio de Janeiro	4 754 068	99,9	65,8	17,9	23,0	97,9	24,0	96,8	55,1
Região Metropolitana do Rio de Janeiro	3 719 704	100,0	67,9	19,3	24,3	98,4	25,9	97,2	58,1
São Paulo	11 179 679	99,9	68,9	20,9	26,6	97,9	17,6	96,0	55,3
Região Metropolitana de São Paulo	5 414 916	100,0	74,1	23,4	29,5	98,0	17,0	96,7	63,3
<b>Sul</b>	<b>6 825 074</b>	<b>99,6</b>	<b>63,8</b>	<b>17,7</b>	<b>23,4</b>	<b>96,2</b>	<b>28,9</b>	<b>92,8</b>	<b>55,8</b>
Paraná	2 592 760	99,6	66,1	18,3	24,0	94,9	18,1	91,6	47,8
Região Metropolitana de Curitiba	859 394	99,9	76,6	24,5	31,8	96,3	18,9	94,4	69,1
Santa Catarina	1 434 606	99,7	67,1	18,7	25,3	98,5	41,1	94,4	64,3
Rio Grande do Sul	2 797 708	99,6	59,9	16,5	21,9	96,2	32,5	93,1	58,9
Região Metropolitana de Porto Alegre	1 226 609	99,8	65,8	21,2	27,1	97,1	29,3	95,0	68,6
<b>Centro-Oeste</b>	<b>3 228 529</b>	<b>99,6</b>	<b>55,2</b>	<b>12,7</b>	<b>16,9</b>	<b>93,3</b>	<b>17,9</b>	<b>90,6</b>	<b>28,3</b>
Mato Grosso do Sul	554 625	99,8	53,2	9,7	13,8	93,3	18,6	88,7	26,9
Mato Grosso	603 498	99,1	47,7	8,9	12,4	92,7	21,0	87,6	26,2
Goiás	1 460 910	99,7	52,3	8,8	12,4	92,4	12,6	90,3	18,9
Distrito Federal	609 496	100,0	71,3	28,7	34,8	96,0	26,8	96,0	53,8

Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2004.

Neste caso fica evidente que os serviços de Internet ficam prejudicados porque, por um lado é relativamente baixo o número de domicílios que acusam a posse de microcomputadores. Não obstante, os serviços de Internet oscilam ao sabor das flutuações dos outros dois indicadores, além é claro dos requisitos socioeconômicos necessários.

#### 4.3 OS SERVIÇOS DE TELEFONIA FIXA NA BAHIA

No Estado da Bahia, os serviços telefônicos até 1973 eram prestados pela Tebasa empresa criada em 1958 decorrente da transformação da concessão de prestação de serviços de telefonia federal para estadual, numa tentativa de atender à demanda e modernizar o sistema telefônico.

Como conseqüência dessa reestruturação dos serviços de telecomunicações, em 1973 a Tebasa foi incorporada à Telebrás, e em 1974 passou a denominar-se Telecomunicações da Bahia S/A – Telebahia.

A Telebahia vai inaugurar uma nova etapa no sistema de telecomunicações da Bahia com inovações tecnológicas na prestação de serviços e no incremento no número de linhas instaladas o que vai provocar um crescimento de mais de 3000% nas décadas de 80 e 90.

O processo de digitalização do sistema no início da década de 70 proporcionou esse crescimento com a expansão e melhoramento da qualidade do sistema de telecomunicações. Na década de 80 dá-se o início da digitalização das centrais de comutação, recurso tecnológico que substitui os equipamentos analógicos pelos digitais.

Paralela à digitalização do sistema, se inicia a instalação de redes de fibras ópticas que proporcionam um aumento da base digital e mais tarde, viabilizando a ligação de grandes clientes às redes da Telebahia, com a transmissão de dados em alta velocidade, assim como imagem e voz interagindo à redes mundiais de computadores, Lima (2002).

Em meados de década de 90, o Estado da Bahia tinha 715,209 terminais convencionais de telefonia fixa, sendo que 636,544 estavam em serviços. Mas ainda apresentava uma densidade baixa, comparada à média nacional.

Em 1996, o grau de atendimento no mercado em acessos fixos era de 5,71 telefones para 100/habitantes, enquanto que no país, a média era de 10,49 telefones por 100/habitantes.

Quanto aos telefones públicos, há uma melhoria no número de telefones públicos instalados. Em 1996 eram de 2,12 telefones por mil habitantes enquanto que a média nacional era de 2,73 telefones por 1000/habitantes (BNDS, 1997).

Os indicadores de qualidade dos serviços telefônicos prestados pela Telebahia se situavam acima da média do setor. A taxa de chamadas completadas para telefones era de 54,14% em 1996. Enquanto a média nacional era de 53,06% em 1996.

Ao final de 1996, a Telebahia ocupava o sexto lugar no ranking de faturamento do setor de telefonia nacional e era a quarta maior empresa do Estado da Bahia em receita operacional bruta. Entretanto neste mesmo período, ocupava o 24º lugar, dentro das 31 operadoras do setor, em acessos fixos instalados por 100 habitantes (BNDS, 1997).

#### 4.4. A INFORMAÇÃO E A NOVA DIVISÃO SOCIAL E TERRITORIAL DO TRABALHO NO RECÔNCAVO.

Ao avaliar a instalação das redes de telecomunicações no Brasil, percebe-se que o meio técnico, antes quase restrito a São Paulo e sua Região Metropolitana, tornou-se técnico-científico e se expandiu para o Sul e Sudeste, a partir de 1985. Cada vez mais essa modernização se apresenta seletiva e conservadora. No entanto, outros pontos de modernizações se instalam no território.

O Nordeste do país assiste, na fase atual, a um forte crescimento das atividades técnicas e científicas e sobretudo as metrópoles como Salvador, Recife e Fortaleza apresentam novos setores econômicos, demandados por novas formas de consumo. Se o processo de urbanização brasileira foi extremamente acelerado no século XX, concentrado e gerando uma divisão territorial do trabalho, entra-se no século XXI com uma divisão do trabalho fundada na informação.

Os sistemas produtivos contemporâneos, particularmente as hegemônicas corporações globais, dependem do conhecimento estratégico para que possam criar, por meio daqueles lugares escolhidos, um cenário mundial de competitividade. A informação nesse contexto, se define como um recurso estratégico, utilizado de forma seletiva e hierárquica, ainda que circule mundialmente, Bernardes (2001).

Assiste-se a um novo fenômeno geográfico, pode-se dizer que é o funcionamento da economia e do território advindo de novas formas de cooperação: a informação organizacional, esta passa a mobilizar e racionalizar os sistemas produtivos.<sup>4</sup>

A informação passa a ser o vetor fundamental da divisão social e territorial do trabalho, e os territórios são equipados para facilitar a sua circulação, Santos (1996).

Pode-se dizer que as atividades produtoras de informação estão agrupadas no setor quaternário da economia<sup>5</sup>, tendo a seguinte classificação:

- a) Produção e distribuição de informações
  - Produção de conhecimento e invenção: laboratórios, consultorias, softwares etc.
  - Distribuição e comunicação de informações: bases de dados, BBSs, rádios, TVs, Jornais etc.
  - Pesquisa e coordenação de mercados: *marketing*, publicidade, associações profissionais etc.
- b) Infra-estrutura da Informação
  - Tratamento e transmissão de dados
  - Fabricação de bens informacionais

---

<sup>4</sup> Pode se dizer que existem quatro grandes tipos de informações estratégicas às empresas: a informação sobre negócios (consultoria, *marketing*), a informação metamorfoseada em dinheiro (as finanças e seus instrumentos modernos), a informação enquanto imagem (publicidade) e a informação tecnológica (pesquisa pura aplicada).

<sup>5</sup>Em 1976, Porrat agrupou as atividades ligadas à produção e distribuição de informações e as reagrupou no quaternário da economia, onde passa a usar o termo “economia da informação”, ao avaliar transformações da sociedade norte-americana em face do crescimento dessas novas atividades. (Malin, 1994).

- c) Suporte das atividades informacionais
- Edifícios inteligentes, laboratórios, centrais de telecomunicação etc.

Portanto, novas atividades surgem, redefinindo e criando trabalhos especializados nessas categorias. Daí surge o interesse em identificar esse setor informacional e sua função pode evidenciar o período atual no Recôncavo.

Neste contexto, observamos que os números apresentados na **Tabela 6**, indicam um forte crescimento das atividades do setor técnico-científico no Nordeste. Em 1976, os números registrados indicam 453.090 de pessoas ocupadas neste setor, passando para 1.221.455 em 1995.

**Tabela 5.** Pessoal ocupado em atividades técnicas, científicas e afins. Brasil e grandes regiões (1976-1995)

Pessoal	1976		1985		1990		1995	
	No. Abs.	%	No. Abs.	%	No. Abs.	%	No. Abs.	%
Brasil	2.402.372	100,0	3.573.683	100,0	4.666.796	100,0	5.241.031	100,0
Norte	129.518	5,4	106.812	3,0	174.132	3,7	76.054	1,4
Centro-Oeste	-	-	242.529	6,7	349.036	7,5	344.175	6,5
Nordeste	453.090	18,8	786.673	22,0	1.030.925	22,1	1.221.455	23,3
Sul	431.107	17,9	521.443	14,6	667.329	14,3	798.856	15,2
Sudeste	1.285.256	53,5	1.916.226	53,6	2.445.374	52,4	2.648.932	50,5

Fonte: IBGE-PNAD

(\*) Neste ano os dados para as regiões Norte e Centro-Oeste estão agregados.

Portanto a modernização-seletiva imposta ao Brasil, produz uma nova regionalização e recria desigualdades sobre a égide das técnicas informacionais que impõem uma ordem alheia, instrumental e pragmática ao funcionamento dos lugares.

#### 4.5 AS AÇÕES DA TELEMAR NO RECÔNCAVO BAIANO

Conforme descrito anteriormente, o Estado da Bahia faz parte da Região I, dentro o desmembramento ocorrido nas telecomunicações no país, com a introdução do sistema de privatizações e suas respectivas normas de regulação e exploração do setor. O Grupo Telemar e Vésper são as empresas que vão atuar na prestação de telefonia fixa local. Presente em 16 estados, a Telemar é o maior conglomerado de telefonia fixa do país em termos de faturamento e em número de telefones instalados. No setor de telecomunicações, a Telemar é a única empresa com controle 100% nacional que investe no país.

Focada na oferta de soluções integradas, presta serviços de voz local, longa distância, mobilidade, comunicação de dados, atendimento e Internet. A companhia detém a concessão para operação de telefonia fixa local e autorização para serviço de mobilidade com a Oi na Região I, que abrange os 16 estados do Norte, Nordeste e Sudeste em que atua.

Além disso, a empresa tem atuação também em todo o território nacional na prestação de serviços de comunicação de dados e longa distância desde junho de 2002, quando antecipou as metas de universalização e recebeu autorização para atuar em todo o Brasil com o código 31, que foi lançado regionalmente em 1999. O Grupo se destaca nos segmentos de internet e mobilidade com o provedor próprio Oi Internet, lançado em fevereiro de 2005.

A companhia realizou o maior volume de investimentos da iniciativa privada no Brasil durante o processo de universalização e reestruturação do seu modelo de gestão. A antecipação de metas previstas para 2003 e realizadas em 2001, significou a instalação de 5,3 milhões de terminais e a extensão do serviço de telefonia a 4.321 novas localidades. Este trabalho posicionou a Telemar em outro patamar de competitividade na gestão da operação e no negócio.

As operações realizadas para a ampliação da sinergia – com a compra da Pégasus e a incorporação da Oi, investimento no mercado de banda larga e no mercado de satélites (Hispar) – são, hoje, mecanismos concorrentes com competidores.

Depois dos investimentos para sua entrada no mercado de Longa Distância e no mercado de mobilidade, a empresa identificou que a construção de um modelo de sucesso partiria do desenvolvimento de estratégias e produtos que olhassem o cliente com um todo, na intenção de proporcionando conforto e facilidade na utilização do serviço, além da manutenção de preços competitivos, principalmente no mercado corporativo.

Adiantando etapas do mercado o grupo identificou que a tendência do mercado passaria pela estagnação na receita de linhas fixas e a conseqüente perda de receita e tráfego para a telefonia móvel e para a Banda Larga. Criou então a Oi e investiu no Velox – o serviço de banda larga da Telemar –, além do mercado de Longa Distância.

No mercado de banda larga, em março de 2003 possuíam 59 mil assinantes Velox e fechando o 1º trimestre de 2005 com 554 mil clientes. No mercado de Longa Distância, chegando a mais de 50% de *market share* de utilização do 31 nos celulares da Região 1.

Apesar do tímido crescimento da economia brasileira nos últimos anos e das características predominantemente de baixa renda na área de atuação da Telemar, os números da companhia demonstram uma evolução de investimento e de crescimento extremamente relevantes. Desde a privatização foram mais de R\$ 22 bilhões investidos na universalização dos serviços, contratação de pessoal, desenvolvimento de novas tecnologias, modernização da rede, desenvolvimento de novos produtos e serviços e melhoria da qualidade na prestação do serviço.

A Tele Norte Leste Participações (TNL), controladora da Telemar Norte Leste/Oi, encerrou o primeiro trimestre de 2005 com lucro antes do imposto de renda de R\$ 438,6 milhões, montante superior em 32,3% ao registrado no primeiro trimestre de 2004. A receita bruta da Telemar atingiu R\$ 5,6 bilhões, valor 9,6% acima do registrado no primeiro trimestre do ano passado. A receita líquida foi de R\$ 4 bilhões, 8,5% superior em relação ao mesmo período de 2004.

A base de clientes das empresas do Grupo Telemar aumentou em 333 mil, fechando o primeiro trimestre de 2005 com 22,9 milhões de clientes: 15,1 milhões na telefonia fixa; 7,25 milhões na Oi; e 554 mil do Velox, serviço de banda larga.

Ao final do primeiro trimestre de 2005, as empresas do Grupo mantinham 8.076 funcionários. Este número, pela primeira vez, exclui os colaboradores da Contax, em função do *spin off* da empresa de contact center em dezembro de 2004. Do total de funcionários, 6.973 atuam na operadora fixa e 1.103 na Oi.



Os resultados apresentados pela empresa como exitosos estão muito aquém da posição que empresa ocupa no ranking como a campeão de reclamações por parte dos usuários. Os lucros da Telemar não alteram de forma significativa o quadro de atraso de grande parte da região do Recôncavo, por exemplo. Assim como as demais, a Telemar foi beneficiada no processo de privatização através da utilização das redes então estruturas pela antiga Telebahia, dificultando a existência de concorrência no setor, exatamente pelo alto custo que uma concorrente teria que bancar na parte de toda rede de infra-estrutura

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre o funcionamento técnico do Recôncavo revelou que as instalações das redes no território são complexas, e mostra claramente, a contradição do discurso de que os efeitos do desenvolvimento técnico seriam instantâneos e as técnicas se desenvolveriam num espaço ausente de história, Dias (2005).

Durante a formação da rede urbana do Recôncavo desde o período colonial, o que se percebeu é que como qualquer outra invenção humana, a rede, é uma construção social. Os agentes sociais que demandaram ações (senhores de engenho, usineiros, fazendeiros, indivíduos, grupos, instituições ou firmas), desenvolvem estratégias de toda ordem (políticas, sociais, econômicas e territoriais) e se organizam em rede. A rede não se constitui o sujeito da ação, mas expressa ou define a escala das ações sociais, os interesses diversos, que fazem com que se instalem em pontos intencionalmente estabelecidos no território, e por isso mesmo, gera conflitos de interesses.

Como salienta Castro (1992), apesar da Região Nordeste, nas últimas décadas, ter a segunda massa populacional do país, tanto total como urbana, e de ter sido, até o final do século passado, a região economicamente mais importante, foi a parte do espaço brasileiro mais resistente às mudanças sociais impostas pela modernização econômica, especialmente aquelas referentes às relações de trabalho e à estrutura fundiária.

Este panorama se reflete em Salvador e Região Metropolitana e também no Recôncavo. Apesar da rede urbana do Recôncavo Baiano ser a primeira a se instalar no Brasil desde os primórdios da colonização no século XVI, articulando a região produtora a Salvador e ao comércio exterior, e que, apesar de se apresentar como uma região mais densa do Estado, e das diversas iniciativas do poder público na modernização de parte da infra-estrutura, como é o caso da rede de transportes, ainda assim o Recôncavo não conseguiu produzir alterações significativas que lhe permitissem alterar o quadro social no qual se encontra.

As modernizações ocorridas a partir da década de 1950, com a instalação da Petrobrás e toda infra-estrutura necessária de apoio logístico para a operacionalização da exploração do petróleo no Recôncavo, seguidas pela modernização industrial, adotando o modelo de industrialização polarizada com a implantação do Complexo Petroquímico de Camaçari concentrado na parte norte do Recôncavo, resultaram no distanciamento e desarticulação com a economia tradicional local. Ao tempo em que, mais tarde, verificou-se uma desaceleração considerável do setor petroquímico com o fechamento de fábricas nos setores de metal-mecânica e de indústrias variadas de bens de consumo, com efeitos na produção industrial e nos seus serviços, Pedrão (1992).

Mesmo com a entrada de outros setores mais modernos, que se popularizaram, como a citricultura e o circuito produtivo do frango, não foram suficientes para dinamizar estas sub-regiões do Recôncavo.

O Recôncavo apresenta um quadro de aprofundamento das diferenças entre as sub-regiões, concentração industrial ao norte e uma maior diferenciação entre as áreas de exploração agro-industriais e os grandes espaços de pequena produção. A redução da área plantada com a cana-de-açúcar e o fumo demonstra a desativação do antigo sistema econômico da região. Notadamente, apesar da região apresentar vantagens quanto à localização e a facilidade de escoar a produção, parte da infra-estrutura estabelecida se encontra em péssimas condições de preservação, para não falar da desarticulação completa do transporte aquaviário, em benefício do transporte rodoviário.

Ora, se a fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um suporte para a competitividade, pela procura frenética de novas técnicas ainda mais eficazes e que garantam ao mesmo tempo as condições necessárias para a produção, vimos pelo presente estudo que tanto o poder público quanto o setor privado, não garantiram a capacidade de produção, bem como a expansão das atividades mais dinâmicas.

Reconhece-se que o estabelecimento das redes técnicas é seletivo sobre o território, garantem primordialmente a fluidez dos agentes que demandaram ações na conformação espacial, e cada vez mais exigem do poder público adequações para o funcionamento das atividades econômicas, principalmente no denominado meio-técnico-científico e informacional, com uma maior infra-estrutura em informação e telecomunicações, mesmo que a maior parte da população não tenha acesso a esses serviços.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABA – Associação Baiana de Avicultura. Relatório Estatístico. Conceição de Feira, 2003.

ATLAS BRASILEIRO DE TELECOMUNICAÇÕES .Teletime, 2003.

ATLAS BRASILEIRO DE TELECOMUNICAÇÕES .Teletime, 2004.

ATLAS BRASILEIRO DE TELECOMUNICAÇÕES .Teletime, 2005.

ATLAS BRASILEIRO DE TELECOMUNICAÇÕES .Teletime, 2006.

AZEVEDO, T. de **O advento da Petrobrás no Recôncavo**. Salvador:Imprensa Oficial, 1959.

BAKIS,H. **Telecommunication et organization spatiale des entreprises**. Révue Geographique de l'Est, nº 1:33- 46, 1985.

BENAKOUCH, T. **Redes de comunicação eletrônica e desigualdades regionais**. In. GONÇALVES, M.A. (ORG.) O Novo Brasil Urbano: Impasses, dilemmas perspectives. Ed. Mercado Aberto. Porto Alegre, 1995. p. 227-237.

BERNARDES, A. **A nova divisão territorial do trabalho brasileira e a produção de informações na cidade de São Paulo (as empresas de consultoria)**. In: SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro São Paulo:Record, 2001.

BRANDÃO, M.A .Recôncavo da Bahia.Sociedade e economia em transição.Salvador:Ufba, 1997.

\_\_\_\_\_.**Planejar qualidade: em favor dos sistemas urbanos-regionais**.Bahia Análise & Dados. Salvador.SEI. v.12, n. 2, p.199, set., 2002.

BRITO, C.C.T. **A Petrobrás e a gestão do território no recôncavo Baiano.** 2004. 299 f.

Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, I.E. **O mito da necessidade. Discurso e prática do regionalismo nordestino.** Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1992.

COSTA PINTO, L. A. **Recôncavo: laboratório de uma experiência humana.** Rio de Janeiro: Clacso, 1958.

CORRÊA, R.L **A Rede Urbana.** São Paulo: Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias Geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2º ed., 2001.

DIAS, L.C. **Redes: Emergência e Organização.** In: Geografia Conceitos e Tema. (Org.) Castro, I.E. de. Gomes, P.C. da C. e Corrêa, R. L. Rio de Janeiro Bertrand Brasil, 1995.

\_\_\_\_\_. **A importância das redes para uma nova Regionalização Brasileira: notas para discussão.** In: Brasil, Século XXI, por uma nova regionalização., agentes, processos, escalas. (org.) LIMONAD, E. et alli.. São Paulo: Max Limonad, 2004.

\_\_\_\_\_. DIAS, C.L. e SILVEIRA, R.L.L. **Redes, Sociedades e Território.** Santa Cruz do Sul, 2005.

DUPUY, G. **Lês affets spatiaux des techniques de télécommunications: ouvrons la boîte noire!**. Bulletin de l'IDATE, nº 7, juillet, 1992.

GEIGER, P.P. **Evolução da Rede Urbana Brasileira.** Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GOMES, C. **Telecomunicações, informática e informação e a remodelação do território brasileiro**. In: Santos, M. e Silveira, M.L. O Brasil . Território e Sociedade no início do século XXI.Rio de Janeiro: Record, 2001.

GORNI, A . A . **A eletrificação nas ferrovias brasileiras**. 2004.

MACHADO, G.B. & SANTOS, V. DE. **Desenvolvimento regional e arranjos produtivos no Recôncavo**.BAHIA ANÁLISE & DADOS. Salvador, v.14, n.3.p.551-561,dez.2004.

MAGNAGO, A . A . **A divisão regional brasileira – uma revisão bibliográfica**. R. bras. Geogr., Rio de Janeiro, v. 57, n.4,p.1-163, out/dez. 1995.

MALIN, A. **Economia e política da informação. Novas visões da história**. São Paulo em Perspectiva, v.8 (4) , out./dez., São Paulo:Fundação Sead, 1994.

MUSSO, P. **Communiquer demain**. Datar/Éditions de l'aube, 1994.

LIMA, C.L.**A reforma do setor de telefonia fixa no Estado da Bahia: uma avaliação da concorrência três anos pós-privatização**. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. Dez anos de economia baiana. Salvador, SEI,2002.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Tradução: Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG,2004.

MATTOSO, K. de Q. **Bahia Século XIX. Uma Província no Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

OFFNER, Jean-Marc et PUMAINS, Denise. (Org.) **Réseaus et Territoires: Significations Croisées**. Paris: Éditions de L'Aube, 1996.

OLIVEIRA, A.M.C. dos S. **Recôncavo Sul: terra, homens, economia e poder no século XIX**. Salvador: UNEB, 2002.

PEDRÃO, F.C. **Recôncavo: Uma Análise Social Regional**. Salvador: UFBA, 1992.

\_\_\_\_\_. **As raízes da pobreza na Bahia**. Centro de Estudos Baianos. Salvador, 1984.

\_\_\_\_\_. **Os modos de estagnação no Recôncavo**. [www.fcpedrao@terra.com.br](http://www.fcpedrao@terra.com.br) >acesso em: 02/06/2006.

\_\_\_\_\_. **Novos Rumos, Novos Personagens**. In: BRANDÃO, M.A. Recôncavo da Bahia. Sociedade e economia em transição. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1997.

\_\_\_\_\_. **Condições e Perspectivas do Planejamento no Nordeste**. SEI: Desigualdades Regionais. Salvador:SEI,2004.

[www.decisa.ufba.br/histórico](http://www.decisa.ufba.br/histórico). Acesso em 25/05/2006

[www.cnpf.embrapa.br](http://www.cnpf.embrapa.br)> acesso em: 22/05/2006

PNUD/IPEA/FJP. Atlas de Desenvolvimento Humano. Disponível em:[www.undp.org.br](http://www.undp.org.br).>Acesso em: maio, 2006.

RAMOS, J.A. B. **A crise da economia fumageira do Recôncavo da Bahia nos últimos quarenta anos**. Dissertação ( Mestrado em Economia) Faculdades de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 1990.

ROCHEFORT, M. Redes e Sistemas. **Ensinando sobre o urbano e a região**. São Paulo: Hucitec, 1998.

RIBEIRO, J.C. E GONÇALVES, M.A. **Região: uma busca conceitual pelo viés da contextualização histórico-espacial da sociedade**. Revista Terra Livre, São Paulo, n.17, p.79-98, 2001.



SANTOS, D. F. dos & ALMEIDA, J, ANDRADE .**Trabalho, Cultura , Identidade.Os artesões da construção naval do baixo Sul da Bahia.** Revista Coleção de Idèias. Santo Antônio de Jesus, UNEB, v. 01, 2003.

SANTOS, M. **A Rede Urbana do Recôncavo.** Imprensa Oficial, 1959.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985

\_\_\_\_\_. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço.** Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro São Paulo:Record, 2001.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Dividido.**São Paulo:Edusp,2001.

\_\_\_\_\_. **Ubaitaba, estudo de geografia urbana.** Imprensa Oficial da Bahia. Salvador, 1954.

\_\_\_\_\_. **Problemas de geografia urbana na Zona Cacaueira Baiana.** Comunicação ao XVIII Congresso Internacional de Geografia, Bahia, 1956.

\_\_\_\_\_. **A cidade como centro de região.** Universidade Federal da Bahia, Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais, Imprensa Oficial, Salvador, 1959.

\_\_\_\_\_. **O centro da cidade do Salvador.** Universidade Federal da Bahia, Livraria Progresso Editora, Salvador, 1959.

\_\_\_\_\_. **Geografia e Desenvolvimento Urbano.** Salvador: Imprensa Oficial, 1960.

\_\_\_\_\_. **Testamento Intelectual.** São Paulo: UNESP, 2004.

\_\_\_\_\_. **A região de Amargosa. Laboratório de geomorfologia e Estudos Regionais**, Salvador, 1963.

SANTOS, T.M.S. **Territorialidade da indústria de alimentos Parmalat em Feira de Santana –Bahia**. 1999. 169 f. Dissertação ( Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, UFBA.

SILVA, B.C.N.**Atlas Escolar Bahia: espaço geo-histórico e cultural**. João Pessoa:Grafiset, 2004.

SILVA, M. A . **Les migrations pour le “Recôncavo” du Petrole (Est de Bahia, Brasil)**. Tese (Doutorado em geografia) – Strasbourg, Université Louis Pasteur, 1972. 101 p.

SILVA, S.C.B. de M. **Teorias de localização e de desenvolvimento regional**. Rev. Geografia, 1 (2), Rio Claro, out. 1976.

SILVEIRA,M.L. **Red urbana Argentina y nordpatagónica: funcionamento técnico, funcionamento político**. Revista de Geografia. Venezuela.vol.40 (1), 1999.

SOUZA, W. A . **Competitividade da cadeia agroindustrial de frango de corte do Recôncavo Sul da Bahia**. Bahia Análise &Dados, Salvador, v. 13, n.4, mar. 2004.

TOLEDO JUNIOR, R. **Telecomunicações e Uso do Território Brasileiro**, In: SOUZA, M. A . de . (org.) Território Brasileiro, Usos e Abusos. Campinas: Territorial, 2003.

VILLA, P. **A “Bahia” de Todos os Santos: a plataforma logística do eixo Leste-Oeste**. Bahia Análise & Dados, Salvador, SEI, v. 13, 2003.

XAVIER, M. **Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira**. In: Santos, M. e Silveira, M.L. O Brasil . Território e Sociedade no início do século XXI.Rio de Janeiro: Record, 2001.