



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE SANTA CRUZ – UESC
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA: ATLÂNTICO E DIÁSPORA AFRICANA**

LUCIANA MARIA SANTIAGO BALDOINO

O MOVIMENTO RODOVIÁRIO NO SUL DA BAHIA: A ESTRADA ILHÉUS-ITABUNA, O ESCOAMENTO DO CACAU E OS AUTOMÓVEIS (1920-1935)

**Ilhéus – Bahia
2022**

LUCIANA MARIA SANTIAGO BALDOINO

**O MOVIMENTO RODOVIÁRIO NO SUL DA BAHIA: A ESTRADA ILHÉUS-
ITABUNA, O ESCOAMENTO DO CACAU E OS AUTOMÓVEIS (1920-1935)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual de Santa Cruz, como parte das exigências para a obtenção do título de mestre em História.

Área de concentração: História do Atlântico e da Diáspora Africana

Linha de Pesquisa: Experiências Atlânticas: economia, política e sociedade

Orientadora: Profa. Dra. Kátia Vinhático Pontes

**Ilhéus – Bahia,
2022**

B178

Baldoino, Luciana Maria Santiago.

O movimento rodoviário no sul da Bahia: a estrada Ilhéus-Itabuna, o escoamento do cacau e os automóveis (1920-1935) / Luciana Maria Santiago Baldoino. – Ilhéus, BA: UESC, 2022.

122f. : il.; anexo.

Orientadora: Kátia Vinhático Pontes

Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Santa Cruz. Programa de Pós-Graduação em História do Atlântico e da Diáspora Africana – PPGH.

Inclui referências.

1. Transporte rodoviário. 2. Rodovias. 3. Cacau. 4. Ilhéus (BA). 5. Itabuna (BA). 6. Sul Baiano (BA: Mesorregião). I. Título.

CDD 388.1

LUCIANA MARIA SANTIAGO BALDOINO

O MOVIMENTO RODOVIÁRIO NO SUL DA BAHIA: A ESTRADA ILHÉUS-ITABUNA, O ESCOAMENTO DO CACAU E OS AUTOMÓVEIS (1920-1935)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual de Santa Cruz, como parte das exigências para a obtenção do título de mestre em História.

Área de concentração: História do Atlântico e da Diáspora Africana

Linha de Pesquisa: Experiências Atlânticas: economia, política e sociedade

Orientadora: Profa. Dra. Kátia Vinhático Pontes



Profa. Dra. Kátia Vinhático Pontes
UESC/DFCH
(Orientadora)




Prof. Dr. Cesar Teixeira Honorato
Universidade Federal Fluminense - UFF
(Arguidor Interno)



Profa. Dra. Dilma Andrade de Paula
Universidade Federal de Uberlândia - UFU
(Arguidora Externa)

AGRADECIMENTOS

Apoiar, abraçar e impulsionar os sonhos de um filho, são, com certeza, atos de amor e sabedoria vindo dos pais. Desta forma, não poderia dar início aos agradecimentos desta dissertação, sem citar meus pais, Antonio Carlos Ferreira Baldoino e Lívia Francisca Santiago Reis Baldoino, que são o meu alicerce. Gostaria de agradecer a estes por me proporcionarem o suporte necessário para cursar e finalizar a pós-graduação, destinando a mim todo amor, carinho, cuidado e parceria precisos.

Agradeço à minha orientadora, Profa. Dra. Kátia Vinhático Pontes, que embarcou comigo nessa jornada, me apoiando, aconselhando e compartilhando tanto conhecimento, inclusive, seus preciosos livros, que sempre me ajudaram. Com sua sabedoria, paciência e minuciosidade, a professora Kátia foi/é responsável por trazer novos olhares, perspectivas e correções a esta pesquisa. Vale ressaltar, que os eventuais erros cometidos neste trabalho são de única e total responsabilidade minha. Obrigada, querida Professora!

Ao meu coorientador, Prof. Dr. Flávio Gonçalves dos Santos, que sempre muito atencioso, auxiliou, orientou e encorajou a escrita deste trabalho. Agradeço a ele também, por compartilhar comigo bibliografias e fontes.

À banca formada pelo Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato e pela Profa. Dra. Dilma Andrade de Paula, que são importantes referências na historiografia dos transportes, e aceitaram fazer parte das bancas de avaliação desse trabalho. De forma bastante cuidadosa, analisaram e fizeram contribuições essenciais à minha pesquisa.

Ao meu tio Paulo Cezar Ramos de Souza, por quem tenho muita admiração, inúmeras afinidades, e gratidão. Agradeço a este querido, e também historiador, tio, por ser um entusiasta da minha carreira, e por sempre expandir a minha pequena, mas muito importante, estante de livros.

Às minhas tias Anna e Lúcia Santiago, que sempre se fizeram presentes em minha trajetória. Agradeço por todo amor e carinho.

À minha turma de mestrado, turma II, colegas queridos, que levarei sempre em meu coração. Em especial à Ingrid Gomes, minha doce e prestativa amiga. Agradeço por todo apoio e incentivo.

À Luciane Goulart, minha prezada colega, que ao longo desses dois anos se transformou em amiga. Agradeço pelo conhecimento compartilhado, pelos escritos, e simpósios juntas.

À Clarisse Oliveira Dantas, amiga de infância e irmã da vida, que esteve ao meu lado, nunca permitindo que me sentisse só. Agradeço a ela por escutar meus desabaços, descobertas, empolgações, pelas noites animadas com vinhos e cervejas, e, principalmente, por compartilhar comigo seu precioso conhecimento em economia, auxiliando muito neste trabalho. Clarisse é desses presentes raros que a vida concede, e que eu sempre serei grata. Brindemos!

Às minhas amigas Érica Alves e Jéssica Dias por tanto carinho e simplicidade. Me fazem muito feliz.

Ao meu grupo de amigos favorito, formado na graduação, e composto por: Caíque Tadeu, Emanuelle Fonseca, Maísa Furtunato, Magno Freitas e Rozane Moreira. Agradeço a estes, por abrilhantarem toda minha trajetória acadêmica com tanto amor, risos, conhecimento, e principalmente, com tanta parceria. Entre nós existe muito amor e felicidade.

Ao PPGH-UESC, que apesar de recém-implantado, possui uma longa história, sendo fruto do GPEADA e da aspiração e luta dos professores responsáveis por este. Assim como a minha, o PPGH-UESC vem transformando vidas, e eu sou muito grata por fazer parte deste programa, que veio ampliar e fortalecer o conhecimento na região sul baiana.

À FAPESB que financiou esta pesquisa, permitindo uma maior tranquilidade financeira e dedicação a este trabalho.

Por fim, aos meus avós (*in memoriam*), Maria Ferreira Baldoino, matriarca de nossa família e Misael Baldoino Filho. A influência destes sob mim é imensa, saudades!

RESUMO

Em consonância com o movimento rodoviário nacional, na década de 20, no sul da Bahia, região cacauera, foi idealizada e construída, uma estrada de rodagem que conectando os dois municípios líderes da região, Ilhéus e Itabuna, tinha como principal objetivo o transporte do cacau. Inaugurada em 1928, a estrada logo apresentaria problemas em sua estrutura, que apenas começariam a ser solucionados a partir de 1932, quando o Instituto de Cacau da Bahia, fundado em 1931, tomou ao seu encargo a expansão da trama rodoviária dos municípios cacaueros. Após anos de reformas e problemas com os constantes aguaceiros, a estrada Ilhéus-Itabuna, apenas se tornaria totalmente trafegável em 1935, baliza final desta pesquisa, apresentando a maior renda, dentre as demais, para o Instituto. O presente trabalho tem como objetivo analisar a implantação e consolidação do modal rodoviário na região cacauera, tendo a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, como representante pioneira, e atuação de agentes públicos e privados como o Instituto de Cacau da Bahia - ICB, e da sua empresa subsidiária SULBA, na propulsão do modal rodoviário na região cacauera.

Palavras-chave: Movimento rodoviário; Estrada de Rodagem Ilhéus-Itabuna; Sul da Bahia; Cacau

ABSTRACT

In line with the national road movement, in the 1920s, in the south of Bahia, cocoa region, a highway was conceived and built, connecting the two leading municipalities in the region, Ilhéus and Itabuna, with the main objective of cocoa transport. Inaugurated in 1928, the road would soon present problems in its structure, which would only begin to be resolved after 1932, when the Instituto de Cacau da Bahia, founded in 1931, took charge of expanding the road network in cocoa-growing municipalities. After years of renovations and problems with the constant downpours, the Ilhéus-Itabuna road would only become fully trafficable in 1935, the final goal of this research, presenting the highest income, among the others, for the Institute. The present work aims to analyze the implementation and consolidation of the road modal in the cocoa region, having the Ilhéus-Itabuna highway as a pioneer, and the performance of public and private agents such as the Instituto de Cacau da Bahia - ICB, and the its subsidiary company SULBA, in the propulsion of the road modal in the cocoa region.

Keywords: Road movement; Ilhéus-Itabuna Highway; South of Bahia; Cocoa

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Antônio Pessôa da Costa e Silva	37
Figura 2 – José Joaquim Seabra.....	38
Figura 3 – Políticos e fazendeiros de Ilhéus e Itabuna na inauguração da estrada	55
Figura 4 – Propaganda dos automóveis Hudson	58
Figura 5 – Tipo dos auto-ônibus que estão servindo à população de Ilhéus....	61
Figura 6 – Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista.....	72
Figura 7 – Ignácio Tosta Filho	88
Figura 8 – Sede do Instituto de Cacau da Bahia	89
Figura 9 – Visão panorâmica do edifício do Instituto de Cacau da Bahia	90
Figura 10 – Plano Rodoviário do Instituto de Cacau da Bahia	93
Figura 11 – Serviços de conserva na rodovia Ilhéus-Itabuna.....	96
Figura 12 – A Estrada Ilhéus-Itabuna	97
Figura 13 – A Estrada Ilhéus-Itabuna.....	98
Figura 14 – Posto de Pedágio da SULBA na estrada Ilhéus-Itabuna.....	101
Figura 15 – Garagem da SULBA, Itabuna.....	102
Figura 16 – Britador em serviço na rodovia Ilhéus-Itabuna	104
Figura 17 – Estado da estrada Ilhéus-Itabuna apresentada no relatório de 1935	105
Figura 18 – Primeiros veículos utilizados no transporte de pessoas e de mercadorias na linha rodoviária Ilhéus – Itabuna.....	108
Figura 19 – Primeiro ônibus posto em tráfego pela Cia. Viação Sul Baiano S. A	109
Figura 20 – Caminhão da SULBA	111

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Intendentes de Ilhéus durante a Primeira República.....	45
--	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Exportação de cacau pela Bahia no ano de 1928 (valor em réis) .	76
Tabela 2 – Exportação de cacau pelo Estado da Bahia no ano de 1929 (valor em réis)	77
Tabela 3 – Exportação de cacau pelo Estado da Bahia no ano de 1930 (valor em réis)	78
Tabela 4 – Exportação de cacau pelo Estado do Bahia com destino aos Estados Unidos da América (valor em réis)	80

SUMÁRIO

Agradecimentos	4
Resumo	6
Abstract	7
Lista de figuras	8
Lista de quadros	9
Lista de tabelas	10
Sumário	11
Introdução	12
Capítulo I- A estrada Ilhéus-Itabuna e o movimento rodoviário na região cacauera.....	17
A economia cacauera e o escoamento do cacau	17
O ideário rodoviário	23
A situação viária da região e o projeto de construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna.....	29
Os pessoístas e a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna	34
Capítulo II - A concorrência entre as estradas e os automóveis versus carroças.....	48
A obra não pode parar: a intendência de Mário Pessôa e a inauguração da Ilhéus-Itabuna.....	48
Uma disputa acentuada pela imprensa: automóveis <i>versus</i> carroças.....	56
A concorrência entre as estradas: a Ilhéus-Itabuna contra a EFIC	66
Capítulo III - O Instituto de Cacau da Bahia - ICB e a SULBA: propulsores do movimento rodoviário na região cacauera	73
A fundação do ICB e os impactos da Crise de 1929 no sul da Bahia	73
O Instituto de Cacau da Bahia e o protagonismo na expansão do modal rodoviário	83
A SULBA e o transporte do cacau.....	99
Conclusão	112
Referências bibliográficas	115
Anexos	118

INTRODUÇÃO

Estudar os modais de transporte no sul baiano, partiu de uma questão bastante particular: sou neta de ferroviário e resido em um bairro que se formou a partir da EFIC, tendo como principal objetivo a criação de uma comunidade de ferroviários, sendo meu avô um dos contemplados com uma casa para ali habitar. Não pude conhecê-lo, tendo este falecido em 1964, quando minha avó estava grávida do último filho, meu pai.



Meu pai não conheceu seu pai, só o conhecia pela fotografia acima. Mesmo com essa ausência, meu pai destacava as memórias familiares e uma das formas de fazê-lo era me contar da notável habilidade do meu avô e destreza em construir coisas. Meu avô era marceneiro da EFIC, e dessa forma, fui crescendo e desenvolvendo uma forte vontade e curiosidade de conhecer mais sobre o meu avô e sobre o seu trabalho.

Em 2018, já cursando história, tive um encontro magnífico: conheci a professora Kátia Vinhático Pontes, minha orientadora. Na disciplina então ministrada pela professora na graduação, descobrimos afinidades em relação à Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC como objeto de pesquisa. A professora Kátia, também neta e filha de ferroviários, havia defendido sua tese sobre o bônus porto-ferrovia e o escoamento do cacau no sul da Bahia, e assim que me

ouviu falar do interesse em pesquisar a EFIC, me abraçou como orientanda... Grande sorte a minha.

A partir das reuniões de orientação, passei a realizar leituras e discussões sobre transportes, bem como a investigar as fontes presentes no CEDOC/UESC. Nesse momento, surgiu o interesse em pesquisar o processo de construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna e de como, por conta do escoamento do cacau, esta estrada viria rivalizar com a EFIC. Após concluir o TCC, intitulado *A Estrada Ilhéus-Itabuna e o escoamento do cacau: o rodoviarismo no Sul da Bahia e a concorrência com a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (1920- 1945)*, decidi e tive total apoio para tentar o mestrado em história da UESC.

Ao iniciar a pós-graduação fomos surpreendidos pela pandemia de COVID-19 que provocou uma tragédia em perda de vidas humanas e a impossibilidade de ter acesso aos arquivos e bibliotecas públicos. Porém, o PPGH-UESC, conseguiu administrar muito bem a situação através das aulas on-line, e nos dando todo suporte possível para lidar com a nova situação. A presente pesquisa foi realizada através de fontes que já havia coletado na graduação, as que me foram disponibilizadas por minha orientadora, e arquivos que estavam disponibilizados online, como os Anuários Estatísticos do Estado da Bahia.

Pesquisar a estrada Ilhéus-Itabuna me permitiu perceber que esta foi a pioneira do movimento rodoviário na região cacauzeira, que ganharia força e consolidaria o modal rodoviário na região. O estudo desse movimento me fez expandir horizontes, percebendo as relações entre o sul baiano e o mundo.

Sendo o rodoviarismo alvo de discussões atuais, pois tornou-se o ramo hegemônico de transporte no Brasil, este trabalho busca preencher lacunas sobre a implantação da infraestrutura de transportes em Ilhéus, a economia cacauzeira na região e no estado, “O Sul é o cacau. O cacau baiano é como o café paulista. Com ele tudo; sem ele nada”¹. Estudar as relações econômicas do cacau abarca seu escoamento e a sua circulação.

Discutindo as disputas em torno da expansão da infraestrutura de transportes na primeira metade do século XX, na região que se constituiu cacauzeira no sul da Bahia, esta pesquisa apresenta a defesa por parte de uma fração da classe dominante local, liderada por Antônio Pessôa, em Ilhéus e Itabuna, acerca

¹ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 18 de fev. 1931.

da necessidade da construção de uma estrada unindo estes dois municípios para a realização de um percurso diferente do já existente no transporte de cacau. Este transporte, para além do lombo dos burros foi realizado pela Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC, ferrovia até então, principal transportadora do cacau até o porto ilheense, inaugurada em 1910 em Ilhéus, e em 1913, em Itabuna.

No primeiro capítulo, apresentaremos a região cacauzeira, o escoamento do cacau e sua economia; o ideário rodoviarista nacional e seus impactos no sul baiano; a idealização da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna; e o grupo pessoísta, responsável pela implantação de uma política rodoviária na região e suas articulações.

No século XX, sendo proveniente do cacau a maior porcentagem da receita de exportações do Estado da Bahia, a região cacauzeira ganhou destaque. Desta forma, o cacau sul baiano justificava a urgência de um sistema de transporte adequado para sua exportação, que durante quase duas décadas ficou à cargo da EFIC, que transportava as safras em seus vagões com destino ao porto de Ilhéus.

Em uma análise pioneira, Kátia Pontes apresentou como o porto de Ilhéus e a EFIC formavam um binômio engendrado pelo capital inglês, e como este binômio foi responsável por delimitar a região cacauzeira². Em consonância com Pontes, apontamos neste trabalho, a infraestrutura de transporte, como delimitadora da região cacauzeira, e apresentaremos a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna como elemento definidor dessa delimitação.

Influenciados pelo ideário rodoviarista nacional, produtores, políticos e comerciantes de Ilhéus e Itabuna, atentavam para as limitações e as necessidades de desenvolvimento da infraestrutura de transportes na região. Partindo do alvitre do bacharel José Nunes, discutiremos o processo de construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, como alternativa ao escoamento do cacau, realizado pela EFIC. Para realização do projeto, foi fundada a Sociedade Anonyma Auto Viação Sul Bahiana -AVSB, composta por cacauicultores, comerciantes e políticos de Ilhéus e Itabuna interessados na construção da estrada, que viria a se

² PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacauzeira no sul da Bahia (1920-1947)*. (Tese de Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História.

tornar o principal elo entre as duas cidades. A Sociedade funcionava como uma empresa, onde seus membros financiavam com subscrições os gastos necessários para desenvolvimento do projeto.

Devido à escassez de recursos e problemas administrativos da AVSB, a construção da estrada só foi impulsionada, no primeiro mandato de Mário Pessôa (1924-1928), filho de Antônio Pessôa. Ocupando papel central na implantação do movimento rodoviário na região cacauzeira, o grupo pessoísta foi responsável por defender uma política rodoviária, com o objetivo de interiorizar a região através da construção de estradas e introduzir os automóveis, como símbolos do progresso.

Os pessoístas apoiavam o Partido Republicano Democrata - PRD, que tinha em sua liderança José Joaquim Seabra. E, após anos de tentativas para exercer o poder nos municípios de Ilhéus e Itabuna, em 1912, com a ascensão de Seabra a governador do Estado (1912-1916), os pessoístas iniciaram sua ascensão, que só teria fim em 1930, com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder nacional.

Com o objetivo de difundir seus ideais e conquistar a opinião pública, o grupo pessoísta possuía dois jornais: o *Correio de Ilhéos* e o *A Época*. Ambos os periódicos publicavam notícias em prol do PRD e constantemente depreciavam os partidos rivais. Para uma análise da fração de classe, composta pelos pessoístas, da imprensa sul baiana e de sua articulação com o Partido Republicano Democrata, utilizaremos o conceito de sociedade civil, ou aparelhos privados de hegemonia, de Antonio Gramsci, bem como suas reflexões sobre o Estado Integral/Ampliado.

No segundo capítulo, abordaremos a inauguração da estrada Ilhéus-Itabuna e as disputas entre os modais de transporte no sul baiano: a estrada Ilhéus-Itabuna e EFIC, e entre os meios de transporte: os automóveis e as carroças.

Com a direção da AVSB e o apoio dos pessoístas, a estrada Ilhéus-Itabuna foi inaugurada em 1928, apresentando, prematuramente, problemas de estrutura, que apenas começariam a ser solucionados a partir de 1932 quando o Instituto de Cacau da Bahia - ICB, foco de análise no terceiro capítulo, encarregou-se da expansão da trama rodoviária dos municípios cacauzeiros responsabilizando-se pela conservação, reparação e ampliação da rede de estradas de rodagem.

A competição direta entre os modais já existia desde a década de 20, como será abordada no capítulo II, porém esta foi acentuada pelo ICB, que não realizou uma complementaridade entre os modais. Posteriormente, os argumentos de diversos setores econômicos do governo federal e diversos setores do Estado da Bahia que apresentavam a EFIC como antieconômica; e a exportação direta do cacau pelo porto ilheense como desvantajosa para a economia cacau-eira, foram reforçados pelo ICB contradizendo o discurso inicial de integração entre os transportes.

Acerca da concorrência entre os automóveis e as carroças, serão analisados através dos dados contidos nos anuários estatísticos da Bahia e na obra de Silva Campos, *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*, os números de veículos, tanto automotivos como de tração animal, que transitavam nas cidades sul baianas. Estes dados nos permitem observar, que apesar da política rodoviária estabelecida na região, e a intenção de erradicar o transporte realizado por carroças, o número destes permaneceu superior ao de automóveis até o final da década de 1930.

No terceiro e último capítulo, apresentaremos os impactos da crise de 1929 na Bahia, destacando a influência norte-americana em todo o Estado, sendo os EUA os maiores importadores do cacau baiano e ao mesmo tempo exportadores de automóveis, acessórios automobilísticos, asfalto e gasolina para a Bahia. Criado em um contexto de ascensão de um modelo de acumulação capitalista voltado para expansão da indústria, o ICB se tornaria o maior propulsor da política rodoviária no sul baiano.

Desta forma, no capítulo III, buscaremos analisar a atuação do ICB, e da sua empresa subsidiária, a SULBA, em seus primeiros anos de funcionamento, através da execução do Plano Rodoviário e da introdução e incentivo ao transporte automotivo realizado pela SULBA. Em relação a estrada Ilhéus-Itabuna, perceberemos que esta foi a maior preocupação do Instituto desde a sua fundação. Passando por várias reformas, e sofrendo com os constantes aguaceiros, é no ano de 1935, que a estrada se tornará totalmente trafegável e, dentre as demais estradas da região, apresentará o maior faturamento ao Instituto.

CAPÍTULO I - A ESTRADA ILHÉUS-ITABUNA E O MOVIMENTO RODOVIÁRIO NA REGIÃO CACAUEIRA

A economia cacauera e o escoamento do cacau

O escoamento do cacau, mercadoria que se transformaria na principal receita do Estado da Bahia, no século XX, justificava a urgência no desenvolvimento da infraestrutura de transporte da região cacauera. Partindo dessa relação entre o transporte e a mercadoria, foi idealizada, por uma fração da classe dominante sul baiana, uma estrada de rodagem, objeto desta pesquisa, que deveria interligar os municípios líderes da região: Ilhéus e Itabuna. O principal argumento para a sua construção estava na necessidade de um transporte rápido, econômico e seguro, que seria ofertado por esta estrada, para realizar o escoamento da mercadoria responsável pela ascensão econômica da região: o cacau.

Karl Marx apresenta a mercadoria como ponto de partida da análise do Capital. Para ele,

A riqueza das sociedades onde reina o modo de produção capitalista aparece como uma ‘enorme coleção de mercadorias’, e a mercadoria individual como sua forma elementar. Nossa investigação começa, por isso, com a análise da mercadoria. A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa que, por meio de suas propriedades, satisfaz necessidades humanas de um tipo qualquer³.

Desempenhando a função de satisfazer as carências humanas, a mercadoria obtém seu valor através das relações de troca, sendo ela um valor social e não natural. Sendo sua circulação parte do processo de estruturação e desenvolvimento do modo de produção capitalista e tendo os meios de transportes a função de circulá-las, os obstáculos apresentados por estes precisariam ser superados.

Cezar Teixeira Honorato aponta que “as modificações na esfera das comunicações e dos transportes tornavam-se fundamentais para a instauração

³ MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014. p.133.

definitiva do modo de produção capitalista⁴". Citando Marx, Honorato afirma que a relação entre os modos de produção e o sistema de transporte torna-se explícita quando percebemos a adaptação do último à grande indústria, pois os métodos manufatureiros já não eram suficientes para as demandas industriais.

Essencialmente vinculado à estrutura econômica, o transporte se apresenta como indicador de mudanças relevantes na organização da economia de uma região. Apesar de não gerar mercadoria de forma e volume determinado, Marx explicou que a indústria de transporte vende a própria mudança de lugar, e o trabalho realizado nesta constitui um trabalho produtivo (produz mais-valia) sendo o valor da força de trabalho nela empregada, determinado como o de todo e qualquer assalariado.

As massas de produtos não aumentam pelo fato de serem transportadas. (...) o valor de uso das coisas só se realiza em seu consumo, o qual pode exigir seu deslocamento espacial e, portanto, o processo adicional de produção da indústria do transporte. Assim, o capital produtivo investido nessa indústria adiciona valor aos produtos transportados, em parte por meio da transferência de valor dos meios de transporte, em parte por meio do acréscimo de valor gerado pelo trabalho de transporte⁵.

Na segunda metade do século XIX, a Bahia, desbancando o Pará, tornou-se a maior produtora e exportadora do cacau brasileiro, atingindo "em 1878/79 uma participação de 99,8% sobre a exportação total do cacau do Império do Brasil⁶". Porém, apesar da colocação significativa na exportação brasileira, no século XIX, a lavoura cacauzeira na Bahia, se apresentava em posição secundária, em relação ao açúcar, fumo e café, sendo a lavoura canavieira a principal contribuinte nas receitas do Estado.

Por todo século XIX não passou a lavoura do cacau de se constituir em mais uma cultura que se desenvolvia no Estado e fornecia sua contribuição à receita estadual. Por ser ainda uma 'novidade', não despertando por isso mesmo, interesses mais fortes em torno da sua atividade e por sua reduzida participação, se comparada as contribuições do açúcar, fumo e café⁷.

⁴ HONORATO, Cézár Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Curitiba: Prismas, 2016. p. 28.

⁵ MARX, p.229.

⁶ FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. *Os donos dos frutos de ouro*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1979. p. 16.

⁷ Id. Ibid. p.17.

Nas primeiras décadas do século XX o cacau, passou a ocupar o primeiro lugar nas exportações baianas, demonstrando seu forte vínculo, como produto agrícola, à demanda externa. Ganhou destaque nesse processo, o Sul da Bahia, que se estabeleceu como região cacauzeira, por concentrar a grande parte do cultivo e produção do cacau, conseqüentemente fazendo com que sua participação na economia do Estado adquirisse relevância.

É inegável a capacidade modificadora do cacau. Não só quando do seu aparecimento como atividade dinâmica do início do século, como também pelas transformações acontecidas no interior da região produtora e conseqüentes reflexos sobre o Estado⁸.

Pontes destaca a região como uma unidade definível no espaço, que se caracteriza através de elementos internos, não estáticos, formadores de unidade. Constituidores da região, esses elementos, podem ser definidos através de parâmetros econômicos, culturais, ou ainda geológicos. São os critérios econômicos, relativos à produção, circulação ou consumo, que utilizaremos para o estudo e delimitação da região cacauzeira. Percebendo a região como algo além do espaço físico, e sim como resultado da relação dinâmica entre o homem e o espaço, Pontes ressalta que “os objetos historiográficos nem sempre se ajustam aos limites geográficos predeterminados⁹”.

Em relação à definição e constituição da região cacauzeira, Pontes investiga a discussão de Milton Santos sobre a zona do cacau, e o destaque para o território de maior produção do cacau, e dos critérios introdutores dos municípios nela, que seriam a produtividade e a localização destes¹⁰. Milton Santos destaca uma região cacauzeira a partir do poder econômico de Ilhéus e Itabuna sobre os demais municípios produtores. Pontes por sua vez afirma como região cacauzeira o sul baiano dimensionado pela infraestrutura de transportes, com a implantação do porto e da ferrovia, como instituidores desta região. Para Pontes, o porto e a ferrovia formavam um binômio engendrado pelo capital inglês e a introdução destes em Ilhéus, representava:

⁸ Id. Ibid. p.6.

⁹ PONTES, p.323

¹⁰ Para Milton Santos, os municípios responsáveis pela formação da zona cacauzeira eram: Alcobça, Belmonte, Camamú, Canavieiras, Caravelas, Ilhéus, Ipiaú, Itabuna, Itacaré, Ituberá, Jequié, Maraú, Mucuri, Nilo Peçanha, Porto Seguro, Prado, Santa Cruz Cabralia, Ubaitaba e Una.

a emergência da região delineada a partir dos interesses das classes dominantes locais e nacionais, mas também do imperialismo inglês consolidando as relações capitalistas no Sul Baiano. Ilhéus foi o lócus do poder de abrangência que envolvia na década de 1920, os municípios de Ilhéus, Itabuna, e atraía a produção de Belmonte e Canavieiras, circunscrevendo-se sob a influência dos que Milton Santos designou os 'rios do cacau': O rio Jequitinhonha, o Prado, o rio de Contas, o Cachoeira e Almada. O binômio foi elemento instituidor da região cacauzeira, mas também funcionou como limitador de sua expansão¹¹.

O presente trabalho neste campo de reflexão percebe a infraestrutura de transporte, como modeladora da região cacauzeira, apontando a construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna como corroboradora da delimitação realizada, primeiramente, pelo binômio porto-ferrovia.

Na liderança da região cacauzeira estavam os municípios de Ilhéus e Itabuna, que atuavam como responsáveis pela organização da economia e onde residia a maior parte da classe dominante formada pelo cacau. Itabuna é um município que se emancipou de Ilhéus, em 1910, e onde a produção do cacau se expandiu consideravelmente.

Em Ilhéus, estava localizado o porto responsável pela exportação do cacau produzido na região, que na década de 20, de acordo com Pontes, foi transformado de um porto natural para um porto capitalista¹², tornando-se um agente importante na consolidação desta cidade como líder das demais. Sobre o porto de Ilhéus, Milton Santos, em 1955 destacou:

possui um cais acostável de 525 metros de extensão, sendo servido por 5 armazéns, cuja área é de 555. 500 m², dos quais 3. 537 m² de área útil. O porto de Ilhéus dista 150 milhas de Salvador e 584 do Rio de Janeiro. (...) Esse é, sem dúvida, o mais importante porto da região, pelo qual escoam quase toda a produção cacauzeira da Bahia. É o maior porto cacauzeiro do país. Por isso mesmo ocupa um dos primeiros lugares como porto exportador, embora esteja como um dos últimos na importação de mercadorias do estrangeiro¹³.

¹¹ PONTES, p. 332-333.

¹² PONTES, p.24.

¹³ SANTOS, Milton. *Zona do cacau*: introdução ao estudo geográfico. Salvador: Artes Gráficas, 1955. P.82-83.

Apesar de ser responsável pelo escoamento da maior parte da produção do cacau, o porto de Ilhéus era considerado inapto para receber grandes navios estrangeiros, encaminhando, então sua mercadoria para o porto de Salvador, que finalizava o escoamento rumo aos países importadores. A realização da exportação do cacau através do Porto de Salvador e não pelo de Ilhéus era uma das várias insatisfações em relação à infraestrutura da região.

A interiorização do cacau na região sul baiana, forçava a abertura de estradas¹⁴, o que demonstrava que apenas o transporte marítimo, não poderia suprir as necessidades da circulação da mercadoria. Na primeira década do século XX, a situação da infraestrutura da região era de fato problemática, contando com poucas estradas, que apresentavam impasses em seu percurso, como excesso de buracos e vegetações, dificultando o transporte com lamaçais, e as enchentes dos rios causadas pelo excesso de chuvas afetando diretamente no preço e qualidade do cacau transportado.

Sendo o cacau um dinamizador da economia baiana, este justificava a emergência de uma infraestrutura que aprimorasse o seu escoamento. Fruto dessa necessidade, em 1910, foi inaugurado em Ilhéus, e em 1913, em Itabuna, a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC, que se tornou a principal transportadora do cacau até o porto.

Bento Berillo de Oliveira, industrial baiano, foi o concessionário vitorioso na concorrência pública realizada, em 1904, em Salvador, para a construção da estrada de ferro. Porém, não conseguindo reunir os recursos para a construção vendeu, em 1908, a concessão, para a companhia londrina *The State of Bahia South Western Railway Company Limited*. Ele foi também o concessionário, autorizado pelo município de Ilhéus, para realizar a construção do porto em 1911, e obteve a concessão do governo federal, em 1923, para a construção e exploração do porto de Ilhéus¹⁵. Para a realização do empreendimento, foi criada a *Companhia Industrial de Ilhéus*, onde Berillo exerceu o cargo de direção, assim como também exerceu na EFIC, estabelecendo uma consonância entre as obras.

¹⁴ SANTOS, p.84

¹⁵ PONTES, p.60.

Como citado acima, Pontes apresenta essa articulação entre o porto e a ferrovia, na região cacauzeira, como um binômio, “dois elementos, ideias, conceitos, cuja junção representa uma possibilidade harmoniosa¹⁶”,

Em Ilhéus, a ferrovia e o porto estavam amalgamados na primeira metade do século XX. As estratégias de escoamento do cacau significaram a articulação do capital nacional ao capital inglês em período de expansão da monocultura cacauzeira, ambos resultantes de um movimento de incremento dos transportes, que se tornou o setor vetorial do desenvolvimento no Brasil. (...) O que defendemos neste trabalho é que no sul da Bahia, o porto e a ferrovia, diversamente de outras regiões do Brasil, constituíram um binômio sob a égide do capital inglês¹⁷.

O binômio porto-ferrovia representava a consolidação de interesses conjuntos entre a *State* e a *Industrial*. Essa junção permitia o prolongamento entre ferrovia e porto, tornando a EFIC a principal responsável pelo escoamento do cacau em relação às tropas de burros e aos rios. Sendo assim, a circulação do cacau estava estabelecida, as sacas eram transportadas pelos trilhos até o porto, onde a mercadoria seria enviada ao porto de Salvador para ser distribuída aos países consumidores.

Apesar de levar em seu nome a cidade de Ilhéus, seu quilômetro zero, e a cidade de Conquista, que seria o seu fim de linha, a EFIC, não chegou ao destino final planejado pelo governo do Estado, sendo este um dos pontos principais das reclamações feitas posteriormente à estrada dos ingleses. Com a inauguração da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, em 1928, a EFIC passou a sofrer com concorrência direta desta no transporte do cacau, antes realizado, majoritariamente, pela estrada de ferro.

Em consonância com o ideário rodoviarista nacional apropriado dos Estados Unidos da América, que teve como marco a década de 20, a estrada Ilhéus-Itabuna representou os interesses de uma fração de classe na consolidação do modal rodoviário na região cacauzeira e atuou no fortalecimento da liderança das cidades de Ilhéus e Itabuna na região.

¹⁶ Id. Ibid. p.21.

¹⁷ Id. Ibid. p.20.

O ideário rodoviarista

Na segunda metade do século XIX, a influência inglesa no Brasil era evidente. A Inglaterra com sua política imperialista levava ao mundo as deslumbrantes ferrovias, que simbolizavam as inovações da revolução industrial. Sobre o cenário brasileiro, na metade do século XIX, e o advento das ferrovias neste, Raphael da Silva analisa que estas fizeram parte de um projeto de modernidade, que tinha como objetivo “manter a ordem e difundir a civilização”¹⁸:

A difusão dessa ideia de civilização atingiu o ápice na metade do século XIX, quando o Brasil sentia os primeiros efeitos do advento da revolução industrial e da criação de um mercado internacional. A ferrovia seria a forma no qual o Império poderia entrar na rota da modernidade. É na década de 50 do século XIX que as duas primeiras ferrovias brasileiras se materializam. Estas foram a Estrada de Ferro Mauá e a Estrada de Ferro Dom Pedro II¹⁹.

Em relação à Estrada de Ferro Dom Pedro II, Silva destaca que a partir dos dez primeiros anos do funcionamento da mesma, revelou-se a necessidade da construção ferroviária como forma de integração da economia brasileira²⁰. Porém, o autor chama atenção para as dificuldades encontradas pela iniciativa privada no Brasil, em “levar adiantes projetos colossais, como a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que terminaram sendo encampadas”²¹.

É com a chegada da década de 1860 que segundo Silva, devido à expansão do sistema bancário inglês, acontece um aumento da presença do capital estrangeiro nas construções ferroviárias brasileiras:

Foi nessa mesma época que se assentaram as bases do investimento estrangeiro no Brasil. Mesmo com a crise de 1873, investimentos ocorreram com o objetivo de melhorar o escoamento da produção. Gira em torno de 60% o montante de capital investido na época dedicado exclusivamente às ferrovias (...). Mesmo não sendo um grande receptor, o governo brasileiro não mediu esforços para tornar-se atraente para o investimento

¹⁸ SILVA, Raphael Castelo Branco da. *O dilema do Trem das Águas: a Estrada de Ferro Rio d'Ouro entre o abastecimento de água e o transporte de passageiros e mercadorias no Rio de Janeiro, 1875-1906*. Dissertação (Mestrado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2021. P.47.

¹⁹ Id. Ibid. p. 48.

²⁰ Id. Ibid. p.51.

²¹ Id. Ibid. p.51.

britânico. De acordo com Richard Grahan, apesar da utilização de capitais nacionais na construção de ferrovias em São Paulo, podemos notar no período uma ‘intensa dependência’ da economia cafeeira, no qual a ferrovia estava estrategicamente conectada, com o mercado financeiro britânico, que penetrava na economia através de empréstimos²².

Destacando o interesse das empresas ferroviárias estrangeiras (majoritariamente inglesas) na garantia de juros, agregada à concessão de linhas férreas, Jorge Natal aponta a penetração bancária-financeira internacional como fator decisivo no ferroviarismo brasileiro: “menos que um investimento produtivo, alguns empreendimentos ferroviários verificados, à época, constituíam-se, basicamente em aplicações financeiras²³”. Vale ressaltar, o transporte ferroviário no Nordeste, que de acordo com Jorge Natal, foi feito basicamente, com investimentos de propriedade britânica²⁴.

Com o advento da Primeira Guerra Mundial e os prejuízos sofridos pela Inglaterra, abriu-se espaço para ascensão de uma nova potência no cenário internacional: os Estados Unidos da América,

A Primeira Guerra Mundial abriu novo capítulo na competição entre as grandes potências pelos mercados e recursos naturais dos países em desenvolvimento. Já antes de 1914, a expansão imperialista aproximava-se de seu ponto de saturação em virtude da escassez de novos territórios a conquistar. O Brasil, com uma população de 30.635.605 habitantes e um dos maiores PIBs do Continente, despontava no contexto latino-americano como mercado altamente promissor e alvo natural de oportunidades de negócios. Nesse contexto, o avanço indiscutível dos Estados Unidos na economia brasileira, visível desde os anos da guerra, conferiu novos contornos à rivalidade econômica entre as grandes potências²⁵.

No limiar do século XX a Inglaterra perdeu sua posição privilegiada e suprema para os EUA, que se transformara em uma forte potência do capitalismo. A ocorrência desse acontecimento garantiu um forte impacto na economia

²² Id.p.51-52.

²³ NATAL, Jorge Luis Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas, SP: 1991. Tese (Doutorado), UNICAMP. p.67.

²⁴ Id.p.65.

²⁵ GARCIA, Eugênio Vargas. “Estados Unidos e Grã-Bretanha no Brasil: transição de poder nos entreguerras”. *Contexto int.* [online]. 2002, vol.24, n.1, pp.41-71. ISSN 0102-8529. <https://doi.org/10.1590/S0102-85292002000100001>. p. 43-44.

mundial e as relações entre os países passavam a ter um novo regulador: os EUA, que além de estabelecer os esquemas econômicos, passou a difundir um estilo de vida, o *American Way of Life*²⁶.

Na segunda década do século XX, o Brasil registrava 320 firmas norte-americanas apenas na cidade de São Paulo e “os setores que registraram os maiores avanços foram aqueles ligados a automóveis, petróleo, máquinas e implementos, bens de consumo duráveis, produtos farmacêuticos, companhias de seguros²⁷”, além dos setores que buscavam fortalecer o *American Way of Life*, como jornais, cinemas e entretenimento. O investimento norte-americano no Brasil ao decorrer da década de 20 se mostrava crescente.

Partindo da imbricação entre transporte e capitalismo, proposta por Karl Marx, se, no século XIX a economia mundial foi envolvida pelo capital britânico e suas estruturas ferroviárias, no pós-guerra, ascende o capital norte-americano, promovendo uma inversão nos projetos de infraestrutura: abre-se caminho para a ampliação das rodovias e posteriormente para os desejados automóveis.

Segundo Eugênio Garcia, em 1913, 75% dos automóveis importados pelo Brasil provinha da Inglaterra, França e Alemanha, ao passo que em 1928, a Ford, empresa norte-americana, “possuía uma rede de setecentas agências e mais de duas mil mecânicas autorizadas por todo o Brasil²⁸”.

Sofrendo de forma direta esse impacto, o Brasil, que no século XIX tinha nas ferrovias seu principal investimento do setor de transporte, na primeira metade do século XX, tem as rodovias como novas ocupantes deste lugar. Essa mudança estava em consonância com a influência dos EUA, que apresentava ao mundo o asfalto e os pneus como sinônimo de progresso.

Além da mudança na infraestrutura brasileira, a ascensão dos EUA, representava também a decadência do ferroviarismo brasileiro, que atendia aos interesses da economia agroexportadora, que na década de 20, passou por uma transição econômica e social, vindo a ser substituída, nos anos 30, pelo novo modelo de acumulação nacional ancorado na industrialização.

²⁶ O *American Way Life* era exportado para todo o mundo livre através do cinema, da televisão, da propaganda, da música, dos investimentos e etc. Ver: LIMONCIC, Flávio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

²⁷ GARCIA, *ibidem*.

²⁸ *Id. Ibidem*.

Para Dilma Paula²⁹, o ideário rodoviarista no Brasil, teve início durante as duas primeiras décadas do século XX, onde se buscou um consenso em prol de estabelecer o modal rodoviário como hegemônico, em disputa com o ferroviário. Para o fortalecimento desse ideário, ela aponta a participação de diferentes “aparinhos” em defesa da opção rodoviária: revistas, jornais, associações diversas que agregavam engenheiros, políticos, economistas, legisladores, empresários e etc.

A ascensão de Washington Luiz, em 1926, como presidente do Brasil, foi decisiva para os planos rodoviaristas. Conhecido por liderar e defender o movimento rodoviário no campo político, Washington Luiz afirmava em seus discursos: “governar é abrir estradas”. Desta forma, os planos de viação passaram a ter rodovias como prioridade e principal investimento do governo. No final da década de 20, a rede rodoviária já apresentava 122 mil quilômetros, o que representava quatro vezes mais a extensão das ferrovias existentes.

Na década de 1920, iniciava-se o progressivo avanço estatal sobre o planejamento de transportes, e uma forte campanha em prol das rodovias tomava forma. O pensamento rodoviário começava a ganhar força e expandir-se por todo o país. Difundido como prático, eficaz e econômico, o que viria a tornar-se o principal setor de transportes do Brasil, ganhava apoio do governo e dos segmentos privados³⁰.

1926 tornou-se o ano precursor da política rodoviária brasileira e, em 1927, foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem. Segundo Paula, “Nesta época foram construídas as antigas Rio-São Paulo e Rio- Petrópolis, inauguradas, em agosto de 1928, trechos iniciais dos grandes troncos ligando todo o Oeste-Sul com todo Norte-Este do Brasil³¹”.

A abundância de materiais destinados à construção rodoviária, provenientes da potência hegemônica em que se transformaram os EUA favorecia essa modalidade³², assim como financiamentos e políticas voltadas para o setor.

²⁹ PAULA, Dilma Andrade de. *Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil*. In: Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul, 2010.

³⁰ BALDOINO, Luciana Maria Santiago. *A Estrada Ilhéus-Itabuna e o escoamento do cacau: o rodoviarismo no Sul da Bahia e a concorrência com a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (1920-1935)*. Ilhéus: UESC (Trabalho de Conclusão de Curso), 2019. p. 28.

³¹ PAULA, p.147.

³² PAULA, p.149.

As rodovias eram apresentadas como parte de um processo civilizatório e de integração nacional, além de necessárias para que o país pudesse obter um parque industrial automobilístico rentável e satisfatório, sendo “no ano de 1927, o Brasil o quarto maior importador de automóveis dos EUA, absorvendo cerca de 10% das exportações daquele país³³”.

Um importante aliado do movimento rodoviário foi o Automóvel Club do Brasil, que tinha como principal objetivo disseminar no país um imaginário rodoviarista e para isso desenvolvia simpósios, cursos, palestras, concursos e pesquisas. Além da campanha exercida, o Automóvel Club, aliou-se às autoridades governamentais e em parceria com o presidente Washington Luiz, buscou exercer uma doutrinação rodoviária, que futuramente transformar-se-ia em rodoviarismo³⁴.

Antônio Accorsi conceituou o *rodoviarismo* como o movimento público-privado em prol da construção de rodovias:

Não só por apresentar talvez a primeira ação organizada do Estado, e de segmentos de sua burocracia, na definição concreta de uma determinada política pública voltada a resolver os gargalos da infraestrutura, contando com a participação ativa de um emergente setor do empresariado privado nacional – as empreiteiras de obras públicas – como também (por) ser este o setor que, tradicionalmente, conseguiu melhor e mais rapidamente se acomodar, em épocas de crise e reestruturação, a novas formas de regulamentação, preservando-se fundamentalmente os interesses daqueles agentes mais diretamente envolvidos em sua implementação, seja na área estatal seja na área privada³⁵.

O modal rodoviário foi apresentado à sociedade como o modal de transporte que solucionaria os gargalos da infraestrutura e conseguiria se adaptar diante dos obstáculos à integração nacional. Para respaldar a este argumento, foi desenvolvida uma campanha onde as estradas e automóveis estadunidenses eram vistos como perfeitos para importação e adaptação ao Brasil, e os jornais da época estampavam notícias onde os Estados Unidos representavam o

³³ NUNES, p.30.

³⁴ Conceito utilizado por Maria Chambarelli, para o projeto incentivador do Automóvel Club do Brasil.

³⁵ ACCORSI, Antonio Carlos. *Estado e grupos econômicos: a política de expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930*. Dissertação (Mestrado em Administração) – EAESP, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1996, p. 20.

movimento rodoviário, e suas estradas e automóveis modernos, os símbolos do desenvolvimento.

Sobre a construção de estradas na Bahia, Antônio Freitas afirma que estas seriam responsáveis por modificar o desenho regional do Estado, bem como impactar o desenvolvimento baiano:

(...) seria, a partir da segunda década do século XX, completamente modificado pelo início da construção de estradas, chamadas depois de rodovias. Estas ficaram com a responsabilidade de terem alterado todo o cenário regional, até então visualizado para a Bahia. A partir dessas mudanças iniciais, que estabeleceriam as bases para a crescente valorização do automóvel, principalmente entre os anos 30 e 50³⁶.

Destacando a relevância e articulação entre o advento dos automóveis e a política rodoviária na Bahia, Freitas aponta que desde 1910, o governo estadual adotava estratégias de concessão de vantagens aos cidadãos que construíssem estradas e adquirissem automóveis:

A questão rodoviária não podia ser vista, entretanto, apenas como uma via de comunicação em si. Ela estava intimamente associada ao desenvolvimento da indústria de veículos automotores e, por essa razão talvez, diante da constatação da irreversibilidade do processo, o verbo que mais apareceu no discurso oficial justificador foi 'avassalar', como no relato dos representantes da Bahia, no Segundo Congresso Pan-americano de Estradas de Rodagem, em 1929: 'é de todo sabido, sem controvérsia, que as estradas de rodagem representam na actualidade, não só meio de fácil transporte pelo veículo automotor, que tudo avassala, mas também o elo de confraternização entre povos vizinhos'³⁷.

A política rodoviária também seria implantada na região sul baiana. Apresentado inicialmente como um ideário com a intenção de alavancar a construção de uma estrada de rodagem, que pretendia unir os municípios de Ilhéus e Itabuna, o movimento rodoviário, na região cacauzeira, dispôs da imprensa, da classe dominante e do poder público como principais aliados.

³⁶ FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. "Eu vou para Bahia": a construção da regionalidade contemporânea. In: *Bahia, análise e dados*. Salvador: SEI, V9, nº 4, p. 24 – 37, 2000. P.24.

³⁷ FREITAS, p.32-33.

A situação viária da região e o projeto de construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna.

Ponto de escala das embarcações com destino ao reino ou retorno a colônia, a vila litorânea de São Jorge dos Ilhéus foi cabeça de sede da Capitania. Poucos avanços foram feitos em relação à rede viária da vila de São Jorge dos Ilhéus em seu primeiro século, sendo apresentada por Silva Campos³⁸ uma evolução em 1777, com a criação do correio terrestre. Apesar das dificuldades existentes, o correio vinha com o objetivo de beneficiar as correspondências oficiais entre Salvador e o Rio de Janeiro³⁹.

Com a busca pela superação dos problemas apresentados pela ausência de estradas, foram expostas vantagens para proprietários de terras que as construíssem. Um destes homes foi João Gonsalves da Costa, apresentado por Silva Campos como um sertanista “desbravador” e residente do Sertão da Ressaca, proprietário de fazendas de gado e de escravos. Chamado pelo capitão-general governador de Conde de Lumiar, a ele foram apresentadas as vantagens da construção de uma estrada entre suas fazendas “onde se eleva hoje a cidade de Conquista, e as vilas do norte da comarca⁴⁰”.

Esse contato se daria a partir da solicitação da Coroa ao Conde para a extração de madeiras na Capitania e exportação destas à Metrópole. Apesar da abundância de madeiras, o gado na região era escasso, impossibilitando assim o transporte dos paus aos portos. Desta forma, a estrada de Gonsalves da Costa ajudaria no transporte da “nova indústria de extração de madeiras⁴¹”.

Apesar de três anos de construção da estrada com um reduzido auxílio real e desta ter alcançado um local chamado Funis, à margem do rio de Contas, o projeto fracassou com apenas três boiadas transportadas.

³⁸ Fonte bastante usufruída por pesquisadores da região sul da Bahia, a obra de Silva Campos, *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*, fornece uma gama de informações documentais relativas ao período colonial às primeiras décadas da República. Partindo de uma coleta e análise de fontes da situação viária regional, as informações contidas nesta dissertação são perspectivas e sugestões acerca dos primeiros traçados da estrada, que em seu primeiro alvitre tinha como objetivo a ligação entre o arraial de Conquista e a comarca de São Jorge dos Ilhéus, atualmente cidades de Ilhéus e Vitória da Conquista.

³⁹ CAMPOS, p. 254.

⁴⁰ Id. p.258.

⁴¹ Id. Ibidem.

Quem foram os responsáveis pela abertura de caminhos na região? Silva Campos aponta que os indígenas escravizados fugiam para Porto Seguro, após serem forçados a trabalhar em uma nova estrada que se abriu entre Camamu e Monte Alto. Posteriormente, Silva Campos atribuiu a administração dessa estrada a José de Sá Bittencourt Accioli. Accioli foi um senhor de engenho que organizava bandeiras com o objetivo de escravização dos índios, além de solicitar índios aos capitães-mores de aldeias próximas. Em ambos os casos, o objetivo era o serviço escravo na estrada que o mesmo administrava.

A construção da estrada foi concluída em 1804, e passou a ser conhecida como “da Barra do Rio de Contas” ou “estrada do sul”, ligando Camamu e Jequié, Ilhéus e Barra do Rio de Contas⁴². Novamente a questão do transporte de madeira é levantada, já que esta estrada também tinha como propósito fazê-lo. Em 1808 a estrada de Accioli tornou-se assunto governamental, pois seus custos tornavam-se elevados e o terreno sem pastagens dificultava no transporte do gado.

Em discussão acerca dos projetos e execução das redes viárias, José Gonsalves da Costa foi então apontado como a melhor escolha para atribuição das aberturas de estradas, pois apesar de não possuir conhecimentos teóricos, sua prática e histórico o tornavam um bom conhecedor e administrador do assunto.

Em busca de um caminho mais curto para relações com o lhe é então proposta a abertura de uma estrada as margens do rio Pardo. Gonsalves e Accioli foram proprietários de terras e escravos o que sugere que esta foi a mão de obra utilizada nos poucos trabalhos realizados. Provavelmente esta é a estrada citada em outras páginas como “estrada da Ressaca”, que viria a ter seu caminho obstruído pela vegetação.

É perceptível a importância do arraial de Conquista para a Capitania pela sua localização próxima a Minas Gerais e seu gado. A par desta importância, em 1810, o brigadeiro Felisberto Brant arcou a abertura de uma estrada da vila de São Jorge ao arraial de Conquista, deixando seu tio Felisberto Caldeira como administrador do serviço.

⁴² Id. p. 297.

Em 1815 a estrada já se encontrava abandonada quando Silva Campos informa sobre a ida de Spix e Martius a Ferradas, “tiveram oportunidade, desta feita, de transitar pela, então, chamada estrada de Minas, ou do rio Pardo, aberta poucos anos antes pelo, então, brigadeiro Felisberto Brant⁴³”.

Ressalte-se que ambas as estradas, tanto a de Gonsalves como a de Brant, margeavam o rio Pardo. Um diferencial, porém, é adicionado à estrada do Brant: esta também margeava o rio Cachoeira. Rio responsável por ligar a vila de São Jorge a Ferradas, atualmente margeado pela rodovia BR-415.

A indagação levantada é: teria a estrada de Minas trajeto parecido ao da estrada republicana Ilhéus-Itabuna, que tinha também como objetivo alcançar Conquista? Silva Campos indicou que em 1842 a Câmara de Ilhéus apresentava a proposta de uma estrada para a, agora, vila de Vitória da Conquista com um traçado diferente e melhor localização.

É possível apresentar duas questões em relação à situação viária. A primeira seria a carência da região acerca da abertura de caminhos para transporte terrestre, atingindo diretamente o desenvolvimento do local, pois sem transporte a exportação ficava inviabilizada.

A segunda aponta para a prática que ainda se manteria nas primeiras décadas do Brasil República, o investimento particular dos proprietários de terras nas estradas, sendo estas construídas em suas imediações, favorecendo o deslocamento de suas mercadorias em detrimentos dos pequenos produtores.

Sendo o transporte de madeira o principal impulsionador das estradas no século XIX, o escoamento do cacau será o do século XX. Com a vila de São Jorge dos Ilhéos, elevada à categoria de cidade, a precariedade de estradas ainda se mantinha, passando a ser pauta essencial para o desenvolvimento do sul baiano na década de XX.

A reivindicação por construções de estradas e melhorias das já existentes era recorrente nas primeiras décadas do século XX, pelos cidadãos de Ilhéus e Itabuna. Isso se dava por conta da falta de estradas em locais estratégicos, que pudessem facilitar o transporte da safra do cacau. Com este déficit, a carga demorava em torno de 2 ou mais dias para chegar de Itabuna à Ilhéus, ou vice-

⁴³ Id. p.318.

versa, e o produto além de chegar ao destino tardiamente, era recebido molhado, trazendo como consequência sua desvalorização.

Em 1918, o jornal *A Época*, noticiou a necessidade de estradas para o desenvolvimento dos municípios,

Estas são as verdadeiras artérias, por onde circula o sangue rico dessa natureza opulenta com que nos presenteou a Providencia. Descuidadas, abandonadas, dar-se-á, por certo, no seu funcionamento, um desses embaraços, que perturbam, sem remissão, a ordem funcional do todo⁴⁴.

Enfatizando essa necessidade, em 29 de dezembro de 1921, o jornal *Correio de Ilhéus* publicou uma notícia informando aos ilheenses que a ideia difundida por José Nunes da Silva⁴⁵, havia ganhado maiores proporções, e vinha despertando interesse e aceitação popular⁴⁶. Essa ideia consistia na construção de uma estrada de rodagem que unisse o Município de Ilhéus ao de Itabuna com vários ramais

José Nunes alegava a necessidade da construção de uma estrada que, com percurso diferente do realizado pela EFIC, margeasse o rio cachoeira e pudesse transportar a mercadoria com um menor custo e maior rapidez. A estrada planejada por ele partiria de Ilhéus e através de ramais, cortaria algumas zonas. Passando pelo Banco da Vitória, posicionado em seu trajeto principal, a estrada tomaria direção ao Morro dos Meriquis, Jacarandá, Bom Jesus, Alegrias, Serra Grande, Preguiças e Água Branca, alcançando então seu destino final, a cidade de Itabuna.

Proprietário da fazenda Primavera, localizada no percurso que a estrada planejada por Nunes realizaria, Virgílio Amorim, produtor de relevância na política e economia de Ilhéus, passou a apoiar o projeto. O interesse de Amorim na estrada de rodagem consistia na facilidade que ela traria para o transporte de suas safras, já que a EFIC, responsável pelo escoamento do cacau da região, fazia um percurso distanciado da localização de sua propriedade. O apoio de Amorim foi crucial para a adesão dos demais produtores ao projeto.

⁴⁴ CEDOC/UDESC. *A Época*, 19 maio de 1918.

⁴⁵ Segundo o *Correio de Ilhéus e Campos*, o bacharel José Nunes, em 1915 recebeu concessão do Estado de serviços de telefone, vindo a possuir então uma empresa telefônica.

⁴⁶ CEDOC/UDESC. *Correio de Ilhéus*, 29 dez. 1921.

Ciente do alto custo envolvido na construção de uma estrada, e com o apoio de Virgílio Amorim, Nunes viajou para a Capital Federal com o objetivo de conseguir autorização do Ministério de Viação e Obras Públicas para a criação de uma empresa que custeasse o empreendimento. Desta forma, com sede no Rio de Janeiro, foi fundada a Sociedade Anonyma Auto Viação Sul Bahiana – AVSB, composta por fazendeiros, produtores e comerciantes de Ilhéus e Itabuna interessados na construção da estrada.

A AVSB era uma empresa com subscrições financiadas pelos seus membros, com o objetivo de custear materiais, mão-de-obra e demais gastos da obra. Essas subscrições foram firmadas através de assinaturas, com fortes campanhas divulgadas pelo jornal *Correio*, que acumularam um capital superior a 130.000\$000 réis, do qual 50% foi depositado na Agência do Banco do Brasil em Ilhéus, podendo ser retirado apenas com a aferição de trechos por seções de 10 km⁴⁷.

Apesar de sua recente fundação a Sociedade começou a ter problemas com seus associados, que cientes dos altos custos da construção, desejavam o retorno dos valores depositados. Para impedir estas ações, o jornal *Correio*, explicitamente partidário a obra, publicou uma manchete apresentando a importância da construção da estrada para o desenvolvimento regional e da credibilidade de José Nunes, que o jornal alegava ter vendido sua empresa telefônica para investir na estrada de rodagem.

O objetivo da campanha realizada pelo *Correio* parece ter surtido efeito, pois as obras foram retomadas em abril de 1922. Em 4 de maio, já estavam prontos 6 km da estrada, com 5% de declividade e com largura de no mínimo seis metros⁴⁸, alcançando o rio do Fundão. Os resultados eram satisfatórios e foram noticiados pelo mesmo jornal, enaltecendo Nunes, que se mantinha crente na promessa de seu projeto.

Para a realização da estrada o Governo Federal declarou o auxílio de dois contos de réis por quilometro, o município de Ilhéus quinhentos mil réis e o Congresso Bahiano, através do voto de uma lei, mandou auxiliar a construção com quatro contos de réis. Os auxílios totalizavam então seis contos e quinhentos mil réis. Segundo o jornal de Itabuna, empreiteiros italianos contrataram a

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ CEDOC/UDESC. *Correio de Ilhéus*, 04 de maio. 1922.

construção da estrada a cinco contos de réis por quilometro e mais de duzentos homens estavam a serviço da estrada⁴⁹.

Virgílio Amorim, acionista majoritário da Auto Viação, e José Nunes, responsável por elaborar o projeto da estrada, faziam parte do PRD e do grupo pessoísta, o qual fazia parte o futuro intendente de Ilhéus, que se tornaria figura-chave na política rodoviária da região, Mário Pessôa, e filho do líder do grupo, Antônio Pessôa.

Os pessoístas e a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna

No século XX, a Bahia, depois de assumir a liderança na produção e no comércio nacional do cacau, atentou-se à economia cacaueteira e aos interesses da classe responsável por esta. Esta classe, ligada ao cacau, encontrava-se estabelecida no sul do Estado e buscava ascensão, com o objetivo de adquirir o controle das medidas e questões que favorecessem a economia da lavoura cacaueteira.

Apesar de possuir em comum a produção cacaueteira e sua economia, a classe dominante sul baiana, não possuía uniformidade em sua formação social e divergia em alguns de seus interesses. Segundo Silva Campos, em fins do século XIX, essa divisão se dava a partir de dois partidos políticos e seus respectivos líderes: Antônio Pessôa da Costa e Silva, à frente do partido constitucionista, e Domingos Adami de Sá, líder do partido federalista.

Os adeptos e partidários à liderança de Pessôa ficaram conhecidos como pessoístas, já os que optavam por Domingos Adami, eram chamados de adamistas. Consuelo Sampaio⁵⁰ analisando os partidos políticos da Bahia durante a primeira república, apontou que era comum que os partidos políticos fossem conhecidos pelo nome dos chefes políticos que os dirigiam:

(...) esses partidos da República Velha eram conhecidos e identificados muito mais através dos nomes dos seus chefes que do rótulo que ostentavam. (...) O Partido Republicano Democrata

⁴⁹ CEDOC/UDESC. *Jornal de Itabuna*, 08 de jun. 1922.

⁵⁰ SAMPAIO cf.

(P.R.D.), outro exemplo, era o partido de Seabra. Seus adeptos eram chamados de seabristas, e não de democratas⁵¹.

Sampaio também destacou a influência desses chefes perante os demais membros de seus partidos: “a fidelidade existia não em relação ao partido, mas ao chefe do partido e, dependendo do seu poder carismático, podia ser incondicional e vitalícia⁵²”.

No sul baiano, durante as primeiras décadas do século XX, Antônio Pessôa e Domingos Adami mantiveram-se na liderança de todos os partidos em que se propuseram a participar, bem como foram responsáveis pelas migrações de seus adeptos aos partidos que estes lideravam.

Em 1899, foi eleito Intendente da cidade de Ilhéus, o líder do partido constitucionalista, Antônio Pessôa⁵³. Em objeção a vitória pessoísta, os adamistas recorreram a apuração da junta, alegando fraude por parte desta⁵⁴, ao senado estadual⁵⁵. Dada à situação, seis meses após a posse de Antônio Pessôa, o senado estadual anulou a eleição, sendo Pessôa retirado do cargo e substituído, em 14 de setembro de 1900, por Ernesto de Sá Bittencourt Câmara, que permaneceu na intendência até 1904.

Com o falecimento de Ernesto de Sá, logo após o término de seu mandato, em 1904, a eleição foi disputada entre o coronel Domingos Adami, e Antônio Pessôa. A disputa foi novamente decidida com a legitimação do senado estadual, que pondo fim à duplicata, reconheceu Domingos de Sá, como intendente do município. Os pessoístas demonstravam grande insatisfação, alegando serem os adamistas uma oligarquia, que mantinha o domínio de Ilhéus há 18 anos⁵⁶.

Com os adamistas possuindo uma tradição familiar no controle da política local, estes apresentavam dificuldade em aceitar a ascensão dos pessoístas, que buscavam obter a administração de Ilhéus. Segundo Mary Ann Mahony⁵⁷,

⁵¹ Id. p.47.

⁵² Id. ibidem.

⁵³ Ver Anexo I

⁵⁴ Silva Campos apontou que eram constantes fraudes eleitorais e duplicatas na cidade de Ilhéus.

⁵⁵ CAMPOS, p.439.

⁵⁶ CAMPOS, p. 459.

⁵⁷ MAHONY, Mary Ann. *Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacauzeira da Bahia*. Revista Especiaria, v.10, n.18, jul.-dez. 2007, p.767.

que adotou como referencial teórico o conceito de elite para a sua análise, isso se dava porque os adamistas recusavam o tratamento de igualdade aos pessoístas, os considerando inferiores devido as suas origens sociais.

Apontando as divergências na formação social de Antônio Pessôa e Domingos Adami, bem como de seus partidários, Mahony explica que os adamistas seriam os “aristocratas”⁵⁸, que representados pela família Adami, pertenciam à uma elite escravista que possuía prestígio desde o Império, sendo responsáveis por grandes lavouras já estabelecidas na região. Já os pessoístas, diferentemente destes, seriam os “novos-ricos”⁵⁹, que tinham as suas origens em camadas baixas da sociedade⁶⁰.

Sobre os pessoístas, para dar exemplo de tais origens, Mary Ann Mahony, cita entre os seus principais membros em Ilhéus e Itabuna: Manuel Misael da Silva Tavares, filho de índia solteira e tropeiro, antes de tornar-se um dos homens mais ricos da Bahia; Miguel José Alves Dias, pardo, fora vendedor ambulante; e Firmino Alves, sergipano e também pardo. Por fim, o líder pessoísta, Antônio Pessôa, filho de um agricultor de porte médio, que Mahony afirma possuir ancestralidade indígena, devido aos traços físicos.

⁵⁸ Os aristocratas pertenciam às famílias de grande prestígio na Bahia e eram proprietários das grandes fazendas de cacau da época, exemplo: os Cerqueira Lima, Gallo, Saraiva, Sá Bittencourt Câmara e outras.

⁵⁹ Os novos-ricos eram representados por: Manuel Misael da Silva Tavares, Miguel José Alves Dias, Firmino Alves, Antônio Pessôa da Costa e Silva, Henrique Berbert Júnior, Ramiro Idelfonso de Araújo Castro e os irmãos João e Virgílio Calasans de Amorim.

⁶⁰ Apesar de possuírem as camadas baixas em suas origens, Mahony aponta que “Embora esses homens não tivessem nascido em famílias destacadas da Bahia, também não pertenciam às classes mais baixas. A maioria deles era alfabetizada, enquanto cerca de 80% da população local não eram. Em geral, suas famílias haviam sido donas de pequenas propriedades ou casas de comércio e, em alguns casos, até de alguns poucos escravos. Mas, se eles não eram completamente pobres antes de se tornarem ricos, quando comparamos suas trajetórias e experiências com as dos membros do grupo aristocrático, todos eles pareciam ter nascido pobres ou pelo menos sem muitos recursos”. Ver: MAHONY, *Ibidem*. p.767.

Figura 1: Antônio Pessôa da Costa e Silva



Fonte: DE ILHÉUS, Memória Visual. Informações sobre Antônio Pessôa. Ilhéus, 05 de junho de 2017. Disponível em: <https://www.facebook.com/fotosdeilheus/photos/a.723963084365040/1397144673713541>

Segundo Mahony, a priori, a principal justificativa utilizada pelos adamistas, em relação a sua rejeição para com os pessoístas, estava no que eles apontavam como hábitos grosseiros dos seus opositores, distanciando-os assim dos seus modos, considerados por eles mesmos como sofisticados.

Para os proprietários da aristocracia, as marcas de riqueza dos novos-ricos – as casas enormes e cheias de ostentação, como monogramas acima de cada porta de entrada, os penicos de porcelana *Limoges* importados da França (considerados muito bonitos e elegantes para o uso para o qual foram feitos) usados como vasos de flores nas sacadas das novas mansões, os pianos nas casas das fazendas onde ninguém sabia tocar – simplesmente mostravam que os novos-ricos cacauicultores eram ‘grosseiros’. Para os aristocratas baianos, o novo grupo tinha riqueza, mas isso não os elevava à condição de indivíduos distintos e ilustres. No máximo, eram pouco mais do que uns lavradores caboclos ou mulatos e, na pior das hipóteses, ex-escravos arrogantes com dinheiro⁶¹.

Os pessoístas discursavam a favor de medidas progressistas e urbanizadoras, destacando seus esforços em prol da cacauicultura e do desenvolvimento

⁶¹ MAHONY, p. 748.

da cidade. Com um projeto de modernidade particular, os pessoístas buscavam demonstrar sua aspiração em tornar a cidade de Ilhéus, uma cidade avançada, com bens de consumo importados da Europa e uma infraestrutura cortada por rodovias, tendo como referência os EUA e seus modernos automóveis.

Com a ascensão de José Joaquim Seabra ao cargo de governador da Bahia, em 1912, a situação de desvantagem dos pessoístas foi modificada. Para Silva Campos, “O seabrismo florescia pujante, dando frutos para uns e espinhos para outros⁶²”. Os pessoístas faziam parte do grupo apoiador ao Partido Democrata (P.R.D), fundado em 1910, que tinha em sua liderança estadual, o governador Seabra.

Os pessoístas faziam parte do grupo apoiador ao Partido Republicano Democrata (P.R.D), fundado em 1910, que tinha em sua liderança, Seabra.

Figura 2: José Joaquim Seabra



Fonte: CAMPOS, Francisco Terêncio Vieira de. *José Joaquim Seabra*. 2016. Disponível em: <https://cparq.ufba.br/acervo/jose-joaquim-seabra>. Acesso em: 25 jan. 2022.

Segundo Sampaio, o surgimento do Partido Democrata havia sido possibilitado devido o esmagamento do Partido Republicano da Bahia (P.R.B), que fundado em 15 de abril de 1901, exerceu o domínio da política baiana na primeira década do século XX⁶³.

⁶² CAMPOS, p.505.

⁶³ SAMPAIO, p.103.

Indo ao encontro dos desejos da burguesia agrocomercial e abrindo as mais variadas tendências – conservadora, liberal, federalista, constitucionalista – o P.R.B. surgiu, no início do século XX, como o primeiro grande partido formalmente estruturado e, ao contrário dos seus predecessores, penetrou, ainda que timidamente, no interior do estado, convocando coronéis e doutores para comporem seus quadros⁶⁴.

Apesar de ter sua liquidação consumada apenas em 1910, com a posse do marechal Hermes da Fonseca na presidência da República, Sampaio explica que o P.R.B. já vinha ruído desde 1907, quando seus dois líderes, José Marcelino, governador do Estado, e Severino Vieira, ex-governador, entraram em conflito:

A divergência entre os dois chefes do P.R.B., José Marcelino e Severino Vieira, em torno da sucessão governamental, gerou uma forte crise política até então sem precedentes, cuja resultante foi a quebra da unidade do partido que, desde 1901, centralizava e manipulava o poder. Dividido, em consequência, em duas facções, a *marcelinista* e a *severinista*, o P.R.B. gradativamente, foi definhando e perdendo sua força de mando, à medida que o seabrismo atuava na articulação de um esquema para a conquista do poder⁶⁵.

Segundo Silvia Sarmiento⁶⁶, Seabra havia sido membro fundador do P.R.B., porém em 1903, já demonstrava divergências em relação ao partido dominante da Bahia. Nomeado para o Ministério da Justiça e Negócios Interiores, em 1902, Seabra “começava a fazer valer sua influência de forma autônoma⁶⁷” ao P.R.B. e percebendo a oportunidade de se firmar na política estadual e nacional, o ministro buscou formar o que Sarmiento chamou de “agrupamento próprio na Bahia⁶⁸”, contando também com o apoio de jornais do Rio de Janeiro e da Bahia ao seu favor.

Porém, a tentativa de Seabra em articular e estruturar seu próprio grupo político no Estado, incomodava os integrantes do P.R.B., partido do qual os seabristas haviam sido excluídos da chapa oficial em 1905⁶⁹.

⁶⁴ Id., p.81.

⁶⁵ Id., p.93.

⁶⁶ SARMENTO, Silvia Noronha. *A Raposa e a Águia. J. J. Seabra e Rui Barbosa na política baiana da Primeira República*. Salvador: EDUFBA, 2011.

⁶⁷ Id.p.102.

⁶⁸ Id.p.102.

⁶⁹ Id.p.105.

O crescimento de Seabra já significava àquela altura, uma ameaça ao equilíbrio das relações entre Rui Barbosa e os que dominavam o governo da Bahia. De deputado praticamente desconhecido, ele se tornara um ministro importante, firmando-se como um representante baiano alternativo no país. Por outro lado, a tentativa de articular seu próprio grupo na Bahia, algo que Rui nunca fez, ameaçava os grupos estabelecidos na política estadual. Tanto Rui como os políticos do PRB tinham motivos para hostilizá-los⁷⁰.

Com a cisão do P.R.B., o retorno de Seabra a política baiana, já que este se encontrava em um período de ostracismo depois de sua candidatura ao Senado ter sido anulada, e conseqüentemente sua ascensão, em 1912, à governador do Estado, seriam possibilitados.

A cisão do PRB possibilitou aos seabristas uma nova inserção na política dominante da Bahia, dentro do grupo vencedor. Eles ajudaram a pesar a balança para o lado marcelinista, que conseguiu empossar o novo governador, João Ferreira de Araújo Pinho, em maio de 1908. Em troca, Seabra encerrou seu próprio ostracismo político, com um mandato de deputado federal⁷¹.

Com o governador José Marcelino saindo vencedor na disputa contra Severino Vieira, Seabra que havia se posicionado ao seu favor, pôde colher os frutos de sua parceria, sendo o segundo deputado eleito na Bahia com maior número de votos. Posteriormente, em 1909, Seabra também sairia favorecido ao apoiar o hermismo em detrimento do civilismo, representado por Rui Barbosa. Sarmiento explica que Seabra demorou a se posicionar oficialmente a favor do hermismo, “tentando atrair para o seu lado o governador Araújo Pinho⁷²”, que ao lado dos marcelinistas apoiavam o civilismo.

Seabra oficializou seu rompimento com os marcelinistas, em agosto de 1909, passando a rivalizar com os severinistas, também apoiadores do hermismo, “quem carregava mais alto a bandeira do hermismo no Estado⁷³”. Ainda sobre o apoio ao hermismo, Seabra fora membro da Junta Baiana Pró-Hermes-Venceslau, fundada em julho de 1909, que, segundo Sarmiento, seria o embrião da aspiração seabrista: o Partido Republicano Democrata⁷⁴. Com o marechal

⁷⁰ Id. p.108.

⁷¹ Id.p.111.

⁷² Id. p.117.

⁷³ Id.p. 117.

⁷⁴ Id.125.

Hermes da Fonseca eleito presidente da República, em 1910, a balança penderia para o lado de Seabra, e em 15 de março de 1910, a Junta Hermes-Wenceslau, da qual o deputado fazia parte, se transformaria no Partido Democrata.

Evidenciando os trâmites realizados em prol do fortalecimento do Partido Democrata, Sarmiento explica que os seabristas buscaram apoio em todos os municípios baianos. Porém, apesar de constar a adesão de 75 representações municipais na ata de fundação do partido (1910), o que significava mais da metade dos 128 municípios baianos, Sarmiento aponta que “parte desses ‘representantes’, não tinha poder nas municipalidades, e constava apenas para criar volume⁷⁵”. Diferente das representações que não possuíam poder, Sarmiento destaca Antônio Pessôa:

Dentre os que se destacavam pelo maior peso político, estava o coronel Antônio Pessôa da Costa e Silva, de Ilhéus, que, desde o início do século, vinha combatendo a influência do coronel Domingos Adami de Sá. Este contava com o apoio do governo estadual e controlava a intendência municipal através do correligionário João Mangabeira. Antônio Pessôa apostou cedo na alternativa do seabrismo, tornando-se membro do Partido Democrata. A adesão lhe rendeu ótimos frutos, posteriormente, contribuindo para consolidar seu mando regional⁷⁶.

Em relação aos representantes do Partido Republicano Democrata (P.R.D) na região sul baiana, e a forte influência de Antônio Pessôa, Campos escreveu:

Instalando-se na capital em 18 de março, o Partido Democrata, transformação da ‘Junta Republicana Pró Hermes-Wenceslau’, que dirigira a campanha da eleição presidencial no Estado, o município de Ilhéus representou-se no ato pelos coronéis Antônio Pessôa, Misael Tavares e Rodolfo Vieira; Olivença pelo major Laudelino Pimentel; Itabuna pelos capitães Trasíbulo Lessa e Galdino de Oliveira; e Una pelo coronel Antônio Pessôa, com procuração do eleitorado. Este chefe político teve desde logo acentuada influência na nova organização partidária, da qual foi um dos inspiradores⁷⁷.

Aproveitando a parcialidade de Seabra e conseqüentemente colhendo os frutos de sua candidatura, os pessoístas obtiveram a intendência legitimada pela

⁷⁵ Id. p.126.

⁷⁶ Id.p.126

⁷⁷ CAMPOS, p.497.

primeira vez, logo após a posse do governador, em 1912, tendo como intendente Antônio Pessôa, sendo este também eleito deputado estadual em 1911, e senador em 1915 pelo mesmo partido. Seu poder declina com o governo Vargas, na década de 30.

Sobre a popularidade de Seabra no sul baiano, Campos relatou sua ida às cidades de Ilhéus, Itabuna e Canavieiras em 15 de fevereiro de 1916. Segundo Campos, Seabra chegou em um paquete da Bahiana, com uma considerável comitiva formada por senadores, deputados, vereadores, chefes políticos, representantes da imprensa e etc., sendo recebido em Ilhéus e Itabuna com uma “grandiosa recepção”⁷⁸. Sua viagem tinha como propósito inaugurar a rede telefônica de Ilhéus, sendo esta apontada por Campos como a “segunda localidade baiana a gozar de tal benefício”⁷⁹.

Em Itabuna, Seabra contava com o apoio de Gileno Amado, chefe local ligado ao grupo pessoísta. Gileno Amado, assim como Antônio Pessôa, fazia parte do Partido Republicano Democrata (P.R.D), e com o retorno de Seabra ao cargo de governador do Estado na década de 20, Amado seria eleito intendente da cidade.

Desde 1910, quando Seabra já se articulava no Ministério de Viação e Obras Públicas para obter força suficiente para conseguir o governo do estado, o coronel ilheense Antônio e seu correligionário itabunense Gileno Amado firmavam seu apoio ao pretendente a governador da Bahia. Isso rendeu ao grupo político sul baiano uma posição confortável no período em que o Seabrismo foi hegemônico na política estadual. Por sinal, Amado havia sido eleito intendente de Itabuna no ano de 1920 com o suporte do seabrismo, mas após sucessivos afastamentos concedidos pelo Conselho Municipal, terminou por renunciar a este cargo, para assumir a vaga de deputado estadual pelo mesmopartido⁸⁰.

Proprietário do jornal *A Época*, Amado detinha grande influência na opinião pública de Itabuna. Fundado por ele em 1917, o jornal *A Época* tinha como objetivo ser “canal de difusão das propagandas e dos discursos em prol do

⁷⁸ CAMPOS, p.534.

⁷⁹ CAMPOS, p.534.

⁸⁰ CARVALHO, Philippe Murillo Santana de. *Imprensa e política em Itabuna na década de 1920: periodismo e luta política*. In: [SEMINÁRIO CULTURA E POLÍTICA NA PRIMEIRA REPÚBLICA: CAMPANHA CIVILISTA NA BAHIA, 2010, Ilhéus. Anais [...]. Ilhéus: UESC, 2010. p. 1-12. Disponível em: <http://www.uesc.br/eventos/culturaepolitica/anais/philipemurillo.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2021.

Partido Republicano Democrata local⁸¹”. Segundo Carvalho, o *A Época* possuía caráter político partidário e pertencendo ao grupo seabrista, obtinha recursos do poder público de Itabuna, sendo o órgão responsável a divulgar os atos oficiais do município de 1912 a 1925, período que o Partido Republicano Democrata esteve à frente da cidade⁸².

Analisando a imprensa e a política em Itabuna, na década de 20, Carvalho explica que “a prática de utilizar jornais para aumentar o alcance dos discursos políticos foi muito comum no seabrismo⁸³”. Desta forma, também à serviço do Partido Republicano Democrata, estava o jornal *Correio de Ilhéos*, que pertence a Antônio Pessoa dedicava e difundia longas matérias em prol e a favor deste partido para população ilheense. A exemplo do apoio destinado a Seabra pelo *Correio Ilhéos*, em 10 de janeiro de 1922, o *Correio* reproduziu uma matéria sobre Seabra, publicada pelo jornal carioca *O Correio da Manhã*, demonstrando que seu líder também possuía popularidade e reconhecimento no Rio de Janeiro:

O Correio da Manhã applaude a campanha eleitoral que o sr. J.J. Seabra está fazendo, a percorrer sertões ásperos e adustos apesar da idade na propaganda da verdadeira democracia contra as olygarchias de lavradazes que até hoje exploram os poderes da Republica. O Correio termina, prophetizando os novos triumphos que alcançará na excursão ao sul, o governador da Bahia⁸⁴.

A relação entre os jornais *A Época* e o *Correio de Ilhéos* com o Partido Republicano Democrata evidencia a articulação entre a imprensa, os partidos políticos e o Estado, no sul baiano, e para a análise da relação entre estes utilizaremos a concepção gramsciana de Estado Integral/Ampliado.

Criticando a noção unilateral de Estado proposta pelo liberalismo, o teórico Antonio Gramsci o conceituou como um conjunto formado pela sociedade política e sociedade civil. Para ele: “(...) por “Estado” deve-se entender, além do aparelho governamental, também o aparelho ‘privado’ de ‘hegemonia’ ou sociedade civil⁸⁵.”

⁸¹ Id. p.3.

⁸² Id.p.3

⁸³ Id.p.3.

⁸⁴ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 10 de jan. 1922.

⁸⁵ GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a Política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988. p.147.

Na polêmica (de resto superficial) sobre as funções do Estado (o Estado entendido como organização político-jurídica num sentido estrito), a expressão *'Estado-veilleur de nuit'* corresponde à italiana *'Stato-carabiniere'*, que significaria um Estado cujas funções limitam-se à tutela da ordem pública e do respeito às leis. Não se insiste sobre o fato de que nesta forma de regime (que além do mais só existiu, como hipótese-limite, no papel) a direção do desenvolvimento histórico pertence, às forças privadas, à sociedade civil, que é também 'Estado', aliás o próprio Estado⁸⁶.

Percebendo o Estado como uma relação de forças entre a sociedade política e a sociedade civil, Gramsci os define como “dois grandes planos superestruturais⁸⁷”:

(...) o que pode ser chamado de 'sociedade civil' (isto é, o conjunto de organismos designados vulgarmente como 'privados') e o da 'sociedade política ou Estado', planos que correspondem, respectivamente, à função de 'hegemonia' que o grupo dominante exerce em toda sociedade e àquela de 'domínio direto' ou de comando, que se expressa no Estado e no governo 'jurídico'⁸⁸.

Em seu artigo *O Estado Ampliado como Ferramenta Metodológica*⁸⁹, Sônia Mendonça discute a relevância do conceito gramsciano de Estado Ampliado, pois este permitiu a superação da dicotomia entre base e superestrutura, demonstrando a integração e constante interação entre a sociedade política e civil no âmbito das superestruturas⁹⁰. Sendo a sociedade política facilmente identificada por Gramsci como os aparelhos governamentais, Mendonça explica que por outro lado, a definição de sociedade civil seria mais complexa⁹¹. A autora então afirma:

a noção de sociedade civil implica no conjunto dos organismos chamados de 'privados' ou 'aparelhos privados de hegemonia' no sentido da adesão voluntária de seus membros. Dentre esses aparelhos Gramsci destaca igrejas, associações privadas, sindicatos, escolas, partidos e imprensa. É em torno a eles que se organizam as vontades coletivas, seja dos grupos dominantes, seja dos dominados⁹².

⁸⁶ Id. Ibid. p.148.

⁸⁷ Idem. *Cadernos do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 2, 2000. p.20

⁸⁸ Id. Ibid. p.20-21.

⁸⁹ MENDONÇA, Sônia R. de. *O Estado Ampliado como Ferramenta Metodológica*. Marx e o Marxismo v.2, n.2, jan/jul 2014.

⁹⁰ Id. Ibid. p.8.

⁹¹ Id. Ibid. p.9.

⁹² Id. Ibid. p.9

Sobre o objetivo dos aparelhos privados de hegemonia, Mendonça explica que estes visavam construir e obter o consenso das grandes massas, fazendo com estas viessem a aderir os projetos articulados pelos grupos dominantes⁹³.

Não se pense, entretanto, que tal correlação, mesmo no âmbito da sociedade civil, efetiva-se sem conflitos, já que as disputas entre os distintos grupos sociais atravessam os próprios aparelhos privados de hegemonia em si mesmos, além de contraporem uns aos outros, em busca do almejado consenso. Logo, distintamente do que supõem alguns autores, a sociedade civil não é apenas o conjunto de aparelhos localizados ‘fora da esfera estatal’, o que lhe confere, nesta leitura, um cunho sempre de positividade⁹⁴.

A partir da análise gramsciana, sendo a imprensa e os partidos políticos, aparelhos privados de hegemonia, podemos perceber como o PRD e os jornais regionais *A Época* e *Correio de Ilhéus*, atuaram em prol da conquista do poder estadual pelo seu principal representante, J.J. Seabra, e da fortificação e estabilidade dos pessoístas nos municípios de Ilhéus e Itabuna.

Com a intendência de Pessôa, os pessoístas conseguiram desbancar as quase duas décadas de administração adamista, como demonstra o quadro abaixo, onde estes tendo Ernesto de Sá e Domingos Adami de Sá, como intendentes, nomeavam seus aliados para cargos importantes no município e recebiam “acesso preferencial a fundos municipais e ao limitado programa de crédito agrícola do Estado⁹⁵”.

⁹³ Id. Ibid. p.9

⁹⁴ Id. Ibid. p.10.

⁹⁵ MAHONY, p.15.

Quadro 1- Intendentes de Ilhéus durante a Primeira República

Ano	Intendentes
1890	João Batista de Sá e Oliveira
1891	Tenente-Coronel Joaquim Ferreira de Paiva
1894	Manuel Ascêncio Hohlenwerger Homem d'El-Rei
1896	Ernesto de Sá B. Câmara
1900	Antônio Pessoa da Costa e Silva (Mandato anulado)
1900	Ernesto de Sá B. Câmara (Intendente empossado)
1904	Domingos Adami de Sá
1908	João Cavalcanti Mangabeira
1910	Artur Lavigne de Lemos (Interino)
1912	Artur Lavigne de Lemos (Deposto)
1912	Antônio Pessôa da Costa e Silva (Empossado por Braúlio Xavier)
1912	Manoel Misael da Silva Tavares (Interino)
1914	Virgílio Calasans de Amorim (Interino)
1916	Manoel Misael da Silva Tavares
1920	Domingos Fernandes da Silva (Interino)
1920	Eustáquio de Souza Bastos
1924	Mário Pessôa da Costa e Silva
1928	Durval Olivieri
1930	Eusínio Gaston Lavigne (Prefeito)

Fonte: RIBEIRO, André Luiz Rosa. *Família, poder e mito: o município de São Jorge dos Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001.

Os privilégios adamistas se estendiam a infraestrutura da região, sendo os seus distritos– Itaípe, Castelo Novo e Almada, margeados pelos trilhos da EFIC⁹⁶. Este possivelmente seria um dos principais motivos para o partidarismo dos pessoístas a favor das obras rodoviárias, já que seu principal distrito, o Cachoeira de Itabuna, não havia sido contemplado com a EFIC, este seria favorecido com a construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna. Sobre o distrito de Cachoeira de Itabuna, André Ribeiro explica que era um “território municipal tradicionalmente dominado por famílias ligadas ao coronel Antônio Pessôa, inclusive por laços matrimoniais⁹⁷”.

Com a localização da estrada de ferro beneficiando ramais adamistas, os pessoístas alegavam se sentir prejudicados quanto ao custo do escoamento das

⁹⁶ Id.Ibid. p.15.

⁹⁷ RIBEIRO, André Luiz Rosa. *Família, poder e mito: o município de São Jorge dos Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001.

suas safras de cacau, reforçando a existência das divergências entre a classe dominante.

Os jornais regionais refletiam os conflitos em relação à escolha de um principal modal de transporte para o escoamento do cacau. O *Correio de Ilhéos*, jornal pessoísta, era o maior propagador da necessidade da construção da estrada Ilhéus-Itabuna, e apresentava ao público supostos empecilhos por parte de determinados grupos, à construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, que seria construída no reduto pessoísta. Essa oposição nos é apresentada pelo *Correio* com frequência e ao longo das reportagens, críticas são feitas ao serviço da *State*, apresentando a estrada de rodagem como solução para os problemas do escoamento do cacau e aos que se opunham à esta futura realidade como inimigos do progresso.

A estrada de rodagem oferecendo a vantagem do auto camião ir à porta do fazendeiro e entregar a mercadoria à porta do commissario, evitando portanto duas despesas (da fazenda à estação mais próxima e da estação de Ilhéos a porta do commissario) poderá cobrar 2\$000 de transporte de cada sacco de cacau (a estrada de ferro cobra três mil réis sem essas vantagens)⁹⁸.

Desta forma, antes mesmo de ser finalizada, a estrada de rodagem já era colocada pelo jornal *Correio* como mais rentável para o escoamento do cacau, e com a posse de Mário Pessôa, filho de Antônio Pessôa, em 1924, uma forte política rodoviária seria implantada e as obras da estrada Ilhéus-Itabuna ganhariam impulso.

⁹⁸ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 28 de novembro de 1925.

CAPÍTULO II - A CONCORRÊNCIA ENTRE AS ESTRADAS E OS AUTOMÓVEIS *VERSUS* CARROÇAS.

A obra não pode parar: a intendência de Mário Pessôa e a inauguração da estrada Ilhéus-Itabuna

Em 1923, o *Correio* publicou uma extensa notícia sobre a obra da estrada, visando colocar a sociedade ilheense a par da importância, do que este defendia como “grandioso projeto”⁹⁹. A notícia buscava diminuir os impactos da reincidência de problemas financeiros na construção da estrada, bem como superar as dificuldades de obter créditos que possibilitassem ajuda de custo à obra. E ela alegava a existência de disparidades entre os adeptos da estrada, acionistas da AVSB e também membros do Partido Republicano, e seus opositores.

Por conta dos percalços financeiros, o prazo para a entrega da estrada foi prorrogado para 31 de dezembro de 1924. Porém, esse prazo não foi cumprido e a obra continuou paralisada, somente vindo a ser retomada após um ano da primeira intendência de Mário Pessôa, em 1925.

Pessôa assumiu o cargo de Intendente de Ilhéus pela primeira vez em 1924, e estabelecendo como prioridade um projeto de urbanização, teve como ação pioneira a reformulação do Código de Posturas da cidade. O novo Código possuía 743 artigos, que tinham como objetivo “disciplinar as vias públicas da cidade”¹⁰⁰.

Em 1924, Mário Pessôa reformulou o Código de Posturas de Ilhéus, conjunto de leis que visavam disciplinar e organizar o uso da cidade. O primeiro código tinha sido publicado em 1905 e consistia em modestos 9 capítulos e 83 artigos, que versavam sobre licenças profissionais, vigilância sanitária e controle de atividades urbanas (festas, jogos, comércio etc.). 79 A revisão realizada em 1924 ampliou o dispositivo jurídico para 743 artigos, contemplando questões omissas na versão mais antiga da lei¹⁰¹.

⁹⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 29 de novembro. 1923.

¹⁰⁰ PESSÔA, Mario de Castro. *No tempo de Mario Pessôa*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1994. p. 30.

¹⁰¹ CARVALHO, Philipe M. S. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna 1918-1934)*. Salvador: UFBA (TD), 2015. p. 45.

Pessôa com o intuito de acelerar as obras de infraestrutura da cidade promoveu campanhas de incentivos fiscais para o estímulo da participação privada em construções públicas, e a isenção de impostos para indústrias que viessem a se estabelecer no município, principalmente as que se destinavam a extração dos produtos de cacau ou preparo de óleos vegetais.

Seu período como Intendente marca também o especial momento em que Ilhéus realiza a exportação direta de cacau para o mercado externo. Buscando estimular as atividades do cacau Mário Pessôa estabeleceu a concessão de incentivos fiscais para acelerar o progresso do município e criou a isenção de impostos para a construção, recuo e reconstrução de prédios urbanos, alinhando, conforme estabelecia a Planta Cadastral: para quaisquer indústrias novas que se estabelecessem no Município, especialmente as ligadas à extração dos produtos de cacau e de preparo de óleos vegetais¹⁰².

Demonstrando sua aspiração na construção de estradas no município, Pessôa atuou neste quesito realizando discursos de relação entre estradas/rodovias e desenvolvimento.

Iniciava-se, então, a febre das estradas. Para o seu seguimento e fiscalização, a Intendência, pela Lei 291, de 27 de maio de 1925, extinguiu o cargo de fiscal de estradas do Município e 'criou o lugar de Inspetor de Estradas Municipais' que seria ocupado por um engenheiro, com a obrigação de fiscalizar não só as estradas existentes e as que forem construídas, bem como as obras municipais no interior¹⁰³.

Considerando a estrada Ilhéus-Itabuna, a coluna vertebral do município, a primeira atitude de Pessôa em relação aos projetos rodoviários do município foi retomar a construção da estrada Ilhéus-Itabuna, em 1925, que estava paralisada. A estrada encontrava-se desativada¹⁰⁴, quando o intendente buscou incentivo estadual para auxiliar a Auto Viação, até então responsável pela obra, e em 27 de fevereiro de 1925, o atual governador da Bahia, Góes Calmón recebeu o intendente de Ilhéus e prometeu-lhe auxílio para o reinício da construção. Com o apoio estadual, Pessôa promulgou a Lei 293, de 27 de maio de 1925, que dava

¹⁰² PONTES, p.117.

¹⁰³ PESSÔA, op. cit. p.44.

¹⁰⁴ Id. Ibid. p.44.

o prazo de um ano para a conclusão da estrada Ilhéus-Itabuna, e suas obras finalmente foram retomadas.

Visando solucionar percalços que impedissem a conclusão da obra, os membros da Auto Viação realizaram em 4 de junho de 1925, uma reunião em Itabuna, presidida por Laudelino Lorens, intendente deste município e membro do grupo pessoísta. A reunião tinha como objetivo a reorganização da AVSB e a mudança da sua sede, localizada no Rio de Janeiro para o sul baiano.

Laudelino Lorens apresentou durante a assembleia o engenheiro militar João Palmeira, que viria incorporar a empresa apresentando seu plano para a reestruturação desta. Em seu plano constavam os detalhes dos capitais a serem aplicados, os meios econômicos para garantia da compra dos materiais necessários e estipulava as datas adequadas para início e fim da obra e durante a exposição deste foram apresentados catálogos de materiais para construção e tráfego da estrada de rodagem¹⁰⁵.

Uma das questões levantadas durante a assembleia foi a escolha de um dos dois municípios para sediar a nova empresa Sul Bahiana, ficando acordado então uma nova reunião em que estivessem presentes os interessados de Ilhéus e Itabuna. À frente das reuniões, o engenheiro João Palmeira declarou em entrevista ao *Jornal de Itabuna* que a estrada totalizava 36 quilômetros, sendo gastos de 12 a 15 contos de réis a cada quilômetro. Quanto ao prazo para a construção, ele estipulava uma média de 4 quilômetros por mês, que resultariam nos 24 quilômetros pendentes da estrada, pois 12 já haviam sido construídos pela antiga Empresa Sul Bahiana, em 6 meses.

A construção de uma ponte sobre o rio Fundão fazia parte do planejamento da obra, pois esta era considerada o maior obstáculo a ser superado na a construção da estrada, por ser essencial na ligação do município de Ilhéus à estrada desejada¹⁰⁶. Palmeira estabeleceu um prazo de 10 meses para sua total construção, e com otimismo ele ainda supunha que poderia ser concluída em menos tempo. Quanto ao capital geral necessário para constituir a nova empresa, o engenheiro calculava 608:000\$, sendo: 200:000\$000 do auxílio dado pelo Governo do Estado, 300:000\$000 das subscrições dos novos acionistas, 72:000\$ do Governo da União, 34:000 do município de Ilhéus e o sobejo pelo

¹⁰⁵ CEDOC/UESC. *Jornal de Itabuna*, 11 de junho. 1925.

¹⁰⁶ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 25 de junho. 1925.

município de Itabuna¹⁰⁷. As ações da nova empresa manteriam o valor de 100\$000, como a antiga AVSB, e a sociedade permaneceria com o mesmo nome: Auto Viação Sul Bahiana.

Os gastos com materiais rodantes também foram discutidos, chegando a uma conclusão de aproximadamente 100:000\$000 para o primeiro ano de tráfego da empresa. Para os demais anos de construção e conservação da estrada, que seriam realizados por tratores, niveladores, escavadores, roladores e britadores, seriam utilizadas as verbas adquiridas com o próprio tráfego da empresa. Finalizando a entrevista o engenheiro João Palmeira discorreu sobre o terreno em que a estrada seria construída e como se daria esta construção.

Na Câmara Estadual, o deputado Epaminondas Castro discursou em prol da estrada e da necessidade do auxílio Estadual para com esta, apresentando a importância econômica de sua funcionalidade para os municípios de Ilhéus e Itabuna e como a atividade agrícola e comercial da região cacaeira seria impulsionada com sua construção¹⁰⁸. Mencionando a EFIC, o deputado alegava que esta não conseguia abarcar e servir a todas as necessidades dos dois municípios, sendo urgente a implantação da estrada de rodagem para sanar os percalços existentes.

Em relação à reorganização da AVSB, o deputado foi incisivo quanto a sua urgência, pois a administração e continuação das obras que estavam paralisadas dependiam de sua reestruturação. Quanto ao capital investido, é interessante observar que as subscrições dos acionistas da Sul Bahiana abrangiam a maior parte do capital destinado à construção da estrada. Segundo o jornal *Correio*, para Epaminondas,

O auxílio que se pleiteia do Governo do Estado para a rodovia ali em execução -assignala o orador- é uma verdadeira ninharia, uma insignificância, em face da somma vultosa com que os dois municípios concorrem, annualmente, para os cofres do Estado. Basta lembrar que no anno proximo findo, segundo consta da brilhante e exhaustiva Mensagem do Exmo. Sr. Dr. Governador, só as Collectorias de Ilhéos e Itabuna renderam... 1.539:005\$918, sendo...1.095:268\$900 para a do primeiro dos referidos municípios, e...443:737\$018 para a de Itabuna¹⁰⁹.

¹⁰⁷ CEDOC/UESC. *Jornal de Itabuna*, 11 de junho. 1925.

¹⁰⁸ O deputado Epaminondas Berbert de Castro, conterrâneo de Ilhéus, justificou o projeto de lei que autorizava o auxílio do Estado a construção da estrada Ilhéus-Itabuna, na Câmara Estadual no dia 17 de junho de 1925.

¹⁰⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 25 de junho. 1925.

O posicionamento do deputado em relação ao auxílio cedido pelo Estado expressava uma insatisfação compartilhada entre todos os acionistas e subscritores envolvidos na obra. Estes alegavam ser incoerente o auxílio dado, pois era proveniente de Ilhéus e Itabuna, 60% de toda produção cacauceira do Estado da Bahia, rendendo no ano de 1924, 6.000:000\$000 arrecadados através dos impostos de exportação cobrados sobre o produto e contribuindo neste ano para a receita estadual com mais de 7.500:000\$000.

Em 23 de Julho de 1925, o senado aprovou o projeto apresentado na Câmara pelo deputado Epaminondas Castro, autorizando o Estado a auxiliar com duzentos contos de réis na construção da estrada Ilhéus-Itabuna. Essa aprovação foi muito bem recebida pelos dois municípios, e o intendente Mário Pessoa enviou um telegrama ao governador Góes Calmon, expressando sua gratidão. Tendo as vias de comunicação como maior preocupação, os municípios de Ilhéus e Itabuna esperavam um desentrate da expansão de suas forças econômicas, com o desenvolvimento da estrada de rodagem.

A questão levantada pelos membros da Sociedade, em relação à qual dos municípios sediariam a nova empresa AVSB, foi resolvida em 14 de agosto de 1925, onde foi publicada no Diário Oficial de 20 do mesmo mês e ano, a transferência da sede para o município de Ilhéus. Presidida pelo cel. Virgílio Amorim, secretariado por José Nunes da Silva, a assembleia realizada no dia 13 de setembro, após a apuração dos resultados ficou decidido o resultado da composição do quadro diretório e fiscal da nova empresa. A diretoria ficou no encargo do cel. Virgílio Amorim como presidente, secretário Aurelino Brandão e gerente Ilídio de Castro e o conselho fiscal foi composto por Antonio Rodrigues Portella, Tertuliano Guedes de Pinho e Sabino Costa.

Reorganizou-se então a nova empresa, que contava com um capital de 300 contos de réis, assegurada pelo direito da lei nº 131, desde 24 de Outubro de 1918 a construir estradas de rodagem pelo prazo de 50 anos, pela lei nº 292 de 25 de maio de 1925 a receber 1:000\$000 do município de Ilhéus por cada quilômetro construído e pela lei nº 805 de 27 de Julho de 1925, o auxílio de 200 contos de réis pelo Governo do Estado e a quantia de 2:000\$000 da União por cada quilômetro construído.

Após o reinício da construção da estrada Ilhéus-Itabuna e a reorganização da Auto Viação, ainda em 1925, o intendente de Ilhéus, expôs seu desejo de construir uma estrada de rodagem que ligasse o arraial do Pontal à Macuco, distrito de Itabuna, que era considerado extremamente fértil, sendo um dos mais prósperos da lavoura cacaueteira¹¹⁰. Pessôa, também enxergava em uma estrada Pontal-Macuco, a possibilidade da ligação entre o Sul do Brasil e o Nordeste.

Pessôa demonstrava apoio ao pensamento rodoviário, fazendo investimentos municipais e buscando apoio estadual, defendendo que o escoamento de cacau seria melhor realizado pelas estradas de rodagem. Em 1926, dando continuidade e solidez aos seus planos rodoviários, Pessôa inaugurou o serviço de ônibus na cidade, “empregando-se grande e confortável veículo, o primeiro dessa espécie que rodou na cidade¹¹¹”.

Durante a intendência de Pessôa, foi realizada no Município de Ilhéus, uma verdadeira difusão rodoviária, sendo as construções de estradas consideradas ponto capital¹¹² do seu programa de governo,

A Intendência, na época, através de milhares de avulsos distribuídos ao povo em geral e aos proprietários de terra e fazendeiros em particular, dizia insistentemente, da consciência da construção de rodovias, beneficiando-os com o conforto e a rápida circulação das riquezas produzidas, além da sua grande influência na valorização das terras e propriedades agrícolas que haviam de marginalizar as estradas. (...) Engenheiros, empreiteiras e seus auxiliares se dedicavam de tal maneira ao árduo trabalho da construção das rodovias que chegavam a sacrificar o convívio familiar e iam até o imprudente desprezo pela saúde¹¹³.

Assim, fazendeiros, cientes da valorização de suas terras com estradas as margeando, passaram a se envolver e apoiar o projeto rodoviário. Começaram então as construções: em 1926, foram iniciados os trabalhos da rodovia Ouro Preto-Pirangi-Barro Preto-Pontal do Sul e foi fincada a pedra essencial para o início da construção da rodovia Pontal-Macuco, que, em 1927 já apresentava 39 km e meio prontos, não sendo inaugurada no mesmo ano por conta dos problemas recorrentes com enchentes dos rios.

¹¹⁰ PESSÔA, op.cit. p.46.

¹¹¹ CAMPOS, p.607.

¹¹² PESSÔA, p.21

¹¹³ Id. Ibid. p.44-45.

Também foram iniciadas obras para ampliar a estrada Pontal-Macuco, através da criação de um ramal, com o objetivo de atravessar o arraial de Japú e ser finalizado na margem esquerda do rio Buerarema¹¹⁴. Com o apoio do Governo Estadual, foi estabelecida a construção de outra rodovia, partindo de Água Preta (atual município de Uruçuca) com destino a Itapira. Também era de interesse municipal, a ligação, através de uma estrada de rodagem, do município de Ilhéus, “às povoações de Água Branca, Sambaituba, Castelo Novo, Rio do Braço, Água Preta, Sequeiro do Espinho e outros centros produtivos do município¹¹⁵”.

Com o contexto nacional e a classe dominante favorecendo a construção de estradas, os líderes regionais sul baianos decidiram alinhar seus interesses, culpando, inclusive, o atraso dos municípios de Ilhéus e Itabuna à ausência de estradas para transportar mercadorias e trafegar os automóveis.

Aguçando os interesses das classes dominantes locais, os automóveis, estes fabricados na indústria automobilística norte-americana, assim como na conjuntura nacional, tornou-se um elemento de distinção social e posteriormente o responsável pelo transporte do cacau na região.

Enfatizando a importância do automóvel e sua ligação com as estradas que estavam sendo construídas, Pessoa afirmou em seu Relatório de Exercício, destinado ao Conselho Municipal, em 1927:

Em consequência de tão promissor movimento rodoviário e das próprias obras de calçamento e abertura de avenidas para ampliação da cidade, o número de automóveis e caminhões que, no início da minha administração se reduzia apenas a dois, um Ford e um Buick, já hoje, em Ilhéus, atinge 111¹¹⁶.

Ao término de seu mandato, em 1927, no tocante à infraestrutura de transportes, o intendente Mário Pessoa havia realizado: o reinício das obras da estrada Ilhéus-Itabuna, deixando-a em estágio final para inauguração no ano seguinte e o início das obras das rodovias Pontal-Macuco, Ouro Preto-Pirangi-Barro Preto-Pontal Sul e Água Preta-Itapira. Também foram anunciadas outras estradas de iniciativa privada e auxiliadas pelo município. O primeiro mandato

¹¹⁴ Id. Ibid. p.48.

¹¹⁵ Id. Ibid. p.48.

¹¹⁶ Id. Ibid.p.48.

de Mário Pessôa ficaria conhecido posteriormente como “a era rodoviária do Município de Ilhéus”.

Com o contínuo apoio da imprensa sul baiana, que destinava significativa parte das notícias, nos jornais, para a exibição de trechos de livros que exaltavam a importância das estradas e notícias sobre suas inaugurações por todo o Brasil, e com o alicerce estabelecido pelo Partido Republicano Democrata, que esteve em ascensão e na administração do poder, a estrada foi concluída e inaugurada no dia 03 de março de 1928, sob a Intendência de Durval Olivieri, membro do partido e cunhado de Mário Pessôa, e com a presença do governador da Bahia, Góes Calmon.

Figura 3: Políticos e fazendeiros de Ilhéus e Itabuna na inauguração da estrada



Fonte: Acervo José Nazal. Apud. BALDOINO 2019.

Apesar de recém-inaugurada, a estrada logo se tornou intrafegável, devido aos constantes aguaceiros, que afetavam sua estrutura. Seus problemas apenas seriam solucionados a partir de 1931, com a administração de um novo agente: o Instituto de Cacau da Bahia – ICB e sua empresa subsidiária, a SULBA.

Uma disputa acentuada pela imprensa: automóveis *versus* carroças

Em 1928, com a inauguração da estrada Ilhéus-Itabuna, a imprensa comemorava o evento e o clima de uma Ilhéus e Itabuna rodoviárias foi instaurado pela classe dominante. Com a tão esperada, pelo poder público, rodovia inaugurada, os automóveis agora poderiam transitar livremente, substituindo o transporte pelas carroças que há muito serviam à população.

Analisando o “fascínio” que o automóvel causava na população baiana, sua articulação com a política rodoviária do Estado, bem como a substituição das carroças por estes, Aloisio Cunha escreve:

O automóvel movido a derivado de petróleo que pioneiramente chegou à Bahia em 1901 pelas mãos do industrial soteropolitano Henrique Lanat e que, tanto no plano local quanto no nacional, era utilizado como uma máquina a serviço do lazer dos ricos e um fator de distinção social, passou a se tornar, mais e mais, comum com o projeto rodoviário em curso na Bahia. Evoluindo tecnologicamente, passou a ser cada vez maior, mais rápido e pesado, exigindo vias mais adequadas à sua utilização. (...) Depois da Primeira Grande Guerra (1914 – 1918) ficou evidente para os políticos baianos – e brasileiros – que era preciso abrir estradas para este novo cliente, já que os antigos caminhos para carroças e carros de bois não atendiam às necessidades da máquina¹¹⁷.

No início da década de 20, em 1921, foi relatada por Silva Campos a existência de apenas um automóvel na cidade de Ilhéus¹¹⁸. Este automóvel pertencia ao coronel Domingos Fernandes da Silva, e apesar de ser o único naquele momento, não foi o primeiro. Segundo Campos, o primeiro automóvel da cidade pertenceu ao coronel José Félix, e passou a circular na cidade com a diferença de apenas alguns meses para o de Domingos Fernandes. O automóvel de José Felix era um caminhão e trafegava pela estrada de Cururupe, que veio a acontecer com este veículo meses depois, não é exposto por Campos. Com o advento da campanha rodoviária-automobilística na região cacauceira, a situação dos automóveis começaria a mudar em poucos anos.

¹¹⁷ CUNHA, Aloisio Santos da. “Entre o público e o privado: a construção da estrada de rodagem de Senhor do Bonfim a Uauá (Bahia, década de 1920)”. In: *SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - HISTÓRIA E O FUTURO DA EDUCAÇÃO NO BRASIL*, 30., 2019, Recife. Anais [...]. [S.L.] Recife: 98711, 2019.p.1-16. Disponível em: https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1563975272_ARQUIVO_aloisio_texto_completo.pdf. Acesso em: 20 nov. 2021. p.4.

¹¹⁸ CAMPOS, p.575.

Em 1925, o *Jornal de Itabuna*, em uma notícia intitulada “O lavrador e o automóvel”, indica o automóvel como “um dos mais importantes factores da civilização moderna¹¹⁹”. Com o objetivo de convencer os leitores da imprescindibilidade do automóvel para o alcance do progresso, o jornal relata o surgimento do primeiro veículo de 4 rodas nos EUA e de como este foi rechaçado por alguns, em sua maioria agricultores, que desejavam manter como principal meio de transporte os veículos de tração animal. Utilizando esse acontecimento como exemplo para a região cacauera, a notícia segue explicando que mesmo após a oposição posta, os automóveis conseguiram prosperar e se tornaram um sucesso.

Direcionando suas críticas aos habitantes dos distritos rurais da região, o *Jornal de Itabuna*, coloca os antagonistas dos automóveis como desprovidos de inteligência e contrários ao progresso. Fazendo alusão aos romanos e das suas compreensões acerca da necessidade de boas estradas como necessárias ao desenvolvimento de seu país, o jornal termina a notícia, reforçando a importância da construção da estrada que viria ligar Ilhéus à Itabuna e que somente através da realização desta obra os automóveis poderiam circular entre os municípios, realizando o transporte da mercadoria de maior valor da região: o cacau.

Além disso, a notícia destaca a situação custosa e vexatória do transporte por tração animal e que deveria ser feita a substituição deste pelos caminhões, que segundo o jornal, traria vantagens à toda população.

A estrada para caminhão-automóvel será a segurança e a tranquilidade do lavrador; aumentará de cento por cento, o valor da fazenda diminuindo a distância entre esta e a cidade. Esta vantagem não só se aproveita ao dono do automóvel, mas também a toda comunidade. Os principais promotores de reparações de estradas devem ser os próprios agricultores, porque toda vantagem econômica lhe virá da boa estrada¹²⁰.

Com parte da imprensa de Ilhéus e Itabuna se posicionando como partidária ao advento de automóveis e da difusão do movimento rodoviário, ainda em 1925, o jornal *Correio de Ilhéus*, publicou uma notícia acerca da necessidade de “generalização do uso de automóvel veio impor a necessidade de educação do povo para que bem compreendesse as vantagens que resultariam da construção

¹¹⁹ CEDOC\UESC. *Jornal de Itabuna*, 17 de dezembro de 1925.

¹²⁰ CEDOC\UESC. *Jornal de Itabuna*, 24 de dezembro de 1925.

dos caminhos permanentes¹²¹". A notícia explicava que existiu uma necessidade de educar a população para introdução dos automóveis, que simbolizavam o progresso para o país.

Eram recorrentes as notícias que colocavam os EUA como exemplo de país rodoviário e possuidor de modernos automóveis. Os jornais regionais objetivavam com a propaganda conseguir a afeição da população pelo ideal rodoviário sendo os EUA considerado o país do progresso, seu principal propulsor. Com a intenção de reforçar essa campanha, eram lançadas no *suplemento semanal* do jornal *Correio de Ilhéos*, imagens que reproduziam os automóveis e suas vantagens:

Figura 4: Propaganda dos automóveis Hudson



Fonte: CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 5 de outubro de 1925.

A propaganda na Figura 4 apresenta o desenho de um automóvel da marca e fabricante norte-americana Hudson, ressaltando-se que a propaganda, não

¹²¹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 26 de dezembro de 1925.

distingue o modelo do automóvel, mas destaca o fabricante. Exaltando a empresa, a propaganda define seus automóveis como: confortáveis, econômicos e elegantes.

Na década de 20, os automóveis importados dos Estados Unidos, eram vendidos por agências localizadas, inicialmente, nas capitais. No caso do automóvel acima, a agência da Hudson estava localizada, em São Paulo, cidade que tomou a dianteira do ideário rodoviarista-automobilístico e do processo da industrialização automobilística no Brasil.

Em Ilhéus as mudanças provocam insatisfações para os carroceiros que sofreram os impactos das mudanças da introdução dos automóveis. Em janeiro de 1926, o *Correio de Ilhéos* publicou em uma de suas primeiras edições, uma notícia acerca do aumento dos impostos sobre as carroças.

Aprovada pelo Conselho Municipal e pelo Tribunal de Contas do Estado, o aumento do tributo foi sancionado pelo poder executivo municipal, sendo alterado o valor de 40\$000 para 150\$000. Valor significativo, os impostos destinados aos carroceiros apresentavam um acréscimo de 110\$000, o que gerou revolta entre eles e a busca pela revogação dessa lei.

O jornal posicionava-se explicitamente a favor da elevação do tributo, considerando-o justo e justificando essa posição pela necessidade do desenvolvimento e do progresso. Alegando que Ilhéus cobrava um valor baixo em relação às outras cidades, o jornal tratava o transporte feito pelas carroças como prejudicial à cidade.

Sobreleva notar que as carroças são, de todos os vehiculos, os que maiores estragos produzem nas vias publicas e que maiores despesas offerecem à communa, no que tange a limpeza publica, visto como são os animaes, as próprias carroças que mais sugidades espalham por todas as ruas¹²².

Ao término da publicação, o jornal volta a enfatizar a relevância do aumento dos impostos em prol do progresso, e admoesta aos carroceiros:

Devem, os srs. proprietarios de carroças, levar em linha de conta que os demais impostos se elevaram, não extorsivamente, inconstitucionalmente, mas em relação ao progresso do meio, às necessidades relevantes do município, e de accordo pleno com a boa logica legislativa e economica. (...) Fiquem, pois,

¹²² CEDOCUESC. *Correio de Ilhéos*, 16 de janeiro de 1926.

satisfeitos porque assim requer a nossa grandesa, são estes os dictames da evolução moral e material de um povo, especial de um povo culto e que precisa subir ainda mais, no conceito dos grandes, formando no concerto dos grandes meios¹²³.

Dez dias após a publicação acerca dos impostos destinados aos carroceiros, o *Correio de Ilhéos*, em 26 de janeiro, voltou a publicar sobre o assunto. Desta vez, os partidários do suposto progresso na região, ganhavam mais aliados no conflito travado com os carroceiros: os proprietários de caminhões.

Com a seguinte manchete: “Os proprietários de auto-caminhões não estão solidários com os de carroças”, o jornal dizia vir a público refutar a informação dada pelos carroceiros, de que os donos de caminhões estavam solidários acerca de suas insatisfações com a elevação dos impostos¹²⁴.

Ao longo da notícia podemos perceber a discrepância entre a situação dos dois grupos de proprietários. Atribuindo aos caminhões o adjetivo de “modernos”, o jornal aponta a satisfação dos proprietários destes veículos para com os lucros obtidos com estes, além de gozarem da isenção de impostos municipais, através da lei que foi sancionada em 1925, pelo intendente Mário Pessôa, com a intenção de impulsionar a inserção de automóveis no município.

É certo que a lei sancionada pelo Intendente cumpriu com seu objetivo, já que cinco anos após a introdução do primeiro automóvel na cidade de Ilhéus, Silva Campos registra, em 1926, a inauguração do serviço do primeiro ônibus (figura 5) de propriedade da empresa Silva & C¹²⁵, e ao levantar o balanço do município ao término do ano, ele relata a presença de 34 automóveis e caminhões¹²⁶.

¹²³ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéos*, 16 de janeiro de 1926.

¹²⁴ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéos*, 26 de janeiro de 1926.

¹²⁵ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéos*. 10 de abril de 1926.

¹²⁶ CAMPOS, op.cit. p.614.

Figura 5: Auto-ônibus em Ilhéus



Fonte: CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*. 10 de abril de 1926.

Com o apoio do poder público, da imprensa e dos fazendeiros, inclusive, sendo estes os responsáveis pela imprensa regional, os proprietários de caminhões possuíam nítidas vantagens em relação aos proprietários de carroças. Em busca de manter esse *status quo*, era evidente que os proprietários dos caminhões, se posicionariam a favor dos aumentos de impostos às carroças, e de acordo com a notícia, estes também alegavam não poder aumentar o número de suas frotas por conta da ausência de condutores, que em sua maioria, estavam dedicados ao transporte por tração animal.

Seguindo a política de supressão das carroças, em fevereiro, outra notícia foi publicada pelo mesmo jornal. Porém, dessa vez, o ataque ao transporte realizado por carroças foi declarado. Intitulada de “Civilizando o meio e protegendo as ruas: auto-caminhões em vez de carroças¹²⁷”, a reportagem fazia uma explícita defesa acerca da extinção das carroças e da substituição destas pelos caminhões,

¹²⁷ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 6 de fevereiro de 1926.

E uma das maiores e mais proveitosas iniciativas, que bem pode ser classificada de luminosa e necessaria, esta de se protegerem as ruas, civilizando-se o meio, procurando-se substituir os antigos vehiculos puxados a burro, pelos automotores. Em verdade não se pode encontrar, num centro qualquer, mais vivo vestígio de atraso, do que o espectáculo, mal impressionante, do transitio incommodo de carroças toscas e pesadas (...). Esses costumes coloniaes, antiquarios, não se coadunam mais com a civilização nem devem ser mais tolerados nos centros adeantados como Ilhéos¹²⁸.

Finalizando a notícia, a palavra “progresso”, utilizada frequentemente por este jornal, é posta como principal argumento em prol dos automóveis:

Eis, pois, a maior razão de nos applaudirmos, reciprocamente, pela desaparição que se vae experimentando das carroças anachronicas, dando ensanchas ao apparecimento dos auto-caminhões, que se já movimentam em nossas ruas, na palpitação solenne do progresso¹²⁹.

Fazendo uma análise dos “preceitos de civilização e de progresso¹³⁰” nas cidades de Ilhéus e Itabuna, Philippe Murillo de Carvalho, discutiu “as reformas urbanas promovidas na cidade como politicamente utilizadas para promover o perfil civilizador e progressista da facção oligárquica a qual pertencia¹³¹”. Essa facção era liderada pelo grupo pessoísta, sendo inclusive, o líder do grupo, o cel. Antônio Pessôa, o proprietário do *Correio de Ilhéos*.

Com a posse de Mário Pessôa, em 1924, e a reformulação do Código de Posturas da cidade, segundo Carvalho, “as autoridades regulamentavam parte das relações de trabalho de caixeiros, feirantes e carroceiros¹³²”. Desta forma, o Código que foi apresentado como civilizador e progressista tinha como intuito controlar a questão social, através da regularização do uso dos espaços públicos, onde os principais prejudicados eram os trabalhadores pobres¹³³.

Com a vigência do novo Código de Posturas, um dos grupos mais prejudicados na região foi o dos carroceiros. Fazendo exigências, como a realização de provas, quanto ao comportamento e vestimentas desses trabalhadores, o código de posturas passou a controlar suas atividades na cidade,

¹²⁸ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéos*, 6 de fevereiro de 1926.

¹²⁹ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéos*, 6 de fevereiro de 1926.

¹³⁰ CARVALHO, p.45.

¹³¹ Id. Ibid. p.43.

¹³² Id. Ibid. p.45.

¹³³ Id. Ibid. p.45.

Aos poucos, o Código de Posturas se tornou um dispositivo fundamental na regulação das atividades dos carroceiros, porque além das exigências para cumprimento da função, passou-se a limitar as práticas destes profissionais na cidade. Na condição de trabalhadores pobres e, muito provavelmente, negros, as posturas se tornavam mecanismos que legitimavam a vigilância e a desconfiança pressuposta das autoridades sobre estes atores sociais. Deste modo, as leis reiteravam as suspeitas quando instituíam num dos seus artigos ‘não fornecer seus veículos para atos criminosos, imorais ou perturbadores da ordem e do sossego público’. Como afirma Elciene Azevedo em seu estudo sobre os cocheiros paulistas, as classes dominantes se utilizaram destes mecanismos normatizadores para monitorar a presença de sujeitos pobres e de cor em logradouros públicos, especialmente nas áreas frequentadas majoritariamente pelos poderosos¹³⁴.

Seguindo o modelo soteropolitano de modernização da cidade e considerando as carroças, símbolos arcaicos¹³⁵, os jornais da região, cujos proprietários pertenciam à classe dominante, aderiram a uma forte campanha em prol da erradicação das carroças e advento dos automóveis.

Como os proprietários dos caminhões pertenciam ao grupo de indivíduos que possuíam poder aquisitivo e estavam incluídos nos projetos de urbanização¹³⁶, promovidos pela classe dominante, estes tinham vantagens em relação aos carroceiros, que passaram a sofrer fortes perseguições por parte do poder público.

Sendo o significado de modernidade e progresso, decidido pelos detentores do poder e da riqueza onde os carroceiros, trabalhadores pobres e responsáveis pela maior parte da circulação de mercadorias e pessoas da região, não se encaixavam em seus projetos civilizadores.

Em relação à elevação dos impostos, em 1926, como forma de resistir à política de erradicação defendida pela elite, os proprietários das carroças, reagiram à lei municipal, aumentando o preço do transporte realizado por eles. Philippe Murillo explica que a tática do aumento das “carroçadas”, tinha como objetivo:

Repassar o aumento para a população, especialmente para o comércio, setor que era dependente das atividades de transporte, era uma forma de dar visibilidade ao aumento das licenças

¹³⁴ Id. Ibid. p.46.

¹³⁵ Id. Ibid. p.47.

¹³⁶ Id. Ibid. p.44.

e fazer com que as medidas arbitrárias dos poderes públicos ressoassem na sociedade¹³⁷.

A reação do poder municipal não tardou e em busca de reprimir o protesto dos carroceiros, o intendente Mário Pessôa, publicou uma tabela padronizando o preço da condução das mercadorias. Desta forma, a cidade vivia em um cenário de disputa, onde o poder municipal, a imprensa e a classe dominante operavam de um lado contra os trabalhadores carroceiros, que por sua vez resistiam constantemente.

O *Jornal de Itabuna* e o *Correio de Ilhéus*, recorrentemente defendiam o papel modernizador do automóvel e a chegada de mais dois automóveis na cidade de Itabuna, por exemplo, se tornava motivo de publicação de notícias como sinônimo de progresso¹³⁸.

Em 1927, o jornal volta a publicar uma notícia exaltando a utilização dos automóveis em um *raid*, onde três automóveis e um caminhão saíram de Itabuna com destino à Ilhéus, pela estrada que estava sendo construída entre esses municípios e que ainda não havia sido trafegada por automóveis¹³⁹. Correlacionando a importância do movimento rodoviário ao automobilístico, o jornal pontuava o entusiasmo do presidente da AVSB, empresa responsável pela construção da estrada Ilhéus-Itabuna, Virgílio Amorim.

Em 1928, o *Correio de Ilhéus* apontou a existência de cem automóveis em Ilhéus, entre eles os de “praça, particulares e caminhões¹⁴⁰”, e ao fim da matéria, o jornal completou ter a expectativa de em dentro de meses ter a duplicação desse número de veículos.

Apesar do aumento progressivo, a quantidade de carroças permaneceu superior aos automóveis, até inícios da década de 1940, constando no anuário estatístico do Estado, em 1936, mesmo com o advento da SULBA, a existência de 75 automóveis no geral, e de 93 veículos de tração animal¹⁴¹. Esse fato demonstrava que apesar de uma forte campanha da classe dominante em prol da inserção de automóveis nos municípios de Ilhéus e Itabuna, estes só eram

¹³⁷ Id. Ibid. p.48.

¹³⁸ CEDOC\UESC. *Jornal de Itabuna*. 26 de junho de 1926.

¹³⁹ CEDOC\UESC. *Jornal de Itabuna*. 2 de junho de 1927.

¹⁴⁰ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 24 de janeiro de 1928.

¹⁴¹Anuário Estatístico da Bahia, 1936. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000339/anuario1936ba/anuario1936ba.pdf>

adquiridos por empresários, fazendeiros e políticos, não sendo incluída a população trabalhadora nesse processo dito modernizador.

Flávio Gonçalves dos Santos realizou uma análise referente à substituição das carroças, como meio de transporte, na cidade de Salvador, no século XX. O autor busca, “realçar o modo como uma sociedade opta por determinadas soluções, em detrimento de outras em nome de uma ideia de progresso¹⁴²”. Acentuando que os meios de transportes possuem historicidade faz um levantamento da trajetória das carroças em Salvador e de seus condutores: os carroceiros.

Nas primeiras décadas do século XX havia, aproximadamente, 5 mil carroças atuando na cidade. Saídos do século XIX e da experiência da escravidão os carroceiros também estiveram presentes nos cantos de trabalho, servido à sociedade como escravos de ganho, e após a abolição converteram-se em trabalhadores avulso, mantendo a lógica do canto de trabalho¹⁴³.

Citando João José Reis, Flávio Santos destaca que estes podem ter sido trabalhadores de ganho, que realizavam o transporte de cargas, individualmente ou de forma coletiva, a depender do peso da carga:

ao longo da segunda metade do século podem ter passado também a utilizar carroças de duas rodas puxadas por jumento e burros, ou um tipo de carro de quatro rodas pequenas que os próprios carregadores puxavam¹⁴⁴.

Acerca do embate que viria surgir entre o poder público e os proprietários de carroças, o texto nos apresenta os presentes “devaneios de progresso e civilização da elite¹⁴⁵”, onde os trabalhadores de rua, que possuíam em suas ancestralidades o trabalho escravo, passaram a ser “hostilizados pela imprensa e apontados como símbolo do atraso e das feições coloniais¹⁴⁶” e “as carroças que foram tão úteis à cidade, passaram a figurar nos discursos da imprensa como um transtorno ao trânsito¹⁴⁷”.

¹⁴² SANTOS, Flávio Gonçalves dos. “*Saiam as carroças, entre o progresso!*” In: PALAMAR-TCHUK, Ana Paula; KABENGELE, Daniela do Carmo (org.). *Diálogos possíveis: a cultura nas ciências humanas*. Maceió: EDUFAL, 2015. p.161.

¹⁴³ Id. Ibid. p.172.

¹⁴⁴ Id. Ibid. p.172.

¹⁴⁵ Id. Ibid. p.173.

¹⁴⁶ Id. Ibid. p.173.

¹⁴⁷ Id. Ibid. p.173.

Como já posto neste trabalho, a capital baiana possuía influência na região cacauzeira, sendo seu “projeto progressista”, utilizado como referência para a imprensa de Ilhéus e Itabuna. E de forma semelhante à região cacauzeira, na cidade de Salvador, apesar do aumento do número de automóveis, as carroças ainda prestavam serviços fundamentais ao comércio, sendo mais econômicas e práticas nos transportes de mercadorias¹⁴⁸.

Flávio Santos conclui que mesmo com os automóveis vencendo a disputa contra as carroças, e se estabelecendo como principal meio de transporte da cidade de Salvador, os trabalhadores que atuavam nesse ramo resistiram o quanto puderam e buscaram outros meios, infelizmente também precários, de sobreviver.

O fato é que a trajetória das carroças enquanto um meio de transporte e de prestação de serviços urbanos, até seu definitivo desaparecimento das ruas do centro de Salvador, realça o modo como uma sociedade opta por determinadas soluções, em detrimento de outras, em nome de uma ideia de civilização e progresso e, de como as pessoas utilizam seus repertórios culturais e suas experiências para solucionarem os problemas cotidianos e viverem, apesar das ‘expectativas sociais impostas pelas categorias conceituais dominantes’¹⁴⁹.

No âmago da região cacauzeira, nos municípios de Ilhéus e Itabuna, a situação não foi diferente. O discurso modernizador da imprensa e o projeto de progresso do poder público foram instalados, e a campanha em prol da erradicação das carroças foi executada. Sem incluir a população pobre em seus ideais progressistas, a classe dominante continuava a realizar o que já era costumeiro: manter o seu *status quo*, através da exploração e exclusão dos trabalhadores do protagonismo de todo e qualquer projeto de desenvolvimento econômico e social.

A concorrência entre as estradas: a Ilhéus-Itabuna contra a EFIC.

Em 7 de julho de 1925, o *Correio de Ilhéus*, publicou: “Estrada de Rodagem de Ilhéus a Itabuna: a *State* não queria..., mas o projecto já passou em

¹⁴⁸ Id. Ibid. p.173.

¹⁴⁹ Id. Ibid. p.180.

terceira discussão na Camara Estadual¹⁵⁰. A notícia tratava do projeto do deputado Epaminondas Berbert de Castro, que autorizava o governo estadual a auxiliar com duzentos contos de réis a construção da estrada Ilhéus-Itabuna. Ao término da publicação, o jornal apontava que apesar de acionistas da *State*, empresa inglesa responsável pela administração da EFIC realizarem uma campanha de descrédito, em relação à construção da estrada de rodagem e da empresa responsável pela obra, a Auto Viação, o projeto estava sendo bem aceito e seria aprovado.

Nos dias 30 de abril e 9 de maio do mesmo ano, o mesmo jornal, nas longas notícias sobre a estrada de rodagem, utilizava como uma das justificativas para a urgência da obra, a “inaptidão” da EFIC para realizar o transporte de cacau da região. Os argumentos utilizados contra a *State* eram o de que seu serviço não correspondia às expectativas da população, seus acidentes eram constantes, atrasos no transporte do cacau, e a impossibilidade de melhora em serviço, já que o material rodante necessário tinha preços exorbitantes.

Apesar das críticas à EFIC se acentuarem no ano de 1925, desde a primeira notícia da idealização da estrada, no ano de 1921, o *Correio de Ilhéos*, já apresentava a construção da estrada Ilhéus-Itabuna como mais rentável ao caucicultor. Com o passar dos anos e o início das obras da estrada de rodagem, as considerações negativas acerca da *State* aumentavam, e a acusação de que seus acionistas eram contra o empreendimento da estrada, também.

Além do *Correio de Ilhéos*, a construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, ganhava respaldo com a campanha rodoviarista divulgada em outro jornal da região, o *A Época*. Para consubstanciar a campanha, estes dois jornais publicavam notícias retratando o cenário rodoviário nos EUA e atestando a ligação entre o desenvolvimento do país, a construção de rodovias e o advento de automóveis.

Em uma notícia intitulada de “Como nasceu o systema rodoviário norte-americano¹⁵¹”, o *Correio de Ilhéos*, publicou uma entrevista com um deputado norte-americano, reproduzida de um jornal da capital intitulado *O Jornal*, na qual foi relatada a necessidade da construção de estradas nos EUA, para o desenvolvimento do país e incorporação dos modernos automóveis:

¹⁵⁰ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 7 de julho de 1925.

¹⁵¹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 26 de dezembro de 1925.

Era necessário transformar os máos caminhos, os trilhos e atalhos em estradas de concreto armado. A tradição que é a maior aliada a índole dos retrógrados, opunha tropeços de toda natureza à corrente moderna. Os retrógrados sustentavam que os caminhos de ferro bastavam para as nossas actividades, por outro lado, afirmavam, quanto aos caminhos leves: os velhos atalhos e as estradinhas para carroças são o suficiente para o nosso uso¹⁵².

O deputado norte-americano apontava a necessidade de educação da sociedade para a introdução e utilização dos automóveis nas estradas adaptadas para o seu uso. Impondo a construção de estradas sobre as demais vias, o entrevistado alcunhava os partidários ao uso da estrada de ferro como retrógrados, e em relação à posição desfavorável às estradas exercida por eles, o deputado assinalou:

Esses obstáculos ao envez de esfriar a nossa propaganda sobre a construção de caminhos melhores, ao contrário, foram um estímulo, um encorajamento, que nos proporcionou oportunidade de dar provas mais positivas do nosso animo; continuamos a propaganda ininterruptamente. Estávamos convencidos de que o desenvolvimento de uma nação está ultimamente ligado ao poder e a facilidade dos seus meios de viação. As boas estradas, para nós, eram uma necessidade nacional¹⁵³.

Os EUA representavam o progresso para o mundo, e o seu sistema rodoviário era utilizado como exemplo de progresso no Brasil. Em relação ao contexto nacional, os jornais de Ilhéus e Itabuna, identificavam São Paulo, como o centro rodoviário do país. Publicando matérias acerca das estradas e, posteriormente, rodovias construídas em SP, era exemplo nacional a ser seguido pela região cacauzeira.

A posse de Mário Pessôa, em 1924, e o exercício da política rodoviária endossavam a campanha em prol das estradas. Com isso, o *Correio de Ilhéos*, pertencente a sua família, pouco se referia à EFIC positivamente, em sua maioria, eram críticas incisivas sobre sua infraestrutura e a problemática desta ser a principal responsável pelo transporte do cacau. Com a inauguração da estrada, em 1928, a concorrência entre os modais se acentuou.

¹⁵² CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 26 de dezembro de 1925.

¹⁵³ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 26 de dezembro de 1925.

Publicando o balanço da AVSB e as estatísticas da estrada recém-inaugurada, os dados contidos no *Correio de Ilhéos*¹⁵⁴, demonstravam que as safras de cacau transportadas pela estrada de rodagem apresentavam acréscimos em seus números. Em 1927, antes de sua inauguração pela AVSB foram transportadas 18.432 sacas de cacau pela estrada ainda em construção, em 1929 com um ano de abertura, a estrada já transportava 38.982 sacas.

Esses dados da AVSB, são precedidos por uma campanha em prol da estrada recém-inaugurada, e além de apresentar os benefícios do automóvel, a AVSB intitula de ingratos os cacauicultores que despachavam suas safras pela EFIC,

Se alguns ilhéenses ingratos para com a sua própria terra em nada tem querido concorrer para a nossa empresa preferindo dar as suas economias a The State, companhia estrangeira, em vez de collocarem-nas em mãos de seus patrícios, outros em grande numero assim como varios habitantes de Itabuna têm prestado valioso e assíduo concurso, excedendo alguns até mesmo aos nossos pedidos¹⁵⁵.

Realizando um estudo pioneiro sobre a concorrência entre os meios de transporte na região cacaueira, Milton Santos, assinala:

O que aconteceu na zona cacaueira da Bahia com a introdução de uma rede de estradas de rodagem é um bom exemplo da competição que esse modo de transporte pode fazer a outros, no caso a ferrovia e o transporte fluvial¹⁵⁶

Sobre a EFIC, Milton Santos aponta como um dos motivos da sua decadência, o fato desta não conseguir ultrapassar a zona do cacau. Desta forma, abria-se margem para introdução das rodovias na zona, que viviam um cenário de ascensão, enquanto a estrada de ferro mantendo-se com a mesma extensão não poderia “competir com o transporte rodoviário de porta a porta¹⁵⁷”.

Em 1931, com a criação do ICB, a situação do transporte rodoviário tornar-se-ia ainda mais favorável. Com um ano de sua fundação, o ICB atestaria a

¹⁵⁴ Sendo o jornal *Correio* um aparelho privado de hegemonia pertencente a fração de classe apoiadora da estrada, esses dados podem apresentar imprecisões em favor da mesma.

¹⁵⁵ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*. 22 de abril de 1930.

¹⁵⁶ SANTOS, Milton. “Um porto ferroviário do Recôncavo baiano (a). Aspectos geográficos da concorrência entre os diversos meios de transporte na zona cacaueira da Bahia” (b). *Ciência Geográfica*, Bauru-SP, Edição especial, p. 5-10 e p. 32-40, jul. 1997. P.43

¹⁵⁷ Id. *Ibid.* p.45.

sua preferência pelo transporte rodoviário, isso se daria com a instituição de um Plano Rodoviário e, em 1932, com a criação de sua empresa subsidiária, SULBA¹⁵⁸.

Com a introdução dos ônibus e caminhões da SULBA realizando o transporte pela estrada Ilhéus-Itabuna, Milton Santos alega que “Itabuna não tardou a deixar de utilizar o trem como meio de transporte¹⁵⁹”. Segundo ele, isso se dava porque o transporte de passageiros pelos ônibus era mais rápido e cômodo, bem como o transporte de cargas, que em uma curta distância, os caminhões ofereciam vantagens¹⁶⁰.

Assumindo uma política rodoviária, evidenciada pelo seu plano rodoviário, o ICB, explicitamente, favorecia a este modal, acirrando sua competição com o ferroviário, e consequentemente prejudicando-o.

No fim da década de 30, com a política rodoviária do ICB no ápice de sua execução, Milton Santos aponta:

Em 1937, desciam já pela estrada de rodagem Itabuna-Ilhéus cerca de 300 mil sacos. A ferrovia transportara o dobro, 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 ano¹⁶¹.

Ao término de sua análise, Milton Santos expõe a desorganização dos meios de transporte na zona de cacau, pois estes ao invés de estabelecerem uma integração entre si instituíram uma concorrência. A partir disso, dentre as conclusões do autor, estão: a superioridade do transporte rodoviário; a limitação do transporte ferroviário; e a adesão aos caminhões, em detrimento do trem e da canoa¹⁶².

Percebendo a desorganização na área de transportes em um cenário nacional, Dilma Paula, apresenta que “tanto nos centros urbanos, quanto no interior, era absoluto o predomínio do transporte rodoviário¹⁶³”. Entendendo o Estado como uma relação de forças, a autora aponta que o processo de extinção de

¹⁵⁸ Aprofundaremos sobre o ICB, seu plano rodoviário e a SULBA, no capítulo III.

¹⁵⁹ SANTOS, p.43.

¹⁶⁰ Id. Ibid. p.43.

¹⁶¹ Id. Ibid. p.45.

¹⁶² Id. Ibid. p.48.

¹⁶³ PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. (Tese de Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2000. P. 19-20.

ramais ferroviários e a ascensão do transporte rodoviário se deram com a condução do Estado, onde este realizou uma política voltada para a expansão do setor rodoviário e a desativação ferroviária.

Em relação ao processo de extinção dos ramais ferroviários do interior, Paula aponta uma das principais justificativas utilizadas pelo Estado: “o transporte ferroviário, obsoleto e deficitário, não mais atenderia às necessidades de segurança e rapidez no transporte de cargas e de passageiros, o que seria satisfatoriamente atendido pela rodovia¹⁶⁴”.

De igual forma, foi realizada a campanha rodoviária no sul baiano, onde atestava-se que estradas precisavam ser construídas para introdução dos modernos caminhões norte-americanos. Estes eram postulados como mais adequados para o transporte do cacau, já que a estrada de ferro apresentava dificuldades no escoamento da mercadoria. Os jornais da região cacauzeira defendiam que a estrada Ilhéus-Itabuna viria resolver os problemas impostos pela EFIC no transporte das sacas de cacau.

Dilma Paula destaca a década de 1930, como o período onde se deu início à transformação do modal rodoviário como padrão de transportes no Brasil¹⁶⁵. Sendo o Estado, condutor desse processo, criado após a posse de Getúlio Vargas e o exercício da sua política de intervenção, o ICB estabeleceu uma política rodoviária no sul da Bahia, em consonância com a política de transporte nacional.

Apesar de ter em seus objetivos a responsabilidade pela expansão da infraestrutura de transportes na região cacauzeira, o ICB não exerceu nenhuma política de conservação, reparação ou integração com a EFIC. Pontes assinala que a estrada de ferro Ilhéus-Conquista apresentou bons resultados até a década de 1930, “quando se acirrou a concorrência rodoviária promovida pelo Instituto de Cacau da Bahia¹⁶⁶”. Para Pontes, essa concorrência foi um dos grandes fatores responsáveis pela encampação da EFIC, que teve seu processo iniciado, em 1947, transformando-a na Estrada de Ferro de Ilhéus - EFI, o que resultou em sua extinção, no ano de 1964¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Id. Ibid. p. 25.

¹⁶⁵ Id. Ibid. p. 121.

¹⁶⁶ PONTES, op.cit. p.25.

¹⁶⁷ Id. Ibid. p.25.

Figura 6: Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista



Fonte: PONTES, p.251.

O desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Brasil está atrelado aos marcos do desenvolvimento capitalista, tendo em suas fases a concorrência e superação de modais, além das fortes influências exercidas pelos países que dominavam a economia mundial, portanto, podemos observar que “a construção da infraestrutura logística brasileira tem se ajustado, historicamente, às exigências de reprodução do capital em âmbito internacional¹⁶⁸”.

Desde a sua idealização, bem como com a inauguração da estrada Ilhéus-Itabuna, e posteriormente, com a política rodoviária exercida pelo ICB, a EFIC, passou a sofrer com a concorrência deste modal de transporte. A concorrência foi exposta nos meios de comunicação, pelo órgão da lavoura: o ICB, e pelo Estado da Bahia. Com o passar dos anos os trilhos foram substituídos pelos pneus, e o transporte do cacau, com a extinção da ferrovia, passou a ser realizado apenas pelos caminhões que enfrentavam dificuldades em uma estrada que viria a ser pavimentada apenas em 1955, e que até os dias atuais apresenta problemas em sua estrutura.

¹⁶⁸ NUNES, Ivanil. “Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil”. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. C. (orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Editora UFGD, 2011. p.11.

CAPÍTULO III - O ICB E A SULBA: PROPULSORES DO MODAL RODOVIÁRIO NA REGIÃO CACAUEIRA

A fundação do ICB e os impactos da Crise de 1929 no sul da Bahia

Prenúncio e contribuinte da crise que viria a se instalar na região cacau-eira, o ano de 1928 apresentou uma quarta baixa do cacau. Os cacauicultores responsabilizavam os especuladores por tal acontecimento e organizaram uma comissão para solicitar ao Governador do Estado crédito bancário, para amparo da cotação do produto.

A baixa havia reforçado as principais solicitações dos produtores, que se tratavam da defesa pela exportação direta do cacau pelo Porto de Ilhéus, crédito agrícola e medidas para obtenção do cacau superior, como instruções para aperfeiçoamento da produção e aparelhagem avançada e adequada.

O ano de 1929 se iniciava com uma questão: a necessidade de impulsionar o crescimento da lavoura cacau-eira. O Brasil ocupava o segundo lugar na produção mundial de cacau, posicionando-se unicamente atrás da Costa do Ouro. Porém apesar de sua colocação supostamente satisfatória, o programa de fomento agrícola do Ministério da Agricultura, apresentava estimativas que apontavam um estacionamento da produção cacau-eira e uma considerável desvantagem em relação à Costa do Ouro, que no ano de 1928 havia produzido 204.543 toneladas de cacau, ao passo que o Brasil produzira 68.400¹⁶⁹.

A avaliação do Ministério da Agricultura tinha como principal objetivo alertar o Estado da Bahia, responsável pela produção da maior porcentagem do cacau brasileiro, a expandir e aperfeiçoar sua produção, de tal forma que permitisse uma maior aproximação com a porcentagem produzida pelo seu maior concorrente, garantindo uma concorrência nivelada à Costa do Ouro.

Refletindo diretamente nos cacauicultores do Sul da Bahia, a recomendação acerca de melhorias em suas produções fazia com que estes, cientes da importância de suas participações na economia do Estado, buscassem gradativamente apoio estatal.

¹⁶⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 23 de fevereiro de 1929.

Além disso, os produtores reclamavam constantemente dos altos tributos cobrados pelo Estado ao cacau, que em seu ápice chegou à porcentagem de 33%. No ano de 1929, a quota era de 24%, o que em comparação ao seu auge se encontrava relativamente mais baixa, porém em relação aos tributos cobrados ao café paulista e mineiro, esse valor ainda apresentava uma cobrança três vezes maior.

Um acontecimento internacional viria a reforçar o apelo dos cacauicultores por medidas estatais em prol da lavoura cacauzeira. A Crise de 29, que eclodiu em 24 de outubro, impactou fortemente a América Latina, já que seus países tomavam grandes empréstimos dos EUA, que haviam assumido “a hegemonia econômica em escala planetária¹⁷⁰” após o término da Primeira Guerra Mundial.

José Jobson Arruda ressalta que a prosperidade estadunidense pós-Primeira Guerra Mundial se deu por meio de uma estratégia bem-sucedida dos EUA, onde estes disponibilizavam vultosos empréstimos tanto a vencedores quanto a vencidos da Primeira Guerra, permitindo a estabilidade e elevação dos seus índices de produtividade interna, financiando assim suas próprias exportações, ou seja, os EUA “combinavam a vazão dos excedentes do mercado interno com a aplicação do capital ocioso¹⁷¹”.

Sobre as características específicas da prosperidade estadunidense na década de 1920, Osvaldo Coggiola aponta: redução do controle estatal sobre a economia (renascimento do liberalismo); aumento da taxa de acumulação de capitais; crescimento demográfico; e estímulo à expansão do crédito¹⁷². Porém, apesar da fase próspera que os EUA viviam parecer ser inabalável, Coggiola aponta a Crise que se instalaria em 1929 como uma “Crise anunciada”:

Mesmo apresentando essas condições favoráveis, o otimismo não estava destinado a perdurar muito, pois a prosperidade escondia graves problemas estruturais: a baixa taxa de lucros, o alto grau de concentração de renda, razoável nível de desemprego, fatores que, quando maximizados, dariam origem a uma crise econômica sem paralelos no passado, e mundial. A

¹⁷⁰ ARRUDA, José Robson. “A crise do capitalismo liberal”. In REIS FILHO, Daniel Aarão, Jorge Ferreira e Celeste Zenha. *O século XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. v.2. p.13.

¹⁷¹ Id., *Ibid.* p.13.

¹⁷² COGGIOLA, Osvaldo. *O Craque de 1929 e a Grande Depressão da década de 1930: Crise, Revolução e Contra-Revolução*. [S.l.]: Pradense, 2011. Disponível em: https://www.academia.edu/8568795/A_crise_de_1929_e_a_grande_depress%C3%A3o. Acesso em: 05 de jan. 2022. p.3.

prosperidade estava longe de ser partilhada. As desigualdades haviam se aprofundado durante a década de 1920¹⁷³.

A Crise já sinalizada, conforme Coggiola, viera estourar em 24 de outubro de 1929, quando a baixa atingiu proporções desastrosas:

Os sintomas da crise já tinham aparecido no início de 1929 (leve queda da Bolsa de Nova York), a produção industrial americana já havia começado a cair a partir de julho do mesmo ano, causando um período de leve recessão econômica, e em setembro aconteceu a queda da Bolsa de Londres. Em agosto, a taxa de juros foi levada de 5% para 6%, numa tentativa de reduzir o volume de crédito, mas já era tarde demais. A orgia de lucros, finalmente, estourou a 24 de outubro de 1929: as cotações do Stock Exchange de Nova York afundaram 50% em um só dia. Estes preços estabilizaram-se ao longo do final de semana, para caírem drasticamente novamente na quarta-feira, 28 de outubro¹⁷⁴.

Em relação às razões imediatas da Crise, Jobson Arruda destaca: a insistência norte-americana de manter o mesmo ritmo de produção alcançado durante a Primeira Guerra; a recuperação dos países europeus e a queda significativa nas exportações estadunidenses; e a especulação desenfreada. Porém, ainda sobre as razões da Crise, Arruda pontua: “a crise tinha, entretanto, raízes profundas, que penetravam na própria natureza do capitalismo monopolista americano¹⁷⁵”, como a distribuição de riqueza desigual.

A Crise de 29 encerrou a fase de prosperidade norte-americana e deu início à Grande Depressão, que “somente com a entrada do país na Segunda Guerra Mundial teriam um início de fim¹⁷⁶”.

No Brasil, a Crise afetou diretamente a economia exportadora e importadora do Brasil, maior tomador de empréstimos dos EUA da América Latina, e que tinha na sua economia agroexportadora, os Estados Unidos da América, como um dos seus maiores importadores e principal credor.

O Brasil foi um dos países novos que mais sofreu com a crise. Seu produto principal era o café, responsável por 70% das exportações, sendo os Estados Unidos os maiores compradores e consumidores do produto. É fácil, pois, avaliar as consequências da redução das importações americanas sobre o Brasil, pois o

¹⁷³ Id. Ibid. p.3

¹⁷⁴ Id. Ibid. p.5.

¹⁷⁵ ARRUDA, op.cit. p.25.

¹⁷⁶ COGGIOLA, p.14.

equilíbrio da balança comercial do país dependia das exportações de café¹⁷⁷.

No Estado da Bahia a crise afligiu a economia de forma dramática, já que os EUA ocupavam o primeiro lugar na importação de cacau, sua principal mercadoria. Além disso, segundo o anuário estatístico do Estado, os EUA eram responsáveis, disparadamente, pela exportação de automóveis, acessórios automobilísticos, asfalto e gasolina para a Bahia, como mostram os dados contidos no anexo I¹⁷⁸. Esses dados visam consubstanciar a relevância e influência dos EUA, apontadas constantemente neste trabalho, na implantação do modal rodoviário na Bahia e, conseqüentemente, no sul baiano.

Em relação ao cacau, como demonstra a tabela abaixo (tabela 1), os EUA, em 1928, ano precedente a crise mundial, possuíam um percentual superior de 371,5% na importação do cacau baiano, em relação a Alemanha, que se apresenta como segunda colocada.

Tabela 1: Exportação de cacau pela Bahia no ano de 1928 (valor em réis).

País	Quantidade (kg)	Valor
Alemanha	8.246.920	17.060:945\$
Argentina	4.282.439	9.453:883\$
Estados Unidos	38.883.364	79.213:502\$
Holanda	3.944.580	8.097:023\$
França	4.893.908	10.100:843\$
Itália	2.297.100	4.633:593\$
Grã-Bretanha	788.460	1.525:554\$
Total	63.336.771	130.085:343\$

Fonte: *Anuário Estatístico da Bahia, 1928*. Disponível em: <https://archive.org/details/anuario1928ba/page/n9/mode/2up?view=theater>. Acesso em 02 de maio de 2021.

No ano de 1929, os EUA mantiveram a liderança da importação do cacau e a Alemanha, da mesma forma que o ano anterior, se manteve na segunda colocação. A diferença entre o volume das importações pelos países se acentou, e no ano de 1929 (tabela 2), os EUA importaram 41.095.065 kg de cacau

¹⁷⁷ ARRUDA, p.29.

¹⁷⁸ Segundo os anuários, podem ocorrer imprecisões nos dados. ANEXO I, página 109.

e a Alemanha 4.369.320 kg, ao passo que em 1928 (tabela 1), os EUA importaram 38.883.364 kg. e a Alemanha 8.246.920 kg.

Tabela 2: Exportação de cacau pelo Estado da Bahia no ano de 1929 (valor em réis).

País	Quantidade (kg)	Valor
Alemanha	4.369.320	7.002:476\$
Argentina	3.540.600	5.737:544\$
Estados Unidos	41.095.065	65.635:350\$
Holanda	2.208.420	3.547:267\$
França	2.919.420	4.648:358\$
Itália	1.849.500	2.983:498\$
Grã-Bretanha	609.840	974:665\$
Total	56.592.165	90.529:158\$

Fonte: *Anuário Estatístico da Bahia, 1929-1930*. Disponível em: <https://archive.org/details/anuario19291930ba/page/n563/mode/2up?view=theater>. Acesso em 02 de maio de 2021.

O que podemos observar ao compararmos as duas tabelas é que apesar do volume de importações, pelos EUA, apresentar um aumento de 5,7%, o valor pago pela mercadoria cacauceira sofreu um decréscimo significativo. Em 1928, a mercadoria exportada para os EUA custou 79.213:502\$ réis, já em 1929, mesmo exportando um volume maior, a mercadoria teve como valor total, 65.635:350\$ réis.

O fato acima, se deu por conta do valor do cacau, que sofreu uma baixa considerável em sua unidade. Vale ressaltar que o decréscimo no valor das mercadorias perpassou por todos os países importadores, e com exceção dos EUA, a volume das mercadorias também se apresentou de forma inferior, em relação ao ano de 1928.

Apesar de ter início em 1929, a Crise estourou em outubro, não podendo assim a tabela 2 espelhar com exatidão os efeitos significativos causados na exportação do cacau. Para tal, observemos a tabela 3 com a quantidade e valor das safras exportadas em 1930:

Tabela 3: Exportação de cacau pelo Estado da Bahia no ano de 1930 (valor em réis).

País	Quantidade (kg)	Valor
Alemanha	5.061.060	6.961:686\$
Argentina	4.628.123	6.331:835\$
Estados Unidos	38.349.740	52.280:584\$
Holanda	2.483.860	3.434:571\$
França	3.590.980	4.960:429\$
Itália	2.678.040	3.633:869\$
Grã-Bretanha	650.520	889:382\$
Total	57.442.323	78.492:356\$

Fonte: Anuário Estatístico da Bahia, 1929-1930. Disponível em: <https://archive.org/details/anuario19291930ba/page/n563/mode/2up?view=theater>. Acesso em 02 de maio de 2021.

A tabela 3 nos permite perceber que apesar das exportações para os EUA continuarem se mantendo de forma disparada em primeiro lugar, o valor das safras exportadas reduziu consideravelmente em relação aos anos de 1928 e 1929. Importando uma quantidade de 38.883.364 kg de cacau em 1928, os EUA pagaram ao Estado da Bahia o valor de 79.213:502\$ réis, já em 1930, importando uma quantidade pouco menor, 38.349.749 kg, os EUA pagaram 52.280:584\$ réis. Em relação ao ano de 1929, tanto a quantidade como o valor também foram reduzidos, com a diferença de 2.745.325 kg e de 13.354:766\$ réis.

Antônio Freitas explica que a introdução da safra cacau na bolsa de valores de Nova York, tornava a interferência estadunidense determinante nos negócios do cacau¹⁷⁹:

Os Estados Unidos como maior consumidor do cacau brasileiro começou a interferir de forma mais decisiva no intercâmbio comercial, principalmente após o início das operações com cacau na Bolsa de Nova York (1925). Essa vinculação estreita à demanda norte-americana começada nos anos 20 marcaria de forma decisiva o cacau brasileiro nas décadas seguintes¹⁸⁰.

¹⁷⁹ FREITAS, op.cit. p. 62.

¹⁸⁰ Id. Ibid. p.70.

O relatório apresentado pelo Secretário da Agricultura Mário Dantas ao Governador do Estado continha dados e proporções que a Crise havia tomado no Estado. Descrevendo a Crise de 29 como “uma das maiores crises econômicas que tem atravessado o Estado¹⁸¹”, o Secretário, comparando os valores das exportações do ano de 1929, logo após a eclosão da Crise, em relação ao de 28, mesmo sendo este o ano da quarta baixa, apontou uma queda tanto nas importações como exportações em geral.

No ano de 1928, as importações somavam o valor de 117.019 contos, ao passo que em 1929, o valor sofreu uma baixa, decrescendo para 103.155 contos. O decréscimo foi semelhante no saldo da balança comercial exterior, que em 1928, apresentou o valor de 218.680 contos, enquanto o ano de 1929, 145.749 contos.

Ainda apontando no relatório os demais efeitos da crise, o Secretário da Agricultura, demonstrava que tanto em relação à quantidade, como aos valores, os principais produtos da economia do Estado (cacau, café e fumo), sofriam com decréscimos consideráveis em seus números.

O cacau desceu de 70.941 toneladas no valor de 145.585:272\$, em 1928, para 63.183 no valor de 101.049:422\$, em 1929. Respectivamente, o café, baixou de 25.053 T, na importância de 69.749:836, para 19.076 T, no valor de 48.750:875\$, e o fumo em folha de 26.499 T, na quantia 60.865:729\$, para 26.287 T, no valor de 54.182:112\$. Mário Dantas, concluiu então o relatório, demonstrando que somente esses três produtos, apresentaram um decréscimo de 72.218:428\$000 na exportação exterior do Estado.

Com seu principal consumidor em crise, os cacauicultores preocupavam-se com o futuro da lavoura e previam baixas desastrosas na cotação do cacau. A ausência da intervenção governamental tornava-se um problema e a proteção ao cacauicultor adquiria o primeiro lugar nas pautas de suas reuniões.

Para exemplo do peso das importações norte-americanas no Sul da Bahia, no mês de novembro de 1929, foram exportadas do porto de Ilhéus para Nova York 36.800 sacas de cacau¹⁸², à medida que foram exportadas 3.550 para Buenos Ayres¹⁸³.

¹⁸¹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 18 de setembro de 1930.

¹⁸² CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 16 de novembro de 1929.

¹⁸³ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 26 de novembro de 1929.

Em relação ao nível estadual, a tabela abaixo (tabela 3), apresenta um balanço das exportações do cacau baiano para os EUA, partindo do ano de 1927, ano precedente a quarta baixa, e finalizando com o ano de 1932, dois anos após a crise mundial.

Tabela 4: Exportação de cacau pelo Estado do Bahia com destino aos Estados Unidos da América (valor em réis).

Ano	Quantidade (kg)	Valor
1927	43.033.256	107.045:964\$
1928	38.883.364	79.213:502\$
1929	41.095.065	65.635:350\$
1930	38.349.740	52.280:584\$
1931	50.689.900	66.268.203\$
1932	77.334.805	90.525.334\$
Total	289.386.130	460.968:937\$

Fonte: *Anuários Estatísticos da Bahia, de 1927 à 1932*. Disponível em: <https://archive.org/search.php?query=anuario+bahia>. Acesso em 03 de maio de 2021.

O técnico da 1ª Seção da Estatística, Mário Soares, forneceu ao *Correio de Ilhéos* e ao *Diário da Tarde*, os dados acerca da cotação do cacau de 1923 a 1930, demonstrando a relevante queda em seu preço no ano de 1930, após a crise mundial:

Assim, em 1923 a media da cotação de cacau superior foi de 18\$405 a arroba, ou sejam 73\$620 o sacco. Em 1924 a media foi de 30\$960, ou sejam 123\$840 o sacco. Em 1925, a media orçou em 20\$475, ou o correspondente a 81\$900 o sacco. Em 1926 essa media era de 18\$885, equivalendo a 75\$540 o sacco. Em 1927 a media da arroba atingia ao preço de 37\$400 ou sejam 149\$600 o sacco. Em 1928 a arroba foi cotada numa media de 28\$500 ou sejam 114\$000 por sacco. Em 1929 a cotação do cacau do cacau superior era de 21\$633 a arroba, equivalendo a 86\$532 o sacco. Em data de hontem, o cacau superior que, em 1927, attingira ao preço 37\$400 a arroba (preço da media anual) chegou a lastima de 11\$500!¹⁸⁴

O assunto da baixa acometeu a vida econômica e social da sociedade baiana, sendo assunto comentado desde os botecos às reuniões das associações comerciais. A fase dos “charutos acendidos com cédulas de quinhentos mil

¹⁸⁴ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéos*, 18 de outubro de 1930.

réis” havia se esvaído e fazendeiros cacauicultores, exportadores e trabalhadores, sofriam com a crise que abalou não apenas a terra do “fruto de ouro”, mas o mundo.

Observa-se, então, completa subversão da zona atingida pela mais tenebrosa crise de sua história. ‘Aliás, o que estava em jogo não eram apenas o bem-estar e o patrimônio de lavradores endividados, mas a própria estabilidade da lavoura’ conforme comenta um observador. E a instabilidade econômica refletia-se perigosamente no ambiente social. Os lavradores endividados, na iminência de perderem as suas propriedades, revoltavam-se e ameaçavam queimar as plantações, de preferência a entregá-las a seus credores. As falências multiplicavam-se e as execuções montavam a centenas. Sucederam-se os apelos desesperados ao governo para acudir a lavoura ameaçada de colapso total¹⁸⁵.

A Crise de 29 ainda estaria atrelada a uma importante mudança no cenário brasileiro que se daria a partir da década de 30: a primeira ruptura no avanço da acumulação capitalista do país¹⁸⁶. Essa ruptura representou a ascensão de um novo modelo de acumulação capitalista industrial, que tinha como principal objetivo tornar o polo urbano-industrial, o eixo da economia brasileira. Sônia Mendonça ressaltou que esse novo modelo seria gerido e desenvolvido após o golpe de 30 e a ascensão do governo Vargas e viria substituir o modelo agrário-exportador baseado no café¹⁸⁷.

Criava-se uma conjuntura favorável ao conjunto das forças sociais que, ao longo dos anos 20, questionavam a hegemonia paulista e o caráter excludente do regime político da chamada República Velha. Movimentos como os do tenentismo e as cisões oligárquicas são exemplos do descontentamento e das tensões sociais que se acumulavam e que desembocariam no movimento de 30¹⁸⁸.

Especificando o novo modelo de acumulação industrial como qualitativa e quantitativamente distinto do anterior, Mendonça aponta as ações tomadas pelo Estado com o objetivo de fortalecê-lo: redefinição do papel da agricultura;

¹⁸⁵ GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história. Salvador: Instituto de Cacau da Bahia, 1981. p.38.

¹⁸⁶ MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 2003.

¹⁸⁷ MENDONÇA, Ibid. p.15.

¹⁸⁸ Id. Ibid. p.15-16.

transformação do Estado em investidor no setor de infraestrutura; e estabelecimento dos preços sociais. Em relação ao setor de agricultura, Mendonça explica o duplo movimento do Estado de ampará-lo (por conta de sua necessidade para os investimentos industriais), bem como de desestimulá-lo enquanto setor base da economia.

Em relação à ascensão do governo Vargas, após a destituição do presidente Washington Luiz, pelo golpe de 30, Sônia Draibe¹⁸⁹ aponta as peculiaridades intervencionistas do novo governo, e a criação de aparelhos regulatórios, como medidas de enfrentamento a crise de 1929, e suportes ativos ao desenvolvimento da acumulação industrial.

A crise de 1930 criou as condições, nos planos econômico e político, para a emergência de aparelhos regulatórios específicos de sustentação dos setores agroexportadores, assim como de outros setores econômicos também afetados pela *deblaclê* econômica de 1929; mas a par desses aparelhos organizados nas estruturas centrais do Estado, e das políticas nacionais que passaram a gestar, foram criadas novas entidades, na esfera da administração direta ou indireta, associadas aos projetos de avanço da acumulação capitalista industrial¹⁹⁰.

Desta forma, visando à manutenção do setor agroexportador, bem como a sua associação ao novo modelo de acumulação industrial, foram criados os seguintes aparelhos regulatórios: o Instituto Nacional do Café e o Instituto de Cacau da Bahia, em 1931, e logo após, em 1933, o Instituto de Açúcar e do Alcool.

No Estado da Bahia, o ICB atuou como um dos introdutores do cacau no novo modelo de acumulação industrial, e adotando a intensa política rodoviária que vinha adquirindo força no Brasil, como principal modal de transporte para região cacaueira, atuou como principal agente público na promoção do modal rodoviário como hegemônico nesta região.

Angelina Garcez explicita os dois princípios que nortearam a ação de criação do ICB:

O primeiro de caráter emergencial visava a um urgente atendimento aos lavradores nas dificuldades financeiras, agravadas

¹⁸⁹ DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

¹⁹⁰ DRAIBE, Ibid. p.75-76

pela conjuntura da crise generalizada que afetava particularmente os produtores agrícolas de exportação. O outro voltado para oferecer à lavoura um apoio permanente. No primeiro caso, o objetivo imediato visava restabelecer o ritmo normal das atividades de produção e de comércio, desorganizado pelo efeito da crise, e no segundo, propunha-se à adoção de uma política econômica mais capaz de garantir o desenvolvimento da cacauicultura baiana em bases mais sólidas¹⁹¹.

A crise do liberalismo norte-americano servia como principal justificativa para a necessidade de mudanças em relação ao Estado na economia. O Estado liberal, e o mercado¹⁹² como mecanismo autorregulador do processo econômico, haviam falhado e alternativas eram levantadas para suprimir a crise que se alastrou pelo mundo.

Neste contexto a perspectiva Keynesiana ganhara espaço, e como prevenção a quebra do sistema capitalista, Keynes indicava que o Estado deveria intervir na economia de mercado¹⁹³. Resultado da primeira intervenção efetiva estatal na economia cacauera baiana, para Pedro Lopes Marinho, os motivos que norteavam a fundação do ICB iam além dos apontados por Angelina Garcez. Para ele o ICB representava o interesse do Estado em um novo modelo de acumulação do cacau iniciado em 1930, centrado na indústria¹⁹⁴.

O Instituto de Cacau da Bahia e o protagonismo na expansão do modal rodoviário

Silva Campos ressaltou a importância da lavoura cacauera, não só para o sul baiano, como para todo o Estado da Bahia. Em um desses momentos, parafraseando um dos colaboradores do jornal *Diário da Tarde*, ele cita: “O Sul é o cacau. O cacau baiano é como o café paulista. Com ele tudo; sem ele nada¹⁹⁵”. Essa afirmação foi feita durante a crise cacauera, em 1931, que ainda

¹⁹¹ Id. Ibid. 50

¹⁹² O mercado em seu sentido substancial é uma forma de intercâmbio na qual se realizam compras e vendas de bens e serviços, pondo em contato compradores e vendedores. Ver: MOCHON, Francisco; TROSTER, Roberto Luiz. *Introdução à economia*. São Paulo, Makron Books, 1994. p. 151.

¹⁹³ VILLARREAL, René. *Economia Mista e Jurisdição do Estado: Para uma intervenção do Estado na Economia*. In: Revista de Economia Política. Volume 4, nº 4, outubro-dezembro, 1984.

¹⁹⁴ MARINHO, Pedro Lopes. *O Estado e a economia cacauera da Bahia (1930-1960)*. 2001. p. 1.

¹⁹⁵ CAMPOS, op. cit. p.681.

se mantinha após 1929, e é citada por Campos, para dar noção da gravidade da situação em que se encontrava a economia do cacau, precisando urgentemente de medidas governamentais para seu reparo.

A década de 30 se iniciava com uma mudança: a liderança do partido pessoísta chegava ao fim após o prefeito Durval Olivieri entregar o cargo ao líder da Aliança Liberal no município, Eusínio Lavigne¹⁹⁶. Este último estava amparado pela política nacional, sendo Eusínio Lavigne colocado no cargo de prefeito municipal, após dois meses incompletos do golpe de 30.

O surgimento da Aliança Liberal em Ilhéus foi um instrumento final de coalizão das forças oligárquicas de oposição no município. De acordo com Silva Campos, a propaganda aliancista teve início em 23 de agosto, quando Lustosa de Aragão (político e redator do Diário da Bahia) veio a Ilhéus com a finalidade de divulgar o novo partido. Com efeito, as atividades do partido começaram em outubro de 1929, quando foi composto o comitê local por integrantes do CCD, entre eles, J. Araújo Góes, Francisco Dórea e Eusínio Lavigne, sob a presidência deste último. Na imprensa, foram publicados editais convidando a população para um comício a ser realizado no dia 27 de outubro de 1929 na sede da Associação Comercial de Ilhéus, onde seria constituído o grupo de apoiadores da chapa Getúlio Vargas – João Pessoa¹⁹⁷.

Vale ressaltar que com a ascensão da Aliança Liberal, e a posse de Eusínio Lavigne, membros da família Pessôa foram perseguidos, pois estes, que outrora haviam sido membros do Partido Republicano Democrata de Seabra, agora faziam parte do partido opositor à junta aliancista, o Partido Republico da Bahia. Desta forma, chegava ao fim a hegemonia pessoísta, que iniciada em 1912, foi arruinada pelo movimento de 1930.

Em Ilhéus, vários membros da família Pessôa foram também perseguidos e presos, a exemplo do ex-intendente Mário Pessôa e seu irmão Astôr Pessôa. O coronel Antonio Pessôa se exilou por alguns meses em Salvador e, por isso, escapou da prisão. Por fim, o Correio de Ilhéus e o Pequeno Jornal foram empastelados na noite do dia 24 e nunca mais voltaram a circular na cidade¹⁹⁸.

¹⁹⁶ Tendo como um dos principais líderes da junta aliancista na Bahia, o ex-governador Seabra, a política regional demonstrava ter sofrido bruscas mudanças, pois este na década de 20, manteve-se como principal aliado dos pessoístas, que agora haviam se aliado ao partido conservador, liderado pelo deputado Mangabeira.

¹⁹⁷ CARVALHO, op.cit. p.159.

¹⁹⁸ Id. Ibid. p.233.

Apoiador e participante nas causas em prol de soluções para a crise cacauera instalada, foi durante a administração de Eusínio Lavigne, que em 8 de junho de 1931, o Decreto Estadual nº 7.430, apoiado na legislação federal específica, consubstanciada no Decreto nº 1.607 de 5 de fevereiro de 1907, criou a Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada Instituto de Cacau da Bahia, que viria a instalar sua sede em Salvador¹⁹⁹.

ICB constituía-se como uma sociedade corporativa²⁰⁰, que conforme as suas atribuições visava um cooperativismo entre os cacauicultores para continuidade de suas produções. Porém, a questão do cacau sobrepujava aos interesses pessoais dos lavradores, sendo uma questão econômica do Estado. Desta forma, Angelina Garcez apontou:

Se por um lado, com a criação do Instituto, o Governo atendia aos reclamos dos produtores, como solução não emergencial, por outro lado, e numa dimensão mais ampla, socorria os interesses do Estado, ameaçado de perder a sua maior fonte de divisas. O cacau, à época, representava 60% da riqueza exportável baiana e contribuía com cerca de 30% das arrecadações públicas. Nesse sentido, o Governo considerou o próprio equilíbrio financeiro do Estado, atingido pela crise que ameaçava de colapso a cacauicultura baiana²⁰¹.

Tendo em vista sancionar também problemas do Estado, o ICB levantava questionamentos acerca de sua definição jurídica, já que apesar de ser criado como uma sociedade cooperativa, suas características demonstravam afinidades com uma Autarquia Administrativa desde o seu início, vindo a tornar-se uma de fato, em um ato do governo em 1941.

Constituído como Sociedade Cooperativa sob a forma anônima, o seu regime jurídico, porém não se coadunava com as formas jurídicas, típicas das sociedades cooperativas, assim como tão pouco configurava a sociedade anônima (salvo no que se refere à contribuição dos lavradores associados, realizada na forma de cotas de capital). Na realidade o Instituto, desde a sua fundação aproximou-se mais da forma autárquica, uma vez que a sua criação derivou de um ato do Governo do Estado, com a imposição de um regime legal próprio²⁰².

¹⁹⁹ GARCEZ, p.47.

²⁰⁰ As sociedades cooperativas são associações criadas para satisfazer as necessidades comuns dos associados que compartilham de iguais riscos e benefícios. Ver: MOCHON; TROSTER, p.23.

²⁰¹ GARCEZ, p.47.

²⁰² Id. Ibid. p.49.

Fruto das aspirações dos cacauicultores sul baianos, o ICB seria a concretização dos pedidos dos produtores e das promessas estatais acerca de um órgão que viria sanar os problemas existentes na lavoura cacauêira, dado que anteriormente ao ano de 1930, poucas foram as medidas oficiais em apoio à economia cacauêira.

A premissa para fundação do que viria a se tornar o “autêntico órgão da lavoura cacauêira²⁰³”, aconteceu no Primeiro Congresso Regional das Municípios Sul-Bahianas, realizado em 13 de maio de 1929, em Itabuna, onde foram discutidas questões de importância para a economia regional.

Percebendo a assembleia como uma oportunidade para abordar o assunto do crédito agrícola, Eusínio Lavigne, que participava como um dos congressistas apresentou seu estudo, que “veio a ser na realidade o ponto de partida para a organização do atual ICB²⁰⁴”.

Dando continuidade aos passos da fundação do ICB, após a realização de uma comissão de delegados das Associações Comerciais de Ilhéus e de Itabuna, em junho de 1929, Eusínio Lavigne foi escolhido para representar o interesse das classes produtoras regionais, em uma reunião com o Presidente da República, ministros da Fazenda e das Relações Exteriores, diretor do Banco do Brasil e o governador do Estado, com o objetivo de lograr medidas em prol da lavoura cacauêira, e cessação da crise que se prolongava²⁰⁵.

Como proposta para sanar a crise instaurada, eram assíduas as propostas de intervenção de capitais americanos na lavoura do cacau. Interessante ressaltar, que os Estados Unidos demonstravam constante interesse no caminho percorrido pela economia cacauêira, buscando inserir-se nas pautas, o que favorecia aos seus interesses como maior comprador do cacau baiano.

(...) entraram os interessados a projetar a organização de cooperativas agrícolas na zona, com aquele auxílio, sem prejuízo dos empréstimos aos plantadores. Em reunião conjunta das Associações Comercial e de Agricultores, nos primeiros dias do mês, foram lidas as propostas dos banqueiros estrangeiros para a formação da sociedade cooperativa, ou plano de valorização para os produtos brasileiros, bem como a contraproposta baiana. Outra reunião efetuou-se, uma semana depois, afim de

²⁰³ Id. Ibid. p. 49

²⁰⁴ CAMPOS, p.643.

²⁰⁵ Id. Ibid. p.645.

estudar-se com mais amplitude a estruturação da Cooperativa dos Produtores de Cacau²⁰⁶.

Com o advento do governo provisório, e a posse de Getúlio Vargas, partiram para o Rio de Janeiro, em 13 de janeiro de 1931, um grupo representante dos fazendeiros sul baianos²⁰⁷, com o intuito de conseguir apoio do presidente para as questões da economia cacauceira.

Silva Campos atesta que estes tiveram acolhimento por parte do chefe do governo, do ministro da Agricultura e também da imprensa carioca²⁰⁸. Apesar de tal acolhimento, Angelina Garcez aponta que Getúlio “desconhecia o cacau e a lavoura cacauceira²⁰⁹”.

Os apelos dos produtores não cessavam e no mês seguinte à ida destes ao Rio de Janeiro foi redigido um Memorial dirigido ao Presidente Getúlio Vargas, onde solicitavam com urgência a ajuda do governo. Para consubstanciar o Memorial, dias após este ter sido escrito, em 9 de fevereiro de 1931, um telegrama feito pela Associação Comercial da Bahia, também destinado ao Presidente, manifestava a gravidade da situação da lavoura, com a impossibilidade do financiamento para próxima safra, caso não houvesse pronto auxílio dos poderes públicos²¹⁰.

Como resposta ao apelo dos lavradores, o Governo Federal propôs o empréstimo de 10 mil contos de réis, trazendo imediatamente desânimo aos pedintes que sabiam da ineficiência da solução proposta para a crise.

A par da situação crítica em que se encontrava a lavoura cacauceira, o então interventor federal, Artur Neiva, assinou no dia 31 de março de 1931, um decreto que “suspendia por espaço de 30 dias, em todo o território do Estado, a execução de dívidas oriundas da cultura do cacauceiro²¹¹”, com a intenção de conter os avanços da crise. Porém, o decreto serviu como um “simples

²⁰⁶ Id. Ibid. p. 656.

²⁰⁷ Deste grupo faziam parte: Altino Serbeto, Godofredo Almeida, coronel Avelino Fernandes da Silva, Filogônio Peixoto e Francisco Xavier de Paiva. In: CAMPOS, p. 678.

²⁰⁸ Id. Ibid. p.678.

²⁰⁹ GARCEZ, p.40.

²¹⁰ Id. Ibid. p.39-40

²¹¹ CAMPOS, p.679-680.

paliativo²¹² para a lavoura, sendo descrito por Campos como “gotas de elixir paregórico para as aperturas dos fazendeiros²¹³”.

Figura de forte relevância para o ICB foi o secretário de Agricultura, Ignácio Tosta Filho:

Figura 7: Ignácio Tosta Filho



Fonte: GARCEZ, p.10.

Responsável pela elaboração dos planos para fundação do ICB Tosta Filho, em 1931, os expôs ao público, nos dias 11 de março e 14 de abril, sendo bem recebido pelos interessados. Tosta Filho, vinha de “uma bem sucedida família que era produtora de café e havia estudado cooperativismo agrícola nos Estados Unidos²¹⁴”, e foi somente a partir do seu projeto intitulado “Instituto de Defesa do Cacau e Fomento Agrícola”, que em 8 de junho de 1931, seria assinado o decreto criando o ICB.

Os produtores comemoravam a fundação do órgão e acreditava que este viria a ser o grande solucionador da crise que desde 1929 assolava a região. Silva Campos afirma que logo após sua criação o Instituto este logo passou a atuar em função de melhorar a situação dos fazendeiros prejudicados com a

²¹² Id. Ibid, p.680.

²¹³ Id. Ibid, p.680.

²¹⁴ PONTES, op.cit. p. 312.

crise e que seu advento marcava o início de “uma nova e auspiciosa era²¹⁵”. Bem, logo veremos que a “auspiciosa era” não abrangeria a o grupo de pequenos produtores.

Apesar de ser resultado dos constantes apelos dos cacauicultores sul baianos, e de ter nesta região a maior concentração da produção cacaueteira da Bahia, o ICB, teria sede instalada na capital, o que prontamente incomodou os produtores da região sul. O Presidente Getúlio Vargas esteve presente na inauguração da sede em Salvador, e proferiu um discurso dotado de entusiasmo²¹⁶.

Figura 8: Sede do Instituto de Cacau da Bahia em Salvador



Fonte: GARCEZ, p.46.

Adquiria agora mais um capítulo nas desavenças do interior sul com a capital, e já no mês de setembro do mesmo ano da fundação do ICB, Ilhéus pleiteava pelo estabelecimento da sede do Instituto, em detrimento da capital.

Causou estranheza a produtores, comerciantes e políticos ilhéusenses o fato da sede do ICB ter sido construída em Salvador, no bairro do Comércio, praticamente no Porto. Para eles se um dos objetivos do ICB era fortalecer a região cacaueteira e seus produtores, por que então a sua sede não foi estabelecida no Porto de Ilhéus? Indicavam que havia uma preferência do estado sobre o Porto de Salvador para monopolizar a exportação do cacau através do instituto²¹⁷.

²¹⁵ CAMPOS, p.681.

²¹⁶ PONTES, p.314.

²¹⁷ PONTES, p.314.

Apresentando os fatores que favoreciam o porto de Salvador, ao ter a sede do ICB instalada em seu território, Pontes evidencia a preferência do Estado pela exportação do cacau no porto da capital, ao conceder o privilégio da exportação a este, ou ao proibir que navios estrangeiros recebessem o cacau no porto de Ilhéus.

Outro fator favorável à exportação pelo porto de Salvador, apontado por Pontes, se dava pela própria estrutura do ICB, que como se pode observar na figura 3, tinha a maioria dos seus prédios construídos em frente aos armazéns do porto. Além disso, o Instituto possuía uma passagem subterrânea, que o conectava diretamente ao cais do porto da Bahia.

Figura 9: Visão panorâmica do edifício do Instituto de Cacau da Bahia



Fonte: PONTES, p.316.

Ainda em relação à estrutura do ICB Pontes destaca:

É importante destacar a sua integração ao Porto de Salvador, pois possuía um sistema de transportes internos para a movimentação e a distribuição dos volumes recebidos, constituído de um sistema de esteiras conjugado a treze deslizadores, que implicou na construção de tuneis e um lanternin no topo do edifício. Havia um importante recurso para o transporte de mercadorias do armazém para as instalações do cais das docas e vice-versa, que foi a construção do túnel, acima referido, com uma seção de

esteiras das quais os sacos passavam para as automotrizes que os conduziam, ao longo do cais, para o ponto de embarque ou desembarque. E por último possuía um armazém, equipado para os serviços de manipulação e ensacamento do cacau e outros produtos, apto a atender às exigências do mercado internacional²¹⁸.

Desta forma, o ICB, foi um grande aliado dos interesses da capital, favorecendo ao porto de Salvador, em detrimento do de Ilhéus. Presidido por Ignácio Tosta Filho, este defendia a exportação pelo porto da capital, alegando ser o Porto de Ilhéus despreparado para tal empreendimento.

Contrário à tal opinião, Eusínio Lavigne, defendia os interesses do sul baiano, apontando que a preferência pelo porto da capital ia contra a Constituição Federal, e aumentava o preço da mercadoria. Além disto, Lavigne, afirmava ser o porto de Ilhéus, capacitado para realizar a exportação direta para o estrangeiro²¹⁹.

Fundado com o propósito de solucionar os impasses cacaueros, o ICB, tinha como objetivos: promover a prosperidade da lavoura com trabalho de apoio ao produtor; estimular e desenvolver pesquisas para melhoria da lavoura; facultar ao agricultor a aquisição de máquinas, implementos e insumos; conceder empréstimos em longo prazo, com juros diminutos; organizar serviços de informações comerciais; construir e manter armazéns, serviços avançados de inspeção, ensacamento, triagem e etc.; atuar na comercialização do cacau pelo sistema de consignação; organizar cooperativas rurais; propor aos poderes públicos as diligências necessárias ao progresso da lavoura e promover o progresso rural e material da região do cacau, no que tange transportes, comunicação, educação e higiene rurais²²⁰.

No que tange à vertente do transporte, o ICB, encarregou-se de resolver os impasses da infraestrutura regional, facilitando e aprimorando o transporte do cacau. Sobre o transporte na região cacauera, o presidente do Instituto, Tosta Filho, relatou:

O regime vigente da organização social era a lei do bacamarte; as condições sanitárias precaríssimas, por vezes dizimadoras;

²¹⁸ PONTES, p.317-318.

²¹⁹ Para ver mais sobre a divergência entre Tosta Filho e Eusínio Lavigne, ver: PONTES, p. 313 a 315.

²²⁰ GARCEZ, p.50

as comunicações e transportes só se efetuavam em lances penosíssimos de heroísmo e bravura, a ponto de o transporte representar, em certos lugares, 40 a 50% do valor do cacau nos portos primários de embarque. De pontes, a zona continuava extremamente carente em toda a extensão da região cacauzeira, cortada de inúmeros cursos de água. Em resumo, a situação geral de transporte interno era precaríssima para as necessidades de mais de 80% da produção²²¹.

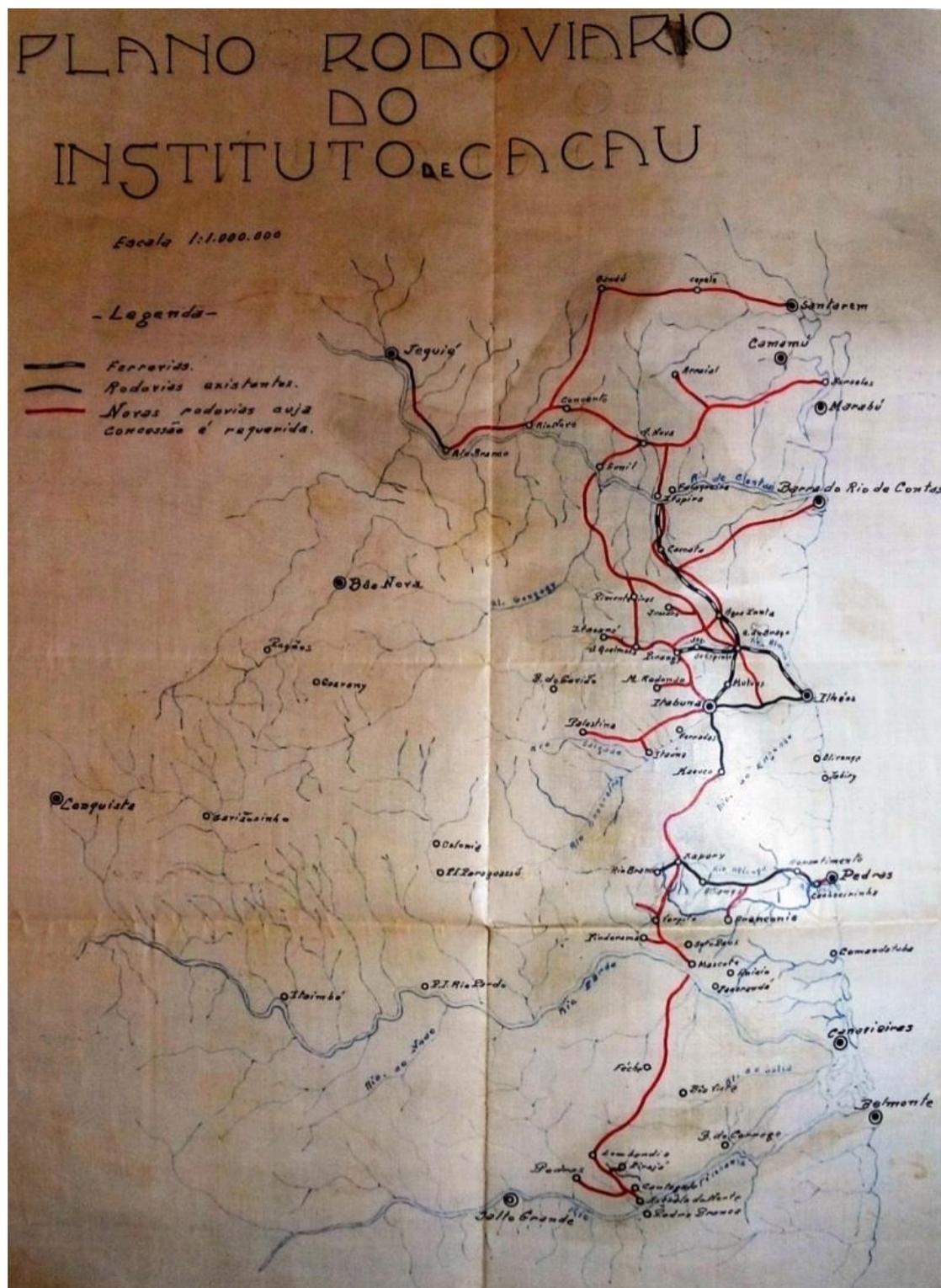
Indicando os dilemas da região cacauzeira, Tosta Filho argumentava a necessidade da intervenção do ICB nas questões que envolviam o aprimoramento da lavoura. Sendo o transporte apontado como encarecedor da mercadoria, este passaria a receber atenção especial do Instituto.

Assumindo e se responsabilizando pela expansão da trama rodoviária dos municípios cacauzeiros, o ICB, tinha a intenção de fazer a ligação entre eles tornando o transporte do cacau menos oneroso. Adotando a política rodoviária difundida na época, o ICB explicitamente demonstrava sua predileção pela consolidação do transporte rodoviário, dando início, logo após a sua fundação, em 1932, à conservação, reparação e ampliação da rede de estradas de rodagem da região cacauzeira.

O primeiro passo, para a realização do projeto rodoviário foi a elaboração de um plano rodoviário contendo um mapa das estradas já existentes, com o intuito de repará-las, e das que deveriam ser construídas, como mostra a figura 10:

²²¹ Id. Ibid. p.25.

Figura 10: Plano Rodoviário do Instituto de Cacau da Bahia



Fonte: PONTES, p.320.

Segundo o relatório de 1934 do Instituto, este tinha como prioridade as construções de obras de utilidade pública, pontes e rodovias, sendo o plano rodoviário um impulsionador e executor da proposta:

(...) pretendemos conservar e melhorar o sistema rodoviário e garantir nele um alto padrão de eficiência de transporte de passageiros e carga, por meio de uma empresa subsidiária, a Cia. Viação Sul-Bahiano, S.A.A, a esse propósito dissemos então: Destarte o plano rodoviário do Instituto participa do mesmo caráter de obra integral, característico de todas as demais atividades. Constroem-se as estradas, sob competente direção e boas condições técnicas, atendendo-se, com igual carinho, ao fator utilidade e ao fator econômico; conservam-se e melhoram-se as rodovias construídas; garante-se, finalmente, um transporte eficiente e econômico, fruto da boa organização e da superintendência técnica²²².

Dando continuidade à necessidade e relevância do modal rodoviário na região cacauzeira, o relatório pontua:

O problema de transportes avulta, entre os da zona cacauzeira da Bahia, como de igual importância ao de crédito, e, sob certos aspectos, de maior importância ainda. (...) Desde o início do movimento rodoviário no mundo civilizado que à zona do cacau devia ser aplicado esse sistema de transporte, porquanto já demonstramos, no nosso Relatório anterior, a página 41, o quanto ela se adapta, pelas condições geográficas e disposição dos seus centros, a sua perfeita articulação por meio de um sistema rodoviário²²³.

Argumentando em prol do plano rodoviário, o presidente do ICB, Tosta Filho alegava que o modal rodoviário empenharia o papel de integrador entre os modais de transporte e que este seria recebido pela região cacauzeira com maior excelência, já que a distância entre seus municípios era relativamente curta,

A região cacauzeira oferece, no particular, grandes possibilidades. Trata-se de uma zona de distâncias relativamente curtas, apropriadas à máxima eficiência dos transportes rodoviários. Em geral, as distâncias a vencer, dos centros de produção para os pontos mais próximos de embarque marítimo, fluvial ou ferroviário são de 30 a 60 quilômetros. Com mais duas ou três dezenas de quilômetros, consegue-se na maioria dos casos, a ligação das várias estradas locais entre si, ou a constituição das redes tronco, com a sua função social e civilizadora. O Instituto conta,

²²² BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P. 88-89.

²²³ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P. 89.

no seu ativo, com determinadas sobras da taxa de 2\$500 por saco de cacau exportado, bem como com outros recursos provenientes de operações de crédito, devidamente aprovados e garantidos pelo Governo do Estado, para a aplicação em obras de utilidade pública, máxime em rodovias e pontes²²⁴.

Escrevendo sobre a rede urbana da região cacauzeira, e como o plano rodoviário do ICB a impactou, entre 1930 e 1955, Khalil Nogueira aponta:

(...) o Instituto do Cacau da Bahia apresenta-se como o grande promotor do desenvolvimento regional, como um grande aglutinador de forças e esforços em prol do desenvolvimento, sendo o maior responsável pela abertura e manutenção de estradas de rodagem no sul baiano no período em questão²²⁵.

Logo após a elaboração do plano, o ICB, voltou suas atenções para a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, que apesar de recém-construída, estava inviabilizada devido aos constantes aguaceiros e a formação de enormes buracos, tornando a estrada intransitável.

Localizada no eixo de maior concentração da produção do cacau, segundo Angelina Garcez, a estrada permitia um transporte mais livre e alternativo ao já disponibilizado pela EFIC²²⁶. Dando ênfase à relevância da estrada para a região, o ICB, iniciou uma restauração completa da obra, logo após a sua fundação.

²²⁴ PONTES, p.321.

²²⁵ NOGUEIRA, Khalil A. B. *Rodagem, a cidade e seus personagens: processo de modernização do escoamento da lavoura de cacau e a desestruturação de núcleos urbanos entre os anos de 1935 e 1955*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 24., 2007, São Leopoldo, RS. Anais do XXIV Simpósio Nacional de História – História e multidisciplinaridade: territórios e deslocamentos. São Leopoldo: Unisinos, 2007. CD-ROM. P.4.

²²⁶ GARCEZ, p.29.

Figura 11: Serviços de conservação na rodovia Ilhéus-Itabuna

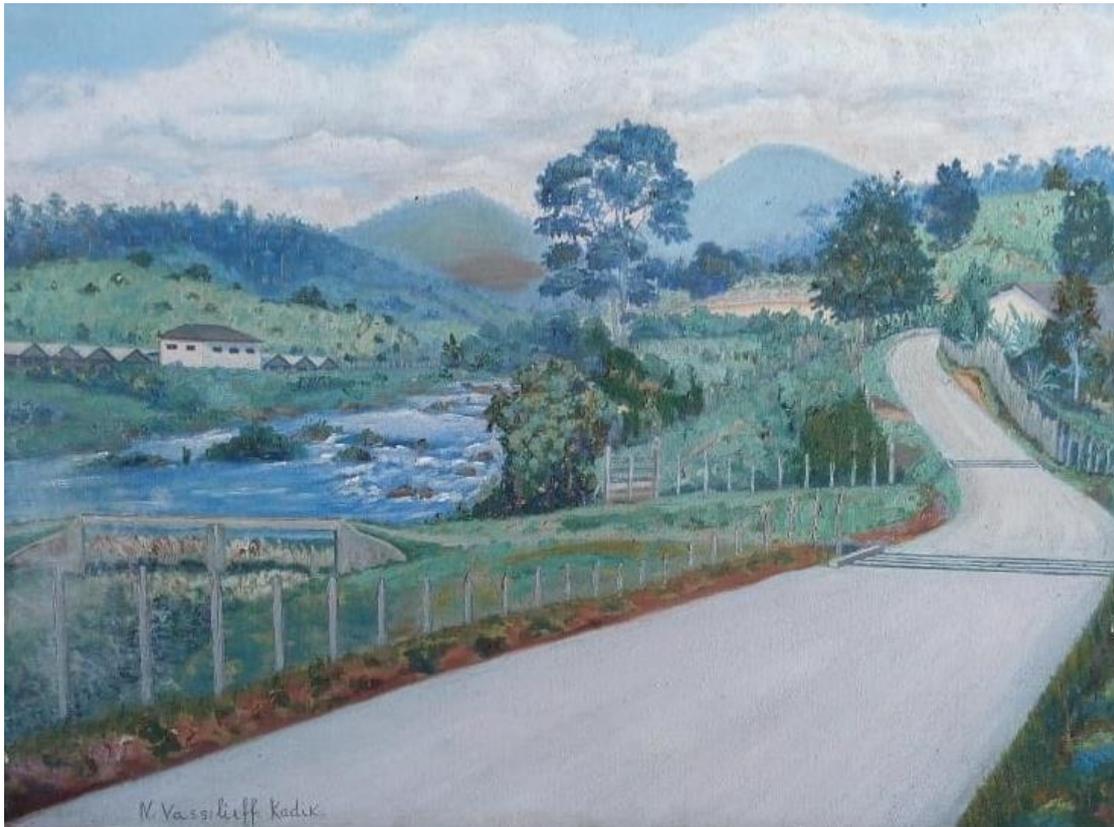


Fonte: BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934.

Ainda exercendo o papel de difusor do movimento em prol das rodovias, e demonstrando a escolha deste modal como adequado para o transporte do cacau, Tosta Filho fez um convite ao pintor russo, com nacionalidade norte-americana, Nicholas Vassilieff, para retratar a estrada Ilhéus-Itabuna, através de suas telas. A oportunidade foi aproveitada por Tosta Filho, após Vassilieff, estar atuando na ornamentação do recém-fundado, ICB.

Vassilieff, ao todo pintou dez telas, reproduzindo com vívidas cores a estrada que viria a simbolizar a consolidação do modal rodoviário na região e se transformar no principal escoadouro do cacau sul baiano.

Figura 12: A Estrada Ilhéus-Itabuna



Fonte: Museu do Cacau em Ilhéus. Tela do pintor Nicholas Vassiliev

Acima, na figura 12, podemos perceber o empenho do pintor em retratar a imagem de forma realista, ressaltando a vegetação que margeava a estrada, bem como o rio cachoeira e uma fazenda, com suas instalações, ali presentes. Diferentemente da fotografia da década de 30, desprovida de cor, a pintura poderia retratar o espaço escolhido de maneira mais expressiva.

Figura 13: A Estrada Ilhéus-Itabuna



Fonte: BALDOINO, op. cit. p.45.

De maneira semelhante à anterior, a figura 13, também apresenta a vivacidade das cores, e a vasta vegetação que margeia a estrada, assim como a extensão do território pertencente às fazendas que ali se localizavam.

O automobilismo também se faz presente nesta tela, e na figura 13, um caminhão é retratado transitando pela estrada, mostrando que ela estava em condições de ser trafegada, o que nos permite deduzir que seja uma pintura pós-reforma completa realizada pelo ICB, já que a estrada se encontrava inviabilizada antes disto. Assim, as pinturas demonstravam que a estrada apresentava ótimas condições para o tráfego e que já comportava o maior símbolo de progresso da época: o automóvel.

A escolha do ICB da estrada Ilhéus-Itabuna para ser representada na pintura de Nicholas Vassilieff, nos leva ao novamente à hipótese acerca da predileção pelo modal rodoviário. As pinturas, assim como os investimentos e o plano rodoviário, faziam parte da composição do símbolo-marca do ICB, confirmando o seu protagonismo no projeto rodoviário da região cacauzeira.

Com a estrada Ilhéus-Itabuna reformada e pronta para cumprir o seu principal objetivo, o de transportar o cacau até o porto de Ilhéus, e o ICB estudando sincronicamente a construção de outras estradas, assim como fazer reformas nas estradas já construídas, o próximo passo para a consolidação do modal rodoviário como principal escoadouro do cacau, foi dado. Em dezembro de 1933, foi iniciado o serviço de transporte de carga entre Itabuna e Ilhéus, através de sua estrada de rodagem recém-reformada, pela Companhia de Auto Viação Sul Bahiana – SULBA, empresa subsidiária do ICB, e antiga AVSB, que havia sido responsável pela construção da estrada Ilhéus-Itabuna, na década de 20²²⁷.

O advento da SULBA que tinha sua administração subsidiada pelo ICB, reforçava a intenção do Instituto não somente em regularizar o transporte do cacau através dos automóveis, mas sim como também o de passageiros. O *Diário da Tarde* pontuou acerca da quantidade de automóveis no ano de 1933: “Que diferença do tempo em que transitava nas ruas uma pessoa de hora em hora, pode-se dizer, como há uns cinquenta anos passados!”, e mais à frente pontuava constantes sustos e incômodos que o movimento de veículos causavam a uma população que ainda buscava se acostumar com sua chegada.

A SULBA e o transporte do cacau

Fundada em outubro de 1932, a SULBA tinha como fontes de receita as duas divisões de conserva e melhoramento de tráfego²²⁸. A primeira divisão era responsável pelo recebimento da renda provinda do pedágio das estradas, “para com elas custear o seu serviço, além de contribuir com uma quota razoável para as despesas de administração e outras despesas gerais da Cia, comuns as duas divisões²²⁹”. Já a segunda divisão obtinha sua renda no movimento de tráfego.

Apresentando o balanço de gastos de 1933, o relatório do ICB de 1934 justificou o déficit nas despesas da Companhia, devido a precariedade que se

²²⁷ CAMPOS, p.716.

²²⁸ Sobre as diretrizes da SULBA, segundo o relatório de 1934, estas constam no relatório de 1932, porém não pudemos ter acesso a este. BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. p.115.

²²⁹ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. p.115.

encontravam as estradas da região cacauera, estando, inclusive, o tráfego na Ilhéus-Itabuna dificultoso:

(...) a Cia. preparava-se convenientemente para o início regular dos seus serviços, que julgávamos possível ter começado em 1º de novembro, se a nova enchente de 17 de outubro, continuada durante quase um mês, não houvesse tornado imperioso um novo adiamento. Não fosse esse contratempo, que veio encontrar o movimento de terras na Ilhéus-Itabuna, na última fase, e por isso mesmo, a mais susceptível de estragos, e já a renda, tanto de pedágio como a de tráfego, estaria sendo satisfatória, dado a ansiedade com que o início do nosso serviço de transporte era esperado por toda a zona²³⁰.

Com a segunda divisão sem renda, apenas a primeira, provinda do pedágio das estradas Ilhéus-Itabuna e Ilhéus-Macuco (Pontal-Macuco), somavam na renda. Porém, devido ao tráfego irregular da Ilhéus-Itabuna, que estava em processo de reconstrução, e estrada estava contribuindo com um quinto ou um sexto do pedágio normal esperado, ficando à cargo da Ilhéus-Macuco o faturamento: “sobre tudo isto as despesas gerais, que normalmente serão distribuídas por centenas de quilômetros de estrada, sobrecarregando uma estrada, apenas em pleno tráfego e outra em reconstrução²³¹”.

²³⁰ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P.115-116.

²³¹ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P. 116.

Figura 14: Posto de Pedágio da SULBA na estrada Ilhéus-Itabuna



Fonte: BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935.

O estado precário da estrada Ilhéus-Itabuna, apesar de sua recente inauguração, apresentado no relatório do ICB, nos permite confirmar a dificuldade existente tanto em sua custosa manutenção, como em seu próprio funcionamento. Desta forma, como veremos a seguir, as reclamações destinadas à estrada eram constantes.

Em 27 de julho de 1933, o *Diário da Tarde* publicou uma notícia com o seguinte título: “Quando melhorarão as nossas rodovias? Na estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna a viagem começa, mas nem sempre acaba²³²”. A notícia tratava de reclamações feitas pelos proprietários de automóveis e caminhões à SULBA, responsável pela administração da referida estrada. Os reclamantes alegavam que apesar dos altos custos do pedágio cobrado pela empresa, a estrada quando não se encontrava em péssimo estado, estava intrafegável.

Fazendo uma comparação entre a atual administração da SULBA, à administração realizada pela empresa que havia sido responsável pela construção da estrada de rodagem, a AVSB, a notícia relatava que apesar da estrada também ter estado constantemente intrafegável durante a tutela da última, a Auto

²³² CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 27 de julho de 1933.

Viação, fechava as porteiiras, não se responsabilizava pelo tráfego e quando o consentia não cobrava o pedágio. Ao término da notícia, o jornal pedia ao superintendente da SULBA que atentasse para a solicitação dos proprietários de automóveis e pudesse tornar “mais equitativo o serviço, cobrando o pedágio em relação à eficiência da estrada²³³”.

Segundo o relatório do ICB, a renda obtida através dos pedágios custearia gastos com material mecânico de conserva, material rodante de tráfego, garagens centrais em Ilhéus e Itabuna, casas de turmas e de porteira ao longo das duas estradas. Porém, como o retorno da renda obtida pelos pedágios estava sendo negativa, estavam sendo empregados capitais, cuja remuneração só poderia ser esperada com “o início normal das atividades da Companhia em escala compensadora²³⁴”.

Figura 15: Garagem da SULBA, Itabuna



Fonte: BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935.

O transporte de cargas pelos caminhões da SULBA teve início em dezembro de 1933, na estrada Ilhéus-Itabuna, sendo a seguinte renda apurada pelas

²³³ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 27 de julho de 1933.

²³⁴ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P.116.

duas divisões: na zona centro, a primeira divisão rendeu 70:661\$400, e a segunda 9:469\$000, somando um total de 80:130\$400 réis.

Na zona sul, o total arrecadado foi de 24:771\$400, que somado a renda da zona centro totalizou 104:841\$800 réis. No entanto, segundo o relatório, o valor arrecado não foi suficiente para cobrir as despesas correntes, deixando um déficit de 70:000\$000, que seriam “levados a uma conta especial de despesas iniciais amortizáveis no curso dos próximos três anos²³⁵”.

Em relação à aplicação do capital inicial da companhia, o relatório aponta:

- a) Uma grande garagem central em Itabuna, de 30 m. por 15, com capacidade para 16 carros, oficina completa, almoxarifado, etc., no valor de cerca de 110 contos, terreno, edifício e oficinas.
- b) Um grande armazém, com capacidade para 5.000 sacos, em Mascote, calha para embarque de sacos, guincho para elevação de volumes etc., no valor de 50:000\$000.
- c) Quatorze casas de turmas e de porteira para o pessoal de conserva e fiscalização, sendo quatro na zona sul, a uma média de menos de 4 contos, ou sejam 50 contos.
- d) Duas garagens locais, uma em Ilhéus, outra em Mascote, 6 contos.
- e) Aquisição de terreno em Mascote por 6 contos, para instalação de futuros serviços.
- f) Aquisição de material rodante para passageiros e carga no valor de 250 contos.
- g) Aquisição de material de construção e conserva mecânica, no valor de 200 contos, inclusive um Trator Caterpillar e aparelhamento suplementar, britador, compressor, etc.
- h) 3 caminhões de serviço e um automóvel para o aparelhamento da divisão de conserva por 50 contos.
- i) Linhas telefônicas de serviço na Ilhéus-Itabuna e Mascote-Panelas, 23 contos.
- j) Adiantamento sobre pedágio para melhoramento, cercas, etc., de acordo com o programa esboçado no Relatório anterior, cerca de 120 contos²³⁶.

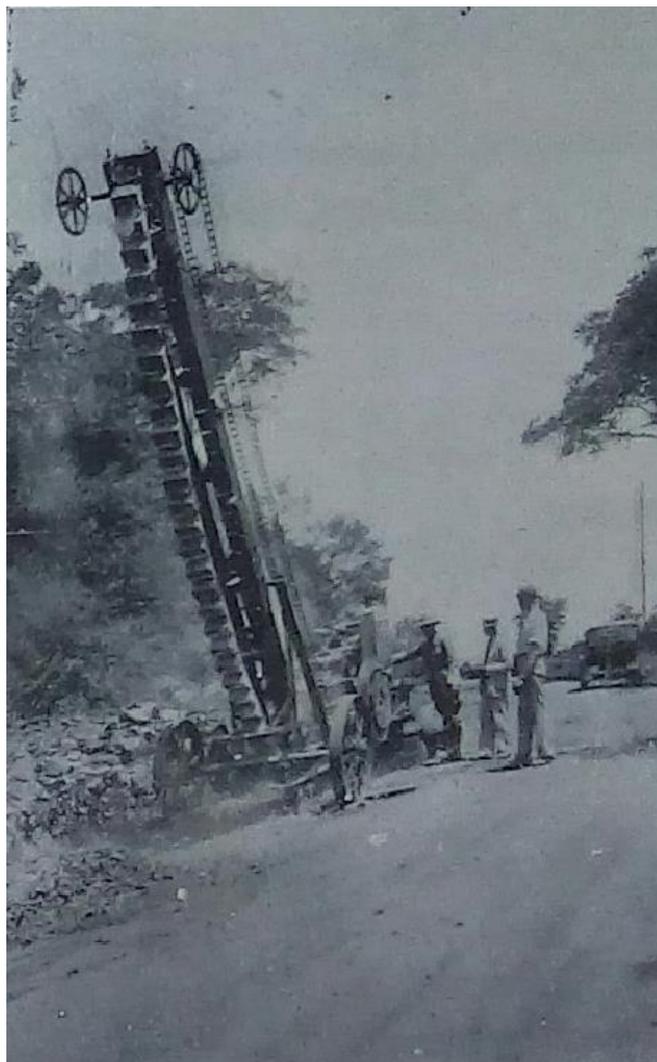
Sobre a aquisição de tratores e aparelhamentos suplementares citados acima, Francisco Zorzo escreveu: “a SULBA foi responsável por usar e divulgar, equipamentos rodoviários quase totalmente desconhecidos até então, como

²³⁵ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P.116.

²³⁶ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P.117.

tratores e escavadeiras mecânicas²³⁷". Desta forma, podemos perceber que a SULBA cumpria o papel atribuído pelo ICB, de difusora do modal rodoviário e do automobilismo, através da inserção de veículos e maquinários considerados modernos na época a exemplo do britador na figura 16:

Figura 16: Britador em serviço na rodovia Ilhéus-Itabuna



Fonte: BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia 1934.

Ainda sobre as aquisições e projetos da SULBA que constam no relatório de 1934, vale ressaltar o estudo que estava sendo feito pela Companhia, em prol

²³⁷ ZORZO, Francisco Antônio. *Retornando à História da Rede Viária Baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950)*. Sítio-entibus. Feira de Santana. n. 22. jan./jun., p.99-115, 2000.p.113.

da construção de uma rede de telefones interurbanos, que teria como objetivo servir a toda região cacauera, e que deveria, posteriormente, ser ligada ao sistema da Companhia Energia Elétrica da Bahia. O propósito dessa ligação seria o estabelecimento de comunicações entre a região cacauera e a capital do Estado, Salvador²³⁸.

No relatório do ICB de 1935, a estrada Ilhéus-Itabuna foi qualificada como “importantíssima rodovia tronco” e sobre a “necessidade imprescindível e aparelha-la cada vez mais, para o aumento constante do movimento de veículos²³⁹”. Explicando que as estradas do ICB são construídas de acordo com as exigências técnicas de estradas de 2ª classe, o relatório de 1935 apontou a necessidade de adaptação da estrada Ilhéus-Itabuna “a certas condições de estradas de 1ª classe²⁴⁰”, por conta do grande volume de tráfego previsto para esta estrada.

Figura 17: Estado da estrada Ilhéus-Itabuna apresentada no relatório de 1935



Fonte: BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935.

²³⁸ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. P.117.

²³⁹ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935. P.50.

²⁴⁰ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935. P.51.

Quanto aos serviços prestados na estrada Ilhéus-Itabuna, o relatório destaca:

Assim é que de acordo com o programa estabelecido desde o relatório anterior foram ativamente atacados na estrada, ora em revista, os trabalhos de perfeita consolidação do leito, ultimização das feituas de cercas, alargamento da faixa estradal em muitos pontos e preparo de uma chapa adequada ao volume e segurança do tráfego, de jeito a permitir trânsito ininterrupto durante todas as estações normais do ano. (...) Nos serviços realizados foram dispendidos 458:618\$880, correspondendo a uma média quilométrica de 13:500\$²⁴¹.

No que diz respeito à renda obtida pela primeira e segunda divisão no ano de 1935, o relatório assinala ser a zona centro a responsável por 85% do movimento financeiro da SULBA. Apontando o crescimento satisfatório na renda da segunda divisão, o relatório apresenta os seguintes dados:

A 2ª divisão da zona centro ocupou-se do tráfego rodoviário, mormente do tráfego de passageiros, que atingiu um total superior a 100.000 passageiros em 1935 contra 37.000 no ano anterior, revelando, assim, o enorme impulso dado a atividade social da zona servida²⁴².

Com um crescimento considerável no transporte de passageiros, consequentemente, a renda obtida pela segunda divisão seria ampliada. Em relação ao tráfego de cargas, o relatório justifica a imprecisão dos dados devido o transporte ser feito, em sua maioria, por caminhões particulares, sendo então realizada uma estimativa aproximada com base nos fretes comumente cobrados.

Nessa estimativa, a estrada Ilhéus-Itabuna, foco desta pesquisa, apresentou uma renda de: 145:573\$900 em passageiros; 521:632\$240 em cargas; e 196:240\$500 em pedágio. Somando os valores arrecadados, a estrada Ilhéus-Itabuna rendeu 863:446\$640 réis, ocupando então o primeiro lugar como estrada mais rentável à segunda divisão a SULBA. As demais estradas analisadas foram: Itabuna-Macuco, Itabuna-Itaúna, Itabuna-Pirangi e Pirangi-Itacaré. A renda bruta obtida pelas estradas foi de 1.582:743\$500, para uma rede de 131 kms, o que totalizava, uma renda bruta média por ano de 12:082\$011 por quilômetro²⁴³.

Vale ressaltar que:

²⁴¹ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935. P.51.

²⁴² BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935. P.58.

²⁴³ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935. P.60.

Convém lembrar que nessas rendas não está incluído o tráfego de automóveis, que também produziu receita e cujo número de veículos montou nas rodovias de Ilhéus, Macuco, Itaúna, Pirangi e Itacaré, respectivamente, a 2.746, 871, 1.697, 2.456 e 1.786, ou seja, um total de 9.558²⁴⁴.

A implantação da SULBA significou um grande passo à concretização do alvitre dos partidários do modal rodoviário como principal modal de transporte da região cacauzeira. Analisando as intervenções realizadas pelo Estado da Bahia na segunda metade do século XX, o professor de administração da UFBA, Reginaldo Santos, e o técnico em planejamento do Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia, José Carlos de Oliveira, apontaram a criação da SULBA, como uma das medidas complementares do Estado com o objetivo de “integrar o mercado intra e inter-regionalmente mediante a construção de estradas, o transporte intermunicipal de passageiros na região e o transporte de mercadorias pela via hidroviária entre o Recôncavo e a zona do cacau²⁴⁵”.

O serviço de transporte de mercadorias realizado pela SULBA, entre Ilhéus-Itabuna, tinha como principal destino o Porto de Ilhéus. Esse percurso, que tinha o cacau como mercadoria central, nos permite analisar a estrutura criada pelo ICB em torno do modal rodoviário e do automobilismo, em um curto espaço de tempo. Essa estrutura tem como ponto de partida, a criação e execução do Plano Rodoviário do ICB, que tinha como principal objetivo fortalecer o transporte rodoviário na região, reforçando assim a conexão cacau-rodoviário-porto.

Dando continuidade ao projeto rodoviário, o Instituto, empregou à SULBA, sua empresa subsidiária, a função de administrar os veículos responsáveis por realizar o transporte do cacau pelas estradas que estavam sob seu encargo.

Símbolo da modernidade e do *American Way of Life* o automóvel foi peça-chave para o processo de consolidação do modal rodoviário e do automobilismo na região cacauzeira. Na figura abaixo, podemos perceber um dos veículos carregado com sacas, que supomos ser de cacau.

²⁴⁴ BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1935. P.60.

²⁴⁵ SANTOS, Reginaldo Souza; OLIVEIRA, José Carlos Souza de. *Notas preliminares sobre o padrão de intervenção do Estado da Bahia (1955-80)*. Revista Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 22, n. 2, p. 52-74, abr. 1988. p. 59.

Figura 18: Primeiros veículos utilizados no transporte de pessoas e de mercadorias na linha rodoviária Ilhéus - Itabuna.



Fonte: HISTÓRIA GRAPIÚNA. Primeiros veículos utilizados no transporte de pessoas e de mercadorias na linha rodoviária Ilhéus - Itabuna. Ilhéus, 26 de julho de 2020. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CDGbFMOJCYk/>

Silva Campos apontou que após um ano da fundação da SULBA, em 1934, ficou “definitivamente montado no município, em abril, o serviço de tráfego de veículos e regulamentado o exercício da profissão de chofer, criando-se alguns meses depois uma subinspetoria de veículos na cidade, dirigida pelo delegado de polícia²⁴⁶”.

Nesse momento, o transporte de passageiros já havia sido iniciado, no dia primeiro de janeiro do mesmo ano. Segue abaixo, na figura 11, o que se alega ser o primeiro ônibus da SULBA²⁴⁷, veículo responsável pela condução dos passageiros entre Ilhéus e Itabuna.

²⁴⁶ CAMPOS, p.721.

²⁴⁷ Vale ressaltar que, antes do advento da SULBA, em 1926, Silva Campos já aponta a existência de um ônibus na cidade de Ilhéus: “Nos primeiros dias de abril inaugurou-se o serviço de auto-ônibus para os arrabaldes da cidade, empregando-se grande e confortável veículo, o primeiro dessa espécie que rodou na cidade” Id. p.607. Reforçando a informação contida em Campos, no anuário estatístico de 1930, antes da inauguração da SULBA, na seção veículos, constam a presença de 3 ônibus, também no município de Ilhéus - *Anuário Estatístico da Bahia 1929-1930*, p.515.

Figura 19: Primeiro ônibus posto em tráfego pela Cia. Viação Sul Baiano S.A.



Fonte: BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. Ilhéus: Edições SBS, 1970. p. 86.

Adelindo Kfoury descreve os ônibus como “veículos coletivos de pequeno tamanho, com 20 poltronas internas e cujo bagageiro ficava sobre o teto, cobrindo-se os volumes com uma lona²⁴⁸”.

Ainda sobre as marinetes, o site, parafraseando o jornalista Kfoury, pontuou:

Durante mais de 20 anos foram o meio de transporte mais utilizado. O ponto de chegada e partida em Itabuna era o Beco das Marinetes (atual Rua Oswaldo Cruz). As pessoas viajavam vestindo sobre a roupa um guarda-pó, pois a intensa poeira da estrada os cobria da cabeça aos pés. O percurso, que hoje fazemos em 25 minutos, naquele tempo durava mais de duas horas. Nos dias de sol, nuvens de poeira; quando chovia, atoleiros e muita lama. Debaixo das poltronas e no corredor transportava-se tudo: animais vivos, mantimentos, sacos com frutas e verduras, etc.²⁴⁹

²⁴⁸ Em uma notícia publicada pelo site *A Região*, em 2017, tendo como foco as marinetes (como ficaram apelidados os ônibus da SULBA) são apontadas algumas características destas, a partir da “Conversa Sabática”, com o jornalista regional Adelindo Kfoury, autor da obra, *Itabuna, Minha Terra*. A REGIÃO. *Nos 107 anos, lembramos das marinetes*. Disponível em: <https://www.aregiao.com.br/2017/julho/marinetes.html>. Acesso em: 06 de julho de 2021.

²⁴⁹ Adelino Kfoury sobre as marinetes. Disponível em: <https://www.aregiao.com.br/2017/julho/marinetes.html>. Acesso em: 06 de julho de 2021.

Kfoury classificou o ônibus da SULBA como “moderno meio de transporte, igual ao de qualquer cidade grande”, e a matéria é finalizada com um saudosismo em relação às populares marinetes e que estas, futuramente, seriam extinguidas devido o progresso dos meios de transportes.

Em relação à sensação de modernidade existente na região durante a década de 1930, e sendo um dos seus principais representantes, os veículos administrados pela SULBA, Silva Campos explicita: “Tudo que aparecia de novo, de moderno no país, logo se propagava em Ilhéus²⁵⁰”.

Em 1935, abriam-se agências de automóveis, o que significava um triunfo para os partidários do movimento rodoviário, e para a imprensa que os representava, que realizava propagandas de automóveis desde a década de 1920, quando estes eram encontrados apenas em capitais, como São Paulo.

Exercendo o domínio da locomoção de pessoas e mercadorias na região cacauera, após dois anos do advento da SULBA, em 1935, rodavam no município de Ilhéus, 75 automóveis e caminhões²⁵¹. Mas, apesar desse número significar um suposto sucesso da política automobilística e ser apresentado como indicador do progresso da região, os veículos de tração animal ainda eram preponderantes. No mesmo ano dos números acima apresentados, existiam na região 93 carroças, tendo como um dos principais objetivos o transporte do cacau.

Em quantidade superior à representada pelos automóveis, os veículos de tração animal, permitem que façamos um questionamento acerca do suposto progresso rodoviário da região. Para consubstanciar essa análise analisamos a luta travada entre os carroceiros e a representante dos interesses da classe dominante, a imprensa regional²⁵².

²⁵⁰ CAMPOS, op.cit. p.718.

²⁵¹ Id. Ibid. p.781.

²⁵² Capítulo II, p.51.

Figura 20: Caminhão da SULBA



Fonte: BCEPLAC. Relatório do Instituto de Cacau da Bahia, 1934. p.118.

Apesar do aumento considerável, é perceptível que o número de veículos existentes para o transporte das cargas, os caminhões, não poderiam sanar e nem atender a demanda de transporte de cacau na região. Além disto, os problemas com as estradas eram constantes, devido ao surgimento de buracos causados pelos aguaceiros e pela própria extensão e fragilidade do automóvel em relação à ferrovia, por exemplo.

Sendo assim, apesar do ICB, ter a finalidade de sanar os problemas existentes nos modais de transportes da região cacauzeira, até o ano de 1935, os acentuava, devido à missão de reforçar o protagonismo do modal rodoviário e do automobilismo, negligenciando a integração deste com modal ferroviário, que em termos de custo e capacidade, se apresentava mais rentável ao transporte do cacau.

CONCLUSÃO

No Brasil, a década de 20 marcou o início de uma campanha em prol da construção de estradas/rodovias. Essa campanha tinha como influência o sistema rodoviário e automobilístico estadunidense, propagados pela imprensa brasileira como símbolos da modernidade. Através de um verdadeiro movimento, o modal rodoviário foi difundido como prático, econômico e eficiente, e com o passar dos anos projetado para se transformar no modal de transporte hegemônico do país.

No sul da Bahia, uma fração da classe dominante da região, foi responsável por aderir e difundir o movimento rodoviário. Em ascensão na política de Ilhéus e Itabuna, municípios líderes da região cacaueira, o grupo pessoísta adotou a campanha rodoviarista nacional para justificar e reforçar a necessidade da construção da estrada de rodagem que teria como principal objetivo ligar estes dois municípios e transportar o cacau produzido nestes, e em seus entornos.

O transporte do cacau era realizado, majoritariamente, pela EFIC, e o trajeto que esta percorria, não favorecia o principal distrito dos pessoístas— o Cachoeira de Itabuna. Desta forma, os pessoístas reforçavam a necessidade da construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, que margeando o rio cachoeira, viria a beneficiar o seu principal distrito. Vale ressaltar, que o traçado original da EFIC, seria margeando o rio cachoeira, e não sendo este cumprido, a ferrovia foi construída na direção oposta, margeando o rio Almada.

Para construção da estrada foi fundada a Auto Viação Sul Bahiana, que dirigida e composta, em sua maioria, por membros do grupo pessoísta, se responsabilizou por dar início as obras. Sendo a construção de uma estrada um trabalho dispendioso, a Auto Viação logo encontrou problemas, principalmente com falta de verbas e com os constantes aguaceiros na região. Apesar das obras serem iniciadas em 1922, em 1924, já estavam paralisadas, e apenas com a interdição de Mário Pessôa, estas foram retomadas.

Mário Pessôa demonstrou ser partidário ao movimento rodoviário já em seu primeiro ano de mandato. Ressaltando a necessidade da construção de estradas, Pessôa foi responsável por disponibilizar verbas municipais e buscar apoio estadual para a construção da estrada Ilhéus-Itabuna.

Para propagar e reforçar a campanha rodoviarista, o grupo pessoísta utilizava o jornal *Correio de Ilhéus* e o jornal *A Época*. Fortes difusores do movimento rodoviário, os dois periódicos atrelavam o atraso da região cacauceira a ausência de estradas, sendo somente através da construção destas, possível estabelecer um bom serviço de transportes e a introdução do maior símbolo de modernidade da época: o automóvel.

Alegando defender um discurso de modernidade, a imprensa sul baiana propagava a necessidade da erradicação das carroças na região. A justificativa dos jornais era atrelar os veículos de tração animal ao atraso, exigindo sua supressão sem propor aos carroceiros e ao meio de transporte que há muito serviu à região, qualquer tipo de inclusão ao que eles chamavam de projeto de modernidade. Como se adquirir um automóvel fosse uma simples escolha para os proprietários de carroças, que pertenciam a classe trabalhadora e pobre, a classe dominante da região cacauceira impunha a estes uma modernização, da qual não fariam parte.

Através do jornal *Correio*, os pessoístas também demonstravam suas insatisfações com o transporte realizado pela EFIC. Acusando os acionistas da *State* de tentarem impedir a construção da estrada Ilhéus-Itabuna, o jornal dos pessoístas alegavam que a EFIC prestava um serviço precário e que somente com a estrada de rodagem Ilhéus-Conquista as safras de cacau poderiam ser bem transportadas. Com a inauguração da estrada a concorrência se acentuou, chegando o jornal *Correio* a publicar uma matéria incitando os cidadãos de Ilhéus a não utilizarem o serviço da estrada EFIC. Porém, mesmo com a inauguração da estrada Ilhéus-Conquista, o transporte de cacau pela EFIC, mantinha-se majoritário.

A situação do transporte do cacau sul baiano, realmente, só viria mudar com a fundação do ICB, e da sua empresa subsidiária SULBA, e o exercício da sua política rodoviária. Apesar de ser responsável por todo sistema viário da região, o ICB priorizou a ampliação, desenvolvimento e consolidação da rede rodoviária regional, sendo um dos seus primeiros passos a criação e execução de um plano rodoviário visando a manutenção e construção de estradas.

Dando total predileção a construção/reparo de rodovias, e introdução de automóveis, o ICB não realizou a integração prometida entre os modais de transporte da região cacauceira. Com a forte política rodoviária executada pelo Instituto

e com o contexto nacional favorável ao cenário rodoviário, as estradas da região cacaueira ganharam não só a supremacia dos investimentos, mas também a preferência para o transporte das safras de cacau e dos passageiros, através dos caminhões e ônibus da SULBA.

Assim, gradativamente, os trilhos e carroças eram substituídos pelos automóveis, que com suas novidades tecnológicas aguçavam e incitavam os cacauicultores. No ano de 1935, a estrada Ilhéus-Itabuna já havia se tornado a estrada mais rentável para o ICB, demonstrando que as previsões favoráveis e os esforços para torná-la trafegável foram bem-sucedidos.

Em consonância com o contexto nacional, a região cacaueira aderiu ao movimento rodoviário, sendo a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna a representante deste movimento. Tendo como objetivo analisar o movimento rodoviário no sul da Bahia, este trabalho buscou apresentar a relevância da estrada Ilhéus-Itabuna, atual BR-415, trazendo o seu processo de abertura, o desenvolvimento, interesses, projetos, disputas entre a classe dominante ilheense, bem como a concorrência exercida com outros meios transportes, na primeira metade do século XX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACCORSI, Antonio Carlos. *Estado e grupos econômicos. A política de Expansão rodoviária no Brasil a partir de 1930*. São Paulo, 1996. Dissertação (Mestrado) - EAESP/Fundação Getúlio Vargas.
- BALDOINO, Luciana Maria Santiago. *A Estrada Ilhéus-Itabuna e o escoamento do cacau: o rodoviarismo no Sul da Bahia e a concorrência com a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (1920-1935)*. Ilhéus: UESC (trabalho de conclusão de curso), 2019.
- CAMPOS, Francisco Terêncio Vieira de. “José Joaquim Seabra”. 2016. Disponível em: <https://cparq.ufba.br/acervo/jose-joaquim-seabra>. Acesso em: 25 jan. 2022.
- CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. 3ed. Ilhéus: Editus, 2006.
- CARVALHO, Philipe M. S. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna 1918-1934)*. Salvador: UFBA (TD), 2015.
- CUNHA, Aloisio Santos da. *Entre o público e o privado: a construção da estrada de rodagem de Senhor do Bonfim a Uauá (Bahia, década de 1920)*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - HISTÓRIA E O FUTURO DA EDUCAÇÃO NO BRASIL, 30., 2019, Recife. Anais [...]. [S.L.] Recife: 98711, 2019.p.1-16.
- DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.
- FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: *Bahia, análise e dados*. Salvador: SEI, V9, nº 4, p. 24 – 37, 2000.
- FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. *Os donos dos frutos de ouro*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1979.
- GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história*. Salvador: Instituto de Cacau da Bahia, 1981.
- GARCIA, Eugênio Vargas. “Estados Unidos e Grã-Bretanha no Brasil: transição de poder nos entreguerras”. *Contexto int.* [online]. 2002, vol. 24, n.1, pp.41-71. ISSN 0102-8529. <https://doi.org/10.1590/S0102-85292002000100001>.

- GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, v. 2, 2000.
- GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a Política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.
- HONORATO, César Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Curitiba: Prismas, 2016.
- LIMONCIC, Flávio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado), UFRJ.
- MAHONNY, Mary Ann. “Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacauífera da Bahia”. In: *Cadernos de Ciências Humanas Especiaría*. UESC Cruz. vol. 10, n. 18 (jul-dez. 2007), p. 737-793. Ilhéus: Editus, 2009. p.767.
- MARINHO, P. L. *O Estado e a economia cacauífera da Bahia (1930-1960)*. 2001.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 2003
- MENDONÇA, Sonia Regina de. “O Estado Ampliado como ferramenta metodológica”. *Marx e o Marxismo*. v.2, n.2, jan/jul 2014.
- NATAL, Jorge Luis Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas, SP: 1991. Tese (Doutorado), UNICAMP.
- NOGUEIRA, Khalil A. B. “Rodagem, a cidade e seus personagens: processo de modernização do escoamento da lavoura de cacau e a desestruturação de núcleos urbanos entre os anos de 1935 e 1955”. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 24., 2007, São Leopoldo, RS. *Anais do XXIV Simpósio Nacional de História – História e multidisciplinaridade: territórios e deslocamentos*. São Leopoldo: Unisinos, 2007. CD-ROM. P.
- OLIVEIRA, Maria C. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. (Tese de Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2000.

- PAULA, Dilma Andrade de. "Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil". In: *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul, 2010.
- PESSÔA, Mario de Castro. *No tempo de Mario Pessôa*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1994.
- PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaeira no sul da Bahia (1920-1947)*. Tese (Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2018.
- SANTOS, Flávio Gonçalves dos. "Saíam as carroças, entre o progresso!" In: PALAMARTCHUK, Ana Paula; KABENGELE, Daniela do Carmo (org.). *Diálogos possíveis: a cultura nas ciências humanas*. Maceió: EDUFAL, 2015
- SANTOS, Milton. *Zona do cacau: introdução ao estudo geográfico*. Salvador: Artes Gráficas, 1955.
- SANTOS, Milton. *Um porto ferroviário do Recôncavo Baiano (a)*. Aspectos geográficos da concorrência entre os diversos meios de transporte na zona cacaeira da Bahia" (b). *Ciência Geográfica*, Bauru-SP, Edição especial, p. 5-10 e p. 32-40, jul. 1997.
- SILVA, Raphael Castelo Branco da. *O dilema do trem das Águas: a Estrada de Ferro Rio d'Ouro entre o abastecimento de água e o transporte de passageiros e mercadorias no Rio de Janeiro, 1875-1906*. Dissertação (Mestrado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2021.

ANEXOS

Anexo I - Importações de automóveis para passageiros pelo Estado da Bahia em contos de réis de 1926 a 1935.

Ano	Alemanha	Canadá	Estados Unidos	França	Grã-Bretanha	Itália	Portugal	Terra Nova	União Belga	Total
1926	1	13	417	16	-	1	-	-	-	448
1927	33	-	332	14	-	-	-	-	-	379
1928	5	-	379	3	-	-	-	-	-	387
1929	1	-	232	3	-	-	-	-	-	236
1930	2	-	6	1	-	-	-	-	-	9
1931	-	-	3	-	-	-	1	-	-	4
1932	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
1933	-	-	109	3	-	-	-	1	-	113
1934	-	-	112	-	1	-	-	-	-	113
1935	6	-	66	1	-	-	-	-	7	80
Quantidade	48	13	1657	41	1	1	1	1	7	1770
Valor	148.377.494\$	56.623.000\$	7.527:186\$918	297.181.941\$	13.301\$	9.939.000\$	13.292\$	8.138\$	116.324\$	8.039:459\$306

Fonte: Anuários Estatísticos da Bahia, de 1926 à 1935. Disponível em: <https://archive.org/search.php?query=anuario+bahia>. Acesso em 03 de maio de 2021.

Anexo 2 - Importações de caminhões-automóveis pelo Estado da Bahia em contos de réis de 1926 a 1935.

Ano	Alemanha	EUA	França	Grã-Bretanha	Suécia	Suíça	Total
1926	-	-	-	-	-	-	-
1927	27	48	5	1	-	1	92
1928	23	90	-	-	-	-	113
1929	8	151	-	-	-	-	159
1930	-	4	-	-	-	-	4
1931	-	-	-	-	-	-	-
1932	-	24	-	-	-	-	24
1933	-	155	-	-	-	-	155
1934	-	117	-	1	5	-	123
1935	2	-	-	-	-	-	2
Quantidade (un)	70	589	5	2	5	1	672
Valor	171.391:864\$	171.391:864\$	62.305:000\$	18.167:187\$	87:098\$	19.860:309\$	544.286:309\$

Fonte: Anuários Estatísticos da Bahia, de 1926 à 1935. Disponível em: <https://archive.org/search.php?query=anuario+bahia>. Acesso em 03 de maio de 2021.

Anexo 3 - Importações de acessórios para automóveis pelo Estado da Bahia em contos de réis de 1926 a 1935.

Ano	Alemanha	Bélgica	EUA	França	Grã-Bretanha	Itália	Suécia	União Belga	Total
1926	21	60	18.153	-	568	-	-	-	18.802
1927	302	-	22.806	551	377	-	-	-	24.036
1928	7.871	-	34.221	1.316	522	-	-	-	43.930
1929	6.897	256	18.713	1.009	1.660	-	-	-	28.535
1930	2.143	-	2.201	90	919	-	-	-	5.353
1931	-	-	173	31	695	64	-	-	963
1932	83	-	-	-	-	-	-	-	83
1933	627	-	6.002	-	66	-	-	-	6.695
1934	-	-	4.036	-	306	-	-	-	4.342
1935	94	-	4.879	-	-	-	427	121	5.521
Quantidade (kg)	18.038	316	111.184	2.997	5.113	64	427		138.260
Valor	1:873\$007	496\$610	244:148\$066	8:641\$908	26:994\$176	574\$	7:384	8:069\$	282:169\$794

Fonte: Anuários Estatísticos da Bahia, de 1926 à 1935. Disponível em: <https://archive.org/search.php?query=anuario+bahia>. Acesso em 03 de maio de 2021.

Anexo 4 - Importações de asfalto pelo Estado da Bahia em contos de réis de 1926 a 1935.

Ano	Alemanha	Argentina	EUA	Grã-Bretanha	Holanda	Itália	México	Total
1926	-	-	-	-	-	-	-	-
1927	-	-	24.657	71	-	1.000.000	-	1.024.728
1928	109	-	17.025	-	515	-	-	17.649
1929	-	-	61.167	296.228	-	-	-	357.395
1930	-	-	2.248	-	-	-	-	2.248
1931	-	-	36.752	-	-	-	1.049	37.801
1932	-	-	2.020	-	-	-	-	2.020
1933	-	-	11.228	-	-	-	-	11.228
1934	-	10.948	22.372	-	-	-	-	33.320
1935	-	-	15.995	-	-	-	-	15.995
Quantidade (kg)	109	10.948	193.464	296.299	515	1.000.000	1.049	1.502.384
Valor	162\$	4:662\$	175:334\$	91:300\$	128\$	172:018\$	268\$	443:872\$

Fonte: Anuários Estatísticos da Bahia, de 1926 à 1935. Disponível em: <https://archive.org/search.php?query=anuario+bahia>. Acesso em 03 de maio de 2021.

Anexo 5 - Importações de gasolina pelo Estado da Bahia em contos de réis de 1926 a 1935

Ano	Estados Unidos	México	Total de Importações
1926	-	-	-
1927	3.893.575	669.330	4.562.905
1928	4.285.406	738.568	5.023.974
1929	5.589.315	810.216	6.399.531
1930	3.886.975	824.766	4.711.741
1931	3.378.432	624.613	4.003.045
1932	976.823	90.420	1.067.243
1933	3.228.819	666.944	3.895.763
1934	3.585.529	490.787	4.076.316
1935	4.210.491	524.790	4.735.281
Quantidade (kg)	33.035.365	5.440.434	38.475.799
Valor	25.737:586\$	3.954:425\$	29.692:011\$

Fonte: Anuários Estatísticos da Bahia, de 1926 à 1935. Disponível em: <https://archive.org/search.php?query=anuario+bahia>. Acesso em 03 de maio de 2021.