



UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E URBANO
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO

JONILSON BATISTA CHAGAS

RECÔNCAVO BAIANO:
AS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO

Salvador
2008

JONILSON BATISTA CHAGAS

**RECÔNCAVO BAIANO:
AS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Análise Regional e Urbano, Universidade Salvador – UNIFACS, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Cardoso Pedrão

Salvador
2007

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da Universidade Salvador – UNIFACS

Chagas, Jonilson Batista

Recôncavo baiano: as transformações em curso./ Jonilson Batista Chagas. - 2008.

133 p. : il.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Salvador – UNIFACS.
Curso de Mestrado Análise Regional e Urbano.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Cardoso Pedrão.

1. Recôncavo (BA) - Desenvolvimento econômico. 2. Indústrias - Recôncavo (BA). I. Pedrão, Fernando Cardoso, orient. II. Universidade Salvador – UNIFACS. III. Título.

CDD: 330.98142

TERMO DE APROVAÇÃO

JONILSON BATISTA CHAGAS

RECÔNCAVO BAIANO:
AS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Análise Regional e Urbano, Universidade Salvador - UNIFACS, pela seguinte banca examinadora:

Fernando Cardoso Pedrão – Orientador _____
Pós-doutor em Ciências Econômicas pela Universidade Federal da Bahia, UFBA, Brasil
Universidade Salvador - Unifacs

Amílcar Baiardi _____
Pós-doutor na área de política de C&T no IMSS, Firenze, Itália
Universidade Federal do Recôncavo Baiano - UFRB

Alba Regina Neves Ramos _____
Doutorado em Sociologia pela Université de Paris III (Sorbonne-Nouvelle), U.P. III, França
Universidade Salvador - Unifacs

Salvador, 7 de Janeiro de 2008.

Aos meus pais,
Nilson Pereira das Chagas
e Maria Batista Chagas

AGRADECIMENTOS

Formalizo aqui meus agradecimentos às pessoas que direta ou indiretamente contribuíram na construção deste trabalho.

Inicialmente agradeço a minha família, pela compreensão dos momentos ausentes e pelo apoio incondicional durante o tempo dedicado a esta pesquisa.

Agradeço também aos meus colegas de trabalho, que permitiram compartilhamento dos afazeres diários com o trabalho acadêmico.

Ao professor Fernando Cardoso Pedrão, orientador e ilustre pensador que aceitou o desafio de compartilhar as idéias deste ensaio, reconstruir caminhos e apontar novos horizontes. O meu imenso respeito.

A colega e amiga Leide Franco, pela imensa espontaneidade em ajudar e discutir o desenvolvimento regional da Bahia e possibilitar meu acesso ao valiosíssimo acervo da biblioteca da Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional da Bahia (CAR).

A Sidileide da Silva Santos, pelo amor, cumplicidade, afeto, companheirismo e compreensão dispensada a mim durante todos os momentos.

E finalmente, aos professores Amílcar Baiardi e Alba Regina, pela contribuição inestimável aos acertos finais do trabalho.

RESUMO

Palco de importantes transformações da economia brasileira, o Recôncavo Baiano ainda é uma região desconhecida. Seu processo de desenvolvimento e recrudescimento representa um importante laboratório para entendimento acerca dos caminhos seguidos pelo capitalismo na economia baiana. O Recôncavo é revelado aqui enquanto um espaço construído por singularidades que lhes conferiram uma identidade, um sentimento de pertencimento, que transpassam aos aspectos de divisão política territorial. O processo de desenvolvimento e crise da região é apresentado enquanto uma experiência local do capital internacionalizado e como fruto do comportamento de uma oligarquia que mobilizou seus interesses em desacordo com o movimento natural do capital. As complexas relações que envolviam o açúcar, o fumo e a nascente indústria são associadas a aspectos conjunturais que juntos mergulharam a região num processo de aparente marasmo e estagnação duradoura. Posteriormente, a região ressurgiu num outro momento, fortalecida pelo petróleo, centros de pesquisa e de ensino superior, onde sua atividade mais tradicional, a cana-de-açúcar, se revela revestida num processo produtivo extremamente concentrado. São as transformações em curso no Recôncavo baiano que permitirão seu ressurgimento no cenário político-econômico do estado, finalmente, sobre novas bases.

Palavras-chave: Recôncavo Baiano. Indústria. Fumo. Açúcar. Petróleo.

ABSTRACT

The region called Recôncavo Baiano remains unknown despite its significant history in the Brazilian economy. Its developing and decadence process is an important issue to research and understanding the capitalism in Bahia's economy. This study shows the Recôncavo as a place built on a uniqueness and identity that cross the regular territorial division. Its growth and crises means how an experience of global investment represents local changes and how the rich guides their investments to disagree the natural way of capital. The puzzled relations about sugar, tobacco and earlier industry are connected to real aspects that lead the region to the recession and decadence. Later, the region rises on the shoulder of oil industry, research centers and colleges, leaving the sugarcane as an extremely concentrated business. The changeover under construction at the Recôncavo Baiano will allow its rebirth in the economic scene of Bahia state, finally over new support.

Keywords: Recôncavo Baiano. Industry. Tobacco. Sugar. Oil.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Recôncavo Tradicional	17
Figura 2 - Recôncavo: divisão geográfica territorial por pertencimento	18
Figura 3 - Estação de Trem de São Félix	40
Figura 4 – Produção Baiana de Fumo entre 1965 e 2002	54
Figura 5 - Típica mariscadeira do Recôncavo Baiano	70
Figura 6 - Produção de um dia de trabalho do pescador do Recôncavo	72
Figura 7 - Mariscadeiras de Salinas das Margaridas	73
Figura 8 - Artesanato feito com conchas. Salinas das Margaridas	74
Figura 9 - Vista Aérea de Salinas das Margaridas	75
Figura 10 - Santo Amaro: Rio Subaé	93
Figura 11 - Porto de Cotegipe – C. Port, localizado no canal de Itapagipe	94
Figura 12 - Santo Amaro: Fábrica de Papéis	96
Figura 13 - Extração de arenoso irregular: entre Santo Amaro e Cachoeira	98
Figura 14 - Vista do Porto de Santiago do Iguape e o antigo Engenho Acutinga ao fundo	111
Figura 15 - Recôncavo: fluxo econômico antigo – riqueza sobre as águas	121
Figura 16 - Recôncavo: fluxo econômico atual – riqueza sobre rodas	122

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Estimativas das Importações de Escravos Africanos, Bahia, 1786-1851	26
Tabela 2 – Principais Estradas Construídas pelo Convênio Petrobras – DERBA	43
Tabela 3 – Recôncavo Sul: Relação das Rodovias	44
Tabela 4 – Fábricas de Fumo Registradas na Bahia até 1923	53
Tabela 5 – Estabelecimentos Industriais do Recôncavo Registrados na FIEB	95
Tabela 6 - Empresas do Setor Fumageiro do Recôncavo da Bahia - 2007	103
Tabela 7 - PIB Municipal a Preços Correntes, Bahia – 2004	114
Tabela 8 - PIB Municipal a Preços Correntes do Recôncavo Tradicional - 2004	115
Tabela 9 - PIB Municipal Per Capita, Bahia - 2004	116
Tabela 10 - PIB Municipal Per Capita do Recôncavo Tradicional, 2004	116

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABIFUMO	Associação Brasileira da Indústria de Fumo
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Mundial
CAR	Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional
CBPM	Companhia Baiana de Pesquisa Mineral
CERB	Companhia de Engenharia Rural da Bahia
CIA	Centro Industrial de Aratu
CNP	Conselho Nacional de Petróleo
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CONTAG	Confederação dos Trabalhadores da Agricultura
COPEB	Conjunto Petroquímico da Bahia
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CPE	Comissão de Planejamento Econômico
DERBA	Departamento de Estradas e Rodagens da Bahia
EFN	Estrada de Ferro de Nazaré
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Agropecuária
FIEB	Federação das Indústrias do Estado da Bahia
FUNDAGRO	Fundo de Desenvolvimento da Agroindústria
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
IAC	Instituto de Agronomia de Campinas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFEB	Instituto Central de Fomento Econômico da Bahia
IIBA	Imperial Instituto Baiano de Agricultura
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PAC	Plano de Aceleração do Crescimento
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
RLAM	Refinaria Landulfo Alves
RMS	Região Metropolitana de Salvador
SEI	Superintendência de Estudos Sociais e Econômicos da Bahia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 O DESENVOLVIMENTO DO RECÔNCAVO	22
2.1 O AÇUCAR: DEPENDÊNCIA EXTERNA E RELAÇÕES DE PODER	23
2.1.1 O Fim do Escravismo: mudança nas relações sociais de produção?	25
2.1.2 Os Engenhos Centrais: uma política de privilégios	28
2.2 AS ESTRADAS E A INTERIORIZAÇÃO DA PRODUÇÃO	33
2.2.1 O Mar: todos os ventos levam a Salvador	35
2.2.2 As Ferrovias: um contraponto	37
2.2.2 O Rodoviarismo: a capital ficou mais distante	41
2.3 A INDÚSTRIA NASCENTE: AÇUCAR, TECIDO E FUMO	45
2.3.1 De Volta ao Açúcar	47
2.3.2 A Indústria do Fumo: mais uma identidade da região	51
2.3.3 A Indústria Têxtil	54
3 O RECÔNCAVO ESTAGNADO: ESPAÇO SEM RELEVÂNCIA	57
3.1 O MOVIMENTO DO TRABALHO	57
3.1.1 Recôncavo Sul, decadência Anunciada	59
3.1.2 O Movimento do Trabalho no Recôncavo Baiano	61
3.2 O OUTRO RECÔNCAVO, EXTRATIVISMO E SOBREVIVÊNCIA	66
3.2.1 Da Escravidão ao Extrativismo...	68
3.2.2 Peixes, Mariscos e Madeiras	71
3.3 O RECÔNCAVO VIVE	76
3.2.2 O prolongamento da Crise	76
3.2.3 O petróleo: O desenvolvimento induzido e a assimetria da estrutura social	81
4 AS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO	86
4.1 A ATUAL FORMAÇÃO SOCIAL DO RECÔNCAVO BAIANO	87

4.1.1 Uma sociedade em lenta transformação	88
4.2 AS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES	92
4.2.1 Os Portos Atuais do Recôncavo: ruínas e infra-estrutura privada	93
4.2.2 As Atividades Industriais isoladas: enclaves da natureza	95
4.2.3 Materiais de Construção: o novo extrativismo	97
4.2.4 Demais transformações sem penetração regional: a produção agrícola	99
4.2.5 O comércio: a lógica interna da circulação comercial do Recôncavo	100
4.3 O DESAFIO DA INDÚSTRIA FUMAGEIRA	101
4.4 A MODERNA PRODUÇÃO SUCROALCOLEIRA E O RECÔNCAVO BAIANO	104
4.4.1 E a Cana Deixou o Recôncavo...	106
4.4.2 Os Tempos Atuais da Lavoura do Recôncavo... Cana sem usina	109
4.5 ATUAL PRODUÇÃO PETROLÍFERA DO RECONCAVO: POBRE TERRA RICA	113
5 UMA REAVALIAÇÃO	120
REFERÊNCIAS	128

1 INTRODUÇÃO

Todos que ali nascemos, costumamos ter, não por mera coincidência, grande orgulho e veneração pelo berço onde o Brasil também nasceu. Cada um exprime, como e como pode, a ternura que todos sentimos pelo velho, amável e glorioso torrão baiano – e não me excuso de confessar aqui que as páginas que se seguem, mesmo, e talvez especialmente, aquelas acaso mais candentes, exprimem, também, a minha maneira de amar a minha terra, e a minha gente. (COSTA PINTO, 1997, p.20).

A História do Recôncavo Baiano se confunde com a própria história do Brasil Colônia, já que essa região que se desenvolveu em torno dos interesses da metrópole e teve fundamental papel no processo de independência do país. Sua ocupação surge a partir da sessão em regime de sesmaria das terras entre as barras dos rios Paraguaçu e Jaguaripe ao armador-mor do Rei de Portugal D'Álvaro da Costa. Inicialmente utilizada para a pecuária, suas vilas surgiam sempre à margem de rios ou da Baía de Todos os Santos, sempre em posições estratégicas de acesso em relação ao principal meio de locomoção e para se defender das constantes investidas dos índios e de inimigos externos.

O Recôncavo Baiano nasce como um fértil-crescente, onde inúmeros rios deságuam numa baía de águas rasas e calmas, propícia a navegação e com terras de variados níveis de fertilidade, que foram determinantes no seu uso. Essas características permitiram o desenvolvimento de lavouras permanentes de espécies aclimatadas noutras colônias portuguesas, especialmente a cana-de-açúcar (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL – CAR (BA), 2000). Entretanto, o Recôncavo não será aqui conceituado geograficamente através da sua localização, divisão política, ou seus municípios limítrofes, tampouco pelo seu relevo, clima e solo¹, mas sim pelas características de ser uma região singular, cujo processo de formação desencadeou um sentimento de pertencimento transportado entre gerações e que a diferencia das demais regiões do estado. No entanto, o Recôncavo propriamente dito, o Recôncavo geográfico, é muito maior que o Recôncavo de fato, aquele formando por relações sociais que lhes confere características distintas das demais regiões.

O povoamento da região ocorreu em dois momentos distintos. Inicialmente, as vilas surgiram em altos de morros à margem de rios e baías e possuíam a função militar de

¹ Dentre as inúmeras caracterizações geográficas do Recôncavo Baiano destaca-se Mattoso (1992). Onde a região é apresentada a partir de um processo descritivo raramente utilizado em escritos técnicos.

resguardar a ocupação de ataques externos e internos. Posteriormente, o aspecto econômico suplantou o militar e as cidades se tornaram importantes núcleos humanos, que se multiplicavam em função das atividades produtivas e do comércio, em torno de engenhos e portos. As aglomerações urbanas se tornaram ponto de convergência, o caminho da produção, vindas de diferentes áreas, cujas características fisiográficas determinavam sua função nessa nascente e complexa região. Assim, os solos pobres receberam as culturas alimentares e o conseqüentemente o minifúndio, os tabuleiros terciários eram ideais para o fumo, enquanto o rico massapé recebeu a cultura responsável por construir o Recôncavo, a cana-de-açúcar.

A discussão acerca da formação social do Recôncavo passa pelo açúcar. Os engenhos eram movidos por trabalho escravo, era o modelo de produção escolhido pelo capital para reproduzir-se nessas terras. Enquanto o comércio de escravos acumulou o capital que seria utilizado para construir os próprios engenhos e a indústria que surgiria posteriormente na região. Esse circuito econômico possibilitou a construção do que Costa Pinto (1997) chamou de *sistema de estratificação social complexo*, revelado nas diferentes esferas da vida cotidiana. Senhores de Engenho, escravos, trapicheiros, comerciantes, ganhadores², marinheiros, artesãos, agricultores, políticos, médicos, advogados, juizes, militares e trabalhadores assalariados conformavam a divisão do trabalho e exerceram função fundamental na construção de um Recôncavo extremamente heterogêneo. A homogeneidade da região se apresenta apenas no sentimento de pertencimento que indubitavelmente atingia a todos os seus habitantes.

A indústria do açúcar estava sempre voltada ao mercado externo, e seus momentos de euforia e crises estavam diretamente ligados ao comportamento dos seus concorrentes. Ao final do século XIX, o mundo atravessava inúmeras guerras de unificação ou libertação e as incertezas em relação ao mercado do açúcar propiciaram a canalização da poupança e a industrialização de outras atividades econômicas existentes na região, como o fumo, por exemplo. Complementarmente, o mesmo movimento faz surgir a indústria têxtil, as ferrovias, os engenhos centrais e inseriu a região no contexto moderno da reprodução capitalista.

O Recôncavo Baiano passou por importantes transformações que ao longo da história mudaram sua formação social, econômica, cultural e geográfica. Isso possibilitou a

² Eram escravos e ex-escravos que inicialmente realizavam tarefas remuneradas e entregavam aos seus senhores uma quota do rendimento do seu trabalho. Posteriormente, deixaram de compartilhar o rendimento do seu trabalho com seus antigos senhores e passaram a viver de tudo que podiam carregar, vender de porta-em-porta e dos mais variados serviços.

construção de diversos mapas, o que alterava constantemente a relação das cidades que já compunham tal região. Barickman (2003) interpretou o Recôncavo a partir do baixo-sul, que envolvia os municípios e Camamu e Valença, até o estado de Sergipe. Milton Santos (1959), no entanto, redesenhou o Recôncavo Baiano a partir da sua rede urbana e adicionou cidades como Feira de Santana, Itaparica, Santo Estevão, Coração de Maria e Irará. Para esse autor, Salvador coordenava as ações de espaços que estavam divididos e caracterizados por sua maior identidade produtiva. Já em Costa Pinto (1997), o Recôncavo está limitado à região que circunda a Baía de Todos os Santos, a qual chamou de *O Anfiteatro*. Assim, a região se transformou num laboratório da mobilidade do território, da ação do homem sobre o espaço.

Independentemente da demarcação geográfica ou política, cada região é resultado das atividades produtivas que a compõe e seu desenvolvimento é função do nível de divisão do trabalho existente. Os circuitos sócio-produtivos do Recôncavo sofreram sistematicamente um recrudescimento das relações de trabalho e conseqüentemente o desaparecimento de muitas funções existentes na região, que foram subtraídas da sua herança histórica. O Recôncavo Baiano sucumbiu junto com a sua economia e sua nova sociedade é o espelho dessas transformações, especialmente no meio urbano.

Foram inúmeras as interpretações acerca do processo de estagnação do Recôncavo Baiano. Entretanto, a carga positivista com que seus problemas são historicamente analisados impedia uma observação dos reais fatores que conduziram a região ao estado de letargia verificado por mais de um século. As políticas afirmativas que tentavam reaver as atividades econômicas tradicionais da região não resolviam o problema da baixa penetração capitalista e aumentava o endividamento da oligarquia baiana. Esse comportamento decorre da inobservância de que o capital se reproduziu por essas terras era internacionalizado e se desenvolveu sob a inexistência de qualquer intervenção política que o alicerçasse, ou pela simples incapacidade de se identificar alternativas econômicas para a região, preferencialmente duradoura, com participação do grande capital e com fortes ligações externas.

As intervenções de política econômica, voltadas sempre para atividades tradicionais como o açúcar e o fumo, não surtiram o efeito esperado e o Recôncavo atravessou a primeira metade do século XX mergulhado no aprofundamento de uma crise iniciada no século anterior. A gravitação em torno de Salvador se intensificou, a região se tornou dispersora de mão-de-obra e viu seu núcleo regional ser movimentado em função da influência desigual do

Petróleo. Essa mobilidade do território fez o Recôncavo crescer e encolher geograficamente em diferentes momentos da sua história. Esse movimento está relacionado ao fato das atividades produtivas tradicionais, as mesmas que construíram a região, deixarem de exercer a penetração local que exerceram noutros momentos.

Essa lenta construção de uma identidade está também caracterizada por um processo sistemático de desassalariamento provocado pelo recrudescimento da indústria, que transformou os pobres trabalhadores em pobres desempregados. Essas mudanças decorrem em parte de uma silenciosa e imperceptível, ao menos aos olhos do homem comum da região, reorganização do controle das terras do Recôncavo. Essa nova concentração caracteriza o fim de um processo ocorrido durante o século XX, que sintetizou o trabalho de centenas de engenhos e produtores no trabalho de uma única usina atualmente existente na região.

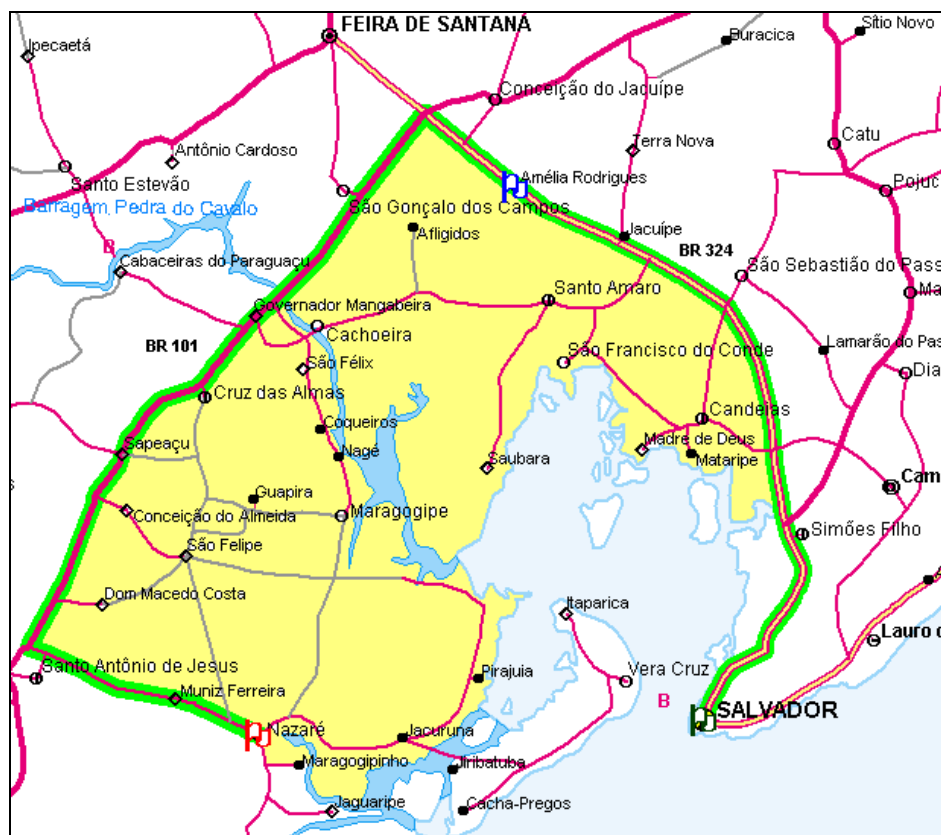


Figura 1 - Recôncavo Tradicional

Fonte: Guia Quatro Rodas (2006).

Nota: Adaptado pelo autor.

Apesar do descuido com seu patrimônio histórico, a região possui as lembranças de um período responsável pela construção e destruição de ideologias. Apesar da sua porção

norte, principalmente as cidades Pojuca, Alagoinhas e Terra Nova, guardar importantes traços do Recôncavo antigo, é na área delimitada pela face oeste da BR-324 e leste da BR-101, que formam um semicírculo em torno da Baía de todos os Santos e delimita a região onde o sentimento de territorialidade e pertencimento é mais flagrante, (Figura 1). Em estudo recente, a Superintendência de Estudos Sociais da Bahia (SEI) admite a divisão territorial do estado tendo como recorte espacial os aspectos subjetivos chamados de territórios de identidades (Figura 2). Contudo, cabe registrar que é impossível estabelecer fronteiras limítrofes para essas características territoriais. O sentimento de pertencimento e territorialidade se esvai e é lentamente diluído à medida que nos afastamos deste perímetro.

O Recôncavo a que nos referimos é formado por aspectos intrínsecos e inerentes aos processos de desenvolvimento que implicaram na sua existência. Caracterizado por um emaranhado de cidades e vilas, que raramente ultrapassam os vinte quilômetros de distância entre elas, vias de paralelepípedos conduzem os visitantes a antigos portos, estações de trem, pontes sobre rios e revelam o antigo centro do açúcar e do fumo. A estrada que liga Santo Amaro a Cachoeira, que tem como paisagem as canas, corre pela parte superior da baixada do Iguape, local que guarda profundas raízes de herança escrava. Ali, assim como eu outras vilas ribeirinhas, não há nada de moderno e o tempo parece realmente ter parado.



Figura 2 - Recôncavo: divisão geográfica territorial por pertencimento
Fonte: SEI (2007).

As várias análises oficiais recentes realizadas acerca do Recôncavo Baiano, invariavelmente, possuem um caráter quantitativo transfigurado nas interpretações dos

números de censos sem guardar qualquer relação com o processo histórico, social, antropológico e econômico que os formou. O próprio governo do Estado Bahia, através da Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional (CAR) (BA), produziu e publicou pesquisas que são uma espécie de *raios-X* da região, que possuem limitado contexto histórico e propunham soluções pragmáticas para seu desenvolvimento. Os números são necessários, como, por exemplo, utilizou o sociólogo Thales de Azevedo (1999), mas se utilizados isoladamente, conferem a pesquisa uma visão restrita e mecanicista de fatores que são correlacionados.

O objetivo deste trabalho é re-visitar o Recôncavo Baiano após mais de cinquenta anos dos trabalhos de Costa Pinto (1997), Azevedo (1999) e Santos (1959), que a partir de pontos de vista diferentes, descreveram o processo de desenvolvimento e as transformações que identificaram naquela época. Esta pesquisa é uma oportunidade de realizar uma análise que proporcione uma interpretação das transformações atualmente em curso no Recôncavo Baiano, sua relação com o passado, os fatores que as determinaram e suas possibilidades futuras. Restringimo-nos aqui a delimitar o objeto desta pesquisa como a região caracterizada não pela divisão política de territórios, mas pelo o espaço onde se desenvolveram atividades correlatas ao período histórico de sua formação.

O Recôncavo é observado a partir da interpretação do fato da região ter sido palco de uma trajetória local do capital internacionalizado que provocou modificações infraestruturais no sistema socioeconômico da região. O arrefecimento dessa relação impôs importantes alterações nas funções das suas antigas cidades. Concomitantemente, o sistemático fechamento e ou fusões de engenhos e usinas, que fizeram retroceder o processo de industrialização intensificado no século e intensificaram o processo migratório e o aumento da dependência gravitacional em torno do urbanismo da capital, Salvador. Outra importante vertente de análise se debruça sobre os atuais eventos, o recrudescimento de atividades econômicas importantes, como o açúcar e o fumo, por exemplo, e a independência do processo de fabricação e comercialização destes produtos em relação às cidades da região tradicional. Todas essas constatações implicam em três importantes objetivos específicos que deverão ser atingidos ao final dessa leitura:

- a) Inicialmente, reconstruir o processo de desenvolvimento que conduziu a região ao atual estado de coisas;

- b) Contextualizar o período de aparente estagnação vivido pelo Recôncavo Baiano, relacionando as principais atividades econômicas que caracterizaram esse momento;
- c) Finalmente, identificar as principais transformações em curso, o atual estágio das atividades tradicionais da região e seus níveis de penetração regional.

Em relação à delimitação do período, ao considerar essa necessidade de estabelecê-lo, esta pesquisa submete-se ao crivo da história das relações sociais de produção desenvolvidas no Recôncavo Baiano a partir de dois importantes momentos. O primeiro ocorre após a proibição do tráfico de escravos no atlântico sul, em 1850, fato associado à liberação dos capitais anteriormente utilizados no tráfico negreiro para outras atividades, especialmente a indústria. O segundo acontece após a abolição do trabalho escravo, em 1888, que revoluciona as relações de produção, insere o assalariamento e uma crise de braços sem precedentes na região. Esse intervalo aparenta um longo período para contextualização de uma pesquisa, mas estabelecer um tempo menor furtar-se-ia de importantes fatores históricos que determinaram as relações de produção doravante existentes, bem como as derrocadas e prosperidades experimentadas pelo Recôncavo Baiano.

Este trabalho está dividido em cinco capítulos, sendo que o segundo, o terceiro e o quarto capítulo são utilizados para atender aos objetivos específicos propostos anteriormente. Este primeiro capítulo contextualizou e delimitou brevemente o objeto de pesquisa e conduziu a interpretação inicial dos principais aspectos históricos responsáveis pela determinação do Recôncavo Baiano enquanto região singular.

O segundo capítulo perfaz o primeiro objetivo específico ao trazer uma leitura histórica dos principais fatores responsáveis pelo desenvolvimento e crises do Recôncavo da Bahia. Açúcar, fumo, estradas e ferro, rodovias e indústrias são apresentados sempre sob a observação do ponto de vista do bloco hegemônico de poder. Essa leitura parte sempre da associação dos acontecimentos regionais com seus precedentes externos, das relações entre as oscilações da economia regional como reflexos dos mercados concorrentes.

O terceiro capítulo revela uma região nos limites da estagnação, onde suas raízes escravas são reveladas na produção familiar, no extrativismo e na imobilidade de parcela da sociedade. Aqui se apresenta também o processo de mobilização do trabalho, que fez seus melhores braços procurar oportunidades em outras regiões. O Recôncavo é conduzido entre as

primeiras décadas do século XX até o petróleo, quando a região revive os reflexos do desenvolvimento noutros modos, tem sua formação social reconstruída sobre novas bases e seu núcleo econômico modificado dentro do território.

O quarto capítulo compreende o terceiro objetivo específico e apresenta as transformações em curso no Recôncavo. Sua atual formação social é discutida enquanto fruto de uma nova ordem econômica e nova divisão regional do trabalho. As experiências industriais isoladas, o setor agrícola e o comércio são revisitados e caracterizados a luz do atual contexto socioeconômico da região, enquanto as atividades tradicionais, como o setor sucroalcooleiro, sua maior identidade, o petróleo e o fumo, devido a sua penetração capitalista, são apresentados em seções específicas.

O trabalho envolve os resultados de duas viagens ao Recôncavo Baiano que não tinham como objetivo a formulação de proposta para a região, mas identificar suas transformações. A primeira viagem tinha como objetivo o outro Recôncavo, aquele caracterizado pela reprodução social do grupo de indivíduos que ocupa predominantemente a faixa litorânea da região, sua raiz escrava, sua iminente imobilidade e dependência do extrativismo. Enquanto a segunda viagem pesquisa e retrata as transformações capitalistas que modificam as relações de produção então existentes. Esta pesquisa é o fruto da análise das informações oriundas das impressões, dos fatos, fotos e conversas, onde não houve um questionário padrão aplicado, mas sim a espontaneidade da percepção momentânea das conversas quase informais com líderes comunitários, empresários, políticos, acadêmicos e populares, registradas na mente deste pesquisador e transcritas. Essa descrição atual do Recôncavo Baiano a partir do olhar perfaz o tênue objetivo de retratar uma região através da percepção, dos preconceitos comuns aos cientistas.

2 O DESENVOLVIMENTO DO RECÔNCAVO

O território não é apenas um conjunto de formas naturais, mas um conjunto de sistemas naturais e artificiais, junto com as pessoas, as instituições e as empresas que abriga, não importa o seu poder. O território deve ser considerado em suas divisões jurídico-políticas, suas heranças históricas e seu atual conteúdo econômico, financeiro, fiscal e normativo. É desse modo que ele constitui, pelos lugares, aquele quadro da vida social onde tudo é independente, levando, também, à fusão entre o local, o global invasor e o nacional sem. (SANTOS, 2002, p.76).

O processo de desenvolvimento do Recôncavo Baiano esteve inteiramente ligado à questão da posse e uso da terra. A característica do solo de massapé garantia a produtividade da sua maior lavoura, à cana-de-açúcar. A extração de madeira, o açúcar, o fumo, e, secundariamente, a mandioca transformaram a região num dos locais mais importantes do mundo. A região foi geograficamente especializada³, onde as culturas ocupavam os espaços que detinham as características necessárias ao seu cultivo. Seus produtos eram transportados ao porto de Salvador, cuja vida socioeconômica era fruto da relação entre os produtos do Recôncavo e o mercado externo, envolvidos num complexo sistema internacionalmente integrado pela combinação do açúcar com o tráfico negro.

A cana era a maior lavoura, ocupava os melhores solos e tinha os maiores rendimentos, especialmente quando os preços no mercado externo se tornavam atrativos aos produtos do Recôncavo. Contudo, a indústria do açúcar, representada pelos engenhos, eram ineficientes e sofriam com a imprevidência da sua oligarquia, com infra-estrutura precária, preponderantemente determinante dos custos dos produtos, que experimentavam oscilações constantes, entre períodos de extrema expansão e outros de profunda crise.

O fumo teve também importante papel na balança comercial da região. Os pequenos lavradores vendiam seus produtos aos trapiches que faziam o fumo de rolo chegar ao mercado externo. Contudo, menos da metade da produção de fumo do Recôncavo era considerada de boa qualidade e vendidas na Europa e Ásia, enquanto o fumo de baixa qualidade era usado na troca por escravos em cidades da África. Por outro lado, a organização comercial do fumo propiciou a implantação de fábricas, modificando definitivamente a organização social e espacial do Recôncavo Sul Baiano.

³ A especialização produtiva das áreas do Recôncavo definia as terras disponíveis ao cultivo da cana, que utilizava o solo de massapé, do fumo, cultivado nos solos arenosos dos tabuleiros, e da mandioca e roças familiares, que utilizavam as áreas baixas e solos mais pobres do Recôncavo.

O objetivo deste capítulo é descrever o processo de desenvolvimento do Recôncavo Sul Baiano, seu papel na divisão internacional do trabalho, sua estrutura produtiva, seu papel na interiorização da produção, seu complexo sistema multimodal de transporte, as relações sociais de produção, sua formação social, a crise de braços causada pela abolição, e o nascimento e crise da indústria. Uma releitura crítica do arcabouço teórico acerca da incapacidade da região de criar as condições necessárias de continuar a reproduzir o capital por essas terras. Começa-se pelo final do século XIX, período fundamental na determinação do processo de formação, estagnação e ressurgimento da região.

2.1 O AÇUCAR: DEPENDÊNCIA EXTERNA E RELAÇÕES DE PODER

Na realidade, o fundamental para a compreensão do significado dos engenhos centrais na estrutura agrária brasileira resume-se à questão da forma de penetração capitalista ocorrida no país de maneira desigual e, desde o início, dependente das relações internacionais mantidas entre grandes potências. Nessa perspectiva, a iniciativa do melhoramento técnico, visando a recuperação da economia açucareira nacional, via exportação, era descartada em face dos interesses defendidos pelos países industrializados, também produtores de açúcar. (ARAÚJO, 2002, p.43).

Apesar das diferentes abordagens acerca do papel da lavoura canieira e da interminável discussão a respeito da ascensão e crise da indústria açucareira do Recôncavo Baiano, cabe a esta seção descrever esse importante período das relações produtivas da região como predicativo de inúmeros outros aspectos identificados a partir de seus efeitos. Uma análise que rechaça a defesa de penetração capitalista desigual, numa comparação entre o Recôncavo Baiano e o Centro-sul do Brasil, a partir da análise do comportamento da oligarquia açucareira, sua estrutura de poder originado do controle da terra, suas escolhas e iminente mobilidade.

Autores como Rômulo Almeida (1952), acreditavam que o declínio do açúcar baiano estava relacionado a dois principais fatores, a mobilidade da mão-de-obra para a recente atividade de mineração na Chapada Diamantina e a elevação dos custos de produção. Contudo, essa análise parece simplista, uma observação restrita apenas aos efeitos, ao comportamento de fatores de produção. O autor supracitado estava certo ao relatar esses efeitos, mas em verdade são apenas reflexos de outros fatores poucas vezes expostos, que envolvem o comportamento histórico de um grupo social que usava da imprevidência com a coisa pública para se locupletarem, um verdadeiro conflito entre privilégios e interesses. A antiga oligarquia baiana não evoluiu, ou ao menos relutou em evoluir, em consonância com o

capitalismo⁴, e sobrevivia do imediatismo, da relação entre o retorno relativo que o capital lhes concedia e as vantagens temporárias que permitiam.

Ainda no século XVII, o açúcar transformou o Recôncavo Baiano na região brasileira mais importante economicamente e mais densamente povoada. Ocupando as terras de massapé, a lavoura de cana expandira-se sempre buscando os solos mais férteis, enquanto as terras arenosas, os solos rasos, eram utilizadas para o plantio da mandioca e fumo. O açúcar produzido na Região era transportado por mar em grandes barcaças ou saveiros ao porto de Salvador, onde era estocado nos trapiches e por fim exportado. As quantidades produzidas estiveram ligadas ao comportamento dos preços no mercado internacional. Assim, as constantes guerras e revoluções na Europa do século XVIII resultaram em melhores preços ao açúcar baiano, abriu mercados e garantiu um período de grande crescimento fundado invariavelmente no trabalho escravo.

Na segunda metade do século XIX, a economia baiana era necessariamente exportadora, com destaque para as culturas de cana caiana, algodão, fumo e café. Utilizavam-se tecnologias rudimentares, baseadas no trabalho escravo e com os preços dos produtos exportáveis determinados pelo mercado externo. A Bahia não desenvolveu uma economia de exportação diversificada (BARICKMAN, 2003). A produção para o mercado interno era incipiente, restrito a gêneros de primeira necessidade, especialmente culturas de milho, feijão, mandioca e arroz. Essa pequena lavoura sequer atendia ao mercado regional, dependendo da importação oriunda de outros estados. Nesse cenário que fincamos um ponto inicial de análise do desenvolvimento do Recôncavo Sul baiano, a partir da secular indústria açucareira, vista sua importância para a determinação das relações sociais de produção desencadeadas na região.

O Recôncavo baiano desenvolveu um modelo de acumulação fundado numa relação social de privilégios e representado pelo domínio das terras, lavouras de monocultura e controle do trabalho, onde o Senhor de Engenho era apenas um preposto, um agente econômico representante do poder externo exercido pelas companhias de comercialização sediadas na Europa, essas sim se locupletavam das benesses do comércio dos produtos da região. O escravismo era condição necessária desse modelo, um meio de dominação do

⁴ O final do século XIX foi marcado por grandes transformações tecnológicas que se tornaram símbolo do moderno. Ferrovias, máquinas a vapor, estradas, novas embarcações, novas técnicas de produção e plantio se encaixam neste quadro. Nesse ambiente, o capitalismo rompe fronteiras e exige transformações nos espaços e nos indivíduos.

trabalho. Entre os séculos XVIII e XIX, existiam mais de 20 mil escravos no recôncavo, inseridos no processo produtivo como meio de produção, tratados como semoventes (BARRICKMAN, 2003). Os escravos eram os responsáveis pelo plantio, colheita e produção, poucos tinham a sorte de trabalhar na casa grande, a maioria estava à mercê dos devaneios de comerciantes de escravos e Senhores de Engenho, numa forma de controle do trabalho que o capitalismo escolhera para reproduzir-se de forma mais eficiente, uma estratégia para garantir preços competitivos aos produtos exportáveis.

A sociedade criada pela oligarquia agrária baiana concentrou renda e o monopólio do poder, representado sempre pela posse de terras e ou escravos, reduzindo o acesso ao mercado de consumo aos poucos “cidadãos” que formavam a então sociedade civil, uma simplificação excludente. Até meados do século XIX, cerca de 20 famílias controlavam metade das terras disponíveis para a agricultura, o que lhes garantiam prestígio político e social. Havia uma espécie de marginalização social, que excluía grande parte da população do processo natural de reprodução social, restringindo-o a pequena parcela da sociedade.

2.1.1 O Fim do Escravismo: mudança nas relações sociais de produção?

As relações de produção social do Recôncavo baiano estavam ligadas à lavoura açucareira. O engenho era o simbolismo do atraso. Tecnologia rudimentar, ineficiência do trabalho, da comercialização dos produtos e limitação de mercado. Contudo, essa estrutura produtiva era mantida devido aos desejos dos donos de engenho em manter seus interesses, suas terras, seus domínios. Os senhores viam o progresso iminente com certo repúdio, a expansão das estradas era vista com preocupação, como uma ameaça ao empenho de resguardar o isolamento baseado na dominação patrimonialista e a manutenção da ordem social escravocrata, que desagravava o trabalho humano.

O fim da escravidão marca o início de um novo momento para economia do Recôncavo Baiano, cria sérias restrições de mão-de-obra aos engenhos e inicia um rompimento ao modelo de acumulação que se perpetuara por séculos na região. Os escravos recém libertos vagavam, se recusavam a trabalhar e preferiam o ócio a receberem pelo trabalho que já conheciam e tinham profundas marcas de tal experiência. A oligarquia açucareira não se preparou para essa mudança. A abolição ocorreu justamente num momento difícil para a região, num período de epidemias, que diminuiu a quantidade de escravos disponível para o trabalho, e que a lavoura enfrentava uma seca sem precedentes. Era época

da colheita, os escravos acordaram livres e entregues a vadiagem, numa festa infindável em Santo Amaro da Purificação (CUNHA, 2004). Esse quadro evidencia a insistente resistência da oligarquia da região em lidar com as constantes transformações do capitalismo, que se expandia e exigia trabalhadores livres e assalariados. Diferentemente do Recôncavo, a região Centro-Sul transpôs esses obstáculos, tornou suas lavouras capitalistas e competitivas e passou a exercer papel fundamental no mercado de açúcar.

Pouco antes da libertação dos escravos, a Bahia exercia importante papel no comércio de escravos do hemisfério sul, conforme Tabela 1. A proibição do comércio de escravo a partir de 1850 e a abolição da escravidão no Brasil em 1888 marcam uma mudança progressiva no processo de mobilização do capital, que outrora fora utilizado intensamente nesse comércio espúrio, para outras atividades, com destaques para o café, a mineração e a nascente indústria. Por consequência, a mobilidade do trabalho foi inevitável. A migração de escravos para lavoura cafeeira e mineração, a ocorrência de epidemias de febre amarela e cólera e o envio de homens para a guerra do Paraguai contribuíram para a crise de braços disponíveis para a grande lavoura no Recôncavo Baiano.

Tabela 1 - Estimativas das Importações de Escravos Africanos, Bahia, 1786-1851

ANOS	Nº DE ESCRAVOS
1876-90	20.300
1791-95	34.300
1796-1800	36.200
1801-05	36.300
1806-10	39.100
1811-15	36.400
1816-20	34.300
1821-25	23.700
1826-30	47.900
1831-35	16.700
1836-40	15.800
1841-45	21.100
1846-50	45.000
1851	1.900
1786-1851	409.000

Fonte: Nascimento (apud ELTIS, p. 243-44).

Entre 1786 e 1851, cerca de 409 mil escravos foram importados para a Bahia, dados que desconsideram o tráfico não registrado. Parte destes negros importados era revendida nas demais regiões produtoras de cana e café do Brasil. Mesmo considerando a efemeridade desta relação de trabalho, que reduzia a expectativa de vida dos escravos, a quantidade de negros em Salvador e Recôncavo era muito superior a de brancos, enquanto o processo de emigração,

que poderia arrefecer esses efeitos, foi especializado⁵ e distinto daquele observado na região Centro-sul. A libertação dos escravos simboliza essa ruptura da ordem social, transforma escravo em cidadão, ao menos tenta. Mas o substrato desta sociedade sobrevive, servindo de base para a formação de uma sociedade.

A crise de braços estava deflagrada. Os negros recém-libertos eram incapazes de atingir os padrões civilizatórios ocidentais necessários às relações capitalistas de produção fundadas no trabalho livre (CUNHA, 2004), ficaram resignados a permanecerem em terras devolutas, migrarem em massas para os centros urbanos – especialmente a capital Salvador – e ocuparem as áreas litorâneas, alimentando-se da pequena lavoura e do extrativismo animal e vegetal. Sujeitos negros e desempregados, a negação viva da sociedade.

Outras versões sobre o *day after* da abolição retratam esse processo a partir do outro lado, o lado do negro. Fraga⁶ (2006) relata os anos posteriores ao fim da escravidão como um período de conflitos de interesses e informações. Afinal, os meios de comunicação e a língua utilizada eram dos brancos. O autor descreve a tentativa de alguns Senhores de Engenho de antecipar o ato imperial, passando construir novas alianças, novas relações de dependência, muitas inclusive violentas, cujo objetivo era manter os negros na terra. Outros esperaram algum revés que evitasse o pior, pois não sabiam o que era pagar pelo trabalho. Essa relação foi cercada de componentes ideológicos utilizados para negar aos negros, ao menos convencê-los, ou convencer a própria sociedade, que os mesmos não podiam negar-se a trabalhar. Mas os negros tinham outros planos. A liberdade suscitou novas aspirações e desejos, que incluíam inclusive o direito a propriedade privada, mesmo que fossem pequenas roças, e a liberdade de escolher onde e como trabalhar e a religião que cultivar.

Mais pragmático, Darcy Ribeiro (2006) revela os conflitos abolicionistas como processos que se exprimiam de diversos modos. Do negro, agindo sob os efeitos das notícias dos quilombos, ávidos pela liberdade, e do senhor, que desejava manter o ritmo de trabalho, fosse através de associações com os negros, ou simplesmente pelo uso do chicote. A abolição do trabalho escravo foi um processo, uma transformação.

⁵ A região recebeu emigrantes italianos, escoceses e ingleses para trabalhos específicos em ferrovias, na implantação das máquinas dos engenhos centrais e posteriormente para manutenção das embarcações da Companhia Baiana de Navegação. Muitos eram artesãos e profissionais autônomos.

⁶ O livro *Encruzilhadas da Liberdade* de Fraga (2006) possui inúmeros depoimentos de fugas, festas, furtos e outros acontecimentos envolvendo personagens marcantes que retratam os momentos após abolição a partir do olhar do próprio negro.

Economicamente, o fim da escravidão possuiu extrema importância na determinação de mudança do modelo de acumulação até então vigente. A abolição não sepultou todo o passado de um povo, as transformações foram gradativas. Os aspectos sócio-culturais atribuídos aos ex-escravos apenas revelam um grupo social que escolheu trabalhar para viver e não, como anteriormente, viver para trabalhar. A cultura canavieira passou por uma crise, como passou por diversas outras vezes, e, apesar do apoio de mecanismos de créditos, a seca, doenças e a crise de braços determinam à perda da colheita.

Por outro lado, a abolição movimentou justamente a parcela da sociedade baiana que não participava do fluxo da renda para os centros urbanos, especialmente Salvador. Ao final do século XIX, apenas um quinto da população da capital baiana era de brancos, os negros já faziam parte dessa sociedade. Calculava-se uma população de negros superior a 70 mil em Salvador e Recôncavo (BARRICKMAN, 2003). Essa simples constatação é assustadora. A especialização geográfica da produção de produtos exportáveis, historicamente escravistas, não se preparou para a inevitável mudança nas relações de trabalho que naturalmente e progressivamente se revelava. Enquanto o centro-sul brasileiro realizou as transformações necessárias para essa nova realidade, transformaram as lavouras em plantações capitalistas, com trabalho escravo sistematicamente sendo intensivado ou trocado pelo trabalho livre, apesar dos baixos salários e da precariedade das condições de trabalho. Criavam-se assim mecanismos de defesa indispensáveis para o atendimento dos interesses de toda a cadeia produtiva.

O fim da escravidão foi responsável por profundas transformações no modelo de reprodução social da região. Entretanto, a abolição do trabalho escravo não deve ser analisada de forma isolada, como motivo único da crise que se seguiu no Recôncavo Baiano. A discussão é muito mais complexa.

2.1.2 Os Engenhos Centrais: uma política de privilégios

O fim do estatuto colonial mudou o fluxo de renda e aumentou a parcela apropriada pelo Senhor de Engenho, apesar da sua maior parte continuar sob a égide do circuito comercial. Mas os senhores oligarcas da cana não utilizaram esse aumento de renda para modernizar o processo produtivo do açúcar, numa miopia histórica que lhe custaria à própria sobrevivência. Ao contrário dos Senhores do Café, que sistematicamente substituíram e ou intensificaram o trabalho escravo, os Senhores de Engenho, segundo Fernandes (1987), se

tornaram escravos do escravismo e da ordem social que se fundara na escravidão, desaparecendo junto com a extinção desta.

A relação entre o poder público e a oligarquia açucareira era o retrato das relações de privilégios, determinada pela correlação entre a propriedade de terras e escravos e o comércio. Em 1875, um decreto legislativo autoriza o governo a garantir retorno de 7% ao ano sobre o capital investido para as empresas que propusessem estabelecer engenhos centrais para fabricar açúcar de cana. Crédito restrito aos poucos senhores ricos, como garantia de baixo risco para o empreendimento. Essa medida tinha o intuito de incentivar a modernização dos engenhos do recôncavo, uma tentativa de desagravo ao fato do açúcar produzido na região ter perdido sistematicamente mercado para outras regiões produtoras. Esse esforço para modernização do setor desconsidera, inicialmente, aspectos que interferiam diretamente na eficiência produtiva do recôncavo, como se somente esse impulso de crédito resolvesse o problema de preço enfrentado pelo produto da região no mercado externo.

Até então, os engenhos da região do Recôncavo Baiano eram bangüês. Unidades complexas auto-suficientes que tinham total controle sobre a produção agrícola e industrial da produção do açúcar, sem obrigações contratuais com o governo, com base no trabalho escravo e sob a tutela de um único homem, o Senhor de Engenho (ARAÚJO, 2002). Os moinhos eram movidos por tração animal, associado a um conjunto de equipamentos de tecnologia rudimentar, cuja utilização se estendera por séculos. Praticamente não havia tecnologia de manejo de solo e ou seleção de mudas, a infra-estrutura – principalmente as estradas – era precária e a falta de mão-de-obra era determinante da perda de rentabilidade do setor. Essas características, associadas aos aspectos sociais de relações de privilégios que imperavam na região, criaram uma atmosfera de crise gerada pelas constantes quedas de preço do açúcar no mercado externo, causadas pela forte concorrência ao açúcar brasileiro exercida pelas colônias inglesas, que transpassaram esses entraves e estabeleceram um sistema de plantação capitalista fundado na intensificação do trabalho escravo ou até mesmo no trabalho livre.

Acreditava-se que o incentivo à industrialização do açúcar, representado pela implantação dos engenhos centrais, introduziria melhoramentos técnicos, modificaria a forma arcaica de produção, reduziria os custos e resolveria assim os problemas da indústria açucareira. Essa medida consistia basicamente na construção de engenhos centrais, estrategicamente localizados, que visava atender ao maior número de produtores possível, com moderna tecnologia, que absorveria a produção de cana de pequenos e grandes

lavradores locais, simbolizando a separação entre produção agrícola e industrial. Essa separação se revelaria posteriormente como um erro, pois a indústria ficaria a mercê dos níveis de oferta estabelecidos pelos lavradores.

Os engenhos centrais foram implantados sob uma série de dificuldades: alguns não dispunham estradas para escoar a produção; houve imprevidência por parte da oligarquia açucareira, que impediu que a construção de estradas de ferro – essenciais para desoneração dos custos de produção – fossem construídas sem o atendimento de privilégios na determinação dos seus traçados – como a estrada de ferro de Santo Amaro, por exemplo – tornando-se demoradas, custosas e deficitárias, não resolvendo o problema de deficiência no sistema de transporte da região; não havia um controle entre a produção agrícola de cana e a demanda da fábrica no novo sistema fabril de açúcar, causando um conflito entre produção, fornecimento e capacidade de moagem; os engenhos pagavam caro pelo frete do carvão-empedra, fundamental para funcionamentos das novas máquinas; constantes conflitos de interesses em relação aos preços pagos pela cana aos lavradores, que causavam interrupções na moagem; e deficiência de mão-de-obra, revelada na baixa remuneração do recente trabalho livre.

Os pequenos lavradores, sempre preteridos, pagavam com metade do açúcar produzido pelo trabalho de moagem nos engenhos centrais. Outra parcela do açúcar, em alguns casos, era utilizada para pagar o arrendamento das terras. Nem sempre toda a cana produzida pelos lavradores era aproveitada pelo Engenho, seja por motivo de excesso de oferta ou simplesmente pelo torpe motivo político. A cana era destinada então para as pequenas engenhocas disponíveis na região, viravam melaço, rapadura ou cachaça. O destino era o mercado interno, mas a ausência de escala e padrão não se traduziam em vantagens para os pequenos lavradores.

O controle sobre a terra era vital para o funcionamento dos engenhos centrais, a quantidade de cana disponível para moagem não poderia ficar em mãos de lavradores, o que significaria um descontrole sobre a oferta do produto e um laço de dependência entre o cultivo e a fabricação. No início do século XX, apenas duas empresas não possuíam suas próprias terras. Os engenhos centrais que prosperaram viraram usinas, os demais engenhos voltaram a funcionar como resíduo do antigo sistema colonial, ou simplesmente desapareceram.

Entre 1889 e 1914, a produção açucareira passou por profundas transformações, principalmente no cerne da reestruturação social e produtiva até então existente. A incapacidade de adaptação ao processo de ruptura do antigo regime de reprodução do capital baseado no trabalho escravo causou profundas transformações nos antigos engenhos de açúcar do Recôncavo Sul. A mudança da relação de Senhor de Engenho e escravos para patrão e empregado encontrou profundas resistências no Recôncavo Baiano, uma das mais duradouras sociedades escravistas do mundo. Nesse novo cenário, diferentemente da escravidão, o negro não era obrigado a trabalhar, o que encerrava o sistema produtivo da região numa contraposição ao sistema capitalista adotado pelo mercado (CUNHA, 2004). Os Senhores de Engenho perderam poder econômico, perderam temporariamente o controle do trabalho e viram-se incapazes de levar seus produtos aos mercados externos a preços competitivos. O governo, símbolo do poder hegemônico exercido pelo grupo econômico ali representado, tentou socorrer a já combatida aristocracia canavieira, atendeu aos seus anseios, amenizou as perdas dos seus senhores, valorizou as terras do Recôncavo e incentivou a sua compra, assumindo mais uma vez uma profunda promiscuidade com a coisa pública (ARAÚJO, 2002).

O fulcro do problema está no fato do capitalismo comercial exigir novos padrões de comportamento, moderna tecnologia e agentes econômicos especializados envolvidos num processo de modernização induzido de fora, com o objetivo de organizar os processos de comércio exterior – importação e exportação – e integrar a economia brasileira ao sistema econômico internacional moderno (FERNANDES, 1987). Os senhores de Engenho não atenderam a esse comportamento preconizado pelo capitalismo. Por outro lado, os Senhores do Café foram ágeis, anteciparam o imbróglio abolicionista, concedendo para alguns escravos contratos de libertação com cláusulas de prestação de serviço, adaptaram rapidamente suas fazendas para um modelo de plantação comercial, integrando as fases de produção, comercialização e financiamento da lavoura cafeeira nos mesmos interesses. Esse comportamento dos agentes integrados criou mecanismos econômicos que protegiam o produtor o exportador e o financiador da lavoura. Uma autodefesa capaz de tornar melhor a forma de explorar economicamente a própria dependência externa.

As tentativas reabilitação da economia regional encontraram obstáculos nas controvertidas decisões sobre os investimentos necessários a recondução da economia regional ao crescimento⁷. Estes investimentos deveriam ser precedidos de avaliação de custos,

⁷ Ao final do século XIX, os níveis de exportações permaneciam os mesmos há praticamente cinquenta anos.

da situação do produto no mercado e das possibilidades de concorrência com os demais produtores do mercado mundial. Era pouco provável, ao menos num primeiro momento, que após um grande investimento os custos fossem reduzidos a ponto de tornar os produtos mais competitivos. Também, muitos fatores conjunturais de extrema importância para determinação desses investimentos não foram observados, tais como: a transferência do eixo econômico do Nordeste para o Centro-Sul; transformações no plano externo, com movimento do capital para novas colônias na África e Ásia, em sintonia com o sentimento imperialista do novo momento do capitalismo mundial; e a ocorrência de um longo período sem conflitos envolvendo os produtores concorrentes do açúcar baiano, fato de extrema importância para determinação da produção e custos desses produtos nessas colônias.

Enfim, com uma complexa estrutura social e econômica, o Recôncavo Sul Baiano desfrutou, invariavelmente, de intervalos de intensa atividade econômica quando se utilizou o trabalho escravo generalizado. Inclusive a cultura do fumo, vista por muitos como uma alternativa ao açúcar, sempre teve a maior parte da sua produção destinada à troca por escravos na África, uma vez que menos da metade da produção era considerada de boa qualidade e vendida na Ásia e Europa. Assim, a produção do fumo baiano esteve diretamente ligada ao comércio de escravos exercidos por comerciantes baianos, discussão que será retomada doravante.

Finda esta seção com a observação do comportamento do movimento do capital em relação aos descuidos da elite agrária baiana. Os antigos engenhos desapareceram e cederam espaço a poucas e eficientes usinas, com novas tecnologias e produtos. A região centro-sul do país se torna a maior produtora de cana e derivados. Em 1906, decisões políticas que beneficiavam produtores de café deixaram os produtores de cana do recôncavo baiano sem política econômica para o setor. O açúcar se transformou no primeiro erro da elite hegemônica do poder na Bahia, especialmente no Recôncavo Sul, mas isso pouco importava aos seus reais interesses, fossem esses os escravos, o açúcar, o fumo ou a indústria nascente. A oligarquia açucareira ressurgiu na pele de industriais, comerciantes, ou ocupando importantes funções na administração pública. O Recôncavo, como será discutido adiante, sobrevivera.

De fato, os momentos de euforia da economia do recôncavo baiano sempre estiveram atrelados às oscilações dos preços no mercado externo das mercadorias exportáveis produzidas na região, causadas por conflitos envolvendo seus concorrentes, o que os

impossibilitava de colocar seus produtos no mercado a preços competitivos. Essa valorização do preço que propiciava vantagem para os produtos do recôncavo sempre fora acompanhada da utilização da mão-de-obra escrava, uma forma de compensação aos problemas conjunturais, estruturais, sociais e econômicos que, nunca solucionados, representavam a impossibilidade de competitividade desses produtos em situação normal de concorrência, longe dos conflitos. Em todos os momentos que seus concorrentes diretos tiveram a oportunidade de acesso ao mercado, longe das dificuldades causadas pelas guerras, invariavelmente, tiveram vantagens comparativas em relação aos produtos produzidos no Recôncavo Baiano.

2.2 AS ESTRADAS E A INTERIORIZAÇÃO DA PRODUÇÃO

Poderíamos pensar em economia do petróleo apoiada no tráfego marítimo vindo da Colônia, ou no vapor de Cachoeira e seus desdobramentos?... E o Recôncavo Baiano? Como saber das imensas alterações sociais de uma região que, literalmente, deu um salto na história, sem conhecermos a história das vias decorrentes do petróleo? (TEIXEIRA, 1998, p. 17).

O avanço da cana empurrou o gado para o interior, para além dos tabuleiros, sendo necessárias longas viagens para o abate. O rebanho era conduzido por etapas, com paradas programadas em locais determinados, enquanto o abate ocorria nos currais do bairro do Barbalho, em Salvador⁸. O pé do gado abria estradas, criava necessidades de consumo e formava pequenas vilas ao redor dos Engenhos e em todos os caminhos do Recôncavo (TEIXEIRA, 1998).

O início do século XX marcou a expansão da malha viária do Recôncavo Sul, a interiorização da produção e a transformação dos antigos engenhos em complexas usinas. Criaram-se assim as condições necessárias à transmutação da indústria canavieira baiana num modelo capitalista de produção. Em princípio, a produção para exportação do recôncavo baiano se concentrava no massapé e solos arenosos nas regiões litorâneas devido, dentre outros fatores, à facilidade de transporte marítimo da produção ao porto de Salvador. Essa realidade é sistematicamente modificada com o processo de abertura de novas estradas e intensificação do processo de industrialização e urbanização que ocorria na região.

A expansão natural da fronteira agrícola em direção ao interior se tornou imperativa, principalmente devido à intensificação da urbanização de Salvador e Região Metropolitana,

⁸ Posteriormente, com a expansão urbana da capital, os currais foram transferidos para a região do Retiro, onde o gado era abatido e as vísceras lavadas no rio Camurugipe.

que significava um aumento constante da demanda por alimentos que atendessem a essa explosão demográfica. Contudo, a precariedade ou inexistência de estradas dificultava a interiorização da produção, pois o aumento dos custos refletiria inevitavelmente nos preços dos produtos e afetaria a competitividade. A região, invariavelmente, carecia de um sistema multimodal de transporte que fosse ágil e de baixo custo, principalmente para os produtos que tinham padrão e escala e eram voltados ao mercado externo.

O fumo foi muito importante nesse cenário de profundas transformações. A expansão da sua cultura em direção ao interior foi reflexo da especialização geográfica da região, que empurrou produção fumageira para os tabuleiros interioranos do Recôncavo. Diferentemente da cana, cuja produção estava sempre relacionada à grande propriedade rural, a lavoura do fumo era pulverizada entre inúmeros pequenos lavradores, o que significava a necessidade de uma complexa rede que canalizasse essa produção. Eram comerciantes, atravessadores e trapicheiros, que organizavam a produção e multiplicavam o preço do tabaco nos mercados interno e externo.

Assim como o açúcar, a produção fumageira também sofreu com a ineficiência do sistema de transporte no Recôncavo Baiano. Sua lavoura era fruto da especialização geográfica da região, determinada pela característica do solo, que começa a ser reestruturada com a abertura de estradas carroçáveis, construção de estradas de ferro, portos e o aumento da urbanização provocada pela intensificação da indústria nascente. A expansão da lavoura fumageira acompanhou a interiorização do Recôncavo Sul provocada pelas estradas e pelo gado no início do século XIX. Cultivado inicialmente nas baixadas litorâneas, o fumo passou a ser plantado nos tabuleiros interioranos, nos municípios de Cruz das Almas, Sapeaçu, Conceição do Almeida e São Felipe. Posteriormente, ocupou novas áreas e atingiu o sertão, sendo produzida nos municípios de Castro Alves, Elísio Medrado e Santa Terezinha. A qualidade do fumo se tornou específica das novas condições de clima e solo das novas áreas, essencial para o atendimento das necessidades das exigências do mercado e da indústria nascente, mas a produção ainda era artesanal e sua lavoura sem recursos técnicos que significassem melhores produtos, discussão que retomaremos adiante.

Todos os caminhos do Recôncavo levavam ao mar, ao menos até o final do século XIX, convergiam ao litoral, aos portos, especialmente ao da Vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira, hoje simplesmente Cachoeira. Os produtores buscavam naturalmente os meios mais rápidos e menos custosos para atingir os mercados, fossem

carroças, vagões ou barcos, muitas vezes as combinações desses meios de transporte eram inevitáveis. Retoma-se aqui a discussão sobre esse sistema multimodal de transporte, seu planejamento, complexidade e, por muitas vezes, ineficiência, marcado também por decisões políticas que desconsideraram os aspectos técnicos necessários à sua manutenção e expansão.

2.2.1 O Mar: todos os ventos levam a Salvador

As cidades surgem quando as pessoas podem permanecer no mesmo lugar (PEDRÃO, 2005). Historicamente, aparecem próximas a estradas, rios, lagos e portos, meios de comunicação necessários ao trânsito de pessoas e, principalmente, mercadorias. Essa concepção simples do papel da localização geográfica na formação das regiões é flagrante no Recôncavo Sul Baiano, que surge num fértil crescente de vários rios que desembocam numa baía, a de Todos os Santos. As principais cidades da região nascem com essa característica, sempre a margens de rios, estradas ou no litoral. Cidades como Cachoeira, São Félix, Maragogipe, Santo Amaro e Nazaré surgem nesse contexto.

As estradas do Recôncavo Baiano são abertas por simples necessidade de dominação do território, pela cobiça dos recursos naturais, pela expansão da pecuária ou simplesmente pelo comportamento aventureiro. Nesse ambiente, o sistema de transporte naval é fundamental na determinação da identidade do recôncavo baiano enquanto região. O mar é naturalmente uma estrada, e através dele os produtos da região chegavam a capital da província, eram estocados e distribuídos aos demais mercados. Mas essa característica será modificada pela articulação do poder tradicional e seu controle sobre o processo de modernização, aqui representado momentaneamente pela estrada de ferro, uma influência do liberalismo europeu do século XIX.

A ligação entre a capital exportadora e o interior produtor teve fundamental importância na construção do Recôncavo. As vilas surgiam próximas a engenhos e gravitavam em torno da atração socioeconômica exercida por Salvador. Nesse contexto, a Vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira, localizada no limite de navegação do rio Paraguaçu, se torna o maior entreposto entre a capital, os Engenhos e o interior. Importante ligação entre os sertões, a chapada e o vale do São Francisco, o Porto de Cachoeira se torna passagem obrigatória para os produtos interioranos atingirem a capital e os demais mercados (TEIXEIRA, 1998).

A necessidade de construção de novas estradas sempre esteve relacionada à natural tendência de integração das regiões, da expansão dos mercados, e, especificamente num território grande como o brasileiro, de garantir o povoamento, a soberania e evitar a fragmentação do país. Mas esse ímpeto explorador não se traduzia necessariamente em vantagens na visão da oligarquia baiana sediada no Recôncavo. As estradas eram vistas como ameaça a manutenção do caráter patrimonial da sociedade em questão e, principalmente, ao status de senhor soberano do seu mundo, da sua terra, o símbolo do seu poder. Essa parece ser uma entre as inúmeras incongruências desses senhores, que transbordam os aspectos naturais do estado de coisas e transformam os interesses individuais de um pequeno grupo em ideologia, que se faz prevalecer inclusive sobre a lógica. Mas o transporte por mar resguardara os interesses dessa oligarquia. Importante e rentável, a cabotagem pelo estero do Iguape era um grande negócio desde o período colonial.

O mar de águas calmas e rasas da Baía de Todos os Santos era de fundamental importância no sistema produtivo do recôncavo baiano. Responsável pelo transporte de pessoas, fazia também o transbordo da produção de açúcar, fumo, farinha de mandioca, aguardente, óleo de baleia, legumes, café, peles, coquilhos, piaçava, algodão, chifres e da importante atividade extrativa de madeira do recôncavo para a indústria naval de Salvador, que se encontrava aparelhada para construir inclusive embarcações de longo curso em seus estaleiros. A construção de vapores que interligavam as cidades do Recôncavo ao porto de Salvador cria um sistema de navegação eficiente para a época, uma nova percepção de tempo, pois se deve lembrar que as viagens entre os portos de Salvador e Cachoeira levavam cerca de oito horas. O mar era o destino de tudo na região, aonde saveiros, barçaças, canoas e navios cruzavam a baía em direção ao porto de Salvador, que durante o período colonial chegou a ser conhecido como Porto do Brasil (ROSADO, 1983).

A navegação na Baía de Todos os Santos já era realizada pelos índios Tupinambás⁹ antes do primeiro de novembro de 1501¹⁰, que a chamavam Kyrimurê - *mar de dentro* na língua tupi -. Canoas e jangadas cruzavam os esteiros e o próprio mar da baía a procura do pescado. A implantação dos engenhos ao longo do litoral do Recôncavo e a introdução de novas técnicas trazidas pelos experientes navegadores portugueses criam novas embarcações, como os saveiros a vela, por exemplo, e tornou a navegação de cabotagem um grande negócio

⁹ Tribo indígena que habitava o Recôncavo Baiano e parte dos sertões.

¹⁰ Considerada data de descoberta da baía, que recebeu o nome de Todos os Santos em homenagem ao dia primeiro de novembro, dia de Todos os Santos.

para a Cidade da Bahia. A transformação propiciada pelo advento do transporte naval na Baía de Todos os Santos está perfeitamente revelada na citação de Souza (1999) que assim a descreveu:

E são tantas as embarcações na Bahia, por que se servem todas as fazendas por mar; e não há pessoa que não tenha seu barco, ou canoa pelo menos, e não há ainda engenho que não tenha 4 embarcações para cima; e ainda com elas não são bem servidos. (SOUZA, 1999, p. 44).

A necessidade e a lucratividade da cabotagem naval, mais eficiente com a introdução dos vapores, criam companhias de navegação na Bahia: A Companhia Bonfim, fundada em 1847, estendia sua rota até o porto de Valença; A Companhia Santa Cruz, fundada em 1852, tinha um longo itinerário, percorrendo a costa entre Maceió e Caravelas, no sul da Bahia. Em 1862, essas companhias são incorporadas pelo capital internacional, o Inglês propriamente dito. Cria-se assim a Companhia Baiana de Navegação a Vapor, que incluía dentre os seus roteiros, viagens para as cidades de Cachoeira, Maragogipe, Nazaré das Farinhas, Valença e Caravelas. Essas mesmas rotas eram usadas para levar para essas cidades os produtos não produzidos na região, importados ou produzidos em outras províncias.

Em 1951, Costa Pinto relatou a importância do transporte de mercadorias e pessoas pelas águas da Baía de Todos os Santos. Entretanto, diferentemente do passado, quando a monocultura fazia o Recôncavo depender da importação de produtos, principalmente alimentos de outras vilas da região, o maior volume físico, observado pelo autor, fazia-se no sentido do Recôncavo para Salvador. Eram alimentos, peças de barro, condimentos, azeite de dendê, carvão, lenha, produtos manufaturados e materiais de construção cruzando as águas da baía em direção ao porto da capital. A vida econômica sobre o mar envolvia as principais cidades do Recôncavo. São Francisco, Santo Amaro, Santiago, Saubara, Cachoeira, São Félix, São Roque, Maragogipe, Nazaré, Jaguaripe e Itaparica eram os principais portos da rede de intenso movimento em órbita de Salvador que tinham o mar como principal via de ligação.

2.2.2 As Ferrovias: um contraponto

A discussão acerca do processo de interiorização da produção e do desenvolvimento do Recôncavo Sul Baiano passa pelo transporte ferroviário. A construção de ferrovias na região ocorre com relativo pioneirismo dentro da realidade nacional. Ainda na década de 1850, as ferrovias começam a ser construídas dentro duma visão expansionista, símbolo da ansiedade dos capitalistas baianos em retomar o enriquecimento outrora perdido, que se

traduzia em ampliar as terras agricultáveis e aumentar o controle mercantil sobre o espaço baiano. Concebido com meio de saída para a crise causada, dentre outros fatores, pela ineficiência do transporte na produção, o sistema ferroviário seria uma extensão ao sistema de navegação mercantil já existente. Os produtos agrícolas deste novo espaço seriam transportados sobre trilhos até os portos do Recôncavo, e por navegação até o porto de Salvador, num projeto de interconexão marítimo-hidroviário-ferroviário (ZORZO, 2000).

Inicialmente, com vistas à redução de custos, as ferrovias acompanhariam os canais hidrográficos, assim evitar-se-iam subidas mais íngremes e conseqüentemente maiores custos com terraplanagem. O transporte ferroviário era reflexo do processo de modernização que acontecia na Europa, e de lá eram importadas máquinas e tecnologias muitas vezes ultrapassadas. As ferrovias eram sinônimo de eficiência, significavam viagens mais rápidas e redução dos custos de transportes dos produtos, personificavam o próprio progresso. Nesse contexto, foram construídas importantes ferrovias que cortavam o Recôncavo Sul da Bahia, com destaque para a Estrada de Ferro Central da Bahia, em 1868; Estrada de Ferro de Santo Amaro, 1880; Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, iniciada em 1856 e chegou a Juazeiro em 1895; e a Estrada de Ferro de Nazaré, em 1875, essa especialmente importante para o transporte dos produtos produzidos nos tabuleiros interioranos, ao longo dos rios Jaguaripe e Mutum (OLIVEIRA, 2002).

Assim como os Engenhos Centrais, as estradas de ferro da Bahia também foram construídas a partir de incentivos concedidos a iniciativa privada, que garantiam juros sobre o investimento realizado e exclusividade na operação. Essa garantia deveria funcionar como atratividade aos investidores, mas se tornou o motivo da ineficiência de muitas delas. As obras se tornaram morosas e caras sem significar prejuízo para os investidores, mas sim para a região. Inevitavelmente tiveram seus patrimônios transferidos para outros proprietários, liquidadas e por fim estatizadas, após garantir o retorno sobre o investimento, é claro.

A primeira estrada de ferro da Bahia foi construída para ligar a capital Salvador, então denominada simplesmente de Bahia, a cidade de Juazeiro, as margens do Rio São Francisco. O projeto consistia em utilizar o longo trecho de leito navegável do rio para unir os mercados da Bahia, Minas Gerais e Pernambuco. Este último seria interligado através de uma outra ferrovia que partiria de Recife até a cidade de Petrolina, também as margens do Rio São Francisco. A Estrada de Ferro da Baía ao São Francisco, também conhecida como *Bahia end*

*S. Francisco Railway*¹¹, começou a ser construída em 1856 e somente ficou concluída em 1895. A ferrovia que levou 39 anos em construção cruzava em seu maior trajeto o semi-árido baiano, uma região até então pouco fértil e despovoada (ZORZO, 2000). O lento desenvolvimento da região do São Francisco atestou a ineficiência da estrada de ferro e não justificara tão oneroso investimento. A estrada de 578 quilômetros sucumbiu diante de mais um devaneio ufano de um grupo de poder que sempre preteria as coisas óbvias.

A segunda estrada de ferro construída na Bahia e que interferiria incisivamente no desenvolvimento do Recôncavo Sul Baiano foi a Estrada de Ferro Central da Bahia, que figura historicamente entre as mais eficientes e rentáveis. Fora inicialmente chamada de *Paraguassu Steam Tram Road Company*, em 1866, e *Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company*, em 1875. Ligava o Recôncavo Baiano ao alto sertão central da Bahia, cruzava a Chapada Grande, hoje Chapada Diamantina, descia para o sul do estado até chegar ao norte de Minas Gerais. Inicialmente, o objetivo era cruzar a Chapada Diamantina e chegar até o Rio São Francisco, na porção oeste do estado. A mudança do traçado em direção ao sul foi inevitável e atendia ao comércio já existente, realizados por tropeiros que chegavam a Cachoeira vindo de Maracás. Seu caráter integrador foi determinante na sua viabilidade econômica, garantida pelo portfólio variado de produtos agropecuários e minerais. Aliás, a mineração, aqui experimentando um importante momento, era a principal responsável pelo bom resultado operacional da ferrovia.

A Estrada de Ferro de Nazaré (EFN) foi a terceira estrada construída na Bahia, partia do Recôncavo Sul Baiano e rumava a sudoeste, atingia as bacias dos rios Jequiçá e Rio de Contas, seguindo um antigo caminho de boiada que partia de Jequié e buscava os portos do Recôncavo. A EFN constitui um importante passo para interiorização da economia no Recôncavo Baiano. Seu tronco principal se estendia do Porto de São Roque, próximo à foz do rio Paraguaçu, e seguia até Jequié com duas ramificações: uma ligando São Miguel das Matas e Amargosa; um segundo ramal ligava Nazaré à localidade de Onha, onde havia uma jazida de manganês. Eram transportados, além de passageiros, produtos como açúcar, café, fumo, madeiras e, posteriormente, produtos do alto sudoeste. A ferrovia favoreceu os núcleos urbanos interioranos e o comércio, deslocava assim o eixo de desenvolvimento do Recôncavo para os Tabuleiros fumageiros, com destaque para a cidade de Santo Antônio de Jesus, que se tornou um importante centro produtor e distribuidor de diversos produtos. A EFN foi rentável

¹¹ Os nomes inicialmente criados na língua inglesa eram inevitáveis, dado caráter externo do capital investido nesses empreendimentos.

até 1945, quando motivos externos e internos inseriam a estrada de ferro em constantes déficits, causados pela redução do volume de tráfego, o avanço das rodovias, a ausência de conexão com outras ferrovias e o aumento dos custos de manutenção (ZORZO, 2000).

A Estrada de Ferro de Santo Amaro, construída especialmente para atender à produção açucareira do Recôncavo, foi o resultado de muitos estudos e teve seu traçado insistentemente alterado para atender aos interesses de particulares, dos Senhores de Engenho pra ser mais exato. Suas obras foram paralisadas diversas vezes e seu patrimônio transferido para um sem número de empresas estrangeiras. A mudança do traçado da ferrovia criou sérios problemas na sua manutenção. O massapé cedia no período de chuvas, o que tornava a estrada intransitável e causava constantes acidentes com os vagões. Apesar de todo esforço para atender a oligarquia açucareira, a Estrada de Ferro de Santo Amaro não conseguiu atender a todos os engenhos que pretendia, e nem conseguiria. A ausência de um outro modal, que complementasse a ferrovia e possibilitasse o transporte da produção aos locais atendidos pela ferrovia, impossibilitou que esse importante projeto atingisse seus nominais objetivos.



Figura 3 - Estação de Trem de São Félix
Foto: Jonilson Batista Chagas.

A deterioração da rede ferroviária, causada pela precária manutenção e indisponibilidade de recursos para modernização das linhas e máquinas, acentua a tendência de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário; um erro. Não há contraposição entre esses meios de transportes, devem ser complementares e não excludentes. As rodovias logicamente devem atender aos locais não ramificados pelas ferrovias, numa complementação

modal que deve ser estendida a outros meios de transporte, como o aéreo e o naval, por exemplo. Contudo, o fato ocorrido no Recôncavo Sul Baiano, que pode ser estendido a toda Bahia ou ao território brasileiro, revela uma política centralizada que preteriu os transportes ferroviário e naval em favorecimento das rodovias. Segundo Alban (2002), o modal ferroviário funcionou relativamente bem até o início da década de 1970, quando o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) concebia sua ampliação na matriz de transportes do Brasil. Contudo, as duas crises do petróleo e o processo inflacionário crônico, aprofundado na década de 1980, tornaram inevitável a ausência de investimento no setor e, conseqüentemente, o sucateamento das ferrovias. Estes fatos restringiram o uso da malha ferroviária, agora destinada a poucos produtos, e aumentou o fluxo e os custos de manutenção das rodovias. A ineficiência de se utilizar do transporte rodoviário como preponderante para longas distâncias teve como conseqüência a perda de competitividade dos produtos que se utilizam exclusivamente deste meio de transporte.

2.2.2 O Rodoviarismo: a capital ficou mais distante

No início no século XX, a importância da rodovia para a economia da região revela a princípio um plano de crescimento fundado na infra-estrutura viária, uma estratégia de ocupação territorial, dada à quantidade de terras disponíveis a serem incorporadas ao sistema produtivo. O Recôncavo Sul Baiano possuía importantes e precárias estradas carroçáveis, que tinham a difícil missão de fazer circular a produção interna incipiente, gado, pessoas e, em algumas situações, açúcar e fumo. Dentre esses importantes caminhos destacam-se: Estrada de Cachoeira a Santa Izabel, hoje Mucugê, que existia desde 1698 e ligava o litoral ao sertão da Chapada Grande, hoje Chapada Diamantina; Estrada de Cachoeira a Feira de Santana data de 1851, destinada ao tráfego de carros entre as duas cidades, tinha características próprias, com sérios obstáculos provenientes do relevo acidentado dos tabuleiros, mas possibilitava que os produtos do sertão vendidos na Feira de Nossa Senhora Santana atingissem o litoral do recôncavo e a capital da província; Estrada das Boiadas, concluída em 1859, ligava Feira de Santana à capital, uma antiga picada aberta pela pisada do gado utilizada para conduzir o rebanho do interior aos matadouros da capital; a Estrada de Maragogipe a São Felipe, concluída em 1858, possuía a função de transportar o fumo dos tabuleiros aos portos do Recôncavo (TEIXEIRA, 1998).

A partir de 1960 se intensifica a pavimentação de estradas existentes e a abertura de novas, principalmente para ligar a Bahia ao Centro-sul brasileiro, viabilizar o plano de integração regional e abrir os mercados do Nordeste aos bens de consumo final oriundos da região mais rica do Brasil, do moderno parque industrial de São Paulo. Esse empreendimento garante também a instalação de indústrias intermediárias, um reflexo da pujança da economia da região sudeste. O traçado dessas novas rodovias, que formavam uma espécie de cinturão sobre os tabuleiros interioranos, isolou as regiões litorâneas, que sem o transporte ferroviário e naval, que anteriormente conduziam a produção e pessoas da região, agora dependiam de estradas vicinais precárias para acessarem essas novas estradas e chegarem a Salvador. A capital ficou mais distante. Resumidamente, enquanto o rodoviarismo ganhava impulso, modalidades como a cabotagem e o transporte ferroviário sistematicamente paralisavam suas operações. A preferência pelas estradas passava também pelo barateamento do petróleo no mercado internacional.

As rodovias do Recôncavo Sul convergem para as estradas federais que cortam a Bahia e proporcionam a integração dos mercados em nível estadual e nacional. Esse modelo de integração foi inicialmente prejudicial ao Recôncavo Sul, que gravitava em função da capital, e aumentou os custos de produção da região, não muito diferente do que ocorreu no século XIX com o açúcar e o fumo. A modernização, agora simbolizada pela abertura das estradas, que propiciava o aumento da velocidade de circulação do capital, não se traduz em vantagens para a economia do Recôncavo Sul Baiano. A elevada participação do transporte rodoviário e o sucateamento da malha ferroviária e naval da região refletem apenas os efeitos de uma política nacional de ocupação territorial baseado na infra-estrutura rodoviária. Contudo, pensar que esse fato constitui uma anomalia soa sofista. Mais uma vez, as decisões sobre investimentos na região se mostram ineptas a atender aos interesses locais. A mobilização do capital em direção ao Centro-Sul propicia essa falsa análise de penetração desigual, mas a mobilidade é natural, fatores estruturais e conjunturais alicerçam a receptividade dos investimentos, o que não aconteceu na região.

A abertura de estradas sobre os tabuleiros muda o fluxo econômico para a região de Feira de Santana e transforma a cidade formada pelo movimento de uma feira tradicional num importante entroncamento rodoviário, estrategicamente visualizado pelo capital como um entreposto de produtos para o atacado, um porto seco. O comércio proporciona um aumento demográfico considerável e a cidade que antes recebia os rebanhos e oriundos dos sertões, se torna a segunda maior do estado, cuja população, segundo o censo demográfico de 1996, é

aproximadamente igual ao total de habitantes dos 33 municípios que formam o Recôncavo Sul Baiano.

A partir de meados do século XX, o Estado assume importante papel na construção da infra-estrutura viária no Recôncavo Sul, especialmente após a descoberta de petróleo na região. A Petrobras, cuja participação na região será retomada adiante, foi responsável pela abertura de inúmeras estradas que tinham a finalidade de escoar sua produção de óleo e derivados. A indústria química provocou então profundas transformações. Inicialmente nas relações trabalhistas, evidenciado na alteração dos níveis salariais numa região que ainda era possível encontrar relações sociais não muito diferentes do escravismo. O petróleo do Recôncavo serviu de garantia de acordos para abrir estradas que viabilizassem o acesso às plantas e poços de petróleo da região. Um convênio firmado entre a Petrobras e o DERBA¹² possibilitou a abertura de importantes estradas no Recôncavo Baiano, inclusive em áreas distantes do litoral, atingindo, ainda na década de 1960, um total de 600 quilômetros de malha rodoviária (TEIXEIRA, 1998). As principais estradas construídas pela Petrobras estão listadas na Tabela 2, já com a nomenclatura atualizada após a absorção, seja pela malha estadual quanto pela federal.

Tabela 2 – Principais Estradas Construídas pelo Convênio Petrobras – DERBA

RODOVIA	PONTOS DE PASSAGEM
BA-522	BR-324 - Candeias - Dom João, na altura da BR-420
BA-522	Ramal Mataripe
BA-522	São Francisco do Conde
BA-523	Candeias - Madre de Deus
BR-420	BR-324 - Santo Amaro
BA-523	Candeias - BR-324
BA-093	Simões Filho - Camaçari - Dias d'Ávila - Mata de São João - Pojuca - Araçás - Entre Rios
BA-881	Itaparica - Vera Cruz
BA-882	BA-001 - Cacha Pregos
BR-110	BR-324 - São Sebastião do Passé - Catu - Alagoinhas - Inhambupe - Olindina - Nova Soure - Cipó - Ribeira do Pombal - Cícero Dantas

Fonte: Teixeira (1998).

Em relação estritamente ao Recôncavo Baiano, até final da década de 90, os municípios da região eram servidos pelas rodovias listadas na Tabela 3. Estradas federais e estaduais formam a malha rodoviária da região. Contudo, comparativamente, ao considerar que o principal movimento continuava destinado à capital, essas estradas não foram suficientes para retomar o desenvolvimento que anteriormente acolhia esses municípios. O

¹² Departamento de Estradas e Rodagem da Bahia, criado pelo decreto Lei nº 816, do Governo do Estado, em 12 julho de 1946.

Rodoviarismo trouxe o caminhão e mudou a sensação de velocidade até então conhecida, favoreceu o imediatismo, a flexibilidade do transporte e se tornou num processo irreversível para a organização espacial do Recôncavo Baiano. As novas estradas modificaram o fluxo de produtos e pessoas, elege outras cidades para exercer a liderança regional, como Santo Antonio de Jesus e Feira de Santana. Eis mais uma vez o movimento do capital, agora transmutado em inovação tecnológica, que cria e destrói regiões.

Tabela 3 – Recôncavo Sul: Relação das Rodovias

RODOVIA	PONTOS DE PASSAGEM
BA-001	Aratuípe, Nazaré
BA-026	Brejões, Amargosa, Dom Marcedo Costa
BA-046	Amargosa, Milagres
BA-120	Castro Alves, Santa Terezinha, Elísio Medrado
BA-245	Nazaré, Santo Antônio de Jesus
BA-491	Cabaceiras do Paraguaçu
BA-493	Santa Terezinha
BA-496	Nazaré, São Felipe, Cruz das Almas
BA-502	Muritiba, São Felix
BA-508	Maragogipe
BA-534	Salinas da Margarida
BA-539	São Miguel das Matas
BA-540	Amargosa, Mutuípe
BA-878	Saubara
BA-883	Aratuípe, Jaguaripe
BA-886	Elísio Medrado
BR-101	Governador Mangabeira, Cruz das Almas, Sapeaçu, Conceição do Almeida, Santo Antônio de Jesus
BR-116	Milagres
BR-242	São Felipe, Conceição do Almeida, Sapeaçu, Castro Alves
BR-420	Santo Amaro, Cachoeira, São Felix, Maragogipe, São Felipe, Conceição do Almeida, Sapeaçu, Laje, Mutuípe Jiquiriçá, Ubaíra

Fonte: DERBA - Departamento de Estradas e Rodagens da Bahia (1999).

A preferência pela malha viária ratifica a decisão do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes¹³ (GEIPOT) em recomendar o rodoviarismo, numa decisão míope ao considerar que as ferrovias, ao menos naquele momento, não eram viáveis. O componente tempo foi determinante na preferência pela rodovia, caracterizada pela livre circulação, sem a necessidade de horários programados e mecanicamente previsíveis das ferrovias. Curtos percursos implicavam sempre num menor tempo de carga e descarga de mercadorias, o que favorecia os caminhões em detrimento dos vagões.

¹³ O GEIPOT foi criado em 1965, após o golpe militar de 1964, e possuía a missão de prestar apoio técnico e administrativo ao Poder Executivo nas atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no país.

O movimento da produção em direção ao interior do recôncavo provocado pela nova organização do território evidencia a existência de um complexo sistema que garante a reprodução do capital e o papel da região na divisão internacional do trabalho. A limitação do portfólio de produtos exportáveis sempre foi um empecilho ao desenvolvimento. No entanto, a manutenção do mercado conquistado, mesmo que muitas vezes de forma espúria, era garantia da reprodução social do recôncavo, da manutenção do estado de coisas. Açúcar, fumo, café e o algodão criaram um subsistema de produção familiar fundamental para a sobrevivência desse modelo que relega aos expropriados o extrativismo animal e vegetal. O verbo *pegar*¹⁴ passou a ser o mais conjugado pelos naturalmente marginalizados do processo de reprodução que o capital escolheu para se reproduzir nesse cenário.

A interiorização da produção e o processo de industrialização, especificamente com as indústrias do açúcar, fumo e tecido, representam importantes modificações nas relações sociais de produção da região, mas a precariedade e incipiência das relações de trabalho, observado que a sociedade em questão migrara recentemente de uma condição estamental para uma sociedade de classes, não reserva a indústria o papel esperado.

2.3 A INDÚSTRIA NASCENTE: AÇUCAR, TECIDO E FUMO

Partindo daí, podemos conceber a industrialização como o conjunto de transformações tecnológicas, econômicas e jurídicas porque passa a economia de um país, no esforço para transferir essa produção industrial, do interior da fazenda agrícola, para estabelecimentos especiais ou fábricas, com o resultado de multiplicar muitas vezes a produção que se pode obter de cada hora de trabalho. (RANGEL, 2000, p. 40).

A continuidade da discussão acerca do desenvolvimento do Recôncavo Baiano assume nesta seção uma nova dimensão. Procura-se engendrar o pensamento em direção ao processo de formação, trajetória, desdobramentos e crise da indústria nessa região, e finda o tópico ao conduzir a organização das idéias ao período de aparente estagnação experimentada após a década de 1920.

A industrialização da Bahia já foi exaustivamente discutida por inúmeros autores. Contudo, este tópico apresenta uma análise dos reflexos da industrialização do Recôncavo Sul Baiano como fruto de um processo de irradiação natural do próprio movimento ocorrido na capital e ou da maturação de atividades agrícolas complementadas pela indústria, a agroindústria. A indústria aparece aqui como alternativa de aplicação dos capitais acumulados

¹⁴ O verbo *pegar* está associado à atividade extrativista familiar comum no Recôncavo Baiano.

no tráfico de escravos, que originalmente foi aplicado na implantação de engenhos de açúcar e no comércio de escravos, posteriormente se desdobrou na indústria de tecidos, metalurgia e bens de consumo diversos.

Pensar o processo de nascimento da indústria baiana implica em retornar à perspectiva histórica de análise, mais precisamente ao período colonial. Nesse cenário destacam-se a opulência da cidade essencialmente portuária mercantil de Salvador e seus reflexos sobre a economia da colônia. Algumas manifestações pré-industriais são identificadas nesse ambiente. É o exemplo da indústria naval baiana, que surge por volta do século XVII, concomitantemente com o advento do surgimento dos engenhos de açúcar. A madeira retirada do Recôncavo e do litoral sul da província era transportada em embarcações e utilizada nos estaleiros da capital, que se estendiam da Preguiça a Ribeira de Itapagipe. O Arsenal de Marinha¹⁵ tinha grande importância para essa indústria, pois demandava inúmeras embarcações aos estaleiros que construíam brigues, galeras, caravelas, galeões, galheotas, pequenos barcos e barças (NASCIMENTO, 1997).

A indústria da pesca, representada pela extração de óleo e carne das baleias, aparece também como embrionária na formação da indústria no Recôncavo Baiano. Os cetáceos vindos do sul procuravam as águas calmas e quentes da Baía de Todos os Santos e do estuário do rio Paraguaçu para reproduzir-se. Eram caçadas e arpoadas por negros em pequenos barcos e rebocadas até a fábrica ou Armação de Baleia localizada na ilha de Itaparica, onde era fabricado o óleo e retirada a carne. A partir do início do século XIX, baleeiros ingleses e norte-americanos passaram a pescar nas ilhas *Falkland* e impediram que as baleias subissem o litoral para se reproduzir nas águas quentes dos trópicos.

Após experimentar relativo crescimento, a indústria baiana passou por um período de aparente estagnação ao final do século XVIII. A colônia sofreu os reflexos do Alvará de D. Maria I – A Louca – datado de 5 de janeiro de 1785, que impedia a abertura de novas fábricas e obrigava a fechar muitas delas em favorecimento da indústria inglesa. Essa decisão significou grande prejuízo a incipiente atividade industrial bem como a lavoura que fornecia a matéria-prima utilizada nas indústrias. O alvará foi revogado pelo Príncipe Regente D. João, quando a família real veio para o Brasil, em 1808, fugindo dos exércitos de Napoleão na Europa (NASCIMENTO, 1997). A abertura dos portos, ocorrida no mesmo ano, representa

¹⁵ O Arsenal de Marinha e o estaleiro naval tiveram suas construções iniciadas ao final do século XVII no governo de Manuel Teles Barreto (NASCIMENTO, 1997).

mais um duro golpe na incipiente indústria artesanal baiana, dada à impossibilidade de concorrência com os manufaturados europeus. Esse advento transforma o porto de Salvador num dos mais importantes do hemisfério sul (PRADO JUNIOR, 1976).

A abertura dos portos em 1808 revoga o alvará de D. Maria e a indústria baiana reaparece personificada em diversas atividades, como a indústria Areia Preta, que por volta de 1816 produzia rapé e era de propriedade de um empresário suíço. Esses fatos ainda não representam, com exceção da extração vegetal anteriormente mencionada, nenhuma participação do Recôncavo nesse processo. A industrialização da região nascerá com o movimento do capital provocado pela proibição do tráfico de escravos, que passa a ser utilizado na modernização dos engenhos de açúcar, na industrialização da lavoura do fumo e no setor de transportes, na navegação e nas ferrovias. Apenas por volta da década de 1860 a atividade industrial se diversifica, com o surgimento de fábricas de tecidos, rapé, charutos, sabão, chapéus e açúcar, cujos produtos eram considerados de excelente qualidade. A expansão urbana revela também a tendência natural de surgimento de fábricas para atender as necessidades de consumo crescentes.

Inúmeras foram as atividades industriais desenvolvidas na Bahia até o século XX. Contudo, cabe exclusivamente aqui a discussão dos segmentos que interferiram de forma relevante no processo de desenvolvimento do objeto de estudo deste trabalho, o Recôncavo Baiano. Portanto, restringimo-nos esta análise, sobretudo neste momento, às indústrias do açúcar, do fumo e a têxtil, dada importância desses setores na reorganização social e produtiva da região.

2.3.1 De Volta ao Açúcar

A formação da indústria baiana está nitidamente relacionada ao processo de evolução das culturas agrícolas que aqui se desenvolveram. A industrialização surge como uma necessidade iminente de aperfeiçoar o processo produtivo destas lavouras e torna-las capazes de inserir seus produtos no mercado nas condições exigidas por esse, atendendo a reorganização da divisão internacional do trabalho. Outras indústrias nascem pela simples evolução dos processos produtivos desenvolvidos dentro das famílias, frutos da divisão natural do trabalho, em busca de vantagens no processo de trocas (RANGEL, 2000).

O engenho figura como a primeira manifestação pré-industrial da Bahia. Ainda no século XVI, nos idos do primeiro donatário da Capitania da Bahia, Francisco Pereira Coutinho, foi erguido o primeiro engenho de cana numa localidade chamada Periperi. Destruído pelos constantes ataques de índios, o empreendimento não prosperou, mas significou o seminal do complexo de engenhos posteriormente nascido no Recôncavo. Coutinho foi vítima de um naufrágio enquanto voltava de uma viagem a capitania de Ilhéus e devorado por índios tupinambás numa festa antropofágica muito comum naquela época. Somente com a chegada de Tomé de Souza em 1549, os engenhos tiveram relativa segurança para prosperarem em direção do Recôncavo Sul baiano (NASCIMENTO, 1997).

Inicialmente deve-se observar que a lavoura de cana-de-açúcar foi cuidadosamente planejada. Consistia num empreendimento capitalista aclimatado nas ilhas Açores e posteriormente trazido ao Brasil com o objetivo, ao menos inicial, de fabricar açúcar para exportação. Assim, o engenho inaugura um novo modelo de acumulação, reforça a vocação exportadora da economia baiana e cria uma forte relação com o capital externo.

A indústria açucareira foi fundamental para reorganização social baiana, onde o comércio de escravos e açúcar conferia aos comerciantes lugares privilegiados na divisão de renda dessa atividade econômica. O senhor de Engenho aparece como o representante responsável por resguardar os interesses do capital e se beneficiar com os rendimentos que lhe eram destinados.

O capital utilizado na indústria do açúcar era incipiente e carente de um processo de acumulação. Não havia poupança interna e os investimentos eram controlados pelo capital externo, pela poupança formada pelo modelo de acumulação praticado da Europa. Entretanto, os séculos de comercialização de açúcar e escravos e o próprio investimento externo fez surgir um complexo sistema agro-exportador fundado no trabalho escravo, com tecnologia rudimentar e pouco eficiente. A origem do capital utilizado na indústria do açúcar, ao menos até o século XIX, ainda carece de uma pesquisa específica. Contudo, os estudos já realizados afirmam que parte significativa deste capital era procedente de judeus portugueses comerciantes ou Cristãos Novos que eram perseguidos pela inquisição na Europa. Estes homens financiavam o empreendimento português ao investir no tráfico de escravos e madeiras, na guerra contra os índios e na construção de engenhos de açúcar. A própria Igreja teve fundamental papel na composição do capital que financiou o açúcar, seja através dos

empréstimos aos senhores ou mesmo, através dos conventos, como proprietária de terras e até mesmo de engenhos de açúcar (NASCIMENTO, 1997).

A indústria açucareira do Recôncavo Baiano experimentou constantes oscilações advindas especialmente do mercado externo. A proibição do tráfico de escravos, em 1850, e a libertação dos escravos, em 1888, causaram sérios entraves ao comércio de escravos, aumentou o preço dos escravos no mercado interno, representaram uma ruptura da ordem social secularmente construída e encerraram a indústria do açúcar num período de profundas incertezas. Contudo, esses mesmos fatos liberaram o capital anteriormente utilizado noutras atividades econômicas para a nascente indústria. Entretanto, esse movimento do capital não se refletiu em significativas transformações tecnológicas na indústria do açúcar até o final do século XIX, ao menos que significassem vantagens frente aos concorrentes externos.

O surgimento de um novo conceito de produção fundado na existência de grandes e complexas usinas, em contraposição ao caráter familiar dos antigos engenhos, significou uma sistêmica mudança na reprodução social e em diversos aspectos da produção de açúcar no Recôncavo baiano. Os Engenhos Centrais constituem o ponto de partida para transformação da indústria do açúcar num complexo capitalista agro-exportador fundado no pouco trabalho livre. A nova indústria do açúcar, mesmo cercada de profundas incongruências, como os enganos cometidos na construção de ferrovias, finalmente sucumbe a necessidade de evoluir tecnologicamente. Entretanto, apesar da histórica resistência, a evolução tecnológica aparecia como uma necessidade iminente dentre alguns Senhores de Engenho, como descrito abaixo por Miguel Calmon Du Pin e Almeida, o Marquês de Abrantes:

O só emprego da força bruta, isto he, do simples exforço do braço do homem, e da simples valentia do animal mansuefacto, deve portanto cessar em nossos Engenhos, ou pelos menos cumpre modifica-la. He absolutamente necessário desenvolver, e accrescentar aquella força por meio d'outros agentes menos precarios ou não sujeitos à invalidez, à caducidade, e à morte. E neste sentido muito ha que emendar, e crear na administração interior das nossas Propriedades rusticas. (ALMEIDA, 1986, p.106).

Apesar da existência de defensores das transformações tecnológicas, a oligarquia açucareira preferiu exaurir os precários engenhos bangüês, que eram auto-suficientes, rudimentares e movidos por animais, geralmente braços negros. Assim, controlavam a produção agrícola e a industrial do fabrico do açúcar e compensavam sua ineficiência ao utilizar mão-de-obra escrava até sua exaustão, uma condição necessária. Segundo o Marquês

de Abrantes¹⁶, a mortalidade anual de escravos nos engenhos do Recôncavo oscilava entre 6 e 10 escravos a cada grupo de 100. Esse fato, associado à libertação dos escravos, epidemias, a guerra do Paraguai, a mobilidade de escravos e homens livres para o Centro-Sul, dentre outros motivos, constitui um importante fator de afirmação da crise de braços existente no Recôncavo ao final do século XIX.

Em relação às transformações tecnológicas, a fundação do Imperial Instituto Baiano de Agricultura (IIBA), em 1859, consistiu numa tentativa de reduzir os efeitos da crise que se aprofundara desde 1850. Seu objetivo era oferecer novas tecnologias, métodos produtivos e novas espécies que fossem capazes de retirar o setor agro-exportador da estagnação experimentada naqueles últimos cinquenta anos. O IIBA teve inclusive a participação dos donos de engenhos, que contribuíam com uma taxa que incidia sobre a arroba do açúcar. A contribuição desse centro de pesquisa para a região se refletiu na expansão das lavouras de cana, café e algodão. Em relação às outras lavouras, o trabalho do IIBA fortaleceu aquelas atividades voltadas ao consumo interno, especialmente a fruticultura e a criação de animais, através da introdução de novas variedades, técnicas de conservação de solo e controle de pragas, transformando o Recôncavo numa importante região de abastecimento alimentar da Bahia. Mas, em relação à lavoura canavieira, a introdução de novas tecnologias não foi suficiente para resolver os problemas da indústria açucareira, que amargava décadas de crises provocadas pelo endividamento e pelas escolhas realizadas por sua oligarquia. O IIBA foi transformado em Instituto Baiano de Agricultura e encerrou suas atividades no início do século XX.

O final do século XIX marca evolução dos antigos engenhos de açúcar, agora transformados em complexas usinas que controlavam todo o processo produtivo e evitavam os constantes conflitos entre a oferta da cana pelos pequenos produtores e a demanda do Engenho. A atividade que respondeu durante séculos pela maior fatia da balança comercial baiana agora estava restrita a poucas empresas, num oligopólio natural. A indústria açucareira chegou ao início do século XX cercada de incertezas, trazia consigo a concorrência da região centro-sul e as constantes quedas do preço do açúcar no mercado internacional. Existiam privilégios ao café e os interesses regionais estavam restritos ao grupo de poder que controlava o recém criado Estado Nacional.

¹⁶ Miguel Calmon Du Pin e Almeida, o Marquês de Abrantes, era proprietário do Engenho Santo Antônio, situado no município de Santo Amaro da Purificação. Publicou em 1834, aos 40 anos, o livro *O Ensaio Sobre o Fabrico do Açúcar*, o mais completo trabalho sobre o assunto publicado no Brasil até então.

As duas grandes guerras criaram sérios problemas para o setor. Em 1940 existiam apenas 49 engenhos de açúcar no recôncavo baiano, enquanto em 1872 havia 893 engenhos na mesma região (BARRICKMAN, 2003). Fusões e associações criaram uma concentração da atividade, que buscava mais escala e padrão para garantir preços competitivos no mercado externo, ainda tentando suprir a ausência da mão-de-obra escrava. Inúmeros engenhos fecharam e o endividamento de algumas usinas provocou o monopólio por parte da empresa Companhia Lavoura Indústria Reunidas S/A, subsidiária da Magalhães e Cia¹⁷. Essa empresa tinha sua maior produção concentrada nas Usinas Aliança e Terra Nova, que adquiriu engenhos decadentes e terras de antigos produtores. Agora existia um grupo usineiro com objetivos distintos dos antigos Senhores de Engenho, a obtenção máxima de lucros, utilização de técnicas avançadas e má remuneração da pouca mão-de-obra.

Mesmo com as constantes crises que reduziam a quantidade de açúcar produzida e exportada no Recôncavo Baiano, essa foi sem dúvida a atividade produtiva hegemônica na Bahia por muito tempo. Mesmo com a inclinação da balança comercial baiana para a atividade fumageira, o açúcar não perdeu sua importância e conservou-se como principal produto da economia baiana durante séculos, mas sempre com os negócios de exportação controlados por estrangeiros.

2.3.2 A Indústria do Fumo: mais uma identidade da região

Quando o Colombo chegou a América, recebeu em troca dos presentes oferecidos aos índios, frutas e folhas secas com um forte cheiro característico, era o tabaco. O hábito de fumar dos índios estava relacionado ao uso medicinal e religioso, pois acreditavam que a sua fumaça era purificadora. A origem mais provável do fumo seriam os vales orientais dos Andes bolivianos e teria chegado ao Brasil através das constantes migrações realizadas pelas tribos no continente americano. Os marinheiros e soldados se encarregaram de espalhar seu consumo pelo mundo. O tabaco era consumido pelos europeus como forma de atenuar os efeitos das longas viagens de navios.

Em relação ao Brasil, o fumo era cultivado e fabricado na Bahia desde o século XVIII e assumiu importante função numa complexa cadeia que envolvia o açúcar, tráfico de escravos e comerciantes. O fumo de boa qualidade era exportado para a Europa, que era

¹⁷ Controladora do comércio de açúcar na Bahia, a empresa foi alvo de ataques de manifestantes que protestavam contra a precarização das relações de trabalho (CASTELLUCCI, 2004).

responsável por 60% da importação do fumo brasileiro, e para a Índia, enquanto o de baixa qualidade era utilizado como moeda de troca no tráfico de escravos em Costa da Mina, na África (NARDI, 1985).

A industrialização do fumo no Recôncavo Baiano iniciou-se em 1870, com a implantação de uma fábrica de charutos e cigarrilhas na cidade de São Félix. Logo em seguida, outras fábricas e filiais foram abertas nas cidades de Muritiba e Maragogipe. A indústria do fumo inicia assim a reorganização da reprodução social da região, num processo de evolução não muito distinto do ocorrido com a cana-de-açúcar.

Diferentemente da cana, lavoura de fumo, ou lavoura de pobre (COSTA PINTO, 1997), tinha um cultivo essencialmente familiar, alternado entre outras lavouras de subsistência. Outra particularidade está relacionada à renda da terra, visto que os agricultores eram proprietários dos minifúndios onde o fumo era cultivado. Essa característica é de fundamental importância na organização espacial do Recôncavo, os diferentes tipos de solo não utilizados pelo açúcar conferem diferentes qualidades de cor, sabor, textura e combustibilidade ao fumo produzido na região e garantia a qualidade exigida nos mercados.

O fumo tinha uma fabricação artesanal, era produzido por pequenos agricultores, armazenado em trapiches da capital e exportado em grandes quantidades. Os trapicheiros compravam o fumo dos pequenos produtores, das fábricas artesanais familiares, e vendiam as empresas responsáveis pela exportação do produto (OLIVEIRA, 2002). A partir de meados do século XIX, o Recôncavo Baiano experimenta um surto de industrialização da lavoura do fumo. Eram indústria de charutos e cigarretes de fabricação manual e as fábricas eram extremamente intensivas em mão-de-obra, especialmente a feminina. As cidades de São Félix, Cachoeira e Maragogipe empregavam juntas aproximadamente sete mil mulheres em 1923 (CASTELLUCI, 2004). Essa discriminação natural da mão-de-obra masculina aprofundou o problema social criado desde a libertação dos escravos. Os homens eram relegados aos pesados trabalhos braçais da extração de madeira, a cata de marisco ou a pesca, ou simplesmente não faziam nada, eram sustentados pelas mulheres e passavam os dias nos bares e no jogo. O que contribuiu para que o extrativismo passe a exercer função fundamental na formação social da região, cuja habilidade e conhecimento eram transmitidos por gerações.

O capital utilizado na industrialização do tabaco produzido no Recôncavo teve origem do próprio comércio ou de capitalistas estrangeiros que enxergavam na manufatura do fumo

na colônia uma ótima oportunidade de maximização dos seus lucros, visto a disponibilidade e qualidade da matéria prima e de mão-de-obra barata. A diversificação dos negócios criou um complexo sistema que envolvia o tabaco, sua industrialização, comercialização e conseqüente subordinação do capital comercial.

Assim como a indústria do açúcar, a fumicultura tem sua trajetória marcada por períodos de euforias e crises, reflexos do mercado externo. Desde a década de 1890 até a década de 1920, foram registradas no Livro de Marcas e Fábricas da Junta Comercial da Bahia, somente no Recôncavo Baiano, cerca de 20 fábricas de charutos, predominantemente localizadas entre os municípios de Cachoeira e São Félix, verdadeiras cidades industriais. As indústrias empregavam um grande número de trabalhadores urbanos, principalmente mulheres. Os dados da Tabela 4 atestam a importância da região para a indústria fumageira baiana e relacionada as fábricas sediadas na região, registradas no Livro de Marcas e Fábricas da Junta Comercial.

Tabela 4 – Fábricas de Fumo Registradas na Bahia até 1923

Razão Social/Proprietário	Local	Data
Costa Ferreira e Pena	São Félix	1891
Artur Furtado de Simas	São Félix	1892
Francisco Viera de Melo	Maragogipe	1893
Dias Bastos	São Félix	1893
João Maurício Viana	Cachoeira	1894
Francisco Cardoso e Cia.	São Félix	1896
Zacarias da Nova Milhazes	Cachoeira	1897
Dannemann e Cia.	São Félix	1898
F.S Jezler	Cachoeira	1898
Jezler e Hoening	Cachoeira	1898
Robert Hoening	Cachoeira	1901
Antonio Caetano da Silva	Maragogipe	1903
Pook e Cia.	Cachoeira	1903
B. Rondenburg e Cia.	São Félix	1904
Stender e Cia.	São Félix	1905
Augusto Suerdieck	Maragogipe	1906
Rodolfo Gaschlin	Cachoeira	1916
Pedro de Jesus	Santo Antonio de Jesus	1918
Araújo e Cia.	Cachoeira	1919
Cia. De Charutos Dannermann	São Félix	1923

Fonte: Livros de Marcas de Fábricas da Junta Comercial (NASCIMENTO, 1997).

O início do século XX marca o início de um processo natural de fusão de empresas sediadas no Recôncavo, que visava reduzir os efeitos da tendência decrescente dos lucros verificada no setor. Em 1919, apenas cinco indústrias eram responsáveis pela produção de aproximadamente 61 milhões de charutos (NARDI, 1985). A Bahia manteve-se na liderança nacional da produção de fumo até a década de 1950, quando, dentre outros fatores, a

defasagem tecnológica, que se reflete na qualidade e produtividade, resultou na decadência da indústria fumageira baiana. A consequência dessa crise para as cidades foi devastadora, o desemprego e a migração, já experimentados noutros momentos históricos, voltaram a emperrar o crescimento do Recôncavo.

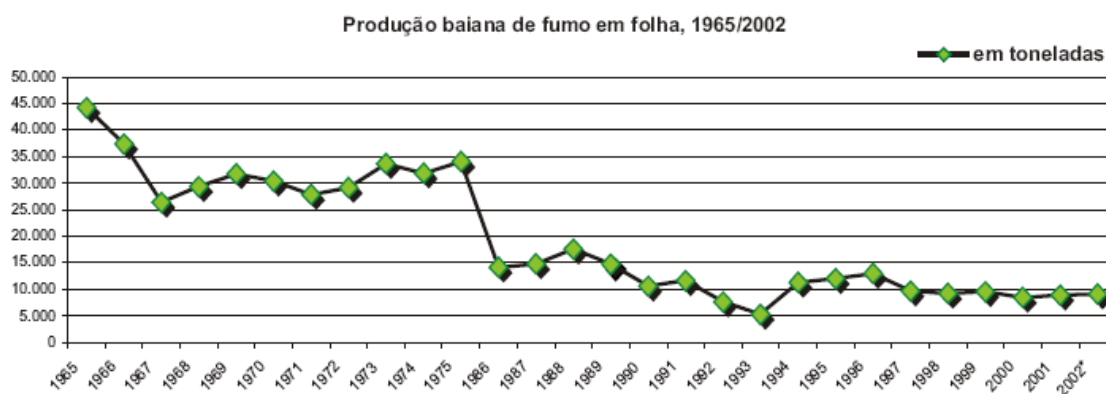


Figura 4 – Produção Baiana de Fumo entre 1965 e 2002
 Fontes: 1965-76 IBGE/SEPLANTEC (apud ABIFUMO, 1996);
 1986-2002 IBGE/SEAGRI (2003).

A reorganização produtiva da produção fumageira provocada pela imigração de alemães para a região permitiu a elevação da qualidade do fumo produzido. Após a segunda guerra mundial os americanos espalharam pelo mundo seu modo de viver, influenciavam assim o consumo de cigarro, fato que interferiu diretamente no resultado da produção baiana até 1965, quando atingiu cerca de 45 mil toneladas. Impossibilitado de concorrer com as indústrias do sul, o Recôncavo baiano viu sua indústria de fumo encolher e estagnar sua produção em pouco mais de nove mil toneladas ao ano.

A indústria do fumo adquire um novo perfil no Recôncavo Baiano e será revisitada no capítulo 4, durante a abordagem sobre o seu papel nas transformações em curso na região, num retrato mais fiel da participação da indústria fumageira na atual organização produtiva da região.

2.3.3 A Indústria Têxtil

O processo de industrialização irradia seus efeitos a outras regiões ou atividades, e o próprio encadeamento dos setores produtivos já existentes na Bahia fez surgir indústrias complementares. Assim nasceu a indústria têxtil baiana, ainda artesanal, mas considerada o primeiro centro manufatureiro de tecidos do país. Eram inúmeras fábricas, cujo objetivo inicial era atender a demanda por sacos para açúcar, velas para embarcações e roupas confeccionadas com tecido de baixa qualidade.

Apesar da escassa bibliografia, descrever o processo de formação da indústria têxtil no Recôncavo passa obrigatoriamente pela experiência Indústria Têxtil Todos os Santos. Fundada em 1844, localizada as margens do rio Una, em Valença, de propriedade de um antigo traficante de escravos e senhor de engenho, Antonio Pedroso de Albuquerque (NASCIMENTO, 1997), a fábrica figura como a primeira indústria têxtil do Recôncavo. A Todos os Santos era ineficiente e funcionava com apenas 30% da sua capacidade produtiva e era movida por energia hidráulica gerada numa barragem na própria área da indústria. Contudo, a falta de matéria prima, uma vez que o algodão era importado a altos preços principalmente das províncias de Sergipe e Alagoas, e a ausência de qualquer incentivo implicaram na exportação de parte da produção a outras províncias sem qualquer vantagem. A fábrica foi fechada em 1876 e desempregou 260 operários (MATTOSO, 1992).

A região de Valença reunia as condições naturais propícias à implantação de novas fábricas. O rio Una, caracterizado pelas corredeiras causadas pelo relevo acidentado dos tabuleiros, utilizado como fonte de energia hidráulica para movimentar máquinas, foi fundamental nessa determinação de ocupação espacial. Outras indústrias de tecidos surgiram a reboque da Todos os Santos. Ao final do século XIX, as Fábricas Nossa Senhora do Amparo, Nossa Senhora do Pilar, Valença Industrial e a São Carlos do Paraguassu, essa última localizada em Cachoeira, reafirmam a importância dessa atividade no desenvolvimento do Recôncavo Baiano.

Na década de 1860 já existia um núcleo fabril considerável na Bahia, das nove fábricas de tecidos do Brasil, cinco estavam localizadas na Bahia. Ao final do século XIX, das 12 fábricas existentes na Bahia, três estavam localizadas no Recôncavo Sul, as demais na periferia da Capital. O capital que financiava esses empreendimentos eram oriundos do comércio, de investidores estrangeiros e da natural mobilidade do capital outrora utilizado noutras atividades.

Com exceção da juta, que foi utilizada como matéria prima por algumas empresas, o algodão respondia pela maior parte do consumo de insumos da indústria têxtil baiana. Ao menos inicialmente, a produção local da província conseguia atender a demanda de algodão das fábricas até então existente. Contudo, com o aumento constante dessa demanda, causado pelo aumento do número de fábricas, associado à ineficiência dos transportes e as pragas que assolavam as plantações de algodão, causaram sérios problemas ao setor. A importação de matéria-prima de outras províncias aumentou os custos de produção e reduziu a

competitividade frente aos concorrentes externos, mesmo com impostos de importação que chegavam a 60%, que tinham o objetivo de proteger a indústria nacional.

Componentes políticos também são determinantes do comportamento da indústria têxtil baiana no final do século XIX. O advento da República reafirma o desequilíbrio de forças e conseqüentemente regional em favor do Centro-sul brasileiro. São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais interligaram seus mercados através de eficientes ferrovias e colhiam frutos do sucesso da lavoura cafeeira na balança comercial brasileira. Enquanto a Bahia, principalmente devido a flagrante oposição a República, foi preterida.

Fatores externos contribuíram para a crise da já combatida indústria têxtil baiana, principalmente a concorrência da eficiente indústria inglesa. As constantes quedas de preço dos produtos ingleses¹⁸ foram decisivas para o aprofundamento da crise eminente. A oferta de matéria-prima, ao menos inicialmente, a oferta de fontes de energia hidráulica em muitas fábricas e as garantias de mercado são apontados como fatores determinantes do flagrante sucesso da indústria têxtil baiana até o final do século XIX.

O processo de declínio socioeconômico do Recôncavo Baiano foi construído pelos acontecimentos que historicamente o atingia. A proibição do tráfico de escravos, a libertação dos mesmos, as crises externas, pestes e guerras que a região conformam o processo de crise comum em sociedade dependentes de monoculturas. Contudo, em nenhum momento a região foi inteiramente tomada por apenas uma cultura, fosse o açúcar ou o fumo. Existia sim um complexo sistema produtivo que envolvia a agricultura de subsistência e o extrativismo vegetal e animal que eram encobertos pelos surtos de prosperidade das atividades econômicas relevantes.

A região é conduzida assim ao período de estagnação, onde novas atividades econômicas, como a petroquímica, por exemplo, não foram suficientes para mudar o estado de coisas predominante na região. Esse componente do sistema escondido debaixo do sucesso econômico experimentado na região e caracterizado por atividades não notadas é carente de um estudo mais intenso. O extrativismo, a cultura, a agricultura familiar e outras atividades que compunham esse complexo sistema relegaram o Recôncavo a ser um espaço aparentemente estagnado.

¹⁸ Os têxteis ingleses sofriam reduções constantes dos preços devido a sistemática introdução de novas tecnologias que reduziam os custos de produção. Enquanto a Inglaterra caminhava para garantir o monopólio no comércio têxtil, os produtos que compunham a pauta de exportação baiana, como o açúcar e o fumo, sofriam com a forte concorrência de outras colônias.

3 O RECÔNCAVO ESTAGNADO: ESPAÇO SEM RELEVÂNCIA

“A modificação de estrutura do comércio exterior, com o açúcar perdendo gradativamente a importância de que se revestira no período colonial, foi assim a primeira causa da relativa decadência econômica da Bahia [...]” (MARIANI, 1977, p.62).

O fim do século XIX marca a transição entre o Império e a República, caracterizada por uma crise financeira enunciada ainda no período anterior. O golpe militar da República rompeu o aparente equilíbrio conquistado pelo Império e reafirmou o novo momento da economia brasileira, finalmente marcado pelo desejo da propriedade material e do enriquecimento (PRADO JUNIOR, 1976). A economia brasileira adentra o século XX ainda mergulhada num sistema produtivo voltado para a exportação de matérias-primas e produtos tropicais.

Longe da estabilidade e dos interesses Republicanos recém chegados ao poder, a economia baiana sofreu os reflexos da posição tomada pela sua oligarquia durante o imbróglio político que tomava o Brasil que perdurou até o Estado Novo na década de 1930, quando os integralistas passam a fazer parte do poder nacional e nomeiam Landulpho Alves interventor da Bahia (ALMEIDA, 1986). O caminho estava aberto para a re-inserção do estado no cenário nacional, agora num outro contexto.

Este capítulo possui o objetivo de analisar os componentes que foram responsáveis pelo aprofundamento da crise anunciada desde a derrocada do regime servil, iniciada em 1850 e ratificada na década de 1920. Nesse período a região sofreu os efeitos da sistemática perda de influência do açúcar do recôncavo baiano na economia Nacional e da incapacidade de retenção de capital e trabalho, que migraram para o centro-sul brasileiro. Analisa-se aqui o movimento do trabalho, a economia extrativa de subsistência, a sistêmica oposição da oligarquia baiana as transformações sociais brasileiras e a percepção de sobrevivência da região dentro da crise.

3.1 O MOVIMENTO DO TRABALHO

Efeito capital desta situação será o de desviar os escravos para as regiões mais prósperas em prejuízo das outras; a mão-de-obra do Norte começa a fluir para o Sul, onde graças ao café, ela se pagava com bons preços. Isto se percebeu e sentiu tão logo que já em 1854 aparece no Parlamento um projeto de lei proibitiva do tráfico interprovincial de escravos. (PRADO JUNIOR, 1976, p. 174).

Cada região se relaciona com o sistema econômico através da sua história, o que lhe confere um determinado papel na divisão internacional do trabalho. O avanço tecnológico personificado nas máquinas a vapor permitiu a reprodução do capital nos grandes centros urbanos e compensava a distância, ou seja, o espaço entre as fontes imóveis de matéria prima e os centros produtores, com a redução do tempo de circulação do capital. Dessa forma, a acumulação do capital produz concentração e ao mesmo tempo exige a expansão do mercado. A divisão territorial do trabalho decorre da produção desigual de espaço e de desenvolvimento geográfico. Essa dimensão espacial da produção capitalista é fruto do caráter dinâmico e expansível do capitalismo (HARVEY, 2001).

A divisão do trabalho separa o trabalho industrial e comercial do agrícola, separa a cidade do campo, cria uma sociedade de conflitos de interesses. O grau de desenvolvimento das forças produtivas indica o nível de divisão do trabalho de uma sociedade (MARX, 1986). Foi justamente o processo de urbanização, o desenvolvimento e a intensidade da divisão do trabalho que modificaram a relação entre reprodução do capital, o estoque de recursos naturais e de mão-de-obra e criou as condições de mobilidade dos trabalhadores. Assim, da mesma forma que o aumento demográfico é garantia de oferta de mão-de-obra e mercado de consumo, o surgimento de correntes migratórias também é pressuposto do capitalismo.

O capital busca sempre a reprodução ampliada, mesmo que isso implique em romper fronteiras geográficas. Essa mesma dimensão espacial da acumulação capitalista criou o subdesenvolvimento, transformou nações não capitalistas, cuja organização social era voltada predominantemente para produção de valor de uso, em unidades dependentes e responsáveis por produzir valor de troca. As antigas colônias ganharam grandes centros urbanos responsáveis por concentrar a produção, reproduzir e acumular capital. Contudo, a produção desigual do espaço no capitalismo cria uma reprodução regional do quadro internacional, dividido agora entre centro e periferia.

Nesse contexto, Brasil inicia o século XX sob o signo do modernismo e da República. O imperialismo havia cumprido seu papel de evitar a fragmentação da nação e a sua derrocada era condição necessária aos reais interesses do processo de modernização induzido de fora pra dentro, que consistia no aparelhamento e na inserção da economia brasileira no moderno sistema capitalista sobre novos alicerces, fundada na propriedade privada, existência de homens livres, urbanismo e policultura. O capitalismo comercial impunha essas transformações com o objetivo de impor a formação de uma economia capitalista dependente

(FERNANDES, 1987). Em verdade, a economia brasileira sempre fora extremamente dependente e periférica, mas o que o autor supracitado observa sobre esse novo momento é a exigência de transformações comportamentais e tecnológicas e a existência novos agentes econômicos mais especializados. A região sudeste brasileira atendeu as novas exigências do mercado, realizou as transformações necessárias e assumiu o controle no novo Estado Nacional. Suas elites passaram a controlar os processos de importação e exportação, reorganizaram seus negócios sob uma ótica de mercado e incorporaram a economia das demais regiões brasileiras. Enquanto a Bahia e especificamente o Recôncavo Baiano, permaneceram numa lógica anacrônica perversa de atraso e manutenção do estado de coisas secularmente cultivado que relutava em se transformar.

Essa seção retomará a discussão sobre o conjunto de transformações que causou uma profunda ruptura na estrutura socioeconômica, intensa mobilidade de trabalhadores e reconfigurou o espaço do Recôncavo. As modificações que decorreram deste processo ainda são percebidas nas ruínas dos engenhos, nas antigas fábricas de charutos ou na opulência sucateada das estradas de ferro que cortam a região. O Recôncavo Baiano jamais seria o mesmo.

3.1.1 Recôncavo Sul, decadência Anunciada

O comércio interno de escravos movimentou a mão-de-obra disponível para a região Centro-Sul do país, principalmente para a lavoura de café. Homens livres seguiram também o caminho do capital, buscavam o trabalho. A antiga oligarquia residente no Recôncavo Baiano, criada a partir dos interesses do capital mercantil, migrou para Salvador ou para região Centro-sul do Brasil. Os anos que antecederam a primeira guerra mundial foram de importantes transformações nos cenários nacional e mundial. Contudo, fatores externos e internos, associados à falta de dinamismo das empresas familiares de capital fechado sediadas no Recôncavo, transformaram a economia local em mera espectadora dos acontecimentos que mudariam definitivamente a organização social e produtiva da região.

O Recôncavo Sul ainda era uma região relativamente importante no início do século XX. Cidades como Cachoeira, São Félix e Santo Amaro ainda experimentavam as benesses das transformações decorrentes da prosperidade do comércio do açúcar e fumo produzidos na região. Mas o processo de desgaste e esgotamento da produção de açúcar e do tabaco, associado à decadência da indústria não articulada, modificou definitivamente seu papel na

divisão regional do trabalho. De fato, foram inúmeros os reflexos da redução da importância do Recôncavo Sul baiano na economia brasileira, principalmente para a própria região. Para entender esse lento processo é necessário desvendar as transformações socioeconômicas ocorridas desde então, que inicialmente consiste em contextualizar os principais aspectos históricos que determinaram reorganização social Baiana no início do século XX:

- a) O advento da República ratificava o papel da região Centro-sul na condução dos interesses econômicos do país;
- b) Salvador passou por profundas transformações infra-estruturais, principalmente durante o governo de J. J. Seabra¹⁹, caracterizadas pelo intenso processo de urbanização que invariavelmente favoreciam ao florescimento da indústria e comércio que se expandiam por toda a cidade;
- c) Um longo período sem guerras favoreceu aos concorrentes do açúcar brasileiro, que era sistematicamente substituído por açúcar de beterraba ou simplesmente não acompanhava a eficiência produtiva dos outros países produtores;
- d) Houve um comportamento decrescente dos preços dos produtos primários exportados pelo Brasil nos mercados internacionais desde 1870;
- e) A crise financeira dos usineiros causada por sua histórica imprevidência os impediu de conduzir o setor aos níveis competitivos exigidos pelo mercado externo;
- f) A indústria fumageira ganhou fôlego no Recôncavo Sul, ao menos até a primeira grande guerra. Fusões e aberturas de novas indústrias acirravam um problema já discutido anteriormente, a discriminação da mão-de-obra masculina da região;
- g) A região Centro-sul do Brasil se afirma como produtora de bens de consumo e de capital, enquanto a Bahia, apesar de possuir um parque industrial em expansão, continuava sendo uma economia predominantemente primário-exportadora;
- h) O progressivo fechamento dos mercados europeus aos produtos brasileiros, cujo ápice ocorreu na primeira guerra, desencadeou uma redução constante do

¹⁹ José Joaquim Seabra, conhecido como J. J. Seabra, nascido em Salvador em 1855, jurista e político brasileiro, foi governador da Bahia em duas ocasiões, de 1912 a 1916 e entre os anos de 1920 e 1924.

superávit comercial brasileiro, o que forçava a economia brasileira a desenvolver o mercado interno e intensificar o urbanismo preconizado pelo novo estado de coisas imposto pelo capitalismo.

Apesar de complexa, a organização social do Recôncavo era bem definida no início do século XX. Existiam três grupos distintos e complementares de trabalhadores: um grupo urbano formado por assalariados obtinha sua renda das atividades urbanas, na indústria, comércio ou serviço; um segundo grupo era formado por pequenos agricultores, responsáveis pela produção de alimentos e artigos desenvolvidos na zona rural; enquanto um terceiro grupo de trabalhadores garantia seu sustento e conseqüentemente à reprodução da sua força de trabalho da atividade extrativista animal e ou vegetal. Vale ressaltar a permeabilidade desses grupos, provocada pela baixa qualificação dos trabalhadores, o que permitia que transitassem livremente entre esses, conforme encontravam dificuldades em permanecerem em suas atividades primárias.

Foram muitas as transformações ocorridas nesses grupos a partir da redução da importância do Recôncavo na economia baiana. Contudo, os aspectos mais nefastos em longo prazo residem na intensa mobilidade de mão-de-obra observada na região. Esse movimento de trabalhadores, especializados ou não, causou sérios problemas socioeconômicos aparentemente irreversíveis.

3.1.2 O Movimento do Trabalho no Recôncavo Baiano

A livre mobilidade do trabalho é condição necessária ao equilíbrio dos salários, uma vez que os altos salários atraem naturalmente trabalhadores dispostos a terem sua força de trabalho incomodada por valores mais baixos, o que implica num movimento de trabalhadores até que um ponto de equilíbrio fosse alcançado (HARVEY, 2001). Esse ponto de vista esconde a outra face da mobilidade do trabalho, ou seja, seus efeitos sobre as regiões que perdem trabalhadores, perfeitamente expressados no contraponto abaixo:

É fácil ver como a expansão em uma localidade produz "efeitos regressivos" (backwash effects) em outras, isto é, os movimentos de mão-de-obra, capital, bens e serviços não impedem, por si mesmos, a tendência natural a desigualdade regional. Por si próprios, a migração, o movimento de capital e do comércio são, antes, os meios pelos quais o processo acumulativo se desenvolve, — para cima, nas regiões muito afortunadas, e para baixo, nas desafortunadas. Em geral, seus efeitos são positivos nas primeiras e negativos nas últimas. (MYRDAL, 1957, p.62).

A concentração geográfica e a mobilidade do capital são naturais ao capitalismo e seus reflexos sobre as regiões podem ser nefastos, principalmente quando se trata da mobilidade da mão-de-obra. Essa situação foi percebida na economia brasileira após a concentração do capital nas regiões centrais e grandes centros urbanos, em detrimento de um momento anterior, em que o desenvolvimento parecia pulverizado entre diferentes regiões. Contudo, as regiões consideradas afortunadas por Myrdal (1957), podem se tornar desafortunadas, como observado num sem número de exemplos na história, o que comprova que a reprodução do capital não possui qualquer caráter local.

Naturalmente, ao voltar essa análise ao estado da Bahia, percebe-se a reprodução destes sintomas relacionados à mobilidade de capital e trabalho. A cidade de Salvador exerce um papel central em relação a sua região, mas periférico no âmbito nacional. Quando voltamos este olhar ao Recôncavo baiano, percebemos que a migração para os mercados do Centro-sul brasileiro e para a capital exerceu forte influência sobre a sua configuração sócio-espacial. A mobilidade de mão-de-obra não era um fato relativamente novo no início do século XX, uma vez que a viagem de volta da guerra do Paraguai facilitou a permanência dos indivíduos que voltavam da guerra nas regiões que apresentavam melhores oportunidades de emprego.

A mobilidade do trabalho possui dois principais aspectos: o de mudar de emprego, que no caso do Recôncavo Baiano, era um fato remoto e restrito a um pequeno grupo de indivíduos; e a capacidade de migrar em busca de outras oportunidades, essa sim aparece como possibilidade, dada às condições de desenvolvimento da região centro-sul brasileira e da própria capital, Salvador. Esses aspectos possuem um forte componente social, utilizado como forma de manutenção do estado de controle exercido pelas regiões centrais. Vale ressaltar que as relações sociais existentes no Recôncavo foram desenvolvidas dentro de uma realidade de controle externo do capital.

Sempre associado à economia de exportação, o Recôncavo sucumbiu junto com sua maior atividade, o açúcar. A lavoura da cana ainda consistia na principal atividade econômica de muitas regiões brasileiras. As sucessivas crises, a não diversificação da pauta de exportação, a sistêmica exclusão do açúcar brasileiro no mercado internacional e o insistente e incongruente comportamento imprevidente da oligarquia baiana condenaram a economia da região a assistir um movimento social natural ao capitalismo, a mobilidade do trabalho. O movimento do capital que antecedeu a migração dos trabalhadores pode ser atribuído à

decadência de um complexo sistema de produção, que não criou as condições necessárias para garantir a concentração e reprodução ampliada do capital na região.

A diversificação da indústria, que surgiu como uma alternativa a tríade formada por açúcar, escravos e fumo, estagnou e concentrou-se espacialmente na Região Metropolitana de Salvador, um movimento natural. Os setores fumageiro e a têxtil experimentaram um início de século conturbado, marcado por fusões inevitáveis e a intensificação dos movimentos sindicais. A indústria têxtil perde importância para as fábricas do Rio de Janeiro ainda no final do século XIX, mas sua expansão continua, mesmo em menor intensidade, até a primeira grande guerra, que se encarregou de sepultar as esperanças que ainda restavam na economia regional. A crise se estendeu ao Recôncavo devido ao estremecimento e posterior ruptura das relações entre Brasil e Alemanha. Este fato provocou problemas na importação oriunda daquele país da folha de fumo utilizada como capa na fabricação de cigarretes e charutos finos produzidos pelas indústrias sediadas na região. Houve exigências do governo brasileiro que essas fábricas nacionalizassem seu capital, internalizando suas reservas disponíveis em bancos estrangeiros (CASTELLUCI, 2004).

A intensificação do processo de industrialização de Salvador, que se expandiu da Península de Itapagipe, passando pela Calçada até a localidade de Plataforma, contribuiu para o movimento de trabalhadores do Recôncavo em direção a capital. As transformações estruturais que ocorriam na cidade no início do século, como o bonde elétrico, pavimentação de vias e a reestruturação portuária, contribuíram para atração e trabalhadores do Recôncavo e dos sertões. Enquanto as indústrias de cigarros, chapéus, tecidos, sabão, dentre outros produtos, empregavam muitos trabalhadores e engrossavam a massa de operários que já se mobilizavam contra a precarização das relações de trabalho. Inúmeros migrantes eram relegados a permanecerem na capital na informalidade sem uma profissão definida. Eram ganhadores²⁰, mendigos, prostitutas, doentes e pobres (CASTELUCCI, 2004).

A estagnação econômica experimentada pelo Recôncavo se tornou reflexo da incapacidade da região em reter capitais. Essa capacidade de atração de investimento é resultante de aspectos naturais associados à adoção de medidas econômicas capazes de atrair capital. A discussão acerca da mobilidade do capital não será intensificada aqui, apesar da sua indissociável relação com o movimento do trabalho, esse movimento, o do capital, está

²⁰ Designação histórica do indivíduo que vive do ganho do trabalho diário. Um conceito impregnado de incertezas (Nota do autor).

relacionado ao comportamento natural do capitalismo em procurar os melhores locais para reproduzir-se ampliadamente.

A centralização das atividades econômicas nos centros urbanos é explicada pelo fato do capital circular mais rápido nestes locais, o que favorece o processo de acumulação e aglomeração populacional. Cidades como Santo Amaro e Cachoeira, que anteriormente possuíam a função polarizadora na região, passam a expelir trabalhadores para outras regiões. Dessa forma, o Recôncavo perdeu o pouco trabalho especializado para as regiões mais desenvolvidas, enquanto as atividades que permaneceram na região não eram intensivas em mão-de-obra e pagavam baixos salários, viraram enclaves²¹, canalizaram a pouca poupança para outras regiões mais ricas e, conseqüentemente, criaram sérias deformidades na distribuição da renda.

Conclui-se que o aprofundamento da crise pode ser atribuído aos movimentos de capital e trabalhos verificados no Recôncavo Sul Baiano desde a proibição do tráfico de escravos em meados do século XIX. A incapacidade verificada na região em reter e reproduzir o capital conduziu a uma profunda dependência em relação às regiões centrais. O controle do trabalho exercido pelo capital nessa região cria uma relação de profunda interdependência, onde os rendimentos canalizados para as regiões menos desenvolvidas são meras concessões da divisão regional do trabalho. As atividades econômicas que prosperaram na periferia apenas refletiam e reafirmavam o seu papel neste novo cenário. As regiões centrais necessitavam da mão-de-obra, do mercado consumidor e da formação da pouca poupança das regiões periféricas. Por outro lado, essas regiões lutavam pelos respingos de desenvolvimento advindos do centro.

Assim, a mão-de-obra mobilizada para fora da região atingiu os fatores quantitativos, que envolvem apenas a quantidade de trabalhadores disponíveis para o trabalho, e qualitativos, que considera a qualificação dos trabalhadores. Esse segundo aspecto é o mais importante e mais representativo quando se considera a mobilidade do trabalho. Sua natural ocorrência é extremamente nociva para a região que a perde, contudo inevitável. Sua reposição está condicionada a transformações sociais necessárias ao desenvolvimento e manutenção desses trabalhadores, uma vez que a qualificação da mão-de-obra parte das

²¹ Enclaves são atividades econômicas que não possuem importantes relações com o meio em que se desenvolvem e não criam os efeitos de encadeamentos comuns as atividades capitalistas.

necessidades do capital e não da formação natural dos indivíduos, ao menos no capitalismo (SOFRI, 1997).

O processo de migração no Recôncavo Baiano foi intenso e estava diretamente ligado ao rompimento, ou arrefecimento, das relações da região com o exterior, que historicamente era garantia da sua prosperidade. Contudo, sempre existiu um outro Recôncavo, aquele cercado pelo componente escravista, ou ex-escravizado. Essa parcela da população de trabalhadores, cuja mobilidade é quase inelástica, permaneceu no Recôncavo, ou ao menos sua migração não foi tão intensa, principalmente devido ao fato de não serem assalariados. Eram trabalhadores da pequena produção rural de subsistência ou viviam do extrativismo animal e vegetal muito comum na região. A manutenção dos meios de produção nas mãos destes trabalhadores garantiu sua permanência, ao menos lhes deu a possibilidade escolha. Essa aparente liberdade de escolha é a mesma que limita as ações destes indivíduos e os marca para viver repetindo métodos de trabalhos ineficientes, mas muitas vezes suficientes para a sua reprodução. Esse caráter de aparente imobilidade de parte da população da região é revelado pela possibilidade de sobrevivência através por aspectos naturais representados pelo extrativismo e produção agrícola familiar.

A mobilidade decorreu do declínio socioeconômico do Recôncavo Sul Baiano e trouxe a tona à percepção da existência de atividades econômicas secularmente presente na região, mas que não tinham importância frente opulência das grandes lavouras de monoculturas para exportação. Assim, o extrativismo vegetal e animal, a agricultura familiar e a cultura da região passam a ser percebidos, mas longe de serem seriamente estudados e valorizados economicamente. Entretanto, reforça-se o fato de que a mobilidade do capital e trabalho não criou essas atividades, mas a floraram-nas.

Os dados de censos demográficos ratificaram os efeitos da mobilidade do trabalho e do estado de aparente estagnação experimentado pelo Recôncavo baiano após 1920. As populações das anteriormente opulentas cidades do Recôncavo Baiano mantêm-se inalteradas durante anos. Muitas cidades tiveram sua população reduzida por causa da ausência de empregos. A região passa a viver essencialmente da pequena produção familiar dos mais diversos produtos e da atividade extrativa animal e vegetal. A comercialização desses produtos acontece nas feiras semanais das suas principais cidades, onde farinha, aipim, laranja, jaca, galinhas, quiabos, tomates, hortaliças, mangas, goiabas, pinhas, saptis, canas, abacates, seriguelas, dentre outros inúmeros produtos, são ofertados num importante comércio

regional. Intensificou-se o extrativismo secularmente praticado no Recôncavo, agora visto como alternativa aos indivíduos que permaneceram na região e não tiveram sua força de trabalho utilizada nas atividades que resistiram ao declínio econômico acentuado com a guerra. Esse é o outro Recôncavo.

3.2 O OUTRO RECÔNCAVO, EXTRATIVISMO E SOBREVIVÊNCIA

Em diferentes esferas da vida cotidiana, com facilidade e com frequência, transita-se do primitivo ao moderno, do medieval ao contemporâneo, do pré-industrial ao super-capitalista, do auto-consumo ao consumo conspícuo - pois aqui o tempo não fluiu sincronicamente e deixou atrás de si grandes vazios, hiatos enormes, criando em meio a uma floresta de árvores muito altas, clareiras onde apenas floresce vida rasteira vegetativa e anônima. (COSTA PINTO, 1977, p.30).

Um outro Recôncavo sempre coexistiu com aquele espaço produtor de tecidos, exportador de açúcar e fumo. Uma região caracterizada pela existência de intensas relações sociais com raízes na escravidão, que sobreviveu e foi testemunha das transformações socioeconômicas que modificaram suas formas de reprodução do trabalho. Essa outra esfera da produção é fundada em relações sociais que envolvem o extrativismo vegetal e animal e possui importantes ligações com o capitalismo. Esta seção resgata a discussão em torno dessa complexa estrutura secularmente presente no Recôncavo Baiano e rebate o equívoco pensamento que atribui ao extrativismo uma função residual do capitalismo.

A relação entre as formas de acumulação primitiva da economia brasileira e sua influência sobre extrativismo perpassa por questões culturais, que sobrevivem por séculos e mantêm sua identidade. A coleta de produtos naturais figura como um importante recurso utilizado para reduzir os efeitos excludentes da produção capitalista nas economias periféricas, onde parte da população depende de outras formas de renda além dos salários. Assim, o extrativismo é um processo de produção que é articulado ao mercado através dos mecanismos do comércio, que define a quantidade de trabalho empregada além da necessária à subsistência.

O extrativismo designa toda atividade caracterizada pela coleta de produtos naturais - seja de origem mineral, animal ou vegetal - exercida por comunidades autônomas ou por empresas capitalistas. Restringimo-nos aqui a análise exclusiva do extrativismo definido como familiar, realizado na esfera doméstica por indivíduos que não conseguiram vender sua força de trabalho para outrem, ou que se utilizam dessa atividade como complemento da sua renda.

Caracterizado como produção primitiva, o extrativismo compreende uso intenso de trabalho simples e de baixa qualificação, utiliza formas rústicas de capital e se reproduz incessantemente sem mudanças significativas nas técnicas e formas de exploração. Essa produção primitiva regula a pressão demográfica dos grandes centros sobre o mercado de trabalho, uma vez que estes indivíduos participam apenas de forma incidental ou complementar desse mercado. Assim, as sociedades extrativistas estão divididas em dois grupos de indivíduos distintos – os que nunca participaram da produção capitalista e aqueles que foram expulsos dela (PEDRÃO, 1996). Peculiar a estas comunidades pesa o fato da divisão do trabalho começar no nascimento. As crianças logo cedo têm seu papel definido na sociedade através do vínculo paternal, tendo sua função definida pelas condições de produção material dos seus pais. Assim, aquilo que os indivíduos são depende das condições materiais de sua produção (SOFRI, 1977).

As técnicas de produção são representações de ideologia (HABERMAS apud PEDRÃO, 1987), são manifestações de conhecimentos acumulados localmente por gerações. Contudo, as técnicas extrativas familiares são rudimentares, intensivas em mão-de-obra e requerem baixo nível de conhecimento e domínio tecnológico. Nas sociedades extrativistas não há uma pluralidade das formas de conhecimento, restringindo-se a processos repetitivos e imutáveis de produção e comercialização de produtos entre grupos sociais não equivalentes economicamente. Essa relação desigual entre classes sociais distintas é ampliada por componentes não-materiais simbolizados pela superestrutura que estão impregnados de aspectos ideológicos e culturais que historicamente contribuíram para manutenção desse estado de coisas.

O capitalismo exige trabalhadores livres, expropriados e próximos dos locais de produção. A região atende a essa premissa, mas essa realidade, que por princípio é excludente, criou um trabalhador cercado pela incerteza e cada vez mais longe do chamado sonho da cidade. Esse comportamento aparentemente anômalo está alicerçado na formação social dos indivíduos e no extrativismo familiar, conjuntamente com outros aspectos sócio-culturais impede a intensa migração para os centros urbanos, o que aumentaria a quantidade de indivíduos ávidos pelas migalhas da desigualdade, quando essas existem.

3.2.1 Da Escravidão ao Extrativismo...

As sociedades extrativistas são estacionárias, se adaptam ao meio ambiente e, se necessário, o modificam. Contudo, essa estacionalidade não pode ser atribuída a uma única causa, ou se há preponderância de alguma dessas. O problema é muito mais complexo e composto de inúmeras variáveis de aspectos históricos, sociais e econômicos. Essas características decorrem principalmente do extrativismo possuir raízes profundas na composição social dos indivíduos, sua sensibilidade à mobilidade do trabalho e as condições naturais que envolvem a própria atividade.

Os mariscos, porém, serviam como uma fonte suplementar de proteína na dieta dos escravos rurais. Os engenhos e fazendas de cana localizados perto da baía as vezes tinham “mariscadores”, cativos cuja função era apanhar caranguejos, ostras e camarões. (BARICKMAN, 2003, p. 93).

O Recôncavo Baiano reúne essas condições de desenvolvimento de comunidades extrativistas. A conformação de grupos sociais negros criou uma identidade, criou pessoas com características que as identifica enquanto pertencentes a essa parte do território. Os escravos ficaram excluídos do assalariamento do capitalismo e presos a terra que os alimentava, viraram *negros de ganho*²², exauridos do exaustivo trabalho nos engenhos, passam a viver do *pegar* ou *catar* produtos que a natureza da região os oferecia.

A baixa mobilidade dos trabalhadores negros descendentes ou ex-escravos, discutida na seção anterior, funciona como alicerce da manutenção das atividades extrativistas. O extrativismo se transformou na reprodução ideológica de uma sociedade que se formou durante séculos e representa o principal meio de reprodução social desse grupo. Os negros do Recôncavo Baiano se tornaram assentados de terras devolutas²³ e levariam mais de meio século para se tornarem definitivamente proprietários delas. Essa relação entre o grupo social negro que predomina na região após o fim da escravidão e a ocupação das terras do Recôncavo, muitas vezes em forma de quilombo, envolve questões cujos aspectos sociais e históricos que sempre foram o cerne dessa discussão. As ocupações nunca configuraram um litígio entre os negros e a União, mas sim, uma confissão de *meaculpa* revelada no tratamento dispensado a essas comunidades durante séculos de escravidão.

²² Escravos que exerciam tarefas diárias fora das casas senhoriais, mediante vendas de produtos caseiros, ou pagamento de uma diária pelo seu trabalho. Essa afirmação exclui as mulheres negras assalariadas na indústria de fumo do Recôncavo.

²³ Terras Devolutas são aquelas que pertencem ao Estado sem que tenham qualquer uso público. Inúmeras famílias do Recôncavo ocuparam terras no litoral ao longo do tempo sem a possibilidade de legitimação de posse por uso usucapião - adquirir algo pelo uso.

Os negros ocuparam as terras devolutas, ou se tornaram meeiros dos antigos senhores, e passaram a viver da agricultura familiar, artesanato e extrativismo. Assim, percebe-se uma analogia entre o trabalho extrativista e a própria trajetória dos negros do Recôncavo. Uma vez percebida a transição capitalista imposta ao Recôncavo Baiano, esperava-se o comportamento natural de formação de contingente populacional disponível ao trabalho assalariado. A transformação desse excedente populacional está associada ao conflito entre os interesses do capitalismo e as famílias proprietárias das condições de trabalho, onde o trabalhador familiar trabalhava para enriquecer a si próprio e não ao capitalista. Entretanto, essa aparentemente óbvia constatação encontra caminhos diferentes no Recôncavo Baiano, onde os efeitos da substituição do trabalho familiar pelo trabalho individual assalariado foram distintos e a região resistiu a esse desajuste espacial. Isso decorre do fato de o trabalho familiar encontrar no Recôncavo as condições necessárias à sua reprodução, mas longe do conceito de riqueza que conhecemos. Esse desvio das condições normais de transição social do trabalho familiar para o trabalho individual assalariado teve sua conformação baseada na configuração social dos indivíduos da região, na sua relação com a terra e na própria escravidão. A Figura 5 retrata essa relação e revela as características típicas das trabalhadoras mariscadeiras²⁴ do Recôncavo. Os traços fortes e a resignação em permanecerem no seu espaço se tornaram componentes ideológicos de um povo que escolheu reproduzir esse simples trabalho longe, mas de alguma forma, conectada a lógica de acumulação capitalista. As mariscadeiras representam o Recôncavo arcaico, não possuem o capital, utilizam sua força de trabalho para produzir mercadorias simples, consumi-las e trocá-las por mercadorias que não produzem. Esses indivíduos possuem percepção de riqueza e conseqüentemente necessidades de consumo distintas daquelas identificadas nos centros urbanos capitalista.

²⁴ Também conhecidas como Marisqueiras, designação atribuída aos indivíduos, geralmente mulheres e crianças, que trabalham na cata dos mariscos.



Figura 5 - Típica mariscadeira do Recôncavo Baiano

Foto: Jonilson Batista Chagas.

O extrativismo do marisco possuiu importante papel na construção da identidade do Recôncavo e sua atividade é desenvolvida há séculos. Barickman (2003) descreve a função dos mariscadores e dos próprios mariscos na organização social do engenho e na alimentação dos escravos.

Os mariscos, porém, serviam como uma fonte suplementar de proteína na dieta dos escravos rurais. Os engenhos e fazendas de cana localizados perto da baía às vezes tinham “mariscadores”, cativos cuja função era apanhar caranguejos, ostras e camarões. (BARICKMAN, 2003, p. 93).

O capitalismo, num determinado momento, subordinou as sociedades escravistas sem necessidade de assalariamento dos trabalhadores, e esse princípio foi aplicado por séculos. Contudo, a própria dinâmica capitalista dependente do crescimento populacional exigiu a libertação dos escravos e seu inevitável assalariamento. Mas os negros do Recôncavo desenvolveram uma relação de produção com a terra e com a própria natureza que os fizeram resistir ao assalariamento, fosse por resignação em permanecer em sua terra, ou por exclusão mesmo. Como resultado, a força de trabalho e o capital desempregados na região não criaram um exército de trabalhadores ávidos pela mobilidade imediata e atraídos para novos espaços. A mobilidade existiu, mas os negros não foram majoritariamente alienados pelo movimento natural da mão-de-obra assalariada imposto pelo capital. A percepção é outra, pois desejavam ser expropriados, incomodados pelo Capital, reduzidos a assalariados. Ao contrário, foram marcados por um processo histórico de acumulação e circulação de capital em esferas

internacionais que mantiveram esses indivíduos presos num modelo de dominação que os castiga secularmente.

3.2.2 Peixes, Mariscos e Madeiras

O delta do rio Paraguaçu, o mesmo que criou as condições de povoamento e transporte no Recôncavo Sul Baiano, ofereceu o alimento necessário à permanência dos negros nas terras em que viveram por séculos como escravos. Peixes, camarões, mariscos, madeiras, frutas, ervas e minerais são extraídos, consumidos e comercializados. Longe da alienação capitalista, o extrativismo alimenta e permite a ligação desse grupo social com o próprio capitalismo. A dependência do extrativismo é flagrante nas cidades do Recôncavo e os rios que cortam os manguezais da região são testemunhas dessa intensa relação de trabalho.

Os produtos extraídos das matas, rios e mangues são comercializados secularmente nas feiras das principais cidades do Recôncavo. Feiras como as de Nazaré das Farinhas, Santo Amaro, Cachoeira e Maragogipe e Santo Antônio de Jesus são oportunamente utilizadas como ponto de convergência dos produtos extraídos na região. A diversidade de produtos ofertados nessas feiras ainda impressiona e diversos desses são de conhecimento quase exclusivo dos grupos sociais pertencentes à região.

Em relação à produção, a falta de escala e padrão do trabalho extrativista sempre impediu um processo de acumulação que permitisse modificar as relações de produção existentes no Recôncavo. As limitações tecnológicas da cata ou pesca se refletem na pequena produção de pescado observada nas cidades da região. Os peixes, mariscos e camarões, por exemplo, atendem o consumo imediato e autônomo dos trabalhadores, o mercado local e precariamente aos outros mercados, como o da capital. O produto de um dia de trabalho de um grupo de três pescadores está retratado na Figura 6. Os aproximadamente dez quilos de pescados são divididos respeitando a propriedade dos meios de produção – redes, linhas, anzóis, etc. – enquanto o excedente é comercializado geralmente no próprio mercado local.



Figura 6 - Produção de um dia de trabalho do pescador do Recôncavo
Foto: Jonilson Batista Chagas.

Ações positivas já foram tomadas com o objetivo de agregar valor à atividade extrativista do Recôncavo Baiano e inseri-la no mercado sob nova organização produtiva, mais rentável para as famílias. Contudo, essas iniciativas encontram resistências na própria conformação social arcaica da região, além dos problemas característicos da má formação dos projetos. Em verdade, o extrativismo familiar faz parte da paisagem do Recôncavo e o trabalho familiar associado ao extrativismo é visto por toda a região como se fizesse parte do cenário natural. Pessoas, predominantemente negras, secam peixes, catam mariscos ou cuidam dos instrumentos de trabalho. Essa paisagem é constante e evidencia a relação entre as famílias que vivem dessa atividade, a natureza e o mercado. A Figura 7 flagra um desses momentos, mulheres e crianças negras catam mariscos debaixo de uma amendoeira. Garantia do alimento e de um pouco de dinheiro para comprar outras mercadorias.



Figura 7 - Mariscadeiras de Salinas das Margaridas
Foto: Jonilson Batista Chagas.

A imagem é emblemática, o chão forrado por conchas, resíduo do trabalho árduo e intensivo do grupo de mariscadeiras se apresenta como testemunha da atividade secular que garante a sobrevivência das famílias do Recôncavo. As conchas impressionam pela quantidade e a área coberta pelo resíduo da cata do marisco atinge inúmeras ruas de muitos municípios do Recôncavo. Essas conchas aparecem também na construção civil, comumente utilizada nas fachadas das construções. Um aspecto extremamente relevante acerca dos trabalhos mostrados na Figura 7, reside no fato do mercado exercer seu silencioso mecanismo de controle da oferta de produtos extrativistas do Recôncavo Baiano. Assim, a quantidade de mão-de-obra empregada é função direta da demanda exercida pelo mercado sobre esses produtos. Ora os trabalhadores atendem as suas necessidades de consumo autônomo, ora aplicam mais trabalho para atender ao mercado.

A dependência extrativista da região é tamanha que a contaminação das águas da Baía de Todos os Santos ocorrida em março de 2007²⁵, provocou à decretação de estado de emergência em diversos municípios da região, dada à impossibilidade dessas famílias sequer alimentassem. Isso ocorreu durante a semana santa, período em que os pescadores e marisqueiras da região empregam mais trabalho para atender ao mercado. Assim, a atividade

²⁵ A contaminação foi atribuída a chamada Maré Vermelha, que é proliferação de algas tóxicas que dá coloração avermelhada. As algas liberam toxinas que dão uma cor avermelhada a água. O problema foi agravado pela redução de oxigênio das águas do Recôncavo, provocada pela poluição (LAUDO..., 2007).

extrativista abrange desde o próprio alimento diário, o excedente vendido nos mercados, a construção civil e o artesanato. O trabalho com argila, que possui um notório reconhecimento de qualidade, é associado às conchas, gravetos e outros produtos naturais, que dão origem às peças artesanais vendidas nas feiras. A Figura 8 retrata algumas das peças de artesanato produzidas por mariscadeiras e expostas numa feira em Salinas das Margaridas.



Figura 8 - Artesanato feito com conchas - Salinas das Margaridas
Foto: Jonilson Batista Chagas.

Outra face marcante do extrativismo praticado na região é a retirada de material para a construção civil, que envolve madeira, areia, argila e pedras. A antiga faixa de mata fina foi destruída e seu desmatamento funcionou concomitantemente como fonte de matéria prima para construção civil, incluem-se nessa afirmação os dormentes de ferrovias, lenha para cozimento e facilitou a interiorização da pecuária. A cidade de Maragogipe tinha importante papel nesse setor, sua argila era utilizada na fabricação de telhas de qualidade reconhecida e usada na cobertura das paróquias e casaris de Salvador e do próprio Recôncavo. Parte do material era transportada pelos saveiros para outros pontos da Baía de Todos os Santos, especialmente para a capital Salvador e para a ilha de Itaparica.

As características naturais apropriadas ao extrativismo trouxeram a possibilidade da sua reprodução de forma ampliada, com padrão e escala. Consequente, empresas instalaram-se

nos municípios de Salinas das Margaridas e Valença para produzir camarão cinza da Malásia. Os projetos empregam pouca mão-de-obra, criaram problemas sociais associados à facilidade da pesca nos viveiros por parte da população, e ambientais, relacionados aos dejetos da despesca dos camarões nos viveiros. Esse fato é percebido na cidade de Salinas das Margarida, onde as antigas salinas deram lugar a imensos tanques de camarão. As atividades levantaram questionamentos ambientais e os dejetos oriundos da despesca do camarão foram associados à redução da oferta natural de pescados e mariscos na região. A Figura 9 mostra a relação entre o tamanho dos empreendimentos capitalistas e a área urbana da cidade.



Figura 9 - Vista Aérea de Salinas das Margaridas
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Salinas da Margarida.

A formação histórica do capitalismo, caracterizada pela expansão da economia de mercado, padrão e escala, admite não haver barreiras geográficas à mobilidade do capital e do trabalho²⁶. Enquanto que para Marshall, a influência do tempo era muito mais importante que a influência do espaço. Informações complementares que permitem a análise espacial acerca da história do Recôncavo Baiano que sobreviveu aos percalços do movimento do capital e do trabalho. Assim, mesmo considerando o fato de que o Recôncavo capitalista nunca deixou de produzir fumo, tecido e açúcar, esse outro espaço sobrevive secularmente sem auspiciar quaisquer modificações substanciais dessas comunidades em relação ao mercado. Ou seja, a

²⁶ Consideração de Von Tunen sobre a organização espacial Harvey (2005).

existência do extrativismo no Recôncavo Baiano independe do capitalismo, mas sim a sua intensidade está relacionada este.

3.3 O RECÔNCAVO VIVE

Aí estava uma revolução demasiado complicada e difícil, não por causa do elemento oligárquico, em si mesmo, mas porque era preciso extrair o ethos burguês do cosmo patrimonialista em que ele fora inserido, graças a quase quatro séculos de tradição escravista e de um tosco capitalismo comercial. (FERNANDES, 1987, p. 312).

O Recôncavo sobreviveu às mudanças nos padrões de organização social, mas acentuou-se o que Costa Pinto (1997) chamou de Marginalidade Estrutural, que consiste na divisão social em dois padrões, um tradicional e outro moderno. Essa coexistência de ordens sociais distintas, de vários tempos do passado e do presente na região baiana contribuiu para o atraso e o subdesenvolvimento. Por outro lado, a ambigüidade e os conflitos sociais são naturais e o predomínio do moderno sobre o arcaico é comumente utilizado na condução dos projetos hegemônicos de poder.

Decerto, outras regiões passaram pelo mesmo processo, mas aspectos intrínsecos do Recôncavo perenizaram esse conflito entre o presente e o passado. As análises dissociadas entre o processo de desenvolvimento, que envolve o moderno, e o que chamamos de outro Recôncavo, caracterizado pela manutenção de relações sociais complexas não capitalistas e seculares, cessam aqui. As atividades econômicas capitalistas existentes no Recôncavo sempre transpassaram os limites locais e estabeleciam importantes ligações com o exterior. Enquanto a produção familiar é determinada pelo espaço em que se desenvolve e possui ligações com capitalismo via mercado.

Esta seção resgata processo de desenvolvimento do Recôncavo Baiano e o conduz pelos percalços dos primeiros decênios do século XX, desde o abandono da República, o Golpe do Estado Novo até a construção de a nova sociedade propiciada pelo petróleo. Os dois espaços coexistirão nesta análise, o moderno, representado pela indústria e o comércio, e o arcaico, marcado por um padrão de organização social definido e imutável.

3.2.2 O prolongamento da Crise

As transformações do início do século XX marcaram um novo momento para o capitalismo, a era da velocidade. Invenções tecnológicas e quebras de paradigmas

modificaram a forma com até então o capital se reproduzia. Escala, padrão e velocidade eram garantia de sobrevivência nesse novo mundo e modificações importantes foram impostas na infraestrutura de transportes, técnicas produtivas e no próprio comércio internacional. As fronteiras precisavam ser transpostas e os primeiros passos já haviam sido dados na unificação de importantes nações, importantes mercados, ao final do século XIX. Os excedentes de capital e trabalho precisavam ser absorvidos e não poderiam ser empregados se não existissem relações entre regiões, outros mercados produtores e consumidores. Essa dinâmica provocou uma reprodução desigual dos espaços, aprofundou a distância entre as regiões centrais e periféricas. A livre mobilidade dos fatores de produção era condição necessária para garantir a manutenção da circulação capitalista. Contudo, apesar da transposição das barreiras geográficas, a mão-de-obra não qualitativamente homogênea e aspectos exógenos à circulação do capital, que interferem nos processos migratórios, dificultaram o movimento do trabalho e, em alguns casos, inclusive, do capital.

O fluxo do capital, responsável por conduzir a poupança entre as alternativas de investimento, volta-se para as regiões onde encontra a maior velocidade de circulação. Esse fato alterou as relações entre centro e periferia, modificou a divisão internacional do trabalho no início do século XX e exigiu das nações a estabilidade política necessária à cooperação econômica, financeira e tecnológica. Os países periféricos precisavam ser inseridos nessa nova ordem mundial, nesse novo modelo de dominação. Essas nações necessitavam possuir uma alta concentração demográfica e preferencialmente urbana, inseridas no mercado de trabalho. Essa emergência de expansão do novo modelo de capitalismo monopolista se irradia rapidamente pela periferia a se relaciona com economia brasileira de forma dependente e subdesenvolvida, o que aprofundava as desigualdades regionais (FERNANDES, 1987).

A Bahia ainda convalescia da crise enunciada na libertação dos escravos que se estendia ao início do século XX. Diversos fatores contribuíram para o atraso da inserção da região na nova organização econômica nacional iniciada ao final do século XIX. Ressaltam-se as contradições que sempre marcaram a vida baiana, especialmente quando se trata da resistência às mudanças na organização social e política brasileira. Essa histórica oposição em relação às transformações econômicas e sociais ocorridas no âmbito central impediu, ou ao menos atrasou, a sua inserção no processo de circulação ampliada do capital no século XX. A economia baiana foi preterida nacionalmente pelo grupo político que encampou a luta pela República. Esse comportamento da burguesia baiana suscitou uma espécie de ódio nacional contra o estado, agravado pelo fato da representação do estado da Câmara Federal ser

realizada por políticos residentes no Rio de Janeiro (AZEVEDO; VIEIRA LINS, 1969). Outro contraponto político decisivo para o entrave ao desenvolvimento da região ocorreu em 1930. A vitória da Revolução, que assim como na República não encontrou na Bahia o apoio esperado, condena o comportamento patrimonialista e oligárquico dos dirigentes baianos e faz emergir o sentimento de mudança. A revolução ratifica o papel da região Centro-Sul na condução da máquina pública do governo central, que é utilizada para proteger suas indústrias, receber investimentos públicos em infra-estrutura, serviços e crédito. Enquanto a Bahia utilizava sua escassa poupança oriunda do cacau para realizar apenas pequenos investimentos. Nesse período, as medidas do governo central favoreceram o mercado interno, para qual a Bahia praticamente nada produzia. Ao final da guerra, a indústria baiana encontrava-se em situação precária, com sua participação declinante no cenário nacional, principalmente devido à concorrência com a indústria do Centro-Sul, que dominava o governo central.

Esse novo processo de modernização segmentada preconizada pelo centro hegemônico ampliou as desigualdades regionais. Os reflexos para o Recôncavo exportador foram inevitáveis. O arrefecimento das atividades econômicas, as mesmas que conduziram a região a figurar entre as mais prósperas do hemisfério sul, se arrastou pelo início do século XX, aumentou as ligações entre a região e o espaço urbano de Salvador, movimentou trabalhadores e reduziu sua população urbana. Enquanto o Centro-Sul do país se afirmava como centro da economia brasileira, a região baiana via passar sobre os trilhos, que anteriormente conduziam as riquezas da região, seus filhos, sua pouca mão-de-obra especializada. As cidades do Recôncavo mergulharam num período de fraca penetração urbana e de aparente isolamento regional. A frustração causada pela derrocada da indústria, que num primeiro momento tinha fortes componentes locais, provocou um retrocesso no processo de desenvolvimento regional. Assim, o industrialismo do Recôncavo não provocou a ruptura da ordem social capaz de transformar as relações sociais da região em preponderantemente capitalistas, fosse pelo fato da baixa interação local das atividades econômicas ou pela memória das raízes fincadas na escravidão.

O Recôncavo Baiano viveu sérios problemas no pós-guerra. Em 1918, durante o Governo Góes Calmon²⁷, é inaugurada a rodovia Salvador-Feira de Santana, fato que insere o

²⁷ Francisco Marques de Góes Calmon governou a Bahia de 29 de março de 1924 a 28 de março de 1928. Um governo marcado por uma crise de abastecimento em 1925 provocada por modificações no sistema de cobrança a vista e a prazo, que inicialmente criou dificuldades nas trocas comerciais (AZEVEDO; VIEIRA LINS, 1969).

caminhão nas relações de trocas com o sertão e reduz a importância da região na condução das riquezas do estado, fato já discutido na seção 2.2. Essa estrada aproxima os produtos da capital aos mercados de consumo do sertão e do norte de Minas Gerais, o que favorece a indústria de calçados e tecidos, que para o Recôncavo beneficiou apenas as indústrias de Tecidos Todos os Santos e Valença Industrial, em Valença e a Indústria de Tecidos São Carlos do Paraguassu, em Cachoeira. Entretanto, essas empresas trabalhavam há décadas com alta capacidade ociosa e este espasmo na demanda não seria o suficiente para evitar um futuro colapso. A incipiente indústria existente na região, especialmente os setores de fumo e tecido, passa novamente por outro período de fusões e fechamentos de algumas unidades entre 1918 e 1919. Numa tentativa de resolver problemas do excesso de oferta, muitas indústrias ficaram parcialmente ou completamente paralisadas nesse período (CASTELLUCCI, 2004). Essa crise resultou em altas nos preços dos gêneros de primeira necessidade, construção civil e de matérias-primas – carvão e algodão, por exemplo - dispersou trabalhadores em direção aos grandes centros urbanos mais uma vez. Contudo, as cidades, especialmente Salvador, não estavam preparadas para receber esse novo contingente de trabalhadores desqualificados.

A indústria do fumo do Recôncavo também sentiu os efeitos da guerra. Em 1917, a declaração de guerra por parte do Brasil à Alemanha, trouxe sérios problemas para a importação de matéria-prima da indústria fumageira e causou o fechamento temporário das indústrias da região que não fossem de nacionalidade brasileira. Um acordo entre os empresários e o governo brasileiro pôs fim ao problema em novembro do mesmo ano, e a importação passou a ser realizada através de empresas sediadas nos Estados Unidos. Mas em 1918, com o fim da guerra, a indústria fumageira retoma o crescimento, apesar dos movimentos trabalhistas que se intensificaram no mesmo período, influenciados pelos movimentos da Rússia de 1917 (CASTELLUCCI, 2004). Ao final da segunda guerra, com a derrota dos alemães, os americanos passam controlar a produção e o comércio de fumo, mas o setor já sentia a concorrência do fumo produzido na África (BRITO, 2004).

Durante toda a primeira metade do século XX, o Recôncavo Baiano vive uma perda sistêmica de relevância política e uma acentuada decadência econômica que já se estendia por décadas. Imersas em aspectos técnicos limitados e com uma economia completamente voltada ao exterior, a região vivia a desvantagem de exportar produtos primários de baixo valor agregado e importar bens de consumo. Cidades como Cachoeira, São Félix e Santo Amaro, que tiveram importante papel no auge das lavouras açucareiras e fumageiras, perderam sua desorientada burguesia, sua pouca mão-de-obra qualificada e deixam de ser o núcleo da

economia baiana. A região tinha suas relações de produção imutáveis por praticamente três décadas, ou seja, o Recôncavo de 1930 guardava profundas semelhanças com a mesma região no início do século, talvez pior.

O Recôncavo Baiano levaria quase vinte anos para sentir efeitos positivos da Revolução de 1930. As transformações se iniciam em 1932, quando Juracy Magalhães assume a interventoria²⁸ do estado da Bahia, agora finalmente afinada com os interesses do governo central, mas com os objetivos ainda voltados aos setores tradicionais da economia baiana. O Recôncavo ainda era visto como principal região produtora do estado, e nesse período são criados o Instituto do Cacau, Instituto do Fumo, Instituto da Pecuária e o Instituto Central de Fomento Econômico da Bahia (IFEB). Mas o governo de Juracy Magalhães não contava com o apoio da burguesia baiana e essas medidas não seriam capazes de mudar o perfil da economia baiana, até então tradicionalmente exportadora de produtos agrícolas.

Os demais governos que sucederam Juracy Magalhães insistiam nas tentativas de soerguimento da tradicional indústria baiana. Durante o governo de Landolfo Alves, interventor da Bahia entre 1938 e 1942, foi envidado esforço para implantação da indústria de petróleo na Bahia, mas os planos do governo central eram outros e a agricultura e a pecuária acabaram como destinos das políticas de incentivo e investimento do programa de modernização do Estado Novo, o que permitiu a devolução da Escola de Agronomia ao Recôncavo, numa disputa entre Santo Antonio de Jesus, terra natal do governador, e Cruz das Almas, a segunda venceu. O mesmo ocorreu durante o governo de Otávio Mangabeira²⁹, as propostas de recuperação da indústria baiana estavam sempre fundadas na tradicional indústria já existente – especialmente fumo, açúcar e têxtil – e atividades agrícolas desenvolvidas em grandes propriedades, o que era natural devido à produção estar concentrada Recôncavo Baiano e Litoral Sul do estado. Apenas no governo de Antonio Balbino³⁰, a economia baiana é inserida num processo de modernização que tinha como fundamento estabelecer sob bases técnicas novas relações sociais de produção. O estado se tornou pioneiro em planejamento econômico, sob o comando de Rômulo Almeida, então Secretário da Fazenda, que retornava a Bahia após vários anos trabalhando ao lado de Getúlio Vargas no governo central. Nesse período foram criados a Comissão de Planejamento

²⁸ As intervenções faziam parte do aparelhamento das administrações estaduais que não estavam em consonância com os interesses da Revolução, personificados no que chamavam de “nacionalismo”.

²⁹ Governou a Bahia entre os anos de 1947 e 1951.

³⁰ Governou a Bahia entre 7 de abril de 1955 a 7 de abril de 1959. Afeito à área econômica, concentrou sua administração em construir no estado um arcabouço financeiro sólido.

Econômico (CPE) e o Fundo de Desenvolvimento da Agroindústria (FUNDAGRO)³¹. O plano de desenvolvimento consistia num modelo integrado que incluía um sistema de crédito, produção, armazenagem, transporte, comércio, energia e telecomunicação. Propunha um *pool* de atividades econômicas desenvolvidas pelo Estado, que possuíam o objetivo de atrair a incrédula burguesia baiana para assumi-las quando se provarem viáveis economicamente (LIMA, 2004). Por representar uma ameaça a oligarquia agrária baiana, o plano foi apenas parcialmente implementado entre 1956 e 1959, e não encontrou o apoio político necessário no segundo governo de Juracy Magalhães. As empresas que se tornaram importantes tiveram seu controle requisitados por lideranças políticas, enquanto as empresas em má situação continuavam sob as mãos do estado. Entretanto, o Recôncavo Baiano não foi atendido pelo plano de desenvolvimento de Rômulo Almeida. A região estava sob os efeitos dos investimentos federais já personificados pela indústria de petróleo, e mais uma vez, o conflito e interesses entre o governo estadual e o central, impedia uma possível polarização de atividades correlatas às petroquímicas já em implantação.

3.2.3 O petróleo: O desenvolvimento induzido e a assimetria da estrutura social

O mundo vivia importantes transformações após o término da primeira guerra e o componente externo estava presente nos aspectos políticos, econômicos e sociais que conduziam o cenário mundial. Os países periféricos, antigas colônias, foram transformados em economias hospedeiras, reproduziam o capital na velocidade exigida pelo centro e fornecia matéria-prima para a reconstrução do mundo consumido pela guerra. Após a crise de 1929, ocorre a intensificação dos investimentos estrangeiros nos países da periferia, numa tentativa de alocar os excedentes de capital das economias centrais através da expansão induzidas dessas nações. Assim, houve uma penetração segmentada, concentrada em alguns espaços e em atividades específicas, geralmente sem encadeamento³².

Os países centrais vendiam ideologias e utopias caracterizadas na nova divisão internacional do trabalho. Era a chave para um novo momento da indústria nacional. A década de 1930 representa o início do Estado como provedor da economia e do desenvolvimento

³¹ O sistema FUNDAGRO propunha a modificação nas relações de comercialização de produção agrícola da Bahia, retirava o comércio da mão de atravessadores e criava um sistema de armazenagem, comercialização e transporte da produção.

³² Esses efeitos esperados da economia baiana estavam fundados nos estudos de François Perroux, que desenvolveu uma teoria onde uma ou mais empresas motrizes, capazes de gerar um complexo industrial por meio de atividades de insumo produto, formam um pólo de desenvolvimento ao realizar as transformações estruturais capazes de induzir a expansão do produto e do emprego na região em que está inserido.

através de medidas políticas. A economia brasileira se relacionava com essa expansão do capitalismo segundo a sua função subdesenvolvida. Assim, investimentos estrangeiros foram intensificados através do surgimento das grandes corporações nos mais diversos setores dos países periféricos. Essas empresas realizaram importantes obras de infra-estrutura, como energia elétrica, bondes, rodovias, estradas de ferro e telecomunicações, bem como produção industrial de bens de consumo, minérios, semiduráveis, duráveis, mercado imobiliário e construção civil. Utilizavam o capital ocioso dos países hegemônicos, inseriam as economias dos países da periferia na circulação internacional do capital e se engolfavam numa verdadeira partilha do mundo (FERNANDES, 1987).

Nesse cenário, o componente *velocidade* se torna essencial na determinação das vantagens competitivas, fossem nas guerras, na produção e ou na circulação de mercadorias. A mudança da matriz energética mundial se torna imperativa em função das transformações tecnológicas em curso no início do século. Assim, o petróleo desponta como fonte de energia mecânica e principal matéria prima para um sem número de subprodutos derivados do seu processamento, que determinaram uma ruptura em diversos segmentos industriais, em matérias-primas, bens intermediários e de consumo. Em relação ao Brasil, o mineral já era explorado desde o século XIX. Em 1897, o fazendeiro Eugênio Ferreira de Camargo explorava o primeiro poço de petróleo do Brasil, na região de Bofete, no estado de São Paulo. Apenas em 1938 é fundado o Conselho Nacional de Petróleo (CNP), que considera as jazidas, mesmo as não descobertas, propriedade da união. Incentivos para prospecção são enviados em todo o mundo, era necessário construir a matriz energética que alimentaria a segunda grande guerra.

O generoso solo do Recôncavo Baiano, após oferecer aos seus habitantes o massapé da cana-de-açúcar, os solos arenoso para o fumo e agricultura familiar e sua própria natureza para o extrativismo, oferecia agora o petróleo. A nova fonte de energia simbolizava a ruptura com o passado, com a estrutura socioeconômica arcaica, que fazia a região frequentar os limites extremos de estagnação há décadas. Filho de Santo Antonio de Jesus, Landulpho Alves já encapava uma luta para a instalação de uma refinaria no Recôncavo, mas teve seus clamores arrefecidos pelos interesses antagônicos do governo central. O CNP descobriu o mineral em abundância no Recôncavo Baiano e iniciou a construção de uma refinaria em Mataripe, no Município de São Francisco do Conde. Inaugurada em 1951, a refinaria Landulfo Alves representava as esperanças de retorno ao desenvolvimento regional para o Recôncavo Baiano. Esperava-se um encadeamento industrial em torno da atividade de

exploração e processamento de petróleo e gás, capaz de gerar a sinergia necessária à mudança na divisão espacial da produção. A Petrobras, símbolo da modernidade, foi inaugurada em 1953, incorporou o acervo do CNP e conseqüentemente a Refinaria Ladulpho Alves (RLAM). Iniciavam-se importantes transformações que poderiam fazer ressurgir a economia do Recôncavo sobre novas bases industriais.

Foram muitos os investimentos em infra-estrutura. Estradas foram abertas e ou asfaltadas, portos modernizados, aquedutos, oleodutos e gasodutos construídos e a região que anteriormente dispersava mão-de-obra passa a atrair trabalhadores do país inteiro. A arrecadação de impostos aumentou em média 50% nos municípios de Catu, Mata de São João, Pojuca e São Francisco do Conde entre os anos de 1956 e 1957 (AZEVEDO, 1999). O início da reestruturação sócio-produtiva propiciada pelo petróleo desperta os interesses da burguesia baiana, que desejava participar das benesses desse novo momento da economia regional. Contudo, a Petrobras representava os interesses do governo central, e conseqüentemente, da região Centro-Sul do país, que tinha planos distintos para os investimentos estratégicos do país. Apenas em 1961, após debates em torno do profundo ressentimento da burguesia baiana, o governo central resolve reaver os interesses da Bahia nos seus planos estratégicos. Plantas de gasolina são implantadas em Mataripe e Catu, uma fábrica de asfalto em Mataripe e majoração das taxa de *royalties* de cinco para oito por cento para o Estado, e de um para dois por cento para os municípios petrolíferos. O plano incluía ainda a construção do Conjunto Petroquímico da Bahia (COPEB) e ampliação da RLAM. Entretanto, tais investimentos não contemplavam a participação do capital privado e não logravam os benefícios almejados pelos grupos políticos regionais. O Recôncavo era preterido mais uma vez. O COPEB, maior investimento realizado pela Petrobras na Bahia e embrião do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), foi implantado na Região Metropolitana de Salvador e recebeu severas críticas de estudiosos fundamentadas em teorias de localização. Em vão, os interesses políticos suplantavam qualquer aspecto técnico nas decisões sobre investimentos.

Assim como a cana e o fumo, o petróleo provocou uma penetração desigual na região. A emigração para as cidades da região inverte o processo demográfico iniciado há décadas e permite o reencontro entre o passado e o presente, entre as tradicionais trabalhadoras da indústria fumageira, cortadores de cana, pescadores, trabalhadores da agricultura familiar e os novos trabalhadores assalariados do mercado formal construído pelo petróleo. A Refinaria provocou contrastes entre o moderno, representado pela Refinaria, e o arcaico presente na arquitetura colonial, e nas construções barrocas. O petróleo movimentou o antigo núcleo

econômico do Recôncavo, representado pelas cidades de Santo Amaro, Cachoeira e São Félix, construído nas antigas relações de produção criadas pelo açúcar e fumo para a região que flutuava entre as cidades de Candeias, ainda distrito de Salvador e antigo tempo religioso, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passe, Pojuca e Catu. Contudo, o modelo de organização secular familiar e as relações de trabalho existentes na região não são modificados.

O início do ciclo do petróleo parece representar o momento final desse processo que já vinha de longe, jogando na mesma área um novo elemento de contraste, que nos permite comparar o quadro social da usina não apenas com o pano de fundo dos engenhos e bangüês – mas com o pano de boca que o petróleo está erguendo para dar começo a um novo capítulo da saga do Recôncavo. (COSTA PINTO, 1997, p. 60).

A nova indústria de hidrocarbonetos preencheu temporariamente o hiato entre o moderno e antigo, representado pelas relações sociais fundadas em raízes escravas. Cidades viraram residências de um novo operariado e bases de inúmeras empresas subcontratadas da Petrobras (BRANDÃO, 1999). Contudo, o retorno do urbanismo e do crescimento populacional, fruto da migração de mão-de-obra especializada, criou um conflito de mentalidades entre os trabalhadores do antigo sistema de produção e os empregados da Petrobras, era o passado contra o presente, o arcaico contra o moderno. Os investimentos da indústria de petróleo significavam oportunidades de assalariamento por parte da população, de finalmente terem sua força de trabalho incomodada pelo capital. Mas as transformações necessárias à condução da região ao rompimento das antigas estruturas sociais ainda encontraria resistências às novas formas de produção.

O Petróleo do Recôncavo Baiano não impediu a polarização e a dinâmica industrial em torno da capital. O surgimento de indústria de bens intermediários, esperado como sinergia natural da indústria do petróleo, ocorreu na Região Metropolitana de Salvador. A região mergulha num novo período de profundas incertezas e retorna-se ao conceito de Marginalidade Estrutural discutido por Costa Pinto (1997). A distância entre o arcaico e o moderno poderia ser reduzida com a reinserção econômica do Recôncavo propiciada pela indústria do petróleo. Contudo, parte do recôncavo parece recrudescido as benesses capitalistas pelos fatores ligados aos fundamentos sociais enraizados no seu passado, ou pelo simples componente político revelado na dominação ideológica utilizada pelo bloco dominante baiano, ou pelos dois.

As relações de produção construídas pelo sistema patrimonialista historicamente concebido na região entram em conflito com as novas relações de trabalho estabelecidas pela indústria, pelo trabalho formal. O Recôncavo pesquisado por Costa Pinto entre 1950 e 1951, caracterizado pelo conflito e ambigüidade entre o passado e o presente, foi eternizado. A região nunca conseguiu hierarquizar a partir do componente histórico o moderno e arcaico, o que faz com que ambos entrem em crise. As noções de progresso contínuo, que permitem as novas etapas da civilização suplantarem e destruírem as precedentes, não encontram identidade nesse ambiente (COSTA PINTO, 1997). Resistente às mudanças e cercado de fatores que impediam seu desenvolvimento, o Recôncavo não se libertou do sistema patriarcal, de mando, obediência e lealdade e suas relações de trabalho continuavam predominantemente informais.

O petróleo se transformou na *cana negra*, incapaz de mudar o perfil primário-exportador da economia da região. Igualmente, as ações positivas e o próprio desenvolvimento induzido estavam impregnados de aspectos políticos nos processos decisórios sobre investimentos que preteriam o Recôncavo. Assim, o petróleo não rompeu a antiga estrutura produtiva e o estado continuava a empobrecer alicerçado em atividades primário-exportadoras enquanto a Petrobras, COPEC e o Centro Industrial de Aratu (CIA) provocaram muito mais transformações nos circuitos financeiros, produtivos e de consumo da capital e movimentou definitivamente o núcleo econômico do Recôncavo da antiga porção tradicional para o norte.

4 AS TRANSFORMAÇÕES EM CURSO

O território não é apenas um conjunto de formas naturais, mas um conjunto de sistemas naturais e artificiais, junto com as pessoas, as instituições e as empresas que abriga, não importa o seu poder. O território deve ser considerado em suas divisões jurídico-políticas, suas heranças históricas e seu atual conteúdo econômico, financeiro, fiscal e normativo. É desse modo que ele constitui, pelos lugares, aquele quadro da vida social onde tudo é independente, levando, também, à fusão entre o local, o global invasor e o nacional sem defesa. (SANTOS, 2002, p.84).

Para Santos (2004), o território é o espaço transformado pela ação dos homens no tempo. Em relação ao Recôncavo Baiano, importantes transformações ocorridas nas esferas local, regional, nacional e internacional ocorridas no último século modificaram definitivamente seu perfil socioeconômico. As introduções do assalariamento, dos engenhos centrais, das rodovias, das estradas de ferro e do petróleo conferiram à região um ar moderno. Entretanto, as características intrínsecas a estrutura social arcaica fundada na herança escravista e os interesses do bloco regional de poder provocaram constantes conflitos de valores antagônicos no mesmo espaço geográfico em evolução permanente que reverteram um processo desenvolvimento e imergiram a região num longo período de marasmo.

Re-visitar o Recôncavo cinquenta e sete anos após Costa Pinto (1997)³³ permite tecer comparações entre esses distintos momentos e reconstruir elucubrações acerca das perspectivas apontadas pelo autor e dos caminhos que a região seguiu. Assim, as observações sobre as transformações em curso expostas neste capítulo estão separadas em quatro pontos complementares de análise: o primeiro revela as transformações sociais e sua relação com o passado; o segundo registra as principais atividades econômicas relevantes; o terceiro retorna a região tradicional, ao massapé, as atuais características da agroindústria sucroalcooleira; e o quarto registra o atual quadro da indústria do petróleo e seus reflexos sobre os distintos espaços.

Este capítulo transpõe os aspectos quantitativos e reconduz o olhar sobre os dois Recôncavos: o do passado, retratado nos capítulos anteriores; e o do presente, posto nas linhas ulteriores. O Recôncavo está em constante movimento e jamais será o mesmo de ontem, tampouco o mesmo de amanhã. O território aparentemente imutável transmuta-se lentamente

³³ Nesta obra, *Recôncavo: Laboratório de uma experiência humana*, Costa Pinto retrata a pesquisa realizada em visita ao Recôncavo Baiano entre 1950 e 1951.

pelas mãos dos homens que o fazem. Essa transformação reconstrói relações sociais, modifica a reprodução dos espaços e o desloca o objeto de análise no tempo. Decerto, Costa Pinto (1997) ficaria impressionado com as transformações em curso no Recôncavo, fosse pela falsa percepção mecanicista da imutabilidade, ou pela tênue ebulição sistêmica do novo. O Recôncavo se renova.

4.1 A ATUAL FORMAÇÃO SOCIAL DO RECÔNCAVO BAIANO

Há desigualdades sociais que são em primeiro lugar desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra. Seu tratamento não pode ser alheio às realidades territoriais. O cidadão é o indivíduo num lugar. A Nova República somente o será quando considerar todos os cidadãos como iguais, independentemente do lugar onde estão. (SANTOS, 2002, p. 28).

“[...] Tendências aglutinadoras sobre todo o Recôncavo, que tende cada vez mais a se transformar numa grande Região Metropolitana cercando a sua capital, com a qual mantém laços crescentes de comércio material, social e psicológico.” (COSTA PINTO, 1997, p.35). Essa conclusão contida na obra de Costa Pinto foi fruto da observação de um lento e contínuo movimento aglutinador exercido por Salvador, observado durante a pesquisa realizada na década de 1950. Entretanto, os conflitos entre o moderno e arcaico, eternizados no Recôncavo, e esse poder polarizado exercido por Salvador ainda encontrará resistência nos muitos Recôncavos, especialmente na edificação histórica da sua organização social.

As mudanças sociais manifestadas na região são resultados das formas diversas de reprodução do capital ocorridas em diferentes momentos. Seus reflexos pairam sobre a sociedade e são enraizados, produzidos e reproduzidos no plano ideológico. As transformações iniciadas na abolição do trabalho escravo interferiram nas relações entre as diferentes formas de reprodução dos espaços no Recôncavo. Igualmente, as características intrínsecas da sociedade e suas contradições estavam permeadas dos componentes tempo e espaço numa dimensão difusa daquela que concebemos e julgamos preconceitualmente como natural. Além disso, o Recôncavo sempre esteve repleto de credices e superstições que *protegem* seu povo e que corroboram com a resistência ao moderno.

Retratar a atual formação social do Recôncavo Baiano passa obrigatoriamente pela compreensão da importância da sua composição étnica, do esgotamento do antigo modelo de produção e dos avanços tecnológicos que alteraram o fluxo de mercadorias e renda existente na região. Esses fatos modificaram os circuitos de reprodução dos espaços, os grupos sociais

que o compõe, e, conseqüentemente, suas relações de trabalho. A região sofreu uma fratura social com a mobilidade do trabalho e o passado rico cedeu lugar a um lento e contínuo movimento de transformação imbuído na gravitação em torno da capital e Região Metropolitana de Salvador (RMS). Reproduz-se na região um lento processo de degradação social, representado pela redução da sua estratificação.

4.1.1 Uma sociedade em lenta transformação

Na esfera capitalista, as relações sociais não são dissociadas das relações de produção. Portanto, os indivíduos se organizam de acordo com o que são, ou seja, de acordo com sua função na divisão territorial do trabalho. O nível de complexidade desses agentes sociais reflete-se nas suas rendas, seja pelo acúmulo de conhecimento materializado no seu trabalho ou pela simples herança, lícita ou não. Assim, entender a formação social de um território compreende analisar os níveis de divisão de trabalho existentes, seu componente histórico e sua implicação futura.

Retornamos aos idos do século XIX. Pouco antes da libertação dos escravos, o Recôncavo possuía aproximadamente 59 mil escravos, excluindo aqueles já libertos e os agraciados pela Lei do Ventre Livre (MATTOSO, 1992). A região vivia em função das relações urbanas em torno dos portos e possuía uma relativamente complexa composição social. A renda estava distribuída entre senhores de engenho, industriais, comerciantes, artesãos, rentistas³⁴, agricultores, religiosos, militares, trabalhadores do comércio, ganhadores e funcionários públicos. Os proprietários capitalistas residiam próximo aos seus investimentos devido a limitações tecnológicas de comunicação e transporte, o que lhes conferiam maior segurança na condução dos negócios. As mudanças na organização social do Recôncavo foram lentas e fatores históricos foram determinantes dessas transformações. A descoberta de diamantes na região de Lençóis e Andaraí, em 1842, e a guerra do Paraguai, em 1860, já haviam modificado sua estrutura social. Contudo, a inserção do trabalho livre, as transformações tecnológicas do final do século XIX e as constantes crises vividas pelo sistema de produção tradicional no início do século XX, tiveram um impacto muito mais marcante para o futuro da região. Isso decorreu porque diferentemente das guerras ou das aventuras sobre a prospecção de minérios, as crises das atividades produtivas predominantes,

³⁴ Considerava-se rentistas aquelas pessoas, ex-negociantes ou comerciantes que passaram a viver da renda que acumularam, viviam de aplicações financeiras como compra de títulos, eram poupadores líquidos (MATTOSO, 1992).

associadas às importantes transformações infraestruturais e tecnológicas, principalmente no setor de transporte, provocaram uma ruptura social caracterizada pela mobilidade de capital e mão-de-obra.

A lógica interna das transformações sociais atingiu os diversos setores da organização produtiva do espaço. Apesar de entrelaçados, a agricultura, a indústria, o comércio e o setor financeiro, passam por formas específicas de estruturação social. As lentas modificações, responsáveis por reestruturar a organização social do espaço do Recôncavo Baiano, podem ser analisadas a partir dos acontecimentos históricos que trasladaram os alicerces da antiga sociedade da região. Assim, se funda em acontecimentos, principalmente em escolhas e decisões econômicas num referencial social, que divididos em atos, delimitam os fatos indutores pertinentes a cada período em questão.

O primeiro ato: as transformações tecnológicas e o processo de fusão e fechamento de engenhos, indústrias têxteis e fumageiras expulsaram inicialmente elite econômica, política e a mão-de-obra especializada da região³⁵. Posteriormente, saíram os trabalhadores de qualificação intermediária, mais sensível a mobilidade. Por último, principalmente devido à proximidade e a intensificação do urbanismo experimentado por Salvador no início do século XX, movimentou-se o trabalhador de baixa ou nenhuma escolaridade e intensificou-se a existência dos que vivem do *pegar*. Nesse quadro, transformações infra-estruturais e tecnológicas modificaram o fluxo da produção, do trabalho e da renda. A Abertura e ou pavimentação de estradas, intensificação da utilização do transporte ferroviário, caminhões, máquinas a vapor e o aumento da tonelagem dos navios, o que impedia o acesso das embarcações aos rasos portos do Recôncavo tradicional (SANTOS, 1999), modificaram definitivamente a antiga organização territorial do Recôncavo. A importância dos portos e do comércio no desenvolvimento regional da região está retratada na citação de Barickman (2003). A dimensão do mercado e as alterações infra-estruturais no sistema de transportes mudaram o fluxo do comércio e conseqüentemente a função das cidades.

Nem todas as sedes, contudo, eram povoados tão modestos. Por exemplo, Cachoeira, sede da maior vila do Recôncavo, já era um importante entreposto de comércio inter-regional em meados do século XVIII. Boiadas vindas dos sertões passavam por seus arredores a caminho de Salvador. Navios e barcos atracados no Rio Paraguaçu recebiam ali cargas pesadas de fumo e açúcar das freguesias rurais da vila e de algodão, couro e ouro provenientes das áreas mais remotas do interior da Bahia.

³⁵ Existia mão-de-obra qualificada nas fábricas do Recôncavo, fosse nos engenhos, Fumo ou Tecidos. Empregados qualificados, treinados por técnicos estrangeiros que montaram as máquinas e os transformaram em mestres e contramestres. A estabilidade dessas funções impossibilitava a ascensão profissional dos jovens. A migração era inevitável (COSTA PINTO, 1997).

Graças a esse comércio rico e variado, Cachoeira cresceu e prosperou. (BARICKMAN, 2003, p.102).

O segundo ato: uma reação inversa ocorre a partir da década de 1940, que marca o início de um novo período na história urbana do Recôncavo, quando o petróleo inverte o fluxo migratório. Seu território, mais uma vez, passa por uma nova rearrumação provocada por modificações nas formas de utilização dos espaços. Este segundo ato poder ser dividido em três momentos: o primeiro, ocorre quando as atividades iniciais de implantação, prospecção e exploração de petróleo modificaram as relações sociais existentes na região, reativou a economia urbana e empregou trabalhadores em diferentes níveis de qualificação; o segundo momento, quando há uma expansão da atividade e indução em outros setores industriais; e o terceiro momento ocorre quando há um arrefecimento provocado pelo declínio da produção de petróleo e envelhecimento dos poços explorados na região em razão das limitações tecnológicas então utilizadas. Dentre esses momentos, apenas o primeiro foi capaz de desencadear um processo indutor capaz de movimentar as bases da estrutura social do Recôncavo tradicional, inclusive alterar seu núcleo produtivo para o norte, em direção ao petróleo.

O terceiro ato: A gravitação em torno da capital se intensificou com os efeitos da inserção do estado da Bahia no modelo de industrialização polarizada, que se configurou nas décadas de 60 e 70 com a construção do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) respectivamente, processo do qual o Recôncavo tradicional não foi convidado a participar. Os efeitos da industrialização da Região Metropolitana de Salvador envolvem, dentre outros fatores, a atração de população de outras regiões do estado em direção aos grandes centros urbanos, principalmente para a capital. Esse movimento mais que duplicou a população da RMS entre as décadas de 1950 e 1970 e reforçou-se a função de Salvador enquanto núcleo de convergência regional. Segundo Santos (1999), as capitais regionais são formadas nas áreas em que se comercializam seus produtos, que no caso do Recôncavo era a cidade de Salvador. Enquanto os antigos centros regionais, como Santo Amaro e Cachoeira, perderam função quando deixaram de ser entreposto destes produtos. As transformações infra-estruturais que se seguiram configuraram enclaves, cujos efeitos são sentidos apenas durante o processo inicial de modificação estrutural do espaço, durante a construção dos equipamentos, como ocorreu na implantação do Porto de Mataripe, construído especificamente para atender a Petrobras.

Partindo deste princípio, o processo de esvaziamento produtivo experimentado pelo Recôncavo baiano nos últimos cinquenta anos define a atual formação social deste espaço. Essa nova sociedade, lentamente redesenhada pelas crises, está reorganizada com base em níveis de escolaridade, penetração social e herança política recente. Essa organização reflete-se na distribuição da renda entre esses grupos e conseqüentemente está limitada a intensidade atual da divisão do trabalho. Entretanto, esses mesmos parâmetros podem indicar um fluxo migratório contínuo, dada à impossibilidade da região em absolver os indivíduos que especializa.

O desaparecimento de muitos agentes econômicos, anteriormente existentes no Recôncavo, favoreceu a dualidade estrutural existente entre o trabalho característico de áreas capitalistas e aquele caracterizado pelo uso de tecnologia rústica e dependente da natureza. O Recôncavo observado por Costa Pinto (1997) possuía uma maior complexidade, propiciada pela coexistência de capitalistas, fábricas, comércio intenso, poder público, transporte multimodal, agricultura familiar e extrativismo, daí o conflito constatado pelo autor. A precarização dessas relações de trabalho, principalmente nas indústrias de fumo, no que se referia a moradia, condições de vida e exploração do trabalho feminino era condição então imposta pelo capitalismo. Enquanto o excesso de tempo de trabalho não incomodado pelo capital atualmente existente no Recôncavo é fruto da má qualificação e imobilidade do trabalho associadas à incapacidade de atração de investimentos, que empurram a região para uma situação de pobreza extrema.

Mesmo dispersando constantemente mão-de-obra, há um grande estoque de tempo de trabalho não utilizado em todas as cidades do Recôncavo. A insuficiência da demanda, provocada pelo desaparecimento de importantes ciclos reprodutivos, provocou a redução da renda, o recrudescimento do mercado de consumo e conseqüentemente um retrocesso no comércio local das cidades da região. Nesse contexto, excetuam-se cidades como Santo Antônio de Jesus e, em menor escala, Cruz das Almas, que colhem os frutos da localização, as margens da BR-101, passagem obrigatória de mercadorias, pessoas e serviços.

O Recôncavo atual está imerso em relações socioeconômicas extremamente dependentes do setor público, seja na figura do município, do governo estadual ou da união. As prefeituras são responsáveis por importante parcela da renda local e principal demandante de atividades econômicas do município. Ademais, as políticas positivas personificadas nas bolsas e auxílios do governo federal complementam significativamente a baixa renda

verificada na região. O poder público atua diretamente na economia regional através da oferta de emprego e de serviços públicos, ou indiretamente, através das compras de produtos e serviços da região. “Tudo gira em torno da prefeitura, não há nada aqui que não dependa do dinheiro público”. Essa afirmação do líder comunitário da baixada do Iguape, revela o nível de dependência da sociedade local em relação ao poder público municipal.

A indústria existente na região agrupa trabalhadores de perfis diferenciados pelo seu nível de qualificação. Os menos qualificados geralmente residem na região, recebem baixos salários, mas estão felizes com as benesses oferecidas pelo trabalho formal. Enquanto os trabalhadores de qualificação intermediária, não residem e nem consomem sua renda na região. O mesmo acontece com os diretores e outros cargos relacionados ao *staff* dessas empresas. A concentração do trabalho no eixo da capitalização canalizou sua pouca poupança para fora da região. Decerto, o Recôncavo teve sua divisão territorial do espaço reconstruída a partir da distribuição e mobilidade do trabalho. Entretanto, ressalta-se a importância dos ajustes que o capital realiza em busca de maximizar a intensidade e a velocidade de sua reprodução, fato que não guarda qualquer relação com a preservação do espaço que um dia fora utilizado para atingir tais objetivos.

Ao partir dessa hipótese, verifica-se que as atividades que permaneceram ou que surgiram na região, são pouco intensivas em mão-de-obra, e, em muitos casos, os trabalhadores autóctones não atendem aos requisitos de qualificação exigida pelas empresas, o que pretere o indivíduo da região. Os cinquenta anos que separam o Recôncavo atual daquele do petróleo foram de profunda dependência em relação ao espaço urbano de Salvador. O cidadão do Recôncavo, negro e desempregado, se tornou a negação viva da sociedade, desmembrado da visão aparelhada do mundo preconizada pelo capitalismo.

4.2 AS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES

O território está sempre sob constantes mutações, que tem no trabalho do homem seu principal fator de transformação. Nessa seção estão relacionados as principais transformações que identificam o Recôncavo atual, separadas em sub-tópicos que guardam relação com seu grau de importância na determinação do atual estado de coisas na região. Enquanto as atividades tradicionais do Recôncavo, como açúcar, fumo e petróleo, são analisadas em seções específicas, dada à complexidade que conferem à região.

4.2.1 Os Portos Atuais do Recôncavo: ruínas e infra-estrutura privada

O Recôncavo tradicional vive sem navegação, sem navios e sem cabotagem. Entretanto, a extinção da função dos seus portos nos moldes em foram utilizados no passado era inevitável. A evolução tecnológica caracterizada pelo aumento das embarcações, cujo objetivo era atender ao aumento de escala exigida pela acumulação capitalista, exigia portos com maiores calados, o que excluía os do Recôncavo, com exceção do Porto de São Roque do Paraguaçu, e em menor escala o porto de Maragogipe. Os tradicionais portos do antigo Recôncavo desapareceram ou estão em ruínas, a Figura 10 mostra o Rio Subaé, antigo acesso ao porto de Santo Amaro, localizado ao fundo do mercado local. A situação não é muito diferente com os portos de Nazaré, Santiago do Iguape, Jaguaripe e Cachoeira, esse último ainda vive as possibilidades do turismo náutico. Atualmente, percebem-se limitações naturais que tornam impossível imaginar que alguns portos do antigo Recôncavo já experimentaram o movimento relatado em diversas seções desta pesquisa. Os problemas que impossibilitam a navegação envolvem o baixo calado e constante sedimentação provocada pela variação volumétrica dos rios. No entanto, no caso do porto de Cachoeira, a escolha pela construção da Barragem de Pedra do Cavalo, que levaria água a capital, reduziu a vazão e condenou o porto. Uma decisão política.



Figura 10 - Santo Amaro: Rio Subaé
Foto: Jonilson Batista Chagas.

Os portos atuais do Recôncavo do petróleo são outros. Num movimento iniciado pela Petrobras, empresas da região conseguem concessões para construção de portos privados, que possuem a função de garantir a infra-estrutura e a operação logística necessárias à colocação dos seus produtos no mercado. Além do Terminal Almirante Tamandaré, de propriedade da estatal, empresas como Dow Química e Usiba possuem portos próprios, privados, que muitas vezes oferecem serviços especializados de docas a outras empresas.

Recentemente, o surgimento de portos privados se tornou comum na Baía de Todos os Santos. O Porto de Cotegipe, ou C.PORT, mostrado na Figura 11, localizado as margens do canal de mesmo nome, é um importante exemplo. Capaz e armazenar cem mil toneladas de grãos, o terminal possui função mista, ou seja, trabalha com produtos a granel, secos e contêineres, se apresenta como opção à soja do oeste baiano e oferece moderna infra-estrutura capaz que classificar os produtos que embarca ou desembarca. Do outro lado do mesmo Canal de Cotegipe está localizado o porto da Ponta da Laje, de propriedade da montadora Ford. Construído pelo governo do estado da Bahia e concedido por cinquenta anos à empresa, compreende mais um exemplo de privatização portuária no Recôncavo. Esse comportamento ratifica definitivamente a mobilização do centro econômico para a porção norte da região, sempre em busca dos maiores calados e no sentido da indústria petroquímica. Ambos os portos são operados pela mesma empresa, a TPC Operador Logístico.



Figura 11 - Porto de Cotegipe – C. Port, localizado no canal de Itapagipe
Fonte: Grupotpc (2008).

Os portos do Recôncavo convergem para um novo conceito, o de terminal. São concessões privadas que possuem finalidade específica e complexo processo que garantem sua viabilidade econômica. Esse novo momento da navegação da região ratifica a afirmação de que essas transformações possuem a finalidade de aumentar escala e eficiência e garantir a reprodução ampliada do capital numa forma distinta do passado.

4.2.2 As Atividades Industriais isoladas: enclaves da natureza

A indústria do Recôncavo atual separa a região em espaços com perfis distintos. No território tradicional estão invariavelmente as empresas isoladas cuja relação de produção está nitidamente ligada à natureza e não possuem relevante penetração regional. Outro espaço é caracterizado pela localização privilegiada, as margens da BR-101, onde se destacam Santo Antonio de Jesus e Cruz das Almas, pequenas indústrias limpas e de processamento de fumo estão localizadas nessa área. Uma terceira porção do território vive sob os efeitos do petróleo, onde são grandes as inversões de capital com poucos efeitos sobre a região.

A Tabela 5 relaciona os maiores municípios da região e o total de estabelecimentos industriais registrados no Guia Industrial da Bahia, da Federação da Indústria do Estado da Bahia - FIEB. Como os efeitos da industrialização proporcionada pelo petróleo serão discutidos em seção específica, cabe aqui relacionar apenas as principais transformações em curso na região tradicional que não são capazes de criar os encadeamentos necessários a irradiar seus efeitos sobre outros setores da economia regional.

Tabela 5 – Estabelecimentos Industriais do Recôncavo Registrados na FIEB

Município	Estabelecimentos Industriais Registrados do catálogo da FIEB
Cachoeira	11
Candeias	33
Cruz das Almas	35
Madre Deus	1
Maragogipe	1
Muritiba	3
Nazaré	10
Santo Amaro	7
Santo Antonio de Jesus	86
São Felix	2
São Francisco do Conde	5

Fonte: FIEB (2007).

A indústria Penha Papéis e Embalagens é um exemplo. Sediada na cidade de Santo Amaro, a empresa possui aproximadamente 380 empregados distribuídos entre duas unidades,

que produzem papelão e embalagens a partir do processamento do bambu. Essa empresa simboliza a simplificação do atual estado da indústria do Recôncavo tradicional, sua mão-de-obra desqualificada é local, enquanto seus engenheiros e administradores foram trazidos de outras regiões, especialmente de São Paulo e de do Rio Grande do Sul. Seu capital é internacionalizado, mas seus produtos são vendidos exclusivamente no mercado interno.



Figura 12 - Santo Amaro: Fábrica de Papéis
Foto: Jonilson Batista Chagas.

Outro exemplo de atividades industriais que utilizam os recursos naturais da região para reproduzir capital sem penetração local está na Usina Hidrelétrica de Pedra do Cavalo, do Grupo Votorantin. Construída na barragem de Pedra do Cavalo, que ainda possui as funções de abastecimento de água para a região e de controlar enchentes, a usina entrou em operação em abril de 2005, consumiu investimentos da ordem de 250 milhões de reais e possui capacidade produtiva de 160 *megawatts*, suficientes para atender a uma população de 775 mil habitantes, equivalentes a 10% do consumo energético da cidade de Salvador e 4% do estado da Bahia. A usina aproveita a reserva da barragem e conduz a queda de água por dois condutos, cada um com vazão de 80 m³ por segundo, até a casa de força, onde a força da água aciona as turbinas responsáveis gerar a energia que é distribuída por cabos até as torres de transmissão. O empreendimento possui baixa penetração local e contrapartidas sócio-ambientais, que incluem a revitalização do rio Paraguaçu, educação e cidadania nas cidades atingidas pela barragem.

Existem outras indústrias, em menor escala, que percorrem os mesmos caminhos dos exemplos acima ao extrair riquezas da natureza da região sem que isso signifique vantagens

que irradiem seus efeitos sobre diferentes setores da sua sócio-economia. Entretanto, na porção norte do território, a indústria química e petroquímica, de transportes e metalurgia escrevem um novo capítulo da história dessa região, que ratifica esse espaço como novo núcleo econômico, mas essa discussão será retomada adiante.

4.2.3 Materiais de Construção: o novo extrativismo

Dentre as transformações relevantes que modificam a região está um novo extrativismo que transpõe a simples extração pra consumo. No passado, a argila da bacia sedimentar do Recôncavo era utilizada como matéria-prima de telhas utilizadas nos casarões de Salvador e exportadas para outras regiões do país. A evolução do processo extrativo de materiais de construção atrai a indústria de cerâmica, que utiliza o caulim e a argila como matéria-prima de produtos cerâmicos. Empresas como Moliza e Eliane, localizadas respectivamente nos município de Candeias e Camaçari, produzem revestimentos cerâmicos a partir de materiais argilo-arenosos e sinalizam a possibilidade de atração de outras indústrias. Empresas menores utilizam a argila do Recôncavo em dezenas de olarias espalhadas pela região, principalmente na produção de blocos, telhas e produtos artesanais de qualidade reconhecida. A Companhia Baiana de Pesquisa Mineral estima que aproximadamente 250 milhões de peças de cerâmica são produzidas anualmente no Recôncavo baiano.

Atualmente, o Recôncavo está repleto de jazidas exploradas sem qualquer estudo prévio de viabilidade econômica e impactos ambientais. Além das indústrias de cerâmica existentes no Recôncavo, outras empresas se alimentam desse comércio irregular. Indústrias de pré-moldados utilizam as inúmeras jazidas de pedra, arenoso e areia como matéria-prima. A estrada entre Santo Amaro e Cachoeira esconde inúmeras vias vicinais com locais de extração de arenoso e argila. A retirada de areia também representa uma atividade extrativista isolada, onde o produto é vendido diretamente ao consumidor ou às lojas de material de construção.



Figura 13 - Extração de arenoso irregular: entre Santo Amaro e Cachoeira
Foto: Jonilson Batista Chagas.

Apesar das reservas significativas de argila e caulim, o estado da Bahia ainda depende da importação de produtos de outras regiões, principalmente de argila branca. Esse fato decorre da desorganização do setor, que poderá ser revertida com a sistemática inserção de outros atores neste segmento. As transformações na extração de material de construção do Recôncavo baiano estão fundamentadas em aspectos naturais, infra-estruturais e políticos, inclusive com respaldo técnico da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM), que alicerçam a expansão do setor na região. Dentre essas características destacam-se:

- a) Diversidade de matéria-prima de qualidade existente na região, especialmente argila comum e caulim;
- b) Existência de uma matriz energética de baixo custo representada pelo gás natural da região;
- c) O mercado regional encontra-se em plena expansão, que faz da região uma posição estratégica;
- d) Centros industriais com terrenos a preços relativamente baixos e próximos as fontes de matéria-prima;
- e) Incentivos governamentais de estado e prefeituras que representam redução de custos infra-estruturais e operacionais;
- f) Baixa resistência regional aos possíveis problemas ambientais oriundos da atividade extrativa.

O novo extrativismo do Recôncavo ainda continuará carente de um estudo mais profundo sobre suas reais possibilidades, não somente dos aspectos técnicos comumente estudados, mas de suas relações com a sociedade. A extração de argila, caulim, pedras, arenosos e areias evoluem lentamente e atrai indústrias para a região, mas a ausência de regulação desse setor implica em perdas ambientais e econômicas consideráveis provocadas pela exploração ineficiente desses importantes recursos naturais. Igualmente, ao estimular uma organização produtiva do setor, políticas afirmativas poderiam atrair indústrias afins que permitissem o encadeamento de efeitos que auxiliassem a reinserção do Recôncavo na economia baiana.

4.2.4 Demais transformações sem penetração regional: a produção agrícola

Berço da agricultura brasileira, a produção agrícola do Recôncavo sobrevive numa lógica anacrônica e desenvolveu um mecanismo interno de reprodução capaz de manter parte da sua limitada renda em circulação nos seus próprios limites geográficos. Essa atividade econômica está dividida em dois grupos de produtores, cuja fronteira é nitidamente o tamanho e finalidade da posse. Os produtores de minifúndios possuem um comportamento burguês, vendem seus produtos a grandes empresas capitalistas, redes de supermercados, por exemplo, ou nos grandes entrepostos do estado. No outro grupo está a produção familiar caracterizada pela pequena propriedade, onde apenas os membros da família produzem seus alimentos e os comercializa sem qualquer organização nas feiras espalhadas pela região. Esses dois grupos possuem características diferentes, mas dividem, de forma desigual, é claro, a mesma parcela da renda. A produção minifundista é mais organizada e propensa à monocultura, como acontece com a citricultura em muitas propriedades, enquanto a produção familiar, até por necessidade em suprir ao máximo seu auto-consumo, possui uma produção mais diversificada, sem escala nem padrão e mantém sempre uma pequena lavoura alternada entre legumes, hortaliças, frutas e raízes.

Recentemente surgiram outros empreendimentos de atividades integradas de baixa capitalização no Recôncavo, a exemplo dos inúmeros galpões de engorda de frangos nos tabuleiros, especialmente entre os municípios de Cachoeira e Cruz das Almas. São pequenas propriedades que trabalham em função da indústria avícola sediada na região e que constituem uma relação dependente e pouco intensiva em mão-de-obra. Essa atividade não cria os encadeamentos benéficos para a região devido ao extremo controle exercido pela

indústria, uma vez que todo o processo, desde o fornecimento de insumos, assistência técnica e transporte da produção são controlados pelas empresas que processam as aves.

Longe da indústria da cana e do fumo, os resquícios da antiga agroindústria do Recôncavo residem na existência de pequenos e médios empreendimentos modernos que sobrevivem do turismo rural, da pecuária e da fabricação de laticínios, como as empresas Bonanza e a Villa Rial Laticínios, localizadas em Cachoeira. Essas novas empresas possuem poucos empregados, fabricam produtos de qualidade reconhecida, entretanto, longe de significarem mudanças substanciais na organização sócio-produtiva do Recôncavo, o contexto é outro.

O Recôncavo ainda enfrenta problemas relativos à concentração das suas terras. O massapé está praticamente limitado ao plantio de cana, enquanto os demais solos são utilizados em lavouras diversas sem um planejamento que apontem as melhores opções para o produtor. Em contraste, pesa o fato da intensa urbanização experimentada pela região, que denota uma fragilidade na organização territorial, separar os municípios ricos, localizados no espaço do petróleo, dos municípios pobres, no espaço tradicional. Essa constatação aponta o retrocesso de uma região que foi uma das primeiras do Brasil a conjugar produção agrícola, indústrias e o setor exportador. Enquanto a realidade atual está longe da experiência internacional de outrora e predomina a pequena e ineficiente produção na esfera doméstica.

4.2.5 O comércio: a lógica interna da circulação comercial do Recôncavo

O comércio figurou historicamente como principal fator de transformação do Recôncavo, que conduzia toda produção regional aos seus portos para fazer seus produtos atingir outros mercados, especialmente o de Salvador. O Recôncavo sem a navegação e isolado pelas estradas dos tabuleiros tem atualmente seu comércio limitado, dependente da renda oriunda do setor público e sua estrutura patrimonialista com nítida relação com o passado. Essas empresas familiares enfrentam sérios obstáculos que as impedem de ter um comportamento essencialmente capitalista. As relações informais que predominam na região e a ausência de contrato de trabalho são comuns no comércio. Os trabalhadores desse setor do Recôncavo baiano reproduzem, inclusive no comércio, relações sociais baseadas predominantemente em privilégios. O assalariamento atinge uma pequena parcela da sociedade e os subempregos configuram importantes alternativas de ocupação espacial.

Mesmo as cidades com o setor mais evoluído, como Santo Antonio de Jesus, sobrevivem de relações comerciais que envolvem baixa renda, política e o setor público.

A exclusão do Recôncavo tradicional do circuito ampliado do comércio capitalista é percebida na inexistência de importantes equipamentos urbanos característicos do capitalismo. Lojas de departamento e grandes centros de compras não fazem parte do meio urbano da região. Apenas a cidade de Candeias, que pertence ao espaço sob influência do petróleo, possui uma loja de uma rede de supermercado. Os fatores que determinam esse comportamento do comércio regional transladam os aspectos históricos e transparecem no limitado crescimento demográfico verificado das cidades da região.

Assim, a região mantém características complexas quem tem no comércio local seu principal núcleo de convergência invariavelmente de baixa capitalização e dependente de núcleos maiores como Feira de Santana e Salvador. Além disso, existem outras relações de trocas fundamentadas em privilégios ou favores, que ferem os princípios capitalistas de interesses. São esses fatores que mantêm a unidade do Recôncavo e evita a sua definitiva fragmentação.

4.3 O DESAFIO DA INDÚSTRIA FUMAGEIRA

O fumo sempre figurou entre as atividades responsáveis pela construção e sedimentação do sentimento de pertencimento singular ao Recôncavo baiano. Este retorno ao setor fumageiro perfaz parte dos objetivos específicos desta pesquisa, que aponta as transformações em curso na região. Entretanto, não cabe a esta seção a reconstrução do processo que desenvolveu e recrudescer a cultura do fumo na Bahia (ALMEIDA, 1986), mas sim a resumida caracterização do atual estado da indústria fumageira, sua posição no cenário interno e externo e seus atuais efeitos sobre a região.

A indústria do fumo do Recôncavo foi vítima da sua incapacidade em seguir os desígnios do próprio capitalismo. Inúmeros estudos apontam para diversos fatores determinantes da derrocada da indústria fumageira baiana após a segunda guerra mundial, com destaques para:

- a) a incapacidade da região em promover a modernização de sua estrutura produtiva; impossibilidade de concorrência com a indústria do centro-sul brasileiro,

especializada em cigarros, produtos com maior valor agregado, maior mercado consumidor, maior escala e padrão;

- b) redução do consumo mundial de fumo escuro, comuns em cigarros de palha, charutos e cachimbos provocados pela urbanização, aumento da escolaridade e campanhas anti-tabagistas;
- c) e o ineficiente apoio de políticas governamentais que conduzissem o setor a melhores condições concorrenciais.

A região sul do Brasil realizou a transição necessária, intensificou a produção e fumo claro, recebeu os investimentos externos de grandes fabricantes e se tornou responsável por mais de 90% do fumo produzido no país. Transformações tecnológicas e comportamentais que envolveram a redução do consumo dos charutos e a popularização do industrializado cigarro garantiram esse movimento. Enquanto na Bahia, a cultura se expande para os sertões e se especializa em variedades específicas para atender aos seletos e pequenos mercados dos charutos especiais.

As indústrias migraram aos tabuleiros e se especializaram em charutos e cigarrilhas artesanais de pequena escala. O atual estágio da indústria fumageira do Recôncavo baiano aponta para preferência pela fabricação de charutos 100% puros, sem adição de produtos químicos, feitos à mão e de qualidade reconhecida nacional e internacionalmente. A atual localização dos estabelecimentos industriais, 56% estão no município de Cruz das Almas, aponta a preferência pela região da mata fina, onde o produto é considerado um dos mais aromáticos do mundo, concorrendo com o fumo cubano.

Mesmo com toda qualidade, a indústria de fumo deixou de ser destaque no cenário nacional e luta pelo seu soerguimento. Atualmente, a indústria se divide em três setores que indicam o nível de valor agregado à folha de fumo in natura. A Tabela 6 apresenta as empresas do setor fumageiro do Recôncavo Baiano cadastradas na Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), onde predomina o capital nacional, limitação tecnológica e baixa remuneração. As informações evidenciam também a extrema exclusão da região tradicional, que em 1923 possuía dezenove indústrias de charutos, sendo oito em Cachoeira, oito em São Félix e três em Maragogipe. Atualmente, apenas duas indústrias estão localizadas em Cachoeira e apenas uma na antiga cidade industrial de São Félix. São os resquícios de um período áureo vivido pelo setor no Recôncavo baiano.

Tabela 6 - Empresas do Setor Fumageiro do Recôncavo da Bahia - 2007

Empresa	Produtos	Município
Chaba	Cigarrilhas e Charutos feitos a mão	Alagoinhas
Charutos do Brasil	Charutos e Cigarrilhas	Cachoeira
Charutos do Recôncavo	Charutos e Cigarrilhas	Cachoeira
Tabacos da Bahia	Charutos e Cigarrilhas	Conceição da Feira
Fumex Tabacalera Ltda	Fumo em folhas (<i>in natura</i>)	Conceição do Jacuípe
Ermor Tabarama	Beneficiamento de fumo em folhas, capas, e bagaço	Cruz das Almas
Fumex	Beneficiamento de fumo em folha	Cruz das Almas
Danco	Fumo em folha não destalado	Cruz das Almas
LeCigar	Charutos	Cruz das Almas
MR Charutos	Charutos, Cigarrilhas e Caixas	Cruz das Almas
Sandes Cigar	Charutos e Cigarrilhas	Cruz das Almas
Josefina	Charutos e Cigarrilhas	Cruz das Almas
Leite e Alves	Charutos e Cigarrilhas	Cruz das Almas
Tainterba	Charutos e Cigarrilhas	Cruz das Almas
Charutos Quitéria	Charutos <i>long filter</i> , <i>soft filter</i> e Cigarrilhas	Cruz das Almas
Manufatura de Charutos Salvador	Charutos	Cruz das Almas
San Francisco Charutos	Charutos <i>long filter</i> , robusto, corona, Churchill, Double corona	Cruz das Almas
D'Velame Charutos	Charutos	Cruz das Almas
Dannemann	Charutos e Cigarrilhas	São Félix
Menendez Amerino	Charutos e Cigarrilhas	S. Gonçalo dos Campos

Fonte: FIEB (2007).

Para acompanhar as alternâncias das demandas da indústria do fumo, a organização sócio-produtiva do Recôncavo apresenta uma flexibilidade que permite modificar rapidamente as áreas destinadas ao plantio, especialmente devido ao limitado tamanho das posses, o que se revela uma característica fundamental a sobrevivência da lavoura e permite uma rápida readaptação a outras culturas. A indústria fumageira está inserida num contexto externo que transpassa os aspectos locais e a insere num mercado de produtos especiais que se expande e emprega muitas pessoas. Impossibilitada de competir com a indústria sulista, as empresas baianas se especializam em produtos artesanais de mercado é limitado, mas o preço de reserva dos produtos é alto, o que lhes garante o lucro e conseqüentemente a sobrevivência.

Como visto na Tabela 6, o Recôncavo possui grande participação na indústria fumageira do estado, que é apenas o sexto maior produtor do nacional. Em relação ao mercado externo, o Brasil figura como maior exportador e segundo maior produtor de fumo. Entretanto, a 80% da produção baiana é voltada ao mercado interno e o setor encontra dificuldades para exportar. Os principais clientes do Charuto baiano são: Alemanha, Estados Unidos, Suíça, Canadá, Portugal e Holanda. Os charutos e cigarrilhas são os principais produtos e as empresas que entram no mercado buscam sempre esse seguimento, mesmo concorrendo com empresas tradicionais como a *Dannemann*, *Menendez Amerino* e

Paraguaçu. Destaque para a *Menendez Amerino*, que possui processo de fabricação totalmente manual e produtos diferenciados, apreciados por consumidores exigentes, que avalizam a produção fumageira do Recôncavo e atraí novas empresas para o setor.

A indústria tenta desvincular a imagem do charuto e cigarrilhas dos malefícios do cigarro, principalmente devido ao hábito dos fumantes de charuto de não tragar a fumaça. Essa campanha tenta desmistificar o consumo do produto, conceder ao setor tratamento diferenciado e estender o consumo que atualmente é restrito a homens adultos e com costumes comuns. Além da barreira da limitação do consumo, o setor enfrenta dificuldades com o câmbio, carga tributária elevada e juros elevados.

4.4 A MODERNA PRODUÇÃO SUCROALCOLEIRA E O RECÔNCAVO BAIANO

Hoje, entretanto, nem isso mais acontece, pois ali se criaram condições tais em que a concorrência foi abolida e as usinas ficaram com o controle monopolístico de uma economia pouco desenvolvida e rotineira, posição de monopólio de tal modo indisputada que secou todas as fontes de estímulo à renovação. (COSTA PINTO apud BRANDÃO, 1976, p. 143).

Após a derrocada do Pró-álcool³⁶, extinguiram-se as políticas públicas de incentivo que protegiam os investimentos. O setor se reestruturou, realizou mudanças tecnológicas importantes, se tornou eficiente e competitivo. Essas transformações decorreram em parte dos efeitos dos aumentos sucessivos do preço do petróleo provocados por conflitos internacionais envolvendo grandes produtores. Como resultado, ocorreram constantes aumentos nos percentuais de álcool misturados à gasolina brasileira, que tinha como função reduzir os reflexos internos das oscilações do preço do petróleo no mercado internacional, o que favorecia a indústria da cana. Igualmente, a possibilidade de se produzir diferentes produtos confere ao setor a flexibilidade necessária para se reajustar aos desequilíbrios da demanda.

Em relação ao mercado, apesar da concorrência de produtos alternativos à cana-de-açúcar enquanto fonte de matéria-prima, como a beterraba e o milho, por exemplo, a tecnologia desenvolvida nacionalmente, utilizada na produção de implementos, equipamentos industriais e espécies mais resistentes a pragas e mais produtivas, conferiu a cana a vantagem estratégica necessária e seu temporário monopólio enquanto fonte de energia renovável mais

³⁶ O Pró-Álcool ou Programa Nacional do Álcool foi um programa de substituição em larga escala dos combustíveis veiculares derivados de petróleo por álcool, financiado pelo governo do Brasil a partir de 1975 devido às crises do petróleo em 1973 e mais 1979.

viável no curto prazo. Igualmente, a transformação das antigas empresas familiares em empresas capitalistas extinguiu a ineficiência que se refletia sobre sua competitividade no mercado externo.

O discurso do desenvolvimento sustentável, associado à necessidade de redução da dependência do petróleo na matriz energética brasileira³⁷ acelerou o desenvolvimento de fontes renováveis. Nesse cenário, a cana figura como uma real alternativa e o Brasil o único país que domina todos os estágios da tecnologia de produção (VIDAL, 2006). Atualmente, o setor sucroalcooleiro brasileiro figura como o mais competitivo do mundo, possui os melhores níveis de produtividade e colhe os frutos das pesquisas realizadas pela própria agroindústria da cana e pelo Instituto de Agronomia de Campinas (IAC). O mercado de açúcar e álcool está em constante expansão, especialmente o segundo. A cana e seus subprodutos representam mais uma vez a oportunidade de mudança na posição estratégica brasileira no mercado internacional. Entretanto, essa breve análise desconsidera os possíveis efeitos sobre o meio ambiente causados pela supressão de vegetação provocada pelo aumento das áreas plantadas ou a interpretação de que esse discurso esconde a ratificação da posição que a economia brasileira ocupou internacionalmente na história, de ser primário-exportadora.

Esse cenário otimista para o setor sucroalcooleiro brasileiro espalha seus reflexos por todas as regiões produtoras. Entretanto, o mapa da produção de cana tem se modificado sensivelmente, especialmente no Nordeste, onde os estados de Pernambuco e Alagoas figuram como os maiores e mais eficientes produtores. Essa antiga região produtora, que tinha parte da sua estrutura produtiva fundada na gestão familiar, o que levou inúmeras usinas a falência ou a possuir custos de produção insustentáveis e dificuldades financeiras endêmicas, vive a expectativa de ampliar sua lavoura, seus negócios internos e externos. Nesse quadro, a Bahia ainda é coadjuvante e ressurge como uma nova fronteira. Detentor de terras e mão-de-obra baratas, custos de produção baixos e produtividade superior à região centro-sul³⁸, o estado é alvo de políticas públicas e privadas que envidam esforços para aumentar a lavoura de cana do semi-árido do vale do rio São Francisco, região Sul do Estado e do já eficiente Oeste Baiano. Em relação ao Recôncavo, como reflexo dos demais fatores internos e externos que determinaram o período de profundas incertezas para a região, são poucas as expectativas em relação a esse momento da indústria sucroalcooleira brasileira, uma vez que seu papel nesse

³⁷ O álcool representa atualmente aproximadamente 14% da matriz energética brasileira (BNB, 2007).

³⁸ Tem-se, por exemplo, o primeiro corte, que na região Centro-sul ocorre aos 18 meses, enquanto nos novos empreendimentos baianos ocorre ao 14 (SEAGRI, 2005).

novo modelo de produção já está definido. A produção sucroalcooleira da região faz parte da estratégia e dos interesses de grupos econômicos cujo controle não está no Recôncavo.

4.4.1 E a Cana Deixou o Recôncavo...

O Recôncavo baiano chegou a registrar a existência de aproximadamente 840 engenhos em 1874 (BARICKMAN, 2003), excluídos as inúmeras engenhocas espalhadas pela região, responsáveis pela produção em menor escala de açúcar e cachaça. Entretanto, deve-se considerar o conceito de território móvel, uma vez que essa estimativa de Barickman inclui o estado de Sergipe, a época considerado, também, Recôncavo Baiano. As fusões e fechamentos ocorridas nas constantes crises experimentadas na região reduziram sistematicamente a quantidade de engenhos. Esse processo, associado ao surgimento das usinas já indicava a tendência de centralizar as atividades de plantio e produção e reduzir a dependência em relação ao pequeno produtor. Contudo, ao retirar os lavradores do processo e comandar todas as etapas de produção, as usinas ficaram mais sensíveis aos ajustes da demanda, que muitas vezes conduzia a ociosidade. As propriedades tornaram-se exageradamente extensas, com capacidade ociosa e a ineficiência das famílias em conduzir seus negócios fez do capital comercial o seu controlador.

A lavoura da cana se movimentou na região, atingiu os solos arenosos onde antes jamais se registrara a presença de canaviais e os municípios da margem sul da baía, onde estão localizadas as cidades de Nazaré e Maragogipe. Posteriormente, a cana se espalhou rapidamente pelas terras do oeste, especialmente a região do rio Itapicuru, nos municípios de Alagoinhas e Ihambupe (BARICKMAN, 2003). Num terceiro momento, a lavoura deixou o golfo do Recôncavo, se afastou das terras à margem da baía ou do Rio Paraguaçu e subiu os tabuleiros terciários. O fechamento das usinas do Recôncavo tradicional indicava uma tendência natural de utilização das terras dos tabuleiros ondulados dos municípios de Santo Amaro e São Francisco do Conde, sempre na porção norte do território. Isso decorreu da necessidade de aproximação da lavoura em relação às usinas, uma vez que as remanescentes estavam nessa região, o que reduzia os custos de transporte e manutenção dos canaviais.

O Recôncavo viu sua eterna crise empurrar sua principal atividade produtiva, sua maior identidade, para outras regiões da Bahia. As tentativas de reinserção da economia do Recôncavo, através de investimentos públicos nas atividades tradicionais, principalmente na primeira metade do século XX, nos governos de Góes Calmon e Ladulfo Alves, fracassaram.

Os atuais projetos, tanto públicos como privados, apontam investimentos para as regiões do sertão do São Francisco, Oeste e Sul do estado. O Recôncavo foi preterido, mas devem-se guardar algumas restrições a essa afirmação, pois existem aspectos intrínsecos as terras e a indústria da cana no Recôncavo Baiano que impedem o planejamento produtivo de longo prazo para o setor sucroalcooleiro. Os motivos que empurraram a cana para fora do massapé são muitos. Dentre eles, destacam-se:

- a) As fusões, aquisições e fechamentos de usinas transformaram as empresas remanescentes em latifúndios, em reserva de valor. As terras improdutivas eram mantidas com canas, mas sem corte durante longos períodos para evitar a caracterização de latifúndio improdutivo, o que tornaria as terras suscetíveis à reforma agrária. Por outro lado, as benfeitorias das antigas usinas foram dadas como garantias de empréstimos financeiros não honrados, ou como dação em pagamento de impostos atrasados. Ações judiciais emperram a resolução desses problemas;
- b) As terras dos pequenos produtores dos tabuleiros foram expropriadas, suas roças foram cercadas por cana e fogo (ARAGÃO, 1998). Não há terras disponíveis no Recôncavo para novos empreendimentos em larga escala. Existem caros minifúndios produtivos, ou terras sob júdice, alvos de brigas familiares, garantias hipotecárias e ou fiduciárias;
- c) As características do relevo acidentado da região são barreiras naturais à adoção de tecnologias de automação de corte e plantio. Esse fato se traduz em desvantagens em relação às plantações do centro-sul, onde as longas planícies possibilitam a mecanização das lavouras;
- d) Existe a concorrência de regiões produtoras com custos baixos, constante redução da utilização da mão-de-obra na lavoura canavieira e utilização de alta tecnologia. Esse processo envolve altas inversões e canaliza a poupança da antiga região produtora.

Os motivos supracitados, além de outros problemas já discutidos nessa pesquisa, justificam o não surgimento de uma nova usina no Recôncavo há mais de cinquenta anos. A fusão das usinas criou um monopólio sobre a área cultivada e atualmente existe apenas uma única usina operando ociosamente na região. As extensas áreas são ineficientes, não irrigadas

e possuem custo de transporte elevado, enquanto os novos modelos de produção sucroalcooleira limitam a área plantada a um raio de cinquenta quilômetros da usina, com vistas à redução dos custos na logística de transporte.

O Recôncavo já não é o maior produtor do estado. Na região sul existem duas modernas usinas produtoras de açúcar, álcool etílico, anidro e hidratado. A Usina Santa Cruz Ltda., que emprega diretamente 114 trabalhadores, localizada no município de Santa Cruz de Cabrália, e a Usina Santa Maria Ltda., que emprega 1274 trabalhadores, localizada no município de Medeiros Neto (FIEB, 2007). Entretanto, o maior empreendimento está localizado no Vale do São Francisco, na zona rural de Juazeiro, a Usina Mandacaru, da Empresa Agrovale, que responde pela produção de 20% do consumo interno de açúcar do estado e aproximadamente trinta milhões de litros de álcool por ano. Essas novas manifestações da lavoura e indústria sucroalcooleira na Bahia, utilizam alta tecnologia, produção irrigada e são exemplos de que empreendimentos capitalistas são planejados e implantados em regiões que ofereçam as condições necessárias para reprodução do capital na velocidade e intensidade exigidas pelo mercado. Há uma tendência natural de novos empreendimentos seguirem os esses exemplos e se instalarem em áreas próximas. Essa nova organização produtiva jamais reproduzirá os efeitos do passado vividos pelo Recôncavo Baiano, o contexto é outro.

A lavoura da cana se movimentou no território baiano, e esse ajuste espacial é fruto da movimentação capitalista, que possui características específicas para o setor sucroalcooleiro. Naturalmente, a força de trabalho e o capital devem se unir num determinado espaço e tempo para ocorrer a produção (HARVEY, 2006). A escolha do espaço envolve a coexistência de características que possibilitem a maximização das vantagens da localização, que envolvem dentre outros fatores, proximidade da matéria-prima, mercado consumidor, transportes e infra-estrutura. Entretanto, diferentemente de outras indústrias que compram sua matéria-prima de fornecedores e as transporta até suas instalações, as usinas produzem seu próprio insumo, transporta, industrializa e em alguns casos comercializa sua produção longe do local onde são produzidas. Essa coexistência de ciclos produtivos e comerciais sob o controle de um único grupo capitalista lhes confere um caráter externo ao processo produtivo local e consequentemente autonomia sobre a decisão dos seus investimentos.

4.4.2 Os Tempos Atuais da Lavoura do Recôncavo... Cana sem usina

Após as crises do petróleo, o setor sucroalcooleiro do Recôncavo passou por três momentos distintos nas duas últimas décadas do século XX que foram importantes na definição do seu atual perfil. Os tempos atuais da lavoura canavieira da região somente podem ser analisados à luz da interpretação dos quadros nacional e internacional das últimas décadas. Nesse período, usinas foram fechadas e a União Industrial Açucareira se tornou a única em funcionamento.

O primeiro ocorre ao final da década de 1980, quando houve um enrijecimento das relações produtivas no setor causadas pela crise do estado enquanto provedor de políticas subsidiárias e pelo baixo preço do petróleo no mercado externo, que passava a oscilar entre doze e vinte dólares, enquanto, no auge da crise, o preço tinha atingido quarenta dólares. Nesse momento, parte da produção de cana do Recôncavo tradicional é substituída por dendê e gado, numa readaptação aos ajustes de demanda e altos custos de produção na lavoura canavieira. Enquanto os tabuleiros reduzem a área plantada e passam a alugar pastos para o gado do sertão durante o período de seca, era a garantia da renda da terra.

O segundo momento ocorre na década de 1990, quando os mercados de álcool combustíveis são liberados em todas as fases de produção e seus preços finalmente determinados pela relação entre oferta e procura. As usinas investiram em tecnologia e passaram a redirecionar sua produção flexível dentre as alternativas, principalmente álcool e açúcar, com o objetivo atender as demandas mais vantajosas para o setor. Ao final da década, após aumentos sucessivos nos preços do petróleo provocados por guerras envolvendo grandes produtores, o governo federal aumentou a adição de álcool combustível à gasolina. Nesse momento o Recôncavo Baiano retoma o plantio e produção, expande as áreas plantadas, avança sobre as pequenas propriedades e substitui o dendê e o gado pela cana.

O terceiro momento é o presente, onde grandes grupos capitalistas dominam a produção sucroalcooleira brasileira e isso envolve o Recôncavo Baiano. Ao partir dessa constatação, pode-se afirmar que o processo decisório sobre novos empreendimentos modernos está fora da região. Portanto, o modelo de atividade estabelecido na característica atual de exploração configura ajustes exigidos pelo próprio mercado. Ao perder os capitalistas que residiam próximo aos seus empreendimentos – a exemplo dos antigos engenhos -, a região passa a figurar apenas como uma alternativa dos grupos controladores. Essa lógica

perversa protege os interesses do capital e não possui qualquer relação com as perspectivas dos agentes locais, sejam trabalhadores, fornecedores ou o setor público.

A partir desse comportamento do capitalista, o Recôncavo Baiano passa a registrar cada vez menos usinas em atividade, pois existem noutras regiões alternativas mais rentáveis. Ao final da década de 1990, existiam apenas três usinas na região, a Usina Itapetingui, Paranaguá e a Nova Aliança. Mas atualmente, apenas a União Industrial Açucareira está em operação. Essa nova usina é fruto da fusão e arrendamento das terras das Usinas Nova Aliança e Paranaguá. Em relação à Usina Itapetingui, suas atividades industriais foram interrompidas e sua produção também é vendida a União Industrial Açucareira.

Os fatos que envolvem a atual situação da indústria sucroalcooleira do Recôncavo Baiano envolvem componentes políticos importantes. No início desta década, enquanto o Senado Federal, nas pessoas dos então representantes do estado da Bahia, e o Banco Central do Brasil discutiam a competência sobre a liquidação da Usina Nova Aliança (FIEB, 2007). O Grupo Econômico, proprietário da usina e remanescente da antiga oligarquia açucareira baiana, solicitou avaliação do empreendimento, cancelou o registro de economia aberta e arrendou-a para a empresa União Industrial Açucareira, da qual o mesmo grupo detém participação no capital societário.

Assim foi criada a única usina em atividade no Recôncavo, sob circunstâncias típicas das relações de privilégios e nos limites da exploração capitalista moderna. A União Industrial Açucareira, sediada no município de Amélia Rodrigues, produz açúcar, álcool hidratado e anidro unicamente para o mercado interno e emprega trabalhadores, sendo que 50% de maneira sazonal, a cada seis meses, nos períodos de corte e plantio (FIEB, 2007). Os trabalhadores, em sua maioria, são migrantes dos sertões, que inclusive migram também para as lavouras do centro-sul, pois são poucos os trabalhadores do Recôncavo que se sujeitam a terem seu tempo incomodado por tão árduo trabalho. Com controle externo do capital, diferentemente da época dos Senhores de Engenho que residiam próximo ao seu investimento, o grupo controlador do empreendimento detém uma melhor utilização do capital, o que já ocorreu na substituição do dendê pela cana ou gado.



Figura 14 - Vista do Porto de Santiago do Iguape e o antigo Engenho Acutinga ao fundo

Foto: Jonilson Batista Chagas.

As melhores terras do Recôncavo ainda estão no massapé da Baixada do Iguape, entre os distritos de Santiago do Iguape, mas antigo que a cidade de Cachoeira³⁹, e São Francisco do Paraguassu. As terras do antigo Engenho Acutinga (Figura 14), estão cobertas de cana, mas sem usina. Atualmente, essas terras que já abrigaram inúmeros engenhos, são utilizadas por uma única empresa, que fechou a última usina da região e continuou a plantar cana e vender sua produção para a União Industrial Açucareira, sob controle do mesmo grupo. Isso constitui um retrocesso no processo de desenvolvimento da região, que já abrigou diversos engenhos e usinas e agora se vê na condição extrema de exploração capitalista. O novo modo de utilização do massapé revela novamente a ausência de inter-relação entre a produção capitalista e o território. Ou seja, o capital busca sempre as melhores formas de se reproduzir mesmo que esse fato determine mudanças dos seus meios de reprodução ou até mesmo a extinção de atividades produtivas em determinadas regiões, as relações entre o espaço e os homens que o transformaram são também modificados, ou até mesmo abandonados.

Assim, as transformações da agroindústria da cana atingiram os limites da estagnação na região e são poucas as possibilidades de ocorrerem investimentos na esfera da reprodução dos capitais de larga escala na região. Apesar do endividamento e da limitação de crédito, não

³⁹ A freguesia de Santiago do Iguape foi criada no final do século XVI com o nome de Paraguaçu e seu nome é uma homenagem ao do seu proprietário, Antonio Lopes Ulhoa, que era cavaleiro da Ordem de Santiago de Compostela (UFBA, 2007).

são apenas esses os problemas para a indústria sucroalcooleira do Recôncavo. Os custos, sim, são determinantes da localização dos investimentos. Os novos empreendimentos controlam tecnologia e produzem para o mercado externo, são menos intensivos em mão-de-obra, exigem custos baixos e tem seu controle exercido exogenamente. Os problemas já relatados conduzem o massapé a amargurar a penúria das incertezas futuras. A relação entre capital e trabalho atingiu o limite de estagnação e a massa de trabalhadores não ocupados que não migraram lutam diariamente pelo pão de cada dia.

Existem pequenos produtores de cana no Recôncavo, localizados preponderantemente nos municípios de Terra Nova, Santo Amaro, Amélia Rodrigues, Teodoro Sampaio e São Francisco do Conde, diversificam suas roças para manter sua subsistência e garantir a renda necessária para consumir produtos não produzidos nos seus domínios. Existem também muitas engenhocas, hoje simplesmente chamadas de alambiques. A cachaça é mais rentável para o pequeno produtor, e vender sua produção a usina significa subordinar-se à sua condição monopolista de determinação de preço. Os alambiques compram a produção das pequenas propriedades, parte da produção é utilizada na alimentação animal ou vendida nas feiras da região. Esse aspecto da lavoura de cana está limitado pela baixa renda dessas atividades.

Após mais de um século de agruras, restou atualmente no Recôncavo Baiano apenas uma usina. Os reflexos sobre a economia são perceptíveis e a antiga atividade da região está em ruínas. Nos tempos áureos dos engenhos, vilas surgiram em torno dessas empresas familiares, existiu uma sinergia entre atividades econômicas que possibilitou o surgimento da indústria têxtil, inicialmente criada em função da poupança oriunda do próprio capital mercantil gerado pelo açúcar. O antigo modelo do Recôncavo também possibilitou o surgimento de um complexo sistema de logística e transporte que envolvia carros de boi e barcaças, trapiches, atravessadores, comerciantes, exportadores, circulação local da renda. O açúcar e os demais produtos da região eram conduzidos a Salvador, enquanto as viagens de volta traziam bens de consumo final produzidos na capital, importados de outras regiões do país ou do exterior. O comércio era o responsável pelo desenvolvimento da região. Tudo isso acabou há muito tempo. O espaço produtor de cana não é mais o mesmo que Costa Pinto (1997) visitou na década de 1950, sobraram escombros. As lavouras de cana não estão no mesmo lugar do passado e o Recôncavo sem os engenhos é mais pobre, possui menos trabalho e menos trabalhadores, funções desapareceram e a sociedade imergiu num retrocesso social, econômico e cultural que se arrasta há décadas. Existe farta bibliografia acerca das

mazelas do trabalho escravo nas lavouras de cana do Recôncavo Baiano, ou das relações precárias do incipiente trabalho assalariado inserido na reprodução social desse espaço. Contudo, independente dos reais beneficiários do sucesso do antigo Recôncavo, as migalhas de desenvolvimentos deixadas no território foram responsáveis pela sua construção.

4.5 ATUAL PRODUÇÃO PETROLÍFERA DO RECONCAVO: POBRE TERRA RICA

Do ponto de vista do petróleo, entretanto, chama-se de Recôncavo a uma área muito maior, de natureza geológica característica, estendendo-se em forma de faixa orientada aproximadamente no sentido Norte-Sul, da Baía de Todos os Santos, inclusive as ilhas, até uma linha que passa perto de Coração de Maria, sul de Inhambuê e serra do Arapoá. (AZEVEDO apud BRANDÃO, 1998, p.190-191).

As atuais transformações em curso no Recôncavo baiano passam obrigatoriamente pela indústria de hidrocarbonetos. A exploração de petróleo não teve a penetração esperada no Recôncavo Baiano, se reproduziu de maneira desigual e movimentou o centro econômico da antiga região tradicional, onde estão localizadas as cidades de Cachoeira, Santo Amaro, São Félix, Muritiba e Maragogipe. As atividades industriais da lavra, refino e distribuição foram desenvolvidas na porção norte da região, principalmente nas cidades de Candeias, São Francisco do Conde, Catu, São Sebastião do Passe, Dias D'Ávila, Camaçari e Pojuca.

A economia rural e a indústria tradicional do Recôncavo, principalmente o açúcar, passavam por uma sistêmica estagnação e o petróleo prometida reconduzir a região por novos caminhos, principalmente por ter surgido nas terras mais férteis, mais ricas, em meio aos canaviais. Entretanto, independente da política de localização utilizada para determinação da construção da Refinaria Landulpho Alves e do Porto de Mataripe, as etapas pelas qual a indústria de petróleo passou até seu atual estado excluiu a região de uma maior participação na divisão da renda e transformou a Petrobras num enclave.

Atualmente, os reflexos da indústria petrolífera na região, principalmente após a construção do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) e do Centro Industrial de Aratu (CIA), são sentidos em pequenas parcelas do território e possuem um forte componente externo. Muitas cidades do Recôncavo não guardam qualquer relação com essa indústria, enquanto outro grupo de cidades participa incidentalmente ou hospedam atividades que quase não empregam trabalhadores autóctones, quando o faz, são utilizados em serviços terceirizados caracterizados pela baixa qualificação e conseqüentemente baixos salário.

Os efeitos atuais da indústria petroquímica podem ser analisados a partir de aspectos quantitativos e qualitativos. No caso do primeiro, as transformações propiciadas pela ação da indústria do petróleo no tempo são observadas através da análise do Produto Interno Bruto (PIB) de dois grupos distintos de municípios. O primeiro grupo é formado pelas cidades que de alguma forma participaram dos processos em alguma das fases experimentadas pela indústria petroquímica na região. Enquanto o segundo grupo é composto pelos municípios que fazem parte do Recôncavo delimitado nessa pesquisa, mas que não receberam os respingos do advento do petróleo.

Tabela 7 - PIB Municipal a Preços Correntes, Bahia – 2004

(R\$ milhões)

Município	Setores			Impostos sobre produtos	PIB
	Agropecuária	Indústria	Serviços		
Camaçari	12,63	12.634,73	1.826,89	1.445,73	15.891,62
Salvador	17,16	3.154,72	9.443,02	2.548,88	14.218,15
São Francisco do Conde	9,76	6.616,70	780,75	1.855,32	9.261,76
Feira de Santana	88,78	881,08	1.459,71	245,11	2.608,66
Simões Filho	4,93	1.423,12	507,12	248,48	2.169,77
Candeias	6,46	1.376,80	400,71	102,81	1.877,16
Ilhéus	51,04	1.052,00	612,84	162,76	1.853,02
Catu	12,50	1.074,03	191,24	104,26	1.377,50
Dias d'Ávila	3,35	993,79	128,80	104,25	1.226,75
Luís Eduardo Magalhães	189,40	607,56	264,25	58,86	1.106,99
Bahia	8.605,19	39.012,59	32.809,49	8.191,99	86.882,06

Fonte: SEI/IBGE (2004).

Ao observar o conteúdo da Tabela 7, percebe-se que a indústria petroquímica confere ao município de Camaçari o maior PIB municipal do estado, reflexos dos efeitos do Complexo Petroquímico de Camaçari. Decerto, dentre os dez maiores PIB municipais da Bahia, seis estão no Recôncavo do Petróleo, o que evidencia a forte influência deste setor na redá do estado. Os demais municípios que compõem a Tabela 7 possuem importante participação do comércio na formação da sua renda, que é o exemplo de Feira de Santana, ou da agropecuária, no caso de Luís Eduardo Magalhães, no oeste baiano.

Tabela 8 - PIB Municipal a Preços Correntes do Recôncavo Tradicional - 2004

(R\$ milhões)

Município	Setores			PIB
	Agropecuária	Indústria	Serviços	
Santo Amaro (38º)	23,19	91,83	103,73	223,79
Cachoeira (56º)	14,61	78,54	50,40	148,99
Maragogipe (94º)	29,33	6,95	53,04	89,20
Muritiba (112º)	14,10	16,92	45,57	76,67
Nazaré (143º)	5,30	12,36	45,61	61,30
Jaguaripe (261º)	15,71	2,33	16,17	34,28
São Félix (304º)	5,40	2,28	21,51	28,46

Fonte: SEI/IBGE (2004).

A outra face dessa análise está revelada no PIB do segundo grupo de municípios, aqueles que não se locupletaram das benesses do ciclo do petróleo (Tabela 8). Dentre esses, Santo Amaro possui o maior PIB, mas é apenas o trigésimo oitavo maior dentre os municípios do Estado. Na parte inferior da Tabela 8 está São Félix, antigo berço da indústria fumageira do Recôncavo, inclusive de movimentos trabalhistas do início do século XX e vilas operárias, possui o trecentésimo quarto maior PIB dentre os 417 municípios baianos, o retrato da estagnação.

Esses efeitos também são observáveis na análise da renda per capita desses mesmos grupos. Dentre as onze melhores rendas per capita de municípios baianos relacionadas na Tabela 9, sete estão localizadas no Recôncavo do petróleo. Especialmente São Francisco do Conde, antigo tradicional produtor de cana-de-açúcar, encravado no massapé, o município possui uma população de aproximadamente trinta mil habitantes e detém a maior renda per capita da Bahia e do Brasil. Entretanto, esse fato não representa qualquer transformação substancial que o diferencie dos demais municípios da região, inclusive em relação àqueles que não recebem as benesses do petróleo.

Tabela 9 - PIB Municipal Per Capita, Bahia - 2004

Em R\$1,00	
Município	PIB Per Capita
1º São Francisco do Conde	315.208,07
2º Camaçari	85.255,95
3º Luís Eduardo Magalhães	51.598,14
4º São Desidério	30.025,66
5º Catu	28.445,99
6º Madre de Deus	24.735,98
7º Mucuri	24.337,23
8º Glória	24.153,43
9º Dias d'Ávila	23.343,06
10º Pojuca	23.108,02
11º Candeias	23.083,88

Fonte: SEI/IBGE (2004).

Ainda em relação à renda per capita dos municípios, ao aplicar a mesma análise ao segundo grupo, aquele formado pelas principais cidades da região objeto dessa pesquisa, mas que não sofreram os efeitos do petróleo, observa-se uma reprodução muito próxima a do PIB (Tabela, 10). Percebe-se, porém, uma inversão, revelada na posição da cidade de Cachoeira que aparece com a melhor renda per capita da região, a frente de Santo Amaro. Contudo, essa posição confere a cidade apenas à quinquagésima sétima colocação dentre os 417 municípios baianos. Enquanto o município de São Félix, não muito diferente da análise do seu PIB, aparece em 334ª posição na relação da renda per capita dos municípios baianos. A perda da importância desses antigos núcleos urbanos, verificada em diversos momentos desta pesquisa, é reflexo da polaridade exercida por cidades essencialmente rodoviárias, chamadas por Milton Santos (1959) de cidades líderes, como Feira de Santana e Santo Antônio de Jesus. Os produtos e serviços não utilizam mais as cidades do antigo Recôncavo como passagem, o ciclo é outro.

Tabela 10 - PIB Municipal Per Capita do Recôncavo Tradicional, 2004

Em R\$1,00	
Município	PIB Per Capita
57º Cachoeira	4.728,89
95º Santo Amaro	3.693,08
200º Jaguaripe	2.560,93
245º Nazaré	2.306,47
257º Muritiba	2.269,64
276º Maragogipe	2.171,11
334º São Félix	1.966,15

Fonte: SEI/IBGE (2004).

As transformações recentes da indústria petroquímica envolvem aspectos tecnológicos com fortes componentes externos que afastam ainda mais a possibilidade de inserção da economia regional. Tem-se como exemplo o início da exploração em mar – *off shore* - do recém descoberto Campo de Manati, localizado na costa do município de Cairu. A intervenção da Petrobras prospectou e ativou sua produção e transmissão de gás através de um gasoduto submarino-terrestre de aproximadamente 125 quilômetros, entre o campo de Manati e a Refinaria Landulpho Alves. As cidades do Recôncavo nada viram. O próprio Presidente da Petrobras, José Sérgio Gabrielli (2006), relata que os reflexos da produção de gás nos municípios da região se refletirão em impostos e taxas, como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), Imposto de Renda (IR) e *Royalties*⁴⁰. Esse novo *modo operandis* da indústria petroquímica reforça a afirmação que as transformações tecnológicas são exógenas ao atual estado de desenvolvimento do Recôncavo e sem efeitos transformadores sobre sua organização social.

As transformações recentes e seus reflexos socioeconômicos possuem um caráter completamente distinto em relação àquelas percebidas pelos trabalhos da década de 1950. Em contraposição ao Recôncavo visitado por Thales de Azevedo (1997), a maior contrapartida social atual dos novos projetos da indústria de hidrocarbonetos é ambiental, que se revela um contra-senso legal, que defende o meio ambiente e pretere o homem, como se esse não fizesse parte do mesmo. Enquanto os reflexos observados pelo autor na década de 1950 eram importantes transformações sociais e econômicas.

Entre os empregados e dirigentes dos serviços da Petrobrás e as autoridades administrativas, judiciais, policiais dos municípios, estabeleceram-se relações de cooperação indispensáveis ao ajustamento entre aquelas populações. Empregados da Petrobrás e a própria empresa têm contribuído substancialmente para obras nas igrejas da área e para patrocinar noites do mês de Maria, novenas e festas. Outras modalidades de cooperação formais e informais registram-se para com as prefeituras e outros órgãos. (AZEVEDO, 1999, p. 198-199).

Os personagens a que se refere o autor migraram junto com a pouca mão-de-obra qualificada da região. Essas funções, ao menos as que ainda existem no Recôncavo, são desempenhadas por pessoas que geralmente não residem nas cidades onde as exercem. Além disso, os novos canais de ascensão social, associado às relações entre os novos habitantes e pessoas das localidades desapareceram junto com o emprego. As pessoas não vão mais para o Recôncavo.

⁴⁰ De acordo com a legislação tributária brasileira, royalties são os rendimentos, de qualquer espécie, decorrentes do uso, fruição ou exploração de direitos sobre recursos vegetais, minerais, invenções, processos e fórmulas de fabricação e de marcas de indústria e comércio, inclusive sobre direitos autorais.

Em relação aos efeitos socioeconômicos do petróleo observados por Costa Pinto (1997), observa-se que a fase inicial do petróleo é identificada pela função temporária dos acampamentos de trabalhadores, assim como seus efeitos para a região que os recebia. Entretanto, o estado atual de coisas na região do petróleo desfaz o sentimento de estabilidade dos efeitos verificados a época, após a consolidação da atividade verificada na construção e funcionamento da Refinaria Landulpho Alves. Os efeitos duradouros esperados pela população cessaram junto com a terceira fase vivida pelo Recôncavo do Petróleo, quando não havia mais obras infraestruturais capazes de absorver o tempo de trabalho sempre excessivamente disponível na região.

Muitos engenheiros e funcionários, nos primeiros tempos, deixavam suas famílias residindo em Salvador, encarando o Recôncavo apenas como local de trabalho, não para viver. Era na capital e não no Recôncavo que se gastava a folha de salários de 2 milhões e meio de cruzeiros paga mensalmente ao pessoal do petróleo, à época em que foram efetuadas as primeiras visitas à região para levantamento de dados desta pesquisa. (COSTA PINTO, 1997, p. 145).

A indústria do petróleo ainda provoca transformações pulverizadas, restritas a apenas um restrito grupo de cidades e trabalhadores, que geralmente estão associadas ao emprego temporário ou trabalho terceirizado, repasses estaduais e federais de impostos e taxas relacionadas à atividade, especialmente *Royalties*. Entretanto, essa mesma região do petróleo, principalmente as cidades de Candeias, São Francisco do Conde e Madre Deus estão marcadas pelo crescimento urbano desordenado, pobreza endêmica e demais problemas sociais que são comuns nos grandes centros urbanos brasileiros.

Nesse quadro, os *royalties* possuem grande representatividade no orçamento municipal das cidades do Recôncavo do petróleo. A partir de 1997 sua alíquota passou de 5% para 10%, sendo 65% para os municípios, 23% para os estados e 12% para órgãos da administração direta da união. Entretanto, os poços do Recôncavo são considerados maduros, em constante declínio, o que reduziu os repasses dos *royalties* aos municípios produtores. Mas o desenvolvimento de novas tecnologias reativou a produção de muitos poços já abandonados no Recôncavo e mantém em produção muitos outros que estavam em fim de vida útil.

Os rendimentos municipais oriundos de recebimentos de *royalties* já possuíam restrição quanto ao seu uso. A mesma lei de 1997, que aumentava a parcela recebida por estados e municípios, vedava a utilização dos recursos para pagamento de folha de pessoal e pagamento de dívida que não tivesse como credor a União ou outro ente direto. Por determinação legal, os recursos deveriam ser exclusivamente utilizados em pavimentação de

rodovias, saneamento, abastecimento e tratamento de água, irrigação, energia, proteção ao meio ambiente e em capitalização de fundos de previdência. Entretanto, as exclusividades foram revogadas, permanecendo as vedações. Portanto, praticamente inexistente vinculação de utilização da renda oriunda de *royalties*.

Existem duas perspectivas de análise dos efeitos dos *royalties* sobre a socioeconomia da região. A primeira se baseia nos índices de desenvolvimentos comumente utilizados nesses casos, o Índice de Desenvolvimento Humano⁴¹ (IDH). Esse estudo já foi realizado num trabalho intitulado Avaliação dos Impactos dos Royalties no Desenvolvimento dos Municípios Arrecadores da Bacia do Recôncavo, apresentado no 3º Congresso Brasileiro de P&D em Petróleo e Gás, em de outubro de 2005, que conclui que não há transformações substanciais provocadas pelos *royalties* em municípios do Recôncavo do petróleo em comparação com outras cidades semelhantes. Enquanto a outra perspectiva se baseia na simples análise qualitativa dos componentes que determinam o nível de penetração dessas transformações. Então, como praticamente inexistente vinculação de utilização dos recursos dos *royalties*, as viagens realizadas durante esta pesquisa não detectaram diferenças significativas, principalmente infraestruturais, que caracterizassem os efeitos dos *royalties* do Petróleo. Não se pretende aqui identificar os destinos desses recursos, mas o isolamento político enfrentado pela região e casos de improbidade administrativa envolvendo municípios do Recôncavo que apontam as possíveis respostas.

Em suma, enquanto as cidades do Recôncavo do petróleo não conseguem se desenvolver com os recursos oriundos da produção de hidrocarbonetos em suas terras, os antigos núcleos urbanos do passado não percebem as riquezas do petróleo, continuam acanhados e guardam mais aspectos do passado escravista que do presente moderno representado pela presença da Petrobras. Retorna-se mais uma vez ao conceito de Marginalidade Estrutural, utilizado por Costa Pinto (1997) para caracterizar esse eterno conflito entre o moderno e o arcaico.

⁴¹ O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) foi criado originalmente para medir o nível de desenvolvimento humano dos países a partir de indicadores de educação (alfabetização e taxa de matrícula), longevidade (esperança de vida ao nascer) e renda (PIB per capita). O índice varia de 0 (nenhum desenvolvimento humano) a 1 (desenvolvimento humano total). Países com IDH até 0,499 têm desenvolvimento humano considerado baixo; os países com índices entre 0,500 e 0,799 são considerados de médio desenvolvimento humano; países com IDH maior que 0,800 têm desenvolvimento humano considerado alto (PNUD, 1998).

5 UMA REAVALIAÇÃO

A rodovia, então – e o Recôncavo é relativamente bem fornecido delas – trouxe o caminhão e, com ele, implicações sociais de toda ordem que diante teremos, mais de uma vez, de referir. Neste momento interessa-nos apenas assinalar, entretanto, as conseqüências produzidas pela rodovia e o caminhão mesmo nesta orla marítima, como transporte concorrente e competidor do saveiro e que resultou, inclusive, não só no declínio de atividades tradicionais, mas também num desequilíbrio ecológico e numa mudança de função de certas localidades do Recôncavo, como Cachoeira e São Félix, que tinham antes, quando o transporte marítimo era único, destacada posição como empórios e mercados redistribuidores do que recebiam de Salvador para vender no interior – posição e função hoje praticamente desaparecida em conseqüência do caminhão. (COSTA PINTO, 1997, p. 121).

Inicia-se aqui uma reavaliação do Recôncavo Baiano baseada nas percepções reveladas nesta pesquisa, onde a região é rerepresentada admitindo-se que suas possibilidades atuais são outras e que o antigo modelo de reprodução ideológica da crise, que perdurou durante mais de um século, esgotou-se. As transformações infra-estruturais que modificaram o fluxo da economia da região são imutáveis e uma análise atual deve considerá-las.

Isolada estruturalmente, lentamente o Recôncavo se afasta do marasmo e desenvolve um mecanismo próprio de reprodução que envolve o turismo histórico, o Estado, o petróleo, os impostos e os royalties. Essa nova organização passa por diferentes pontos de observação que juntos conformam o complexo diagnóstico acerca do atual estado das importantes mutações que ocorrem na região.

As transformações em curso no Recôncavo Baiano evidenciam uma clara relação entre o nível de desenvolvimento da região com o fim do seu relacionamento com o exterior e com o desvio ou arrefecimento dos antigos ciclos produtivos que utilizavam seus portos como entrepostos. Essa conclusão decorre da nítida observação de que os momentos de flagrante desenvolvimento indicavam invariavelmente o aumento da intensidade dessas relações. O Recôncavo sempre figurou como uma região primário-exportadora, e o próprio aumento da escala desse mercado, refletido em transformações infra-estruturais, condenou a região.

Enquanto a região figurava entre as mais importantes do Brasil, um complexo fluxo econômico, representado na Figura 15, conduzia os produtos da região e do interior em direção aos seus portos e posteriormente para Salvador, era condição necessária, a alternativa até então mais viável. Nesse contexto, o açúcar foi, sem dúvidas, a maior riqueza do Recôncavo, mas não o mais transportado em seus lagamares. Pessoas e os mais variados

produtos da região e dos sertões eram sim os mais conduzidos entre seus portos. No início deste trabalho, ressaltam-se os portos enquanto pontos de convergência de mercadorias que funcionavam como catalisadores do desenvolvimento e propiciadores da intensa divisão territorial do trabalho experimentada em determinados períodos. Era esse sistema que permitiu o desenvolvimento da região e sua estruturação socioeconômica.

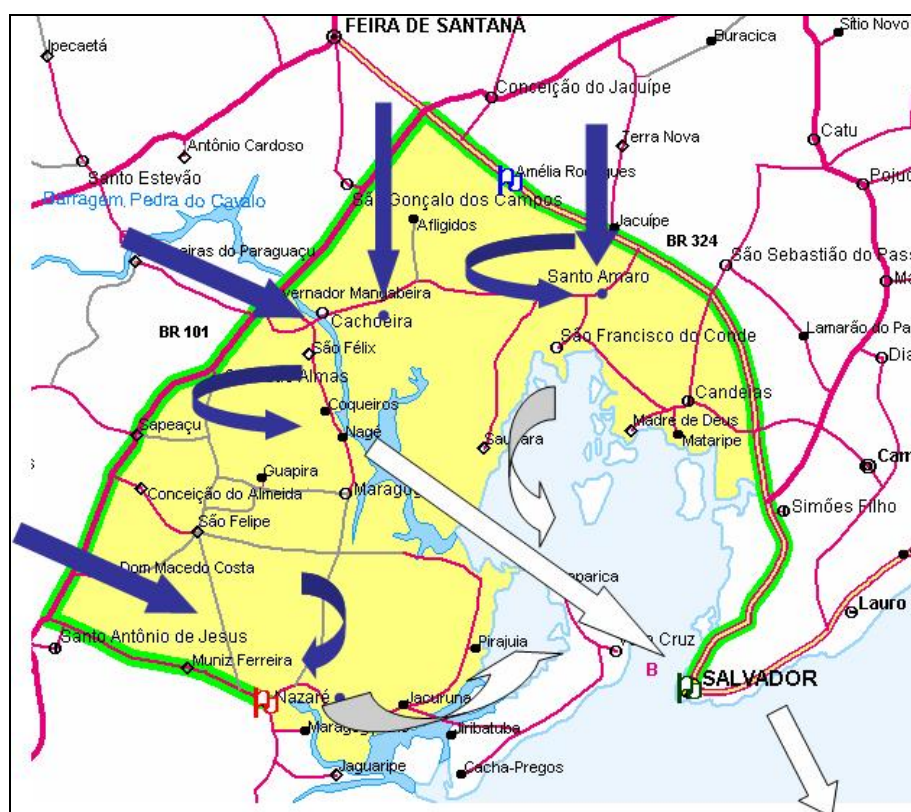


Figura 15 - Recôncavo: fluxo econômico antigo – riqueza sobre as águas

Fonte: Guia Quatro Rodas (2006).

Nota: Adaptado pelo autor.

Mas o Recôncavo atual é outro e seu novo fluxo de comércio está retratado na Figura 16, que evidencia que o capital não utiliza mais as suas cidades como entrepostos, pois esse novo circuito passa a margem. As rodovias que circundam a região, ao mesmo tempo em que transportam sua exígua riqueza, a exclui de uma circulação mais ampla. Esse redesenho econômico está estabelecido na exclusão do transporte ferroviário e pela convergência das estradas da região para as BR-101 e BR-324, no sentido opostos aos antigos portos, que sem produtos, sem calado e sem barcos praticamente desapareceram. Essa análise evidencia a exclusão dos antigos núcleos urbanos do Recôncavo desses circuitos e reafirma a região como fruto de uma profunda transformação que é reflexo do arrefecimento e ou extinção das antigas atividades tradicionais que teve como consequência o empobrecimento endêmico.

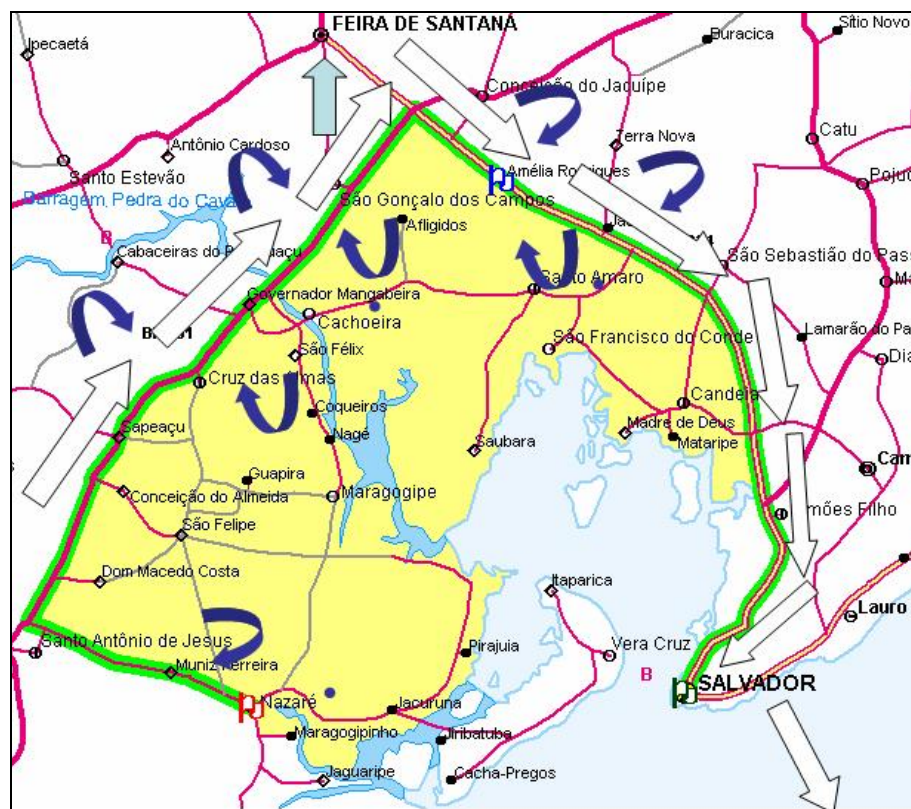


Figura 16 - Recôncavo: fluxo econômico atual – riqueza sobre rodas

Fonte: Guia Quatro Rodas (2006).

Nota: Adaptado pelo autor.

No entanto, essa interpretação está limitada à análise dos efeitos de posições históricas fundadas no imediatismo de um grupo social, desenvolvido localmente a partir da relação entre a propriedade de engenhos e os interesses mercantis de Salvador, que possuía forte influência sobre as ações políticas do estado. Portanto, foram incapazes de transformar as benesses do capitalismo em ações duradouras em favor da região, e esse comportamento ceifou as possibilidades do Recôncavo irradiar no tempo a prosperidade de outrora.

Esse movimento tornou a região incapaz de se transformar a partir das suas antigas atividades tradicionais. Longe da modernização conservadora da metade do século XX, a região mergulhou num marasmo histórico e sucumbiu junto com sua oligarquia, mas essa última tinha a seu favor a mobilidade e o apoio do setor público. Aqui se estabelece o ponto de inflexão que avalia a possibilidade de um tempo presente distinto para o Recôncavo, caso as decisões da antiga oligarquia baiana fossem previdentes. A resposta para tal inquirição reside na observação, mesmo que anacrônica, de exemplos atuais que sevem de contraponto na análise de que os tempos áureos da região poderiam apontar outros destinos. É o exemplo da cidade de Sertãozinho, localizada no interior do estado de São Paulo, que prospera a partir da produção sucroalcooleira e canaliza sua poupança para ações capazes de multiplicar seus

efeitos através do desenvolvimento de atividades correlatas. Essa combinação propicia o surgimento de setores como o metalúrgico, responsável pela fabricação de bens de capital para usinas. Surgem também centros de pesquisa e de treinamento, responsáveis pela produção de tecnologias e por qualificar a mão-de-obra exigida pelo capital. Por conseqüência, a cidade irradia seus efeitos sobre outras regiões ao se tornar capaz de atrair capital e trabalho. Essas são as transformações para frente e para trás da indústria que deslocam definitivamente o desenvolvimento tecnológico e econômico da cidade a partir importantes escolhas políticas.

Outro exemplo está no estado do Rio de Janeiro, na região de Campus do Goytacazes. Essa importante produtora de cana se movimenta para irradiar os efeitos da indústria sucroalcooleira e tentar repetir Sertãozinho. Para isso, o Estado oferece linhas de crédito a taxas diferenciadas cuja finalidade é aumentar a oferta de matéria-prima e conseqüentemente reduzir a ociosidade da indústria da região, que atinge 30% do setor de açúcar e 40% do setor de álcool. Curiosidade acerca dessa política reside no fato dos recursos disponíveis para a linha de crédito em questão serem oriundos de *royalties* do petróleo. Guardemos essa constatação.

Os exemplos acima guardam um anacronismo importante em relação ao período áureo do Recôncavo, mas não impossibilita as comparações entre o passado e o presente, o moderno e o arcaico. Diferentemente da experiência de Sertãozinho e Campus, o Recôncavo Baiano, a partir das escolhas históricas da sua classe política, foi tolhido da possibilidade de conduzir seu desenvolvimento no tempo. As decisões políticas que envolviam a região estavam impregnadas de conservadorismo e resistência às transformações impostas pelo capitalismo. As sistemáticas tentativas de soerguimento de atividades econômicas tradicionais, que foram naturalmente sepultadas pelo capital, evidenciam que esse conflito e seus reflexos sobre o controle ideológico nunca foram acidentais. Portanto, os objetivos das escolhas políticas desse grupo eram favorecer a antiga oligarquia que sobrevivera às crises e ao marasmo.

Ao considerar o extremo recrudescimento das atividades tradicionais do Recôncavo Baiano e sua iminente imutabilidade, as alternativas para a recondução da região ao desenvolvimento partem de outros princípios. A existência de um novo modelo de desenvolvimento construído sobre velhas e novas bases ideológicas e econômicas, revela-se como parte de um projeto maior que envolve a manutenção do controle do estado por parte de um novo grupo político. A inserção do Recôncavo nesse projeto ampliado de dominação

somente pode ser admitida a partir da constatação da ruptura do Recôncavo atual com parte das suas raízes tradicionais. Essa separação decorre da percepção de que as atividades historicamente tradicionais da região apresentam aspectos imutáveis que a excluí de qualquer perspectiva de transformação que movimente seu eixo socioeconômico. Como exemplos, observam-se a extrema concentração fundiária do massapé, os caros minifúndios tomados pela pecuária, a baixa e ineficiente penetração capitalista do fumo e ou da restrita relação com a natureza das atividades industriais que persistem na região.

Excluída a possibilidade de modificação da estrutura fundiária e conseqüentemente o controle da terra, o novo projeto para o Recôncavo passa pela determinação de alternativas que concentrem o moderno e o arcaico, não num conflito, mas em interesses comuns, construídos sobre importante suporte econômico e explícitos objetivos. As atuais mudanças no cenário político estadual conduzem o futuro da região por novos caminhos, fundamentados num silencioso estabelecimento de importantes alicerces, que poderão reconduzir o Recôncavo a novas experiências, distintas das historicamente conhecidas. Nesse contexto, as agências governamentais, centro de pesquisas e universidades possuem papel fundamental.

O primeiro alicerce se funda no controle do setor público, principal demandante da economia regional e detentor dos direitos de uso dos impostos e royalties do Petróleo. O controle político para o Recôncavo possui dois perfis distintos. Na porção mais tradicional do território, esse controle sofre forte influência das associações comunitárias apresentadas no capítulo quatro, que detêm importante poder sobre o destino dos votos de milhares de pessoas e os utiliza como mercadoria em trocas por vantagens políticas, independentemente do perfil ideológico do seu interlocutor. Decerto, o processo de desurbanização vivido por muitas cidades da região fortaleceu esses grupos, que passaram a controlar um número maior de eleitores. O relacionamento entre o setor público e esses grupos se dá diretamente via prefeitura, ou através de políticas afirmativas que podem ser desenvolvidas por agentes oficiais da administração indireta que não guardam relação com o plano plurianual, como a Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional (CAR) (BA), especialmente com recursos oriundos do Banco Mundial (BIRD) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Bahia Pesca, CERB e Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER). A outra face do controle do setor público reside no chamado Recôncavo do Petróleo, que não sofre da anomalia das associações comunitárias, onde o próprio poder econômico do Estado pode se encarregar de realizar o seu aparelhamento.

O Segundo alicerce é o econômico. Importante na condução de um projeto para o Recôncavo e tem sua maior base de sustentação no petróleo. Concomitantemente, recursos dos fundos de recuperação do patrimônio histórico-cultural e do próprio Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), em consonância com o governo central, via Petrobras, complementam as possibilidades. Ainda sobre o petróleo, existem seiscentos poços maduros no Recôncavo que são explorados através de linhas de créditos oferecidas pela própria estatal (PETROBRAS, 2007). O aumento dos investimentos neste setor se refletirá sobre o meio-ambiente, geração de empregos e renda, balança comercial, novas tecnologias, fornecedores e prestadores de serviços, aumento de arrecadação, mais *royalties* para o estado e municípios, garantia de receita pública sem restrição de finalidade. Esse aspecto também abrange a infraestrutura, que se reflete na recuperação da malha ferroviária do Recôncavo e a construção do entorno ferroviário de Cachoeira e São Félix, essencial para retirar os vagões dos centros dessas cidades.

O terceiro alicerce é o social, responsável pela manutenção do sentimento de pertencimento e vital para a unidade do Recôncavo. Nesse bojo encaixam-se o turismo histórico, cultural e o fortalecimento de outras atividades locais sem muita penetração capitalista, como o extrativismo, o artesanato, a cultura em geral e a agricultura familiar. A presença do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) e a inauguração da Universidade Federal do Recôncavo Baiano⁴² (UFRB) indicam os caminhos a serem percorridos para inserção dessa nova realidade na região. Recentemente, recursos do governo federal foram disponibilizados para a cidade de Cachoeira, destinados ao Programa de Ação do Turismo Étnico Afro da Bahia. Noutra vertente, o governo do estado oferece incentivos a projetos de pesquisa que fundamentem a elaboração de políticas públicas voltadas ao turismo histórico e cultural.

Investimentos concretizados, em andamento ou em planejamento no Recôncavo ratificam existência de um novo momento para a região. A previsão da inauguração de uma usina de biodiesel na cidade de Candeias, capaz de produzir combustível a partir da mamona dos sertões ou do dendê do baixo-sul; O projeto de construção de um hospital regional em Santo Antonio de Jesus, que servirá de apoio as atividades da UFRB e reduzirá a gravitação da

⁴² A Universidade Federal do Recôncavo Baiano (UFRB) consumirá investimento da ordem de 20 milhões de reais até o final de 2007, com estrutura multicampi que distribui estes recursos por diversas cidades da região (UFRB, 2007).

região em torno de Feira de Santana e Salvador; a recuperação do patrimônio histórico, em execução pelo IPHAN, de cidades tradicionais como Cachoeira, São Félix e Santo Amaro;

Os estragos da antiga oligarquia ficarão indefinidamente enraizados no controle fundiário do Recôncavo, enquanto um novo modelo de dominação nasce sob novas e velhas bases históricas, mas com diferentes objetivos. Em comum entre os dois está o uso da máquina pública como principal mecanismo de controle econômico, político e ideológico. Finalmente, o Recôncavo passa a ser compreendido a partir dos dois aspectos socioeconômicos que separam naturalmente o arcaico e o moderno, caracterizados respectivamente pelo Recôncavo tradicional e pelo petróleo. O velho Recôncavo possui a função de manter o sentimento de identidade e pertencimento através da educação, do turismo histórico e cultural e pelo fortalecimento do extrativismo. Enquanto o Recôncavo do petróleo oferece os recursos disponíveis para determinação dos objetivos e garantir a reprodução desse novo modelo.

Um novo projeto de modernização do Recôncavo deve preocupar-se com sua capacidade em reter e atrair formação bruta de capital, desenvolver o desdobramento de atividades afins que possibilitem a multiplicação da renda, do emprego e reduza a pobreza. A reutilização da formação do capital somente poderá ocorrer na própria região caso exista um mecanismo de fixação capaz de canalizar a poupança interna e, se possível, atrair poupança de outras regiões. Outra preocupação reside na possibilidade dos novos projetos não serem capazes de absorver toda sua mão-de-obra ociosa, ou que a região não possua a qualificação necessária para evitar um possível desequilíbrio entre lucros e salários, que pode ser evitado com um sistemático processo de formação e atração de mão-de-obra especializada. O Recôncavo reafirma sua relação com a indústria petroquímica, com os portos e a grande lavoura, mas busca novas especializações, como a saúde e o turismo, por exemplo, e deixa lentamente o marasmo para retornar ao cenário econômico do estado.

Independentemente do moderno ou do antigo Recôncavo, as transformações em curso na região apontam para um futuro incerto, onde aspectos superestruturais serão determinantes das possibilidades de se reviver a pujança verificada noutros tempos. Esses mesmo aspectos serão utilizados como ferramenta de dominação, como forma de garantir a manutenção e a reprodução do poder sob as mesmas mãos. Os conflitos de interesses de grupos sociais distintos não poderão sobrepor-se aos interesses da região, pois seriam repetições de erros que

sepultaram um futuro distinto, que apenas em lucubrações pudemos imaginar para essa secular região.

É preciso afirmar ao Recôncavo e a outras regiões que experimentaram as benesses do desenvolvimento capitalista e as perderam que aspectos endógenos somente gerarão o resultado esperado quando em consonância com os interesses do grande capital, e esse é um grande desafio.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, P. Notas sobre o enigma baiano. **Planejamento - Revista da CPE**, v.4, out./dez. 1977.

ALBAN, M. Transportes e logística: os modais e os desafios da multimodalidade. **Cadernos da Fundação Luís Eduardo Magalhães**. Salvador. FLEM, 2002.

ALENCASTRO, L. F. **O Trato dos Viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, P. H. de. **A manufatura do fumo na Bahia**. 1983. Dissertação (Mestrado)- Departamento de Economia e Planejamento Econômico do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas/SP, 1983.

ALMEIDA, R. **Voltado para o futuro**. Fortaleza: BNB, 1986. (Entrevista concedida a grupos de trabalho da ASED).

_____. Traços da história econômica da Bahia no último Século e Meio. **Revista de Economia e Finanças**, Salvador, v.4, n.4, p. 70-78, 1952.

ARAGÃO, F. **O doce do açúcar que virou amargura**: agricultura e fome no Recôncavo baiano. 1998. Dissertação (Mestrado em Economia)- Universidade Federal da Bahia, 1998.

ARAÚJO, T. B. de. **Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano**. Salvador: FIEB, 2002.

AZEVEDO, T. O. G. A economia baiana em torno de 1850. **Planejamento**, v. 5, n.4, out./dez.1977.

_____. A era do petróleo. **Revista da Bahia**, Salvador, n.. 28, p. 40-51, jan. 1999.

AZEVEDO, T. ; VIEIRA LINS, E. Q. **História do Banco da Bahia: 1858 – 1958**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

BAIARDI, A. ; OLALDE, A. R. **Dimensão científico-tecnológica**: Recôncavo Sul; Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável – PDRS. Salvador: Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional – CAR, 2000.

BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano**: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BRANDÃO, M. de A. (Org.). **Recôncavo da Bahia. Sociedade e economia em transição.** Textos de Milton Santos, Luiz de Aguiar Costa Pinto e Thales de Azevedo. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998.

_____. A cidade contra Recôncavo. **Revista da Bahia**, Salvador, n. 28, p.9-19, jan. 1999.

_____. Recôncavo da Bahia: cenários e perspectivas. **Revista Conjuntura e Planejamento**, n. 42, p. 5-9, nov. 1997.

BRITO, C. Grande corporação e estruturação da região industrial e urbana nos arredores de Salvador – Bahia. **Revista Desenbahia**, v.1, n.1, p. 37-56, set. 2004.

CASTELLUCCI, A. A. S. **Industriais e operários baianos numa conjuntura de crise (1894-1921).** Salvador: FIEB, 2004.

_____. Flutuações econômicas, crise política e greve geral na Bahia da Primeira República. **Revista Brasileira de História**, v. 25, n. 50, p. 31-166, 2005.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL - CAR (BA). Recôncavo Sul: perfil regional : Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável - PDRS. Salvador, 2000. (Cadernos CAR, 25).

CONCEIÇÃO FILHO, V. M. ; MOREIRA, M. D. **Depósitos de argila do Recôncavo Baiano: geologia e potencialidade econômica.** Salvador: CBPM, 2001. (Série Arquivos Abertos, 15).

COSTA PINTO, L. **Recôncavo: laboratório de uma experiência humana**, 2. ed. Salvador, Editora Costa Pinto, 1997.

_____. A orla, o mar e as ilhas. **Revista da Bahia**, Salvador, n. 28, p.31-39, jan.1999.

CUNHA, S. H. dos P. **Um retrato fiel da Bahia: sociedade-racismo-economia na transição para o trabalho livre no Recôncavo Açucareiro, 1871-1902.** 2004. Tese (Doutorado)- Instituto de Economia da Universidade de Campinas. São Paulo, 2004.

_____. Resolve-me ou eu te devoro! Uma discussão sobre a falta de braços no Recôncavo Baiano. **Bahia Análise e Dados**, v.10, n.1, p. 21-34, jun.2000.

FERNANDES, F. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica.** 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara., 1987.

FIEB. **Guia industrial do Estado da Bahia.** Disponível em:
<<http://www.fieb.org.br/guia/default.asp>> Acesso em: 10 jun. 2007.

FRAGA, W. F. **Encruzilhadas da liberdade**: histórias e trajetórias de escravos e libertos na Bahia, 1870-1910. São Paulo: Editora Unicamp, 2006.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. 11. ed. rev. São Paulo: Nacional, 1971. ((Biblioteca universitária. Série 2 . Ciências Sociais ; 23))

GABRIELLI, J. S. Começo de uma nova era. Entrevistador: Bianca Pitanga. **Jornal A Tarde**, Salvador, 2007. Disponível em: <<http://www3.atarde.com.br/especiais/manati/novaera.html>>

GAUDEMAR, J. P. de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial Estampa, 1977.

HARVEY, D. A **Produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

LAUDO aponta que maré vermelha causou morte de peixes no Recôncavo Baiano. **Folha Online**, 05 abr. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u133771.shtml>> Acesso em: 8 abr. 2007.

LIMA, A. M. A Concepção do Banco do Estado da Bahia: da criação do Instituto Central de fomento econômico da Bahia, à transformação em Banco de Fomento do Estado da Bahia. **Revista Desenhahia**, v.1, n.1, p. 21-36, set. 2004.

LIMA, J. P. R.; SICSÚ, A. B. Revisitando o setor sucroalcooleiro do Nordeste: o novo contexto e a reestruturação possível. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v.29, n. especial, p.599-614, jul. 1998.

MARIANI, C. Análise do problema econômico baiano. **Planejamento - Revista da CPE**, v.4, out./dez. 1977.

MARKUSEN, ANN. **Áreas de Atração de investimentos em um espaço econômico cambiante**: uma tipologia de distritos industriais. Belo Horizonte: Nova Economia, 1995.

MYRDAL, G. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1957.

MARX, K. **Formações econômicas pré-capitalistas**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

MATTOSO, K. M. de Q. **Bahia, Século XIX**: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MESQUITA A. S. ; OLIVEIRA, J.M. C de. A cultura do fumo na Bahia: da excelência a decadência. **Revista Bahia Agrícola**, v.16, n.1, nov. 2003.

NARDI, J. B. **A história do fumo brasileiro**. Rio de Janeiro: ABIFUMO, 1985.

_____. **O fumo brasileiro no período colonial: lavoura comércio e administração**. São Paulo. Ed. Brasiliense, 1996.

NASCIMENTO, A. A. V. **Memórias da Federação das Indústrias do Estado da Bahia**. Salvador: FIEB, 1997.

NUNES, A. C. P. P. et al. Competitividade na indústria de charutos da Bahia. **Revista Bahia Agrícola**, v.6, n. 3, nov. 2004.

NURKSE, R. Problemas de formação de capitais em países subdesenvolvidos. **RBE**, Rio de Janeiro, dez.,1951.

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

PEDRÃO, F. C. **Raízes do capitalismo contemporâneo**. São Paulo: Hucitec; Salvador: EDUFBA, 1996.

_____. **Uma introdução à pobreza das nações**. Petrópolis: Vozes, 1991.

_____. **As raízes da pobreza na Bahia: a condição econômica da questão social**. Disponível em: <<http://www.fernandopedrao.com.br>>. Acesso em: 25 dez. 2006.

_____.A sustentabilidade social e ambiental. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador, ano IV, n. 6., 2002.

_____.**Rômulo Almeida: pensar (e viver) o futuro**. Disponível em: <<http://www.fenandopedrao.com.br>>. Acesso em: 20 jun. 2007.

PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S/A. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br>>. Acesso em: 25 out. 2007.

PIMENTEL, M. S. A influência da instalação do Terminal Almirante Alves Câmara nos índices socioeconômicos do Município de Madre de Deus. **Cad. Pesq. NPGA**, Salvador, v.3, n.1, p.1-22, maio-ago. 2006.

PNUD - PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Brasília, 1998.

PRADO JUNIOR, C. P. **História econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1976.

RANGEL, I. **Questão agrária, industrialização e crise urbana no Brasil**. Porto Alegre. Ed. Universidade/UFRGS, 2000.

REIS, A. C et al. **Avaliação dos impactos dos royalties no desenvolvimento dos municípios arrecadadores da Bacia do Recôncavo**. Disponível em: <http://www.portalabpg.org.br/PDPetro/3/trabalhos/IBP0561_05.pdf> Acesso em: 10 jun. 2007.

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo. Companhia das Letras, 2006.

ROSADO, R. de C. S de C. **O Porto de Salvador: modernização em projeto 1854/1891**. 1991. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)-Universidade federal da Bahia -. UFBA, 1991.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

_____. **A rede urbana do Recôncavo**. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1959.

_____. A formação do Recôncavo Urbano. Salvador: **Revista da Bahia**, n. 28, p.21-30, jan. 1999.

_____. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.

SEFFRIN, G. **O fumo no Brasil e no Mundo**. Santa Cruz do Sul: AFUBRA, 1995.

SCHWARTZ, S. **Segredos internos**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1988.

SEI - SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. Disponível em:<<http://www.sei.ba.gov.br>> Acesso em: 10 set. 2007.

SILVA, S. B. de M. O problema regional brasileiro: velhas e novas questões. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador, v. 4, n. 6, p. 5-11, jul. 2002.

SOFRI, G. **O modo de produção asiático: história de uma controvérsia marxista**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

TEIXEIRA, C. **Caminhos... Estradas... Rodovias da Bahia: notas para história**. Salvador: Sinduscon-Ba, 1998.

UFBA. **Os Caminhos de Santiago**. Disponível em: <http://www.paraguacu.ufba.br/relatorios/no_iguape.htm> Acesso em: 20 jun. 2007.

VIDAL, M. de F. et al. **Setor sucroalcooleiro no Nordeste Brasileiro**: estruturação da cadeia produtiva, produção e mercado. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br>> Acesso em: 20 jun. 2007.

ZORZO, F. A. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). **Revista Sitientibus**, Feira de Santana, n. 22, p.99-115, jan./jun. 2000.

_____. O movimento de tráfego da empresa da Estrada de Ferro Central da Bahia e seu impacto comercial: das iniciativas privadas inaugurais à encampação estatal (1865-1902). **Revista Sitientibus**, Feira de Santana, n. 26, p.63-77, jan./jun. 2002.