

## SUGESTÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE UM PLANO FERROVIÁRIO PARA O ESTADO DA BAHIA (1)

Dr. Miguel Calmon Du Pin e  
Almeida Sobrinho

A Bahia atravessa situação econômica de difícil equacionamento, pela multiplicidade de fatores que intervêm. É fora de dúvida, porém, que aos transportes cabe importante parcela de responsabilidade no desenvolvimento econômico do Estado, e este setor, pelo manifesto deficit em que se encontra, contribue de forma apreciável para a estagnação que atravessamos.

As estradas de rodagem têm sido o setor preferido pelos nossos governantes, causa que tem permitido se formar na administração estadual uma mentalidade positiva quanto as responsabilidades que cabem, respectivamente, aos governo federal e estadual no setor transporte. Para aquele, ficaria reservada a política ferroviária muito mais onerosa e fora do alcance das modestas possibilidades do Estado e, para este, a rodoviária. De tal sorte esta mentalidade se firmou nos meios técnicos administrativos da Bahia que acabou por haver um completo indiferentismo pela questão dos transportes ferroviários, apresentando-se a Nazaré como exemplo positivo dessa política, pois, apesar de ser uma das raras estradas do Brasil que dá resultados favoráveis, foi abandonada a seu destino.

---

(1) Notas escritas em Setembro de 1947.

Para reforçar o argumento basta que se diga que o Estado não possui nenhuma repartição especializada para o estudo dos problemas ferroviários interessando seu território. Por outro lado a construção rodoviária vem merecendo, com aplausos gerais, os melhores esforços do govêrno. Não pode haver critica a esta orientação pois não é possível prescindir do transporte rodoviario. Reparos, porém, podem ser feitos ao seu exclusivismo, sobretudo na tendencia que se manifesta de se pretendes resolver, totalmente, o problema de transporte na Bahia por meio da construção de rodovias.

O Estado projetou um plano rodoviário sem levar em consideração as possibilidades de uma rêde futura de estradas de ferro que, certamente, ele necessita para atender com eficiência, volume e baixo custo ao transporte de sua produção. O plano rodoviário deveria ser precedido de um semelhante, visando o transporte ferroviário, de forma que as estradas de rodagem servissem de drenos para o coletor geral que seria a estrada de ferro. O que vemos, em rigor, é a pretensão de uma concurrencia entre os transportes rodoviaros e ferroviarios, pela locação de linhas rodoviaros de penetração na mesma orientação em que se deveriam implantar às ferrovias. Ora, está fora de dúvida a impossibilidade desta concurrencia. As rodovias não podem oferecer transporte no volume e na base de preço que a estrada de ferro realiza. Desta forma se explica o erro de nossa política.

Resta examinar as origens desta tendencia. É possível explicá-la como proveniente de duas influencias. Uma, a questão financeira; e a outra, o anseio do homem do interior pela estrada de rodagem. A parte financeira contribuiu, decisivamente, para fazer com que o Estado abandonasse a política ferroviaria. A construção e manutenção dos serviços de uma estrada de ferro envolvem imobilizações vultosas que o impede de cogitar em estabelecer linhas com a quilometragem desejável para a grande extensão territorial da Bahia. O homem do interior, por sua vez, sempre reclamou a construção de rodovias, ora, por desconhecimento completo da estrada de ferro ou das vantagens que ela pode proporcionar, ora, porque

as rodovias lhe podem oferecer uma serie de pequenos confortos (ter automovel, ligar a fazanda a estrada tronco, etc.) que não é possível conseguir com outro sistema de transportes, ora, por fim, por verificar ser mais facil ao Estado atender aos seus reclamos de transporte, com a construção de estradas de rodagem. Qualquer que seja o motivo, certo é que, a atitude assumida pelo homem do interior, representa consideravel pressão política que contribue para a manifesta orientação do poder público estadual.

A construção de estradas de ferro na Bahia tem estado, assim, a cargo exclusivamente do governo federal. Esse, ha anos atraz, projetou, dando forma e unidade a velhas tendencias ferroviarias brasileiras, um plano ferroviario nacional em que visava, com razão, o problema das comunicações interiores do país. Está fora de dúvida, que este plano não poderia cogitar do interêsse regional. E confirmado isso, encontramos as principais ferrovias federais lançadas no Estado, fóra da nossa melhor zona produtora. A maior e melhor rêde baiana, a Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro, lançou-se na região mais arida do Estado pois pretendia promover ligação com o S. Francisco e proporcionar transporte ao visinho Estado de Sergipe. Nunca foi objeto de cogitações, senão em planos remotos, a criação de uma rêde ferroviaria que facilitasse as comunicações interiores dentro do Estado, dando-lhe a amplitude capaz de proporcionar transporte para todo o territorio baiano. Temos redes ferroviarias fracionadas, desprovidas em muitos casos de eficiencia técnica, e sem as inter-ligações que possam permitir um transporte interior eficiente. O que vemos são as mercadorias de uma zona do Estado que tem de ser consumidas em outra, passarem obrigatoriamente pela Capital, agravando assim o congestionamento da linha tronco, mais necessário ao escoamento da nossa produção para o exterior.

Além dos inconvenientes que se aponta em nossa rêde ferroviaria, convem realçar a insuficiencia quilometrica com que ela se apresenta (anexo I). Sem querer considerar a deficiencia de transportes ferroviarios que ainda ocorre em outros

grandes Estado do país, comparativamente a rede que já possuem, a Bahia está em situação lastimável. Enquanto na Bahia existiam em 1944 4,3mts. de ferrovias por km<sup>2</sup> de superfície, Minas possuía 14,1, Pernambuco 11,1, Rio Grande do Sul 12,8 e S. Paulo 30,4. Em relação aos três primeiros podemos considerar, em media, que a Bahia possui apenas um terço do que deveria ter. Como tínhamos naquela época, que pouco difere do presente, 2.300 km. é certo que, com base na proporção acima, a rede ferroviária baiana deveria representar uma extensão de 6.900 km. para justificar a equiparação entre os grandes Estados. Assim, é possível concluir, que o nosso deficit em estradas de ferro, em confronto com outros Estados, é de cerca de 4.600 km. valor este que, com justo direito poderíamos reclamar do govêrno federal.

Devemos, porém, ter pretensões mais modestas, pois seria inexequivel ao govêrno federal realizar tão portentoso empreendimento. Seria preferivel cogitarmos de estabelecer uma rede ferroviaria estadual que atendesse aos problemas economicos com que nos defrontamos e solicitassemos a inclusão deste projeto no plano ferroviario nacional. De imediato, porém, reclamariamos do poder central uma contribuição mais decisiva para a solução das nossas comunicações interiores promovendo a interligação das varias redes ferroviarias baianas e cogitando da melhoria de alguns trechos das linhas existentes.

O esquema deste plano pode ser objetivado da seguinte forma :

1.<sup>a</sup> ETAPA — a ser realizada em 4 anos.

	Km.	Orçamento Provável --
a) — Construção da linha Ubaitaba-Jiquié.....	105	\$52.500.000,00
b) — Construção da linha Sta. Inês-Iassú.....	81	\$36.450.000,00
c) — Construção da linha Brejões-Amargosa.....	21	\$ 9.450.000,00
d) — Construção da linha Jacuí-Alagoinhas.....	40	\$18.000.000,00
e) — Construção da linha variante Cruz das Almas-Conc. Feira.....	27	\$42.500.000,00
f) — Plano de substituição de 276 kms. de trilhos tipo 25 por tipo 32 na linha Norte da V. F. F. L. B. e 180 km. de tipo 25 e 30 por tipo 32 na Linha Centro da mesma ferrovia.....		\$107.300.000,00
TOTAL.....	274km	\$266.200.000,00

2.<sup>a</sup> ETAPA:

a) — Construção da linha Itaité-Barra.....	330
b) —       »       »       » Carinhanha-Bom	
»       »       » Jesus dos Meiras	250
c) --       »       »       » Contendas-Jiquié	150
d) —       »       »       » Conquista-Jiquié	220
TOTAL.....	950 Kms.

Incluem-se neste plano, como implicitamente ligados a primeira etapa e susceptíveis de serem terminados em 4 anos, os seguintes serviços já em construção :

- a) — Ligação Mundo Novo-Itaberaba.
- b) — Ligação Cruz das Almas-Sto. Antonio de Jesus.
- c) — Prolongamento da Rio-Bahia até os limites do Estado.

Também deverá ser considerada quer na primeira, quer na segunda etapa, a encampação de Nazaré e a da Ilhéus a Conquista para efeito de unificação da rede estadual.

Este plano aí esboçado e que é objeto do mapa anexo apresenta as seguintes justificativas:

#### 1.<sup>a</sup> ETAPA

- a) — A construção da linha Ubaitaba — Jiquié permitirá a ligação da rede da Nazaré à da Ilhéus a Conquista servindo a uma das zonas mais ricas do Estado e de certa forma facilitando o escoamento da produção por outro porto do Estado que não o da Capital.
- b) — A linha Sta. Inês — Iassú vai permitir a ligação da linha Centro da V. F. F. L. B. com a Sudoeste e, em conjunto, com a ligação objeto do item a, vai criar um eixo Norte-Sul no sistema ferroviário baiano. Desta forma Juazeiro ficará ligado a Ilhéus e será desnecessário salientar o que esta linha irá representar para as comunicações internas do Estado.
- c) — Em complemento ao projeto objetivado no item anterior, far-se-á a ligação de Brejões a Amargosa que viria proporcionar uma ligação da Central da Bahia com o porto de S. Roque, de tal sorte a criar maiores facilidades ao escoamento da nossa produção.

- d) — Uma vez que a ligação Rio-Bahia vai se tornar uma das colunas vertebrais do sistema de comunicações interiores do país, é justo que as mesmas vantagens que dela advem para nós baianos sejam proporcionadas ao Estado de Sergipe, servindo por outro lado ao interesse da nossa economia. É o caso da linha Jacú-Alagoinhas que permitirá a ligação Rio-Aracajú diretamente, dispensando extenso desenvolvimento, como ora sucede. A Bahia lucra, pois far-se-ia a ligação da zona do Litoral Norte com todo o interior do Estado, sem depender da passagem pela Capital, cousa que desafogaria bastante o tráfego da linha tronco nas visinhanças desta. Deve-se acentuar, ainda mais as facilidades de comunicação que o traçado proposto traria a zona do Reconcavo, ligando Alagoinhas a S. Amaro, Cachoeira, S. Felix, etc..
- e) — Por fim, no exame das construções necessárias à realização da primeira etapa impunha-se, para maior eficiência do plano ferroviário, a modificação de um traçado hoje utilizado em condições penosas. É preciso evitar-se a rampa de Cachoeira estabelecida em condições técnicas pouco satisfatórias que vem contribuindo decisivamente para dificultar o escoamento da nossa produção uma vez que impede a ampliação na capacidade do transporte.

Atendendo-se que esse trecho é de importância fundamental para a Estrada Rio-Bahia é fácil compreender o inestimável serviço que prestará a melhoria das condições técnicas do traçado como está proposto, fazendo-se a ligação Cruz das Almas — Conceição da Feira. Incluiu-se no orçamento o valor da construção da ponte sobre o Paraguassú, estimado em trinta milhões de cruzeiros.

- f) — Objetivando-se dotar a Bahia de uma rede ferroviária eficiente, é logico que se teria de voltar as vistas para as condições técnicas da linha existente. A isto se propõe a dotação prevista neste item, que será aplicada na substituição de trilhos de ramais da V. F. F. L. B.

## 2.<sup>a</sup> ETAPA —

O plano de obras proposto para a 2.<sup>a</sup> etapa é destinado, em rigor, a integrar o plano ferroviario nacional e a ser realizado em espaço de tempo mais dilatado, muito embora represente interesse fundamental da Bahia.

- a) — A construção da linha Itaité — Barra vai proporcionar um sangramento do Rio S. Francisco no seu curso médio, e o seu ponto terminal, localizado na foz do Rio Grande, facilitará o escoamento de toda produção que utiliza o transporte fluvial que esse rio proporciona;
- b) — Semelhante a precedente, a linha Carinhonha-Bom Jesús dos Meiras, sangrará o S. Francisco na fronteira da Bahia com Minas e poderá servir, futuramente, de linha de penetração para Goiás.
- c) — Contendas a Jiquié representará uma ligação complemento da presente pois o S. Francisco, ao entrar na Bahia, poderá ser escoado por Ilhéus. Esta ligação facilitará as comunicações, por outro lado, de grande trecho do territorio baiano, justamente em zona das mais ricas sob variado aspecto.
- d) — A ultima parte do plano visa promover a ligação de Jiquié a Conquista, região esta de clima excelente e muito própria a localização de imigrantes. Sendo a zona de pecuaria mais desenvolvida do Estado, ela ha de se tornar futuramente a grande



fonte de abastecimento de carne para a Capital. A fertilidade do solo da região indica promissor desenvolvimento econômico que precisará no justo tempo, ser atendido.

Dentro do plano proposto incluiu-se a encampação da Nazaré, hoje pertencente ao Estado, e da Ilhéus a Conquista, da qual os ingleses são concessionários. Ambas, tecnicamente deficientes, vêm travando o progresso das regiões a que servem. Por outro lado, como se visa no plano a inter-ligação das rês existentes, só é possível esperar bom rendimento desta medida com a unificação dos serviços. Simplificar-se-iam os custos da administração central, o intercambio de material rodante seria intensificado permitindo uma distribuição media mas uniforme, e as linhas mais deficientes seriam beneficiadas em face da atuação de uma equipe de técnicos muito mais experimentada.

Devemos esperar que as ligações propostas nestas sugestões possam resolver o problema basico do transporte na Bahia que, fora de dúvida, tem de ser firmado no sistema ferroviario. Caberá ao Estado, então promover o estudo dos varios meios de transporte utilizados (ferroviário, rodoviario, fluvial e maritimo) para que, num plano de conjunto, se examinem as hipoteses deles se complementarem de tal sorte a proporcionar a produção baiana maior volume de transporte.

A N E X O I

**ESTRADAS DE FERRO**  
(Extensão em Quilômetros)

	1939	1940	1941	1942	1943	1944		
						extensão	% s/Bra sil mt/km <sup>2</sup>	
Bahia	2.156	2.155	2.193	2.281	2.275	2.299	6,5	4,3
Minas	8.158	8.176	8.179	8.267	8.302	8.365	23,8	14,1
Pernambuco	1.082	1.082	1.102	1.105	1.105	1.105	3,0	11,1
E. do Rio de Janeiro	2.705	2.707	2.712	2.714	2.674	2.674	7,7	64,4
Rio Grande do Sul	3.490	3.490	3.449	3.445	3.659	3.659	10,3	12,8
<b>B R A S I L</b>	<b>32.204</b>	<b>34.252</b>	<b>34.283</b>	<b>34.438</b>	<b>34.769</b>	<b>35.137</b>	<b>100,0</b>	<b>4,1</b>

Fonte — Anuário do I. B. G. E. de informações do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.