

## DESIGUALDADES REGIONAIS DA BAHIA: EVOLUÇÃO GEO-HISTÓRICA E A PRIMEIRA REGIONALIZAÇÃO INSTITUCIONAL

Araori Silva Coelho<sup>1</sup>

**Resumo:** *a discussão sobre desigualdades regionais e divisão regional oficial é muito recorrente nos órgãos governamentais e no meio acadêmico, constituindo-se uma questão interdisciplinar de interesse social. O objetivo deste artigo é construir um panorama de como surgiu a institucionalização da regionalização na Bahia, a partir da reconstituição de uma visão que se tinha das desigualdades regionais, da pobreza e do potencial econômico baiano do início do século XX, que foi evoluindo até a década de 1940, quando já existe um amadurecimento tal das instâncias do governo (federal e estadual) que já justificava empenhar esforços para criar a regionalização oficial do território baiano, diante da necessidade eminente de adequar as ações do poder público às peculiaridades de cada recorte deste imenso estado, tendo em mente que a Bahia entra nesse processo como parte de uma conjuntura maior. Dois documentos são fundamentais nesta análise: um relatório técnico de um grupo de investidores estrangeiros e a Lei Orgânica Municipal de 1948, pelo seu caráter geopolítico. Este trabalho não deixa de abordar um pouco a atualidade da questão regional, haja vista que não é mera coincidência a verossimilhança entre as regionalizações antigas e as atuais: nosso Estado preserva profundas e perversas desigualdades, fruto da pobreza já enraizada em nossa sociedade, por razões as mais diversas.*

**Palavras-chave:** Bahia; Desigualdades regionais; Lei Orgânica dos Municípios de 1948.

### INTRODUÇÃO

Objetivando traçar como se originou o quadro regional baiano, este artigo discute a evolução histórica da organização geográfica do território baiano até a metade do século XX, enfatizando o momento de nascimento e consolidação do que se pode denominar de “institucionalização das regiões”, quantificando e qualificando os fatos que levaram o Estado a, mesmo assim, persistir nesta situação de desigualdade regional. Neste ensejo, serão confrontados aspectos populacionais, econômicos e geopolíticos (divisão territorial, regionalizações oficiais) que evidenciam a dinâmica deste imenso recorte do Brasil, chamado Bahia. Neste trabalho, entende-se por institucionalização das regiões quando um estado-nação, ou um mesmo um estado confederado, cria ao menos um nível de subdivisão territorial interna além do nível local e provincial, para melhor administrar seu território, criando a sua legislação específica e os mecanismos de gestão e ação efetiva nas regiões.

A metodologia para embasar este trabalho é essencialmente a pesquisa bibliográfica que irá subsidiar a caracterização individual dos períodos históricos, estabelecendo um sentido geral de transformação da estrutura regional do espaço baiano. Além disso, haverá a comparação entre mapas temáticos e dados estatísticos oficiais para melhor embasar a discussão da realidade concreta do quadro regional baiano, em alguns momentos de sua história. Dois documentos são fundamentais nesta análise:

---

<sup>1</sup> Professor assistente do curso de Licenciatura em Geografia da Faculdade de Tecnologia e Ciência, Educação a Distância (FTC EaD). Licenciado, bacharel e atual mestrando em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. E-mail: [ascoelho@ead.ftc.br](mailto:ascoelho@ead.ftc.br).

1. O relatório técnico intitulado No Brasil, do São Francisco ao Amazonas, do engenheiro Paul Walle, que viajou pela região norte do Brasil em 1910 em busca de oportunidades de investimento para a Sociedade de Geografia Comercial de Paris;
2. A **Lei Orgânica dos Municípios** (Lei nº 140 de 22/12/1948) do Estado da Bahia, cuja regionalização que foi alimentada por um processo que se iniciou em 1938 com o mapeamento de todos os municípios brasileiro por ocasião do Censo Demográfico de 1940, cujo resultado se desdobrou nas Regiões Fisiográficas de 1945. Estas regiões foram agrupadas em três grandes blocos de realidade regional distinta para nortear a legislação contida na lei orgânica: esta é a primeira regionalização oficial da Bahia.

Não se pretende aqui estabelecer verdades definitivas sobre o tema “desigualdade regional”, que não se esgota em apenas um *paper*. Eis aqui uma tentativa de situar a Bahia historicamente nessa discussão tão antiga quanto relevante para Geografia Regional, no que se refere às diferenças entre as regiões.

## PASSADO RECENTE E ATUALIDADE SOBRE AS DESIGUALDADES REGIONAIS

As desigualdades regionais são criadas a partir de uma sucessão de ações diferenciadas da sociedade sobre os espaços, materializando as intenções sociais de forma a reproduzir a própria sociedade, não deixando de depender de condições ambientais. Sempre houve diferenciação entre os lugares, desde os primórdios da civilização. Porém a partir do século XX, com a eminência do “planejamento regional”, a questão da diversidade de lugares passa a ser entendida como desigualdade entre os lugares, diante do crescimento vertiginoso experimentado pelas regiões industriais, que provocava migrações massivas em grandes áreas rurais, inchando os centros metropolitanos. Assim, as discrepâncias espaciais, cada vez mais percebidas, passam a ganhar enfoque no âmbito das ciências sociais, principalmente na Economia e na Geografia.

Nas últimas décadas do século XX, o mundo transformou-se radicalmente, por dois aspectos fundamentais: (1) a tecnologia do território, com estruturas logísticas e de telecomunicações cada vez mais ágil e eficaz concentrada nos espaços mais dinâmicos e (2) a inovação das relações econômicas trazidas pelo neoliberalismo e pelas mudanças do cenário geopolítico internacional, no qual os governos passam a intervir menos na economia.

O impacto destas novas condições causou uma reconfiguração regional drástica, principalmente nas nações subdesenvolvidas, onde as mudanças são mais aparentes. Cada lugar tem uma competitividade peculiar ditada por aspectos como a base produtiva local, seu mercado consumidor e pela sua acessibilidade – rede logística e de telecomunicações. No Brasil, um imenso país, com sua atividade econômica concentrada em uma dúzia de regiões metropolitanas, a globalização chega contribuindo para um aprofundamento dessa desigualdade inter-regional, como nos diz Silva e Silva (1996, p. 210).

A crescente internacionalização dos circuitos econômicos, financeiros e tecnológicos do capital mundializado, de um modo geral, debilita os centros nacionais de decisão e comando sobre os destinos de qualquer espaço nacional. No caso específico dos países continentais desiguais, e com marcantes heterogeneidades estruturais (produtivas, sociais, regionais) como o Brasil, essa situação se revela ainda mais dramática, ensejando um processo de agudização das marcas do subdesenvolvimento desigual, excludente e segregador.

O Estado da Bahia, a quinta maior unidade da federação brasileira, não dista desta lógica. É um imenso mosaico de espaços desiguais, onde a sua grande Região Metropolitana, inserida no contexto da economia globalizada, convive com regiões ainda fortemente agrárias, relativamente isoladas pela precariedade das redes logísticas e de telecomunicações. Juntos, estes espaços regionais atrasados formam uma imensa periferia, pontuada em sua fronteira por ilhas de desenvolvimento, tais como Juazeiro (fruticultura irrigada), Porto Seguro e o Litoral Norte (silvicultura e o turismo) e Barreiras (agronegócio da soja) – regiões privilegiadas por condições ambientais favoráveis às atividades econômicas agroexportadoras e turísticas, que ganharam fôlego a partir da segunda metade do século XX. Silva e Silva (1996, p. 207-208) resumem esta idéia da seguinte forma:

Assim, o Estado da Bahia, por força de sua crescente inserção na economia nacional (e global), cresce quase que concomitantemente, pelo centro econômico (Região Metropolitana de Salvador) e pelos extremos de seu território, o que lhe dá um caráter peculiar.

A globalização é uma questão fundamental que deve ser abordada em estudos regionais que englobam grandes áreas. Seu detalhamento será dado ao final deste artigo, após a análise da evolução temporal da organização regional baiana. Historicamente, a Bahia sempre manteve um quadro regional bastante particular no cenário brasileiro. Começando, a primeira organização regional das Américas nasce no seio da Bahia, como bem destaca Santos (2005, p. 61, original de 1993):

Durante séculos o Brasil como um todo é um país agrário, um país “essencialmente agrícola”, para retomar a celebre expressão de Afonso Celso. O Recôncavo da Bahia e a Zona da Mata do Nordeste ensaiaram, antes do restante do território, um processo então notável de urbanização e, de Salvador, pode-se mesmo dizer que comandou a primeira rede urbana das Américas, formada, junto com a capital baiana, por Cachoeira, Santo Amaro e Nazaré, centros de culturas comerciais promissoras no estuário dos rios do Recôncavo.

## UM POUCO ANTES DA 1ª REGIONALIZAÇÃO OFICIAL BAIANA

Entre os séculos XVI e XIX, o modelo de região baiana pode ser caracterizada essencialmente como uma pequena rede urbana portuária que serve a uma zona rural litorânea produtora de cana-de-açúcar. Desta forma, o modelo de organização macrorregional do território colonial brasileiro era semelhante a um arquipélago, com ilhas de povoamento e atividade econômica dispersas pelo litoral, desconexas entre si, voltadas apenas para o mercado internacional.

Até meados do século XIX, pode-se sintetizar a organização territorial baiana como um imenso espaço agrário, escassamente habitado, cuja população e atividade econômica se concentravam em torno de plataformas de exportação, numa faixa costeira descontínua que não extrapolava 100 km de largura. A economia estadual baseava-se na exportação de matérias primas agrícolas, que exigiam intenso uso de mão de obra braçal, não especializada, mal remunerada. Salvador, a capital, é o centro maior e dominante desse território, mas, experimenta um momento de estagnação no fim do século XIX até, aproximadamente, o ano de 1930.

A atmosfera sócio-política de cada época repercute de forma diferenciada no espaço baiano, se comparada aos demais estados do Brasil. Muitas vezes, a Bahia assume uma postura indiferente, quase que ignorando os fatos que afetam o mundo, como o período de estagnação o qual passou Salvador, entre 1890 e 1930, sem aumentar sua mancha urbana ou sua atividade econômica. No começo do século XX, nossa capital era a terceira maior cidade do país, com 280 mil habitantes (WALLE, 2006, p. 56; IBGE, 1920), mostrando sinais de pouco dinamismo, perdendo sua posição de segundo lugar para a cidade de São Paulo.

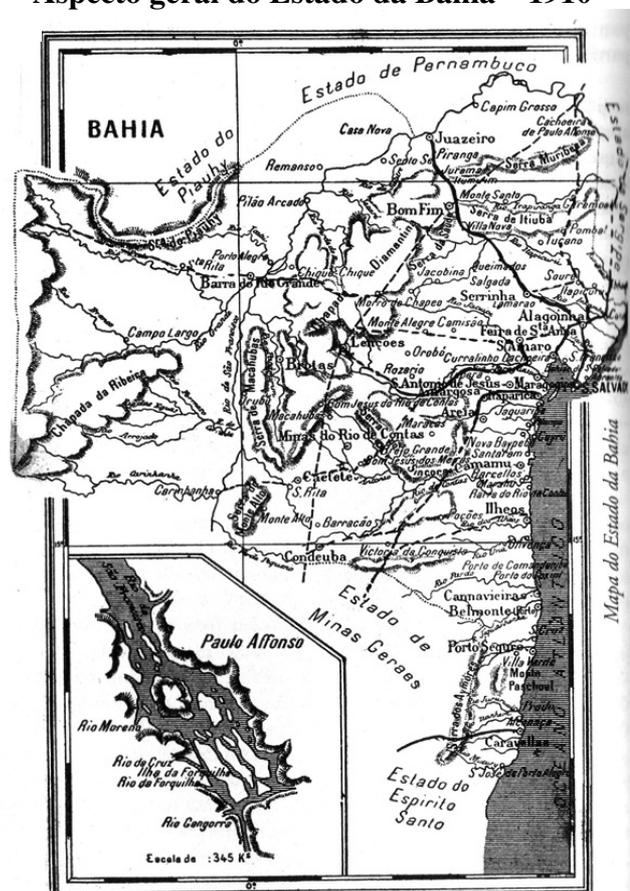
A atividade econômica do estado gravitava em torno da capital, interligada ao resto do país pela navegação de cabotagem, com grandes navios a vapor, por estradas de ferro e linhas telegráficas que, mesmo estando no interior do continente, praticamente acompanhavam paralelamente a linha da costa.

Paul Walle, engenheiro francês, em sua obra **No Brasil, do Rio São Francisco ao Rio Amazonas** (2006, original de 1910), relata aos investidores e membros da Sociedade de Geografia Comercial de Paris os lugares mais favoráveis à implantação de grandes empreendimentos econômicos na região Norte do Brasil, que, no momento, começava no Estado do Espírito Santo e Estendia-se até o distante e isolado Território do Acre. Havia na época uma percepção diferente da atual sobre a questão regional no Brasil. Porém, o que motivaria esta divisão macrorregional brasileira por parte de um técnico? Era tão simplesmente um “estereótipo ambiental equivocados”, por assim dizer, bastante divulgado entre os investidores parisienses, que deveria ser mudado, “para que sejam defendidos os interesses de França no Brasil” (WALLE, 2006, p. 6).

Este texto técnico é um retrato fiel e objetivo, na medida do possível para a época, do quadro regional brasileiro e, por conseguinte, do quadro regional baiano. Para representar a rede logística e as localidades de cada estado, Walle compilou cartogramas bastante rudimentares para os dias atuais, mas que cumpriam seu objeto por caracterizar sinteticamente cada território em particular. O mapa da figura 1 é bastante semelhante ao mapa atual da Bahia, pelo desenho da fronteira, as ferrovias – que, a propósito, formavam uma rede maior do que a atual malha ferroviária baiana.

Vale ressaltar que até 1938 não havia o mapeamento das fronteiras municipais de todo o Brasil. Isto demonstra que até então não havia viabilidade técnica para executar uma divisão regional oficial que pudesse ser adotada pelas unidades da federação brasileira. Não se pensava na região como uma unidade de planejamento e ação governamental. O que se fazia antes de 38

**Figura 1**  
**Aspecto geral do Estado da Bahia – 1910**



Fonte: Walle, 2006, p. 52.

era muito incipiente e não havia interesse público no Brasil para executar esta tarefa de regionalização (CASTRO, BARBUDA, 2006).

Voltando ao relatório de 1910, ele ainda enumera elementos da infra-estrutura logística do Estado, como as estradas de ferro, fundamentais para viabilizar quaisquer atividades industriais ou agrícolas neste estado, como sintetiza a tabela 1.

**Tabela 1 – Ferrovias implantadas e projetadas no Estado da Bahia – 1910**

Nome da estrada de ferro	Extensão	Ponto inicial e ponto final
Estrada de Ferro da Bahia a Alagoinhas	123,34	Salvador a Alagoinhas
Estrada de Ferro do São Francisco	452,31	Alagoinhas a Juazeiro
Estrada de Ferro Central da Bahia	316,60	São Félix a Machado Portela, Cachoeira a Feira de Santana
Estrada de Ferro de Nazaré	157,66	Nazaré a Amargosa
Estrada de Ferro de São Miguel	127,50	São Miguel a Mutum
Estrada de Ferro da Bahia a Minas (só aqui no Estado)	142,40	Caravelas a Aimorés
Estrada de Ferro de Santo Antônio	48,60	Santo Antônio a Jacu
Entroncamento de Alagoinhas a Timbó	82,59	Alagoinhas a Sergipe
Estrada de Ferro Centro-Oeste	52,56	Água Comprida a Santo Amaro
Total	1.503,56	—

Adaptado de: WALLE, 2006, p. 68.

Já no início do capítulo III, Walle descreve o acesso marítimo À cidade de Salvador por navegação de cabotagem, e coloca o litoral do estado meio que desarticulado da navegação do país como um todo, haja vista que todo o tráfego marítimo da costa baiana deveria convergir para a capital antes de seguir para outros estados.

Do Espírito Santo, passamos para a Bahia por via marítima, que constitui quase que com exclusividade a única via de comunicação com os diversos estados do Nordeste, e que é suprida razoavelmente em toda a costa pela importante Companhia de Navegação do Lóide Brasileiro. Infelizmente, o vapor Brasil, da referida empresa, no qual fizemos a viagem, não toca em qualquer dos portos do litoral sul da Bahia, onde se encontravam algumas das cidades mais importantes, além das regiões mais cultivadas e mais povoadas do Estado. Teremos de andar um pouco para trás, a fim de visitarmos Valença, Camamu, Ilhéus, Canavieiras, Belmonte, etc., usando a Companhia Baiana, uma vez que as estradas de ferro não são numerosas no Estado (WALLE, 2006, p. 53).

O termo “viscosidade do espaço” é bastante próprio para descrever a falta de acesso ao qual a maior parte do território baiano encontrava-se no começo do século passado. O itinerário da excursão de Walle iniciaria em Pirapora, Minas Gerais, e seguiria de navio a vapor pelo Rio São Francisco até Juazeiro, Bahia, de onde se pegaria o trem até Salvador, e assim por diante.

Devido às más condições de navegação do São Francisco, com sua intermitência hídrica, houve atraso de um ano na conclusão do relatório, e esta parte da viagem cancelada.

A primeira metade do século XX foi marcada pelas crises cíclicas do capitalismo, duas guerras mundiais e pela Terceira Revolução Industrial, que veio a substituir os telégrafos, trens e barcos a vapor pelos telefones, aviões e caminhões. No tocante à urbanização e explosão demográfica no Brasil, Santos (2005, p. 33) explica que

o forte movimento de urbanização que se verifica a partir do fim da Segunda Guerra Mundial é contemporâneo de um forte crescimento demográfico, resultado de uma natalidade elevada e de uma mortalidade em descenso, cujas causas essenciais são os progressos sanitários, a melhoria nos padrões de vida e a própria urbanização.

### **A PRIMEIRA REGIONALIZAÇÃO OFICIAL DA BAHIA**

Este crescimento econômico e populacional era, simultaneamente, sintoma e causa de profundas mudanças no território baiano. Já no final da década de 1930, à eminência de um censo demográfico, o Governo Federal cria o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), órgão que terá um papel crucial na construção e consolidação do conhecimento geográfico sobre este país continental. O decreto-lei nº 311, de 1938, estabelece que todas as prefeituras deveriam ter o seu mapa municipal até 12 de dezembro de 1940, sob a pena de serem extintos e anexados a outros municípios vizinhos. Desta forma, obrigou-se as administrações locais a preencher este vazio cartográfico que existia até então, viabilizando o VI Recenseamento Geral do Brasil, o de 1940, primeiro a abranger a totalidade do território nacional. Neste momento, cabe levantar o fato de que o censo de 1920 abrangeu apenas a metade do país e que o de 1930 sequer foi realizado, em decorrência dessa desinformação geográfica. A partir desta base territorial, foi possível ao IBGE coordenar e integrar esforços estaduais dispersos para a criação de uma regionalização nacional. Daí, delimitou-se as regiões fisiográficas em 1945, definidas segundo um critério que levava em conta os aspectos físicos e econômicos de municípios vizinhos de um mesmo estado.

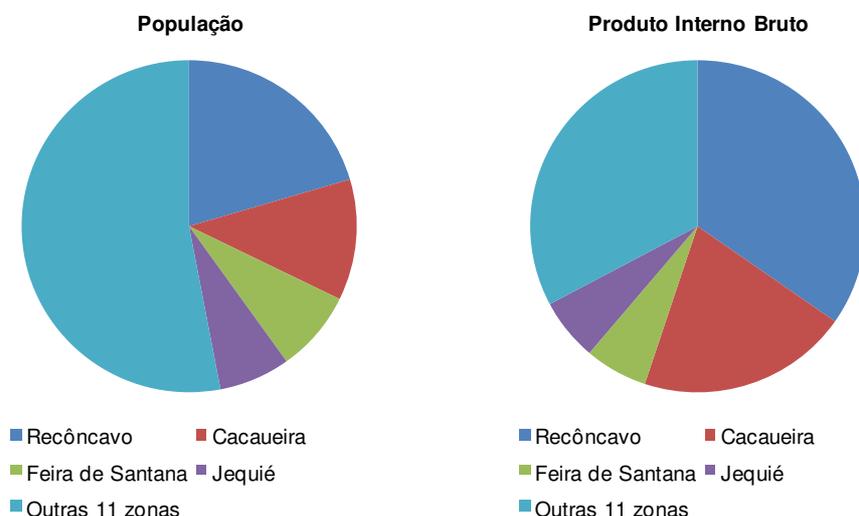
A Bahia estava dividida em 17 regiões fisiográficas, sendo que, a maior delas era o Além São Francisco, que correspondia a quase um quarto da superfície do Estado e com menos de 2% de sua população, mostrando o quão desigual estava distribuída a população estadual. A Constituição Estadual de 1947, relatada pelo deputado estadual Josaphat Marinho (eleito o melhor advogado do Brasil quando ainda recém-formado, em 1937, e lembrado atualmente como um dos paladinos do Senado, juntamente com Ruy Barbosa), utilizou esta regionalização como base para uma outra: a da Lei Orgânica dos Municípios (lei nº 140, de 22 de dezembro de 1948), que estabelecia atribuições e a forma de organização das administrações municipais e, dentre outras coisas, continha o critério para a emancipação. Tal critério tinha três vertentes fundamentais: (1ª) da arrecadação de impostos, a qual estabelecia que o município deve ser capaz de gerar recursos para a manutenção da estrutura administrativa municipal e prover serviços públicos à sua população, arrecadando, para tanto, uma cota mínima de tributos municipais, estaduais e federais; (2ª) da população total e do tamanho da cidade; (3ª) eleitoral, dado que o município necessita de um eleitorado mínimo que possa legitimar a escolha dos seus representantes. Havia três grandes regiões de emancipação na Bahia, como mostra a figura 2.

A região mais rica e povoada era formada por uma faixa costeira que estendia-se do Recôncavo até o Rio Jequitinhonha, avançando para a zona pastoril sub-costeira. A região intermediária era fortemente marcada pela expansão agropastoril apoiado em Vitória da Conquista, Jacobina, Itaberaba (Orobó) e Alagoinhas. A região mais pobre e isolada se estendia desde a Chapada Diamantina até o Além São Francisco, incluindo o Sertão de Canudos e as regiões de Juazeiro e Glória. Os gráficos da figura 3 comparam a concentração percentual de população e do PIB nas zonas fisiográficas baianas, mostrando a “hegemonia” das quatro integrantes da 1ª região. Em cada uma destes imensos compartimentos do território baiano havia variações regionais para o critério de emancipação, como mostra a tabela 2.

**Figura 2 – Estado da Bahia – Lei Orgânica dos Municípios de 1948**  
**Regiões com critérios mínimos para a criação de novos municípios**



**Figura 3 – Bahia – Zonas Fisiográficas**  
**Distribuição regional da população (1940) e do Produto IB (1939)**



Fonte: IPEA, 2006; IBGE, 1947.

**Tabela 2 – Estado da Bahia – Lei Orgânica dos Municípios de 1948**  
**Regionalização da Lei e síntese dos critérios mínimos para a criação de novos municípios**

Mínimo para criação de novos municípios	Regiões da Lei Orgânica dos Municípios		
	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>
Área	500 km <sup>2</sup>	1.000 km <sup>2</sup>	1.500 km <sup>2</sup>
População total	15.000 hab.	15.000 hab.	10.000 hab.
População na sede municipal	2.000 hab.	2.000 hab.	1.500 hab.
Densidade demográfica	10 hab./km <sup>2</sup>	5 hab./km <sup>2</sup>	3 hab./km <sup>2</sup>
Arrecadação média municipal no último triênio	Cr\$ 250.000,00	Cr\$ 150.000,00	Cr\$ 150.000,00
Arrecadação média estadual no último triênio*	O suficiente para manter uma exatonia de última classe		
Eleitorado mínimo*	10% da população		
Transporte para o acesso à sede*	Marítimo, fluvial, ferroviário ou rodoviário		
Prédios para administração municipal*	Prefeitura e câmara de vereadores		

Fonte: Adaptado de Lei nº 140 de 20/12/1948, arts. 4º e 5º. (\*) Tópicos comuns a todo o Estado.

Todos estes fatos, idéias e ações em torno da institucionalização das regiões denotam um amadurecimento da mentalidade dos administradores públicos, diante das novas possibilidades que esta legislação regionalizada trazia para aumentar a eficiência da máquina estatal. Com esta legislação, o Governo do Estado passa a entender que seu território é um mosaico de diferentes espaços, com realidades díspares, que mereciam ação e atenção diferenciadas.

A partir da década de 1950 ocorre a explosão da urbanização na Bahia, com o crescimento de Salvador motivado pela implantação de sua base produtiva industrial. Simultaneamente

ocorre o despovoamento e a desruralização das regiões mais afastadas da capital, principalmente as de base produtiva incipiente e de condições edafoclimáticas desfavoráveis à agricultura comercial. Este modelo de desenvolvimento desigual vem se replicando na Bahia desde então até a atualidade, com a implantação e evolução das redes tecnológicas, trazidas pela implantação das rodovias e desativação das ferrovias, pela implantação da rede telefônica nacional, assim como a rede de transmissão elétrica nacional, tudo motivado pelo modelo macroeconômico de monopólio estatal. Fatores como este levaram o desenvolvimento a diversos centros urbanos pontuados no interior do Estado.

Um total de 135 municípios novos foram criados a partir da lei orgânica de 1948. Quase imediatamente depois de sua publicação houve a criação de nove municípios, em 1952. Um ano depois, em 1953, mais 10 novas prefeituras já estavam implantadas. Em 1958 esse processo gera mais 16. Porém, é no primeiro triênio que haverá o boom da divisão de novos municípios, com a criação de 4 novos em 1960, 33 em 1961 e surpreendentes 97 novos municípios em 1962. Até então a Bahia já contava com 336 municípios, ao invés de apenas 167 em 1947, para uma unidade da federação tão grande. A explicação para esta explosão é a expansão da fronteira agrícola para oeste e sudoeste baiano, impulsionada pela abertura de novas rodovias nacionais, provocando rápido crescimento populacional nestas áreas, pulverizando uma infinidade de pequenas cidades pelo interior do estado. Há também a possibilidade de manobra política, ao se criar e fortalecer um grande número de elites locais, que potencialmente poderiam controlar eleitorados em favor do deputado ou governador que lhes favoreceu no processo de criação de uma nova prefeitura. Porém, esta hipótese envolve uma questão muito delicada e que merece investigação mais aprofundada.

A primeira regionalização moderna, científica, na acepção dos dias atuais, está neste momento criada e consolidada. Com o golpe militar de 1964, esta legislação é abandonada, sendo substituída pela Lei Orgânica dos Municípios de 1971 (art. 125 da Lei nº 2.902 de 12 de fevereiro de 1971), que se resumia a apenas dois pequenos critérios (dimensão do município e populacional), abolindo qualquer regionalização neste sentido, sendo uma mutilação da lei de 1948.

De um lado, foi providencial por parte do novo regime parar essa emancipação “explosiva” pois, estava-se criando municípios demais em todo o Brasil, rápido demais para o governo e a sociedade absorverem. De outro lado, esse “freio” demorou muito (as emancipações só reiniciaram em 1985) e o governo se mostrou inflexível, cabendo mencionar os casos dos povoados de Eunápolis e Teixeira de Freitas, no extremo sul baiano, que possuíam mais de 40 mil habitantes cada um no final da década de 1970 e ainda não haviam sido emancipados.

## CONCLUSÃO

Para que haja um entendimento do “quadro regional baiano” em nessa perspectiva geohistórica, deve-se primeiramente perceber que se trata de um quadro de desigualdade regional, construído ao longo do tempo. Tendo em mente a sua gênese, levanta-se as principais causas de transformação em sua essência peculiar, encadeando e delimitando têmporo-espacialmente os momentos individuais de configuração regional da Bahia, sabendo-se que Salvador sempre foi o seu centro dominante. Estes processos históricos, estas configurações regionais, esta realidade concreta de desigualdade regional, nem sempre são percebidos por aqueles que habitam o espaço baiano ou mesmo pelos que o dirigem.

Especificando-se o dito acima, temos o primeiro quadro regional baiano, formado por uma pequena rede urbana – porém a maior das Américas – sobre uma região rural monocultora para exportação, sendo o centro da colônia portuguesa no Novo Mundo. Num segundo momento, após ciclos de prosperidade e decadência, este quadro regional sofre profundas transformações, com sua efetiva interiorização, advinda com a instalação da primeira rede logística e de comunicações no interior, ainda que numa faixa estreita. Esta fase é simbolizada pela tecnologia a vapor e pelo telégrafo. Num terceiro momento, este quadro regional é totalmente suplantado pela substituição da rede tecnológica por uma mais moderna, de um lado, e dando outra dinâmica econômica ao interior do Estado. Nessa mesma fase ocorre a metropolização de Salvador, que passou décadas estagnada, recebendo agora todo um parque industrial e uma nova estrutura de transportes (aeroporto internacional, por exemplo). Num quarto momento, o quadro regional baiano torna-se mais complexo com o advento da globalização, que muda bruscamente o ritmo de transformação geográfica de seu território, levando suas regiões de fronteira à industrialização e à produção de *agrocommodities* para exportação, ao lado do estado de estagnação e decadência econômica da maior parte de seu território, ainda bastante rural, isolado e sem condições de concorrer na economia globalizada.

É importante observar como a administração pública percebe esse quadro regional e reage às suas implicações. Há momentos de amadurecimento, de planejamento, de implementação de ações regionais concretas, momentos estes sucedidos por retrocessos e até a anulação do planejamento microrregional da Bahia. Em 1948 houve um momento de amadurecimento pelo seu pioneirismo, produto do empenho e mobilização contínua e progressiva, pensada e realizadas a longo prazo, executados por todos os três níveis administrativos (nacional, estadual e local), com a institucionalização da entidade territorial chamada “região”. É preciso resgatar estes eventos no intuito de se compreender como evoluiu a desigualdade regional da Bahia e como evoluiu a mentalidade dos administradores públicos (e mesmo os geógrafos e demais cientistas regionais) ao lidar com as desigualdades regionais, sendo que essas “evoluções” não podem ser traçadas como linhas ascendentes constantes.

## REFERÊNCIAS

CASTRO, Fabiana S. P. de; BARBUDA, Miriam M. da S. “A Evolução do Produto Mapa Municipal do IBGE”. In: **Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário (Anais)**. Florianópolis: UFSC, 2006.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Lei nº 140, de 22 de dezembro de 1948** (Lei Orgânica dos Municípios – revogada). Disponível em: <http://www.bahia.ba.gov.br/segovdown/Leis/Lei1948/Lei140.zip>. Acesso em 21 jun. 2007.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Lei nº 2.902, de 12 de janeiro de 1971** (Lei Orgânica dos Municípios – promulgada). Disponível em: [http://www2.casacivil.ba.gov.br/NXT/gateway.dll/NXT/gateway.dll?f=id\\$id=LO19712902.xml\\$an=LO\\_2\\_902\\_Art\\_125](http://www2.casacivil.ba.gov.br/NXT/gateway.dll/NXT/gateway.dll?f=id$id=LO19712902.xml$an=LO_2_902_Art_125). Acesso em: 21 jun. 2007.

IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA). **Anuário estatístico do Brasil 1947**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 8, 1948.

IPEA (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA). **Produto Interno Bruto Municipal deflacionado pelo Deflator Implícito do PIB nacional – R\$ de 2000**. v. 1, Brasília, 2006.

SILVA, Sylvio B. de M e; SILVA, Barbara-Christine N. **Estudos sobre Globalização Território e Bahia**. 2 ed., Salvador: UFBA, 2006.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. “Desequilíbrios regionais no Estado da Bahia: avaliação e questões estratégicas”. In: **Desigualdades Regionais**. Salvador, SEI, 1996.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. 5 ed., São Paulo: EDUSP, 2005. (original de 1993).

WALLE, Paul. **No Brasil, do Rio São Francisco ao Rio Amazonas**. Brasília: Senado Federal, 2006 (original de 1910).