

ASPECTOS GEOGRÁFICOS DA CONCORRÊNCIA
ENTRE OS DIVERSOS MEIOS DE TRANSPORTES NA
ZONA CACAUEIRA DA BAHIA

MILTON SANTOS

SEPARATA DO BOLETIM BAIANO DE GEOGRAFIA
ANO I — N.º 1 — SALVADOR — BAHIA — BRASIL — JUNHO 1960

**ASPECTOS GEÓGRÁFICOS DA CONCURRÊNCIA ENTRE
OS DIVERSOS MEIOS DE TRANSPORTE NA ZONA
CACAUEIRA DA BAHIA**

Milton Santos

Na zona cacaueira da Bahia, o transporte do cacau faz-se, hoje, da seguinte maneira, entre o local de comercialização e os portos de embarque: cerca de 80% por ferrovia, 10% pela rodovia e 10% por via fluvial.

Os portos exportadores são Ilhéus e Salvador, o primeiro escoando sobretudo cacau em amêndoa e o segundo exportando a maior parcela do produto industrializado.

Os demais portos, tendo atividade com a presença de sa-veiros, barcas e pequenos navios de cabotagem interior, apenas entregam a Ilhéus ou Salvador a produção do respectivo distrito, que estes reenviam para o exterior.

A zona cacaueira começou a ser desbravada sem a colaboração de transportes mecânicos. Não havia o automóvel, nem os recursos regionais já aconselhavam a implantação de uma estrada de ferro. Assim, os únicos auxiliares do homem foram os rios, que também os guiavam na penetração; e o burro, que trouxe consigo do nordeste.

O rio Jequitinhonha, o Pardo, o rio de Contas, o Cachoeira e Almada são os rios do cacau. Por eles a cultura foi avançando, interior a dentro. Excetuando o município de Ilhéus, onde o arqueano chega até bem perto do litoral, nos demais, o rio era também fertilizador. O seu trabalho explicava, como até hoje, a possibilidade de plantio do cacau nas faixas marginais. Navegáveis em grande extensão, rios como o Jequitinhonha e o Pardo, serviam, também, como meio de transporte. Surgiam povoações às suas margens, servindo aos distritos cacaueiros que se formavam.

Já nas áreas arqueanas, onde o cacau porisso mesmo podia se expandir com maior densidade, os rios não têm grande extensão navegável. O rio Cachoeira encontra a 10 quilômetros de Ilhéus, o ponto terminal de sua navegação em Ban-

co da Vitória. O Almada ou de Itaipe é navegável até a lagôa dêste último nome. Nascem povoações no limite da navegação, mas se intensifica o trânsito terrestre, com a colaboração de muares e asininos.

Surgem povoados longe da água, no interior da zona de produção. Forma-se uma primeira rede de circulação terrestre, uma incipiente organização do espaço para uso de homens e animais.

É à conjugação de fatores naturais e humanos que Ilhéus vai dever os fundamentos do seu progresso como porto. Sendo o ponto em que o cristalino chega mais perto do litoral bahiano a produção aí pode crescer mais, sobretudo levando em conta a economia de transporte para o porto. Em 1900, Ilhéus (território que hoje compreende o município do mesmo nome e mais os de Itabuna, Itajuípe, Uruçuca, Coaraci e Buerarema) produzia mais de metade do total estadual. Assim, quando se pensou em construir uma estrada de ferro, essa zona teve de ser escolhida. Já em 1905 o porto de Ilhéus ultrapassava o de Itacaré, em tonelagem exportada.

A presença da ferrovia foi causa de uma primeira revolução nos transportes, gerando uma concorrência com os transportes fluviais mas só no âmago da região cacauêira. Esta se expandia para o norte e para o sul do eixo Ilhéus-Itabuna, enquanto a estrada de ferro continuava praticamente imóvel.

O rio Almada, cujo vale foi utilizado para a penetração, foi o primeiro a sofrer concorrência. O mesmo aconteceria ao rio das Contas, quando os trilhos chegaram a Ubaitaba. Como, porém, a produção tanto no município de Ubaitaba, como no de Itacaré, sem contar com a de Ipiáu, estivesse crescendo, a estatística do transporte não é suficiente para revelar a extensão da concorrência. Assim, a exportação pelo porto de Itacaré permanece quase a mesma, entre 1900 e 1940, mas o transporte pelo rio, que estivera mais ou menos estável até 1923, começa a decair nesse ano, com raras intermitências. Dêsse aumento de produção se beneficiou a estrada de ferro, cujo volume de tráfego não cessava de aumentar.

Como a estrada de ferro não avançasse, os núcleos melhor colocados começaram por exercer o papel de entreposto. É, sobretudo, o caso de Itabuna, situada bem no meio da zona de produção. Isso lhe outorgou uma posição de verdadeiro "doublet" de Ilhéus, estendendo a uma área mais vasta

as influências do porto. Disso se serviu para uma organização do espaço em seu derredor, canalizando os produtos recebidos através da estrada de ferro. Quando à antiga rede de caminhos se superpôs uma rede rodoviária, aquela espécie de funil permaneceu, de modo que Itabuna se reforçou em seu papel de centro, realizando a maior parte do comércio de varejo na zona, enquanto Ilhéus ainda guarda a maior percentagem do comércio grossista. Assim, Itabuna não tardou a deixar de utilizar o trem como meio de transporte, o que se dá cada vez mais. Para os passageiros é muito mais rápido e cômodo viajar de ônibus. Para o transporte de cargas, em tão pequena distância, o caminhão oferece as clássicas vantagens.

O que aconteceu na zona cacauêira da Bahia com a introdução de uma rede de estradas de rodagem é um bom exemplo da competição que êsse modo de transporte pôde fazer a outros, no caso a ferrovia e o transporte fluvial.

A propósito, tem interesse lembrar o debate que sustentaram, em 1934, o diretor da estrada de ferro de Nazaré e o presidente do Instituto de Cacau. Aquêles se mostrava preocupado com o desenvolvimento do programa do Instituto, considerando que o modo como estava sendo feito iria prejudicar o trânsito ferroviário, pois não visava a uma coordenação. Por sua vez, o dirigente da autarquia cacauêira procurava mostrar que a sua realização em nada poderia trazer dano ao bom rendimento das estradas de ferro. Dizia, então, entre outras coisas, que o Instituto resistia a pedidos insistentes no sentido da construção de rodovias buscando diretamente o mar, em concorrência aos rios, do mesmo modo que procurava evitar o que chamava de "competição comercial direta", isto é, concordância de ponto terminal e final da rodovia e da ferrovia, salvo no caso da estrada Ilhéus-Itabuna, e também nas estradas Itabuna-Pirangí (hoje Itajuípe) e Ilhéus-Agua Preta (hoje Uruçuca) exceções que interpreta como sendo uma mal compreendida (por nós) "fatalidade geográfica". Aduz outros argumentos que devem ter produzido algum efeito, à época em que foram divulgados. Mostra, assim, como em 1935, "apesar da concorrência da rodovia, a ferrovia alcançou cifras recordes", tanto em passageiros quanto em cargas.

Por essa ocasião, já estavam prontas as rodovias Itabuna-Itajuípe, Itabuna-Ibicaraí e Itajuípe-Itacaré, planejando-se a melhoria da estrada entre Ilhéus e Itabuna. Havia cerca de 400 quilômetros da rede do Instituto de Cacau já em tráfego.

go. A Viação Sul Bahiana transportara 34 mil passageiros em 1934, em 1935; 100 mil. O transporte de cacau entre Itabuna e Ilhéus era de 246.481 sacos, por caminhão, sendo de 71.998 entre Itabuna e Macuco, 41.155 entre Itabuna e Itaúna, 53.690 entre Itabuna, Itajuípe e Itabuna e de 33.535 entre Itacaré e Itajuípe. A cobrança de uma taxa de pedágio pelo Instituto de Cacau aos usuários dessas estradas permitte-nos hoje conhecer essas cifras.

As primeiras estradas de rodagem ligando às pontas de trilho ou às estações ferroviárias contribuíram para o aumento do tráfego por trem. A rodovia como que representava o papel de coletora de produtos para a ferrovia. Em 1935, por exemplo, compreendendo isso, tanto o comércio como a Estrada de Ferro de Nazaré bradavam pela construção da estrada Jequié-Ipiaú, cerca de 78 quilômetros. Aquela cidade, ponta de trilhos, ressentia-se da concorrência do transporte do cacau para Itacaré, via rio das Contas, e também da atração que Ubaitaba exercia, ponta de trilhos, ela também, da estrada de ferro de Ilhéus. Barra do Rocha e Ubatã, mais próximos desses outros centros, cresciam à custa do comércio e Jequié imaginava que ir ao encontro das regiões produtoras através de rodovias seria o seu remédio.

O relatório da diretoria do Instituto de Cacau da Bahia para o ano de 1935, onde encontramos tais informações, admite que a estrada que então se construía iria ser "uma verdadeira salvação para a estrada de ferro de Nazaré".

Os fatos, naturalmente, não poderiam se comportar com tal simplicidade. Quando essa rodovia de penetração se ligou a um sistema mais geral, também da iniciativa do Instituto de Cacau, e cuja estrada tronco era a estrada BA-2, hoje denominada BR-5, viu-se que tanto a estrada de ferro de Nazaré, quanto a de Ilhéus, depois de uma fase em que sustentaram uma concorrência difícil, entraram em decadência.

Quanto à estrada de ferro de Nazaré, nunca foi uma ferrovia exclusivamente cacaueira. Excetuada a produção ínfima de alguns municípios marginais, como Mutuípe, Ubaíra e Jaguaquara e da ponta de trilhos, Jequié, era alimentada pela produção de municípios distantes, como Ipiaú e Bôa Nova e um pouco de Ubaitaba e Itacaré. Na verdade, foi a construção da Rio-Bahia e sua passagem por Jequié que trouxe o golpe de morte. Os municípios a ela marginais passaram a se ligar diretamente à rodovia federal, a estrada sofreu com

isso e entrou a ser deficitária, desorganizando-se. Foi o começo de um círculo vicioso de que ainda hoje se ressentem a própria estrada, a região a que serve e o Estado.

A estrada de ferro de Ilhéus teve sua decadência ligada a um processo com aspectos diferentes. Jamais conseguiu ultrapassar a zona do cacau.

O antigo projeto de estendê-la até o planalto foi logo abandonado, perdendo ela até mesmo seu nome de batismo: estrada Ilhéus a Conquista...

Permanecendo com a mesma extensão, enquanto as rodovias se expandiam, do mesmo modo que se espalhava a produção por um território mais vasto, a estrada de ferro não podia competir com o transporte de porta a porta.

Em 1937, desciam já pela estrada de rodagem Itabuna-Ilhéus cerca de 300 mil sacos. A ferrovia transportara o dôbro, mas começava já a sentir o impacto dessa concorrência. Por isso, decidiu baixar o frete por saco, de Cr\$3,00 para Cr\$1,50, perdendo cerca de Cr\$750.000,00 naquele ano.

Isso não obstante, cada ano que passava obtinha menor frete, em relação ao conseguido pelos caminhões. Alguns dos seus dirigentes tiveram, depois, a idéia engenhosa de se dirigirem às firmas locais, oferecendo abatimento no transporte ascendente, quase não utilizado por ninguém, contanto que na descida os vagões recebessem cacau, também por preços abaixo da tabela. Isso permitiu um engordamento da respectiva curva, em certos anos. A tendência geral, entretanto, é para a baixa, pois, desaparelhada como é, a estrada não pôde oferecer garantias quanto à rapidez do transporte, dado indispensável quando se trata de uma cultura especulativa.

O transporte fluvial haveria, também, de ser prejudicado com a expansão da rodovia. O argumento do Instituto, conforme lemos no Relatório de 1937, era também simplório, em relação à concorrência possível. Partia de um pressuposto verossímil, isto é, de que dos 500 mil sacos (cerca de $\frac{1}{4}$ da produção) transportados por via fluvial através dos rios Jequitinhonha, Pardo, de Contas e do Almada, este em pequena escala, "talvez menos de metade era proveniente de fazendas à margens imediata dos rios, de jeito a constituírem estas uma via de acesso suficiente para as propriedades em si, seja diretamente, seja por meio de pequenos trechos, que

podem legitimamente ficar a cargo dos lavradores interessados e onde, pelas condições de transporte mecânico entre nós, é mais econômico ter transporte animal (p.33-4)”. Adiante, o relatório dizia que “o restante, porém, necessita de estradas de rodagem tecnicamente construídas e eficientemente mantidas na estação invernal, para o transporte do produto nas zonas mais interiores aos transportes fluviais”. Esse, o fundamento para a expansão das estradas de rodagem construídas pelo poder público nas áreas cuja drenagem era feita pelos rios.

O tempo haveria de mostrar que as previsões otimistas do presidente do Instituto de Cacau da Bahia estavam fadadas a um desmentido pelos fatos.

Quando a rede rodoviária alcançou uma notável extensão, ela pôde exercer, vitoriosamente, concorrência tanto ao transporte fluvial quanto ao transporte por trem, que aliás desorganizou completamente.

Até 1935, o cacau participava da receita da estrada de ferro de Nazaré com 20% do total. Naquêle ano 7.180 toneladas eram transportadas por esse meio, correspondendo à produção tanto de Jequié como de municípios vizinhos. Ainda em 1933, registrou-se um transporte de 10.455 toneladas, cifra recorde, nos últimos 30 anos. Daí por diante, houve um decréscimo em ritmo acentuado, até que, em 1954, tal cifra não passava das 4 toneladas, mais exatamente 5.029 sacos de 60 quilos.

A estrada de ferro de Ilhéus em 1955 não transportava mais do que 254.204 sacos, para uma produção do Estado avaliada em quase dez vezes mais, enquanto em 1937 carregava quase a metade do total. Ainda em 1942, essa ferrovia conduzia 88% da produção dos municípios de Ilhéus, Itabuna e Ubaitaba, percentagem reduzida para 18,6% em 1954, ou apenas 12,9 por cento em 1953.

Considerando as duas ferrovias como um conjunto, vemos que o transporte por estrada de ferro caiu de 57,6% em 1942, para 9,8% em 1954. O transporte fluvial, nesse mesmo período, baixava de 20,6% para 8,7%, enquanto o rodoviário crescia de 21,7% para 81,4%.

Por outro lado, Ilhéus se beneficiou com a concentração cada vez maior da exportação pelo seu porto. Em 1900, o porto de Itacaré escoava mais cacau que o de Ilhéus, situação

que aparece mudada em 1905, mas sem diferença muito acentuada. Este último vai, porém, ganhando terreno, à proporção que os rios vão sofrendo a concorrência, primeiro do trem, depois da estrada de rodagem. Consegue, por fim, desmontar Salvador, nos últimos 30 anos, aparecendo como o principal porto cacaueiro do Estado, posição em que cada vez mais se fortalece.

O porto de Belmonte foi o único que conseguiu manter equilibrada a sua exportação de cacau pois as estradas abertas atingem somente o interior do município, longe do litoral e do rio, onde se acham os terrenos arqueanos, bons para o cacau. A produção ribeirinha, alimentada pelos aluviões transportados pela corrente, continua sendo escoada através desta, por isso não variando muito. Foram 8.465 toneladas em 1940 e 6.832 em 1954.

Já com Canavieiras ocorreu fenômeno diferente. A disposição das terras cacaueiras, é semelhante, mas o cristalino chega mais perto da costa que no município de Belmonte. A expansão das estradas de rodagem deu-se, por certo, arrastando o cacau para o interior e entregando-o a Ilhéus através de Itabuna. Quando, mais recentemente, se concluíram ligações terrestres, já estava ultrapassada a fase do envio por cabotagem para Salvador, de modo que o cacau continua a fazer o mesmo caminho rodoviário, embora Canavieiras tenha crescido como praça de comércio. Eram 9.040 toneladas em 1940 e foram 3.657, escoadas pelo seu porto, em 1954.

O estudo da concorrência entre os transportes na zona cacaueira da Bahia se complica porque ela se verifica entre a estrada de rodagem, a ferrovia e os rios, e até mesmo o transporte animal cuja importância hoje diminui, à proporção da expansão das rodovias.

Esta evolução leva à diminuição do número de tropas, mas na paisagem restam marcas bem nítidas nos pastos, tanto mais numerosos e largos quanto mais longe das vias antigas de circulação. Tais pastos permanecem hoje inutilizados, quando não servem a uma modesta criação.

Tal concorrência se estende, diferentemente, no espaço e no tempo, o que é um outro fator de complexidade.

Por outro lado, a concorrência dos transportes dobra-se de uma concorrência entre portos, decorrente daquela.

Os fatos, entretanto, não podem aparecer muito nítidos, em virtude da inexistência de correntes rigorosamente definidas do trânsito cacaueiro, do mesmo modo que esse apa-

rente paradoxo, o de um pôrto concorrente enviando ao outro uma parte de sua coleta.

A existência de uma corrente de trânsito cacauceiro entre o pôrto de Ilhéus e o de Salvador pareceria uma anomalia em si mesma, caso não fôsse provocada por uma outra anomalia, justificada apenas historicamente, que é a presença na Capital do Estado da Bahia, longe, portanto, da zona de produção, da maior parte das fábricas que transformam o cacau em manteiga, pasta e torta, antes de o entregar ao mercado.

Os dois tipos de consumo de cacau produzido na Bahia: a exportação em bagas e a industrialização local — é que justificam as correntes do trânsito atual. Mas, na verdade, não há uma estrita relação entre distância a percorrer e atração por êste ou aquêle pôrto, recobrando-se, de certo modo, as respectivas áreas de influência. Exceto a corrente por via marítima, entre Ilhéus e Salvador, as demais são correntes cruzadas. Ao fato de ser o cacau um produto de preço especulativo, junte-se a possibilidade de pagar a indústria tarifas mais elevadas, se se quer compreender aquêle fenômeno. Na verdade, contando com certas isenções fiscais e determinadas regalias cambiais, a indústria pode oferecer preços mais altos que, em muitos casos, compensam a diferença de frete rodoviário, no caso de estar a localidade que comercializa mais perto de Ilhéus que de Salvador. As áreas muito próximas daquele pôrto, entretanto, preferem entregar-lhe o cacau destinado às indústrias de Salvador, aonde chega através de pequenas embarcações. Mas, dá-se também o fato oposto. Em 1957, por exemplo, 1.536 ton. de cacau de Ipiáú, 166 de Jequié e 228 de Bôa Nova saíam por Ilhéus.

Como se vê, a desorganização dos transportes é um fato na zona do cacau da Bahia.

Alguns fatos entretanto, se destacam bem nítidos e devem chamar a nossa atenção: 1) superioridade do transporte rodoviário; 2) transporte ferroviário praticamente limitado ao pôrto de Ilhéus; 3) transporte fluvial servindo sómente ao escoamento pelos pôrtos de Belmonte, Canavieiras e Itacaré.

De um ponto de vista dinâmico, é para ser realçado que: 1) o caminhão cada dia vai conquistando terreno, em detrimento do trem e da canôa; 2) o pôrto de Ilhéus exporta cacau para o exterior cada vez mais que o de Salvador.

TABELA I

B A H I A

TRANSPORTE DE CACAU (SACOS)
POR VIA FLUVIAL

Anos	Rio Jequitinhonha — Belmonte	Rio Pardo Canavieiras	Rio de Contas Itacaré	Total
1900			133.333	
1901	—		125.000	
1902	—		126.666	
1903	—		123.333	
1904	—		130.000	
1905	—		120.000	
1906	—		121.000	
1907	—		131.000	
1908	—		131.000	
1909	—		118.000	
1910	—		136.666	
1911	—		127.500	
1912	—		123.333	
1913	—		130.000	
1914	—		126.333	
1915	—		126.666	
1916	—		131.000	
1917	—		115.000	
1918	—		121.666	
1919	—		118.000	
1920	—		123.333	
1921	—		135.000	
1922			131.000	
1923			131.000	
1924			125.000	
1925			121.000	
1926			123.333	
1927			118.333	
1928			120.000	
1929			124.166	
1930			118.000	

Anos	Rio Jequitinhonha — Belmonte	Rio Pardo Canavieiras	Rio de Contas Itacaré	Total
1931			151.000	
1932			115.833	
1933			120.000	
1934			118.000	
1935			115.000	
1936	154.623		116.666	
1937	120.485		118.000	
1938	90.446		117.666	
1939	115.178		121.666	
1940	141.095	150.680	115.000	406.775
1940	141.095	150.680	115.000	406.775
1941	129.701	140.498	114.000	384.199
1942	79.049	164.269	111.666	354.984
1943	171.057	213.549	105.000	489.606
1944	105.334	224.486	103.000	432.820
1945	96.837	152.460	103.333	352.630
1946	137.100	169.446	100.000	406.546
1947	109.420	105.560	53.333	268.313
1948	128.283	78.781	50.000	257.064
1949	110.260	87.429	53.333	251.022
1950	134.374	27.086	60.000	266.460
1951	112.931	54.160	48.333	215.424
1952	133.019	37.862	50.000	220.881
1953	112.931	68.093	55.000	236.024
1954	113.877	60.958	55.000	229.835

TABELA II

B A H I A

TRANSPORTE DE CACAU (SACOS)

POR VIA FÉRREA

Anos	Produção do Estado	Est. de Ferro de Ilhéus	Est. de Ferro de Nazaré	Total Ilhéus - Naz.
1912		92.533	—	92.533
1913		162.409	—	162.409
1914		252.192	—	252.192
1915		295.192	—	295.192
1916		351.405	—	351.405
1917		365.170	—	365.170
1918	799.411	395.912	—	395.912
1919	650.675	356.870	—	356.870
1920	993.600	462.707	—	462.707
1921	430.552	225.540	—	225.540
1922	912.050	37.587	—	37.587
1923	1092.843	566.042	—	566.042
1924	956.361	502.221	—	502.221
1925	1174.467	611.083	—	611.083
1926	977.139	517.655	—	517.655
1927	1297.040	701.309	—	701.309
1928	1200.402	582.468	—	582.468
1929	1111.809	566.671	—	566.671
1930	967.599	488.651	—	488.651
1931	1531.776	852.991	—	852.991
1932	1572.747	935.956	—	935.956
1933	1272.615	713.856	75.083	788.939
1934	1602.543	682.971	105.400	788.371
1935	2002.705	932.850	119.666	1.052.516
1936	1834.675	735.732	155.283	891.015
1937	2042.021	982.559	150.183	1.132.742
1938	2249.368	836.024	167.750	1.003.774
1938	2130.858	596.706	102.466	699.172
1940	2049.566	750.181	122.016	872.197
1941	2109.361	796.612	133.700	930.312
1942	1718.280	887.816	102.316	900.132
1943	2893.468	742.713	174.250	916.963

Anos	Produção do Estado	Est. de Ferro de Ilhéus	Est. de Ferro de Nazaré	Total Ilhéus - Naz.
1944	1867.419	745.980	134.950	880.930
1945	1906.789	684.423	104.666	789.089
1946	1893.147	433.993	116.200	550.193
1947	1839.162	131.332	57.670	189.002
1948	1536.383	194.550	30.249	224.799
1949	2146.583	450.497	43.821	494.318
1950	2460.517	310.075	10.811	320.888
1951	1913.566	198.762	3.522	202.284
1952	1812.316	144.155	2.865	147.020
1953	1962.300	156.653	6.957	163.610
1954	2637.459	260.687	5.029	260.687
1955	2409.735	254.204	---	254.204

TABELA III

B A H I A

PORCENTAGENS TRANSPORTADAS SOBRE A PRODUÇÃO DO ESTADO

Anos	% Cacau transportado por via férrea s/ a produção total	% Transporte fluvial do cacau s/total Cavenaveiras — Itacaré - Belmonte	% Cacau — Transporte pela Est. de Ferro de Ilhéus — Itabuna — Ubaitaba
1918	49,5		
1919	54,8		
1920	46,5		
1921	52,3		
1922	41,2		
1923	51,7		
1924	52,5		
1925	52,0		
1926	52,9		
1927	54,0		

Anos	% Cacau transportado por via férrea s/ a produção total	% Transporte fluvial do cacau s/total Cavenaveiras — Itacaré - Belmonte	% Cacau — Transporte pela Est. de Ferro de Ilhéus — Itabuna — Ubaitaba
1928	48,5		
1929	50,9		
1930	50,5		
1931	55,6		
1932	59,5		
1933	61,9		
1934	49,1		
1935	52,5		
1936	48,5		
1937	55,4		
1938	44,6		
1939	32,8		
1940	42,5		
1941	44,1		
1942	57,6	148,9	88,2
1943	31,6	115,4	65,1
1944	47,3	115,2	70,5
1945	41,3	88,1	58,8
1946	29,7	91,5	42,7
1947	10,2	67,7	12,2
1948	14,6	66,5	26,7
1949	23,0	56,8	35,6
1950	13,0	66,7	24,1
1951	10,5	53,5	18,8
1952	8,1	83,1	16,2
1953	8,3	98,0	12,9
1954	9,8	61,7	18,6

TABELA IV

B A H I A

ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CACAU (SACOS)
TIPOS DE TRANSPORTE
1940/1954

Anos	Bahia	Transporte Ferroviário e Fluvial	Transporte Rodoviário
1940	2.049.466	1.278.972	770.494
1940	2.049.466	1.278.972	770.494
1941	2.109.361	1.314.511	794.850
1942	1.718.280	1.345.116	373.164
1943	2.893.468	1.406.569	1.486.899
1944	1.862.419	1.313.750	548.669
1945	1.906.789	1.141.719	765.070
1946	1.893.147	956.739	936.408
1947	1.839.162	457.315	1.381.857
1948	1.536.383	481.863	1.054.520
1949	2.146.583	745.340	1.401.243
1950	2.460.517	587.348	1.873.179
1951	1.913.566	417.708	1.495.858
1952	1.812.316	367.901	1.444.415
1953	1.962.300	399.634	1.562.666
1954	2.637.459	490.523	2.146.936

TABELA V

B A H I A

ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CACAU
TIPOS DE TRANSPORTE
1940/1954

Anos	Rodovias	Ferrovias Ilhéus — Nazaré	Fluvial	Produção de Cacau do Estado
1940	770.494	872.197	406.775	2.049.466
1941	794.850	930.312	384.199	2.109.361
1942	373.164	990.132	354.984	1.718.280
1943	1.486.899	916.963	489.606	2.893.468
1944	548.669	880.930	432.820	1.862.419
1945	765.070	789.089	352.630	1.906.789
1946	936.408	550.193	406.546	1.848.147
1947	1.381.857	189.002	268.313	1.839.172
1948	1.054.520	224.799	257.064	1.536.383
1949	1.401.243	494.318	251.022	2.146.583
1950	1.873.179	320.888	266.460	2.460.527
1951	1.495.858	202.284	215.424	1.913.566
1952	1.444.415	147.020	220.881	1.812.316
1953	1.562.666	163.610	236.024	1.962.300
1954	2.146.936	260.687	229.835	2.637.458

TABELA VI

B A H I A

ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CACAU (PERCENTUAL)
1940/1954

Anos	Rodovias	Ferrovias Ilhéus — Nazaré	Fluvial
1940	37,5	42,5	19,8
1941	37,6	44,1	18,2
1942	21,7	57,6	20,6
1943	51,3	31,6	16,9
1944	29,4	47,3	23,2
1945	40,1	41,3	18,4
1946	50,6	29,7	21,9
1947	71,6	10,2	14,5
1948	68,6	14,6	16,7
1949	65,2	23,0	11,6
1950	76,1	13,0	10,8
1951	78,1	10,5	11,2
1952	79,6	8,1	12,1
1953	79,6	8,3	12,0
1954	81,4	9,8	8,7

TABELA VII

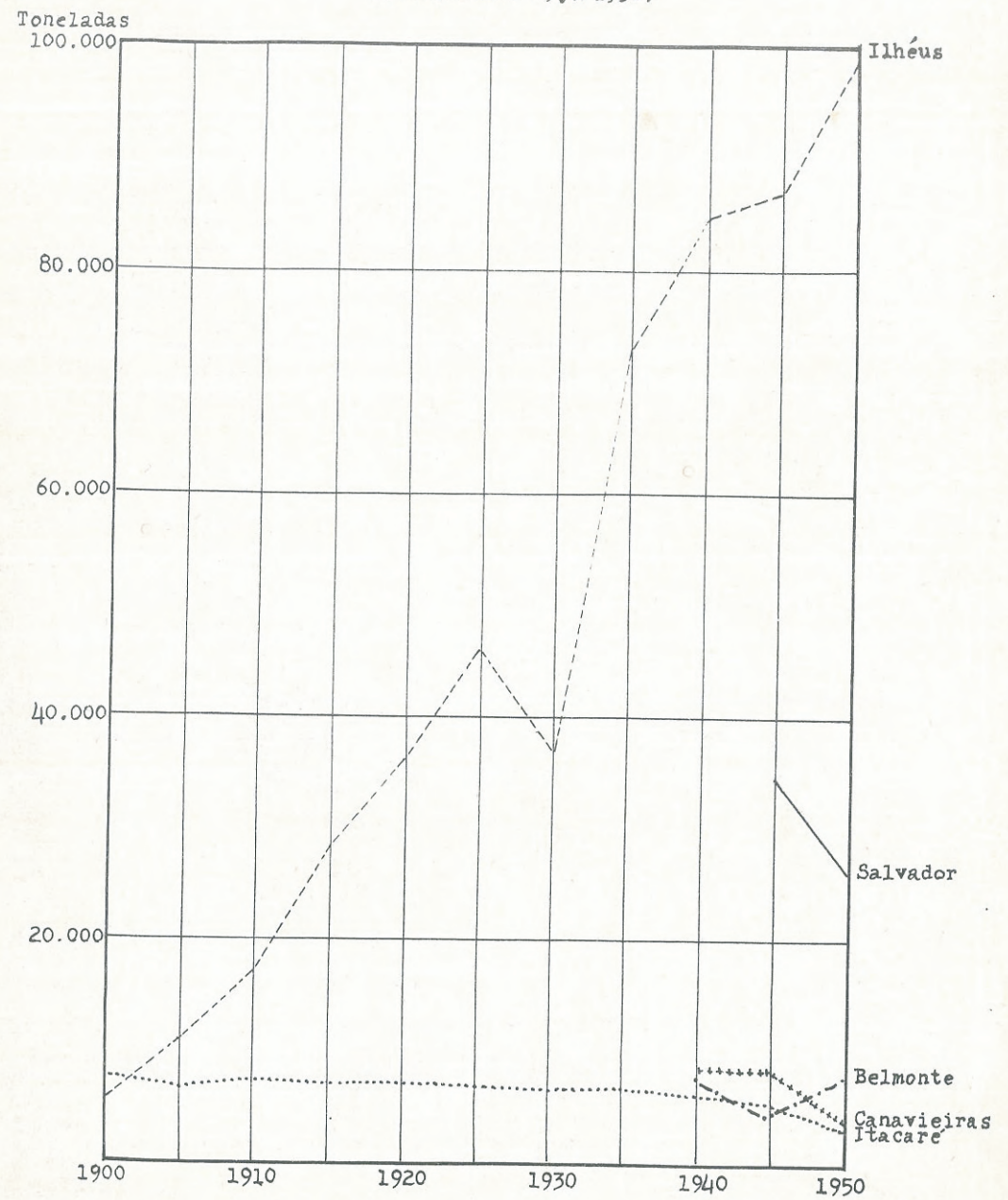
EXPORTAÇÃO DE CACAU PELOS PORTOS DO ESTADO (ANOS ESCOLHIDOS)

Canavieiras	Nilo Peçanha	Valença	Ituberá	Camamu	Anos	Salvador	Ilhéus	Itacaré	Taperoá	Belmonte
—	—	—	—	—	1900	—	5.991	8.000	—	—
—	—	—	—	—	1901	—	6.734	7.500	—	—
—	—	—	—	—	1905	—	11.083	7.200	—	—
—	—	—	—	—	1910	—	17.072	8.200	—	—
—	—	—	—	—	1915	—	28.339	7.600	—	—
—	—	—	—	—	1920	—	36.377	7.400	—	—
—	—	—	—	—	1925	—	—	7.300	120	—
—	—	—	—	—	1930	—	37.442	7.100	250	—
—	—	—	—	—	1931	—	45.946	—	—	—
—	—	—	—	—	1935	—	73.146	6.900	190	—
—	—	—	—	—	1940	—	84.966	6.900	190	—
9.040,80	—	86	—	750	1945	34.484	86.643	6.200	186	8.465,7
9.147,60	—	87	—	717	1950	26.736	98.622	3.600	198	5.810,2
4.325,16	—	101,2	85,32	250	1952	12.750	—	—	—	8.062,4
—	—	—	24,08	166	1954	22.909	96.282	3.300	252	6.832,6
3.657,48	—	400,	—	—	1954	22.909	96.282	3.300	252	6.833,6

B A H I A

EXPORTAÇÃO DE CACAU PELOS PORTOS DE SALVADOR, ILHÉUS,
BELMONTE, CANAVIEIRAS E ITACARÉ

(QUINQUÊNIOS 1900/1950)



B A H I A

VIAS DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CACAU (PERCENTUAL)

1940 / 1954

