

O sul da Bahia e o cacau: modais de transporte na primeira metade do século XX

Flávio Gonçalves dos Santos

Universidade Estadual de Santa Cruz
Ilhéus - Bahia - Brasil
fgsantos@uesc.br

Kátia Vinhático Pontes

Universidade Estadual de Santa Cruz
Ilhéus - Bahia - Brasil
kvpontes@uesc.br

Luciana Balduino

Universidade Federal Fluminense
Rio de Janeiro – Rio de Janeiro - Brasil
lmsbalduino@outlook.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar a implantação e a interação entre os três principais modais de transporte do sul da Bahia na primeira metade do século XX: o Porto de Ilhéus, a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC e as estradas de rodagem, com destaque para a estrada Ilhéus-Itabuna. A pesquisa busca discutir os impactos desses meios de transporte nas transformações socioeconômicas da região cacauzeira, demonstrando como sua coexistência gerou tanto adaptações quanto conflitos. Além disso, propõe-se investigar como a implementação e a priorização desses modais não se limitaram a critérios técnicos, mas refletiram disputas políticas e interesses econômicos específicos das estruturas de poder da época.

Palavras-Chave: Sul da Bahia; Região Cacaueira; Transporte; Porto de Ilhéus; Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista; Estradas de Rodagem.

Introdução

*O cartaz de cinema exibia fotografias de um filme a
estrear. José segurava a portinhola aberta do automóvel.
Os carregadores passavam com sacos de cacau às costas.
No Grande Hotel dos Viajantes entrava e saía gente. Um
navio apitou no cais.
(AMADO, J. São Jorge dos Ilhéus)*

Ao final do século XIX, a região sul da Bahia emergiu no cenário nacional como um importante polo agrícola, capaz de contribuir significativamente com a pauta nacional de exportação e, ao mesmo tempo, mitigar a crise econômica baiana resultante da decadência da lavoura canavieira e da interrupção do comércio negreiro com o

continente africano. Nos períodos colonial e imperial, a infraestrutura de transporte da região era bastante deficitária para atender às exigências da nova fase do capitalismo mundial, representada pela Segunda Revolução Industrial. À medida que o Brasil se inseria cada vez mais na divisão internacional do trabalho como exportador de produtos agrícolas, o cacau emergiu como uma das principais commodities, elevando a relevância econômica da Bahia e posicionando o estado como um dos maiores produtores mundiais. Assim, o sul da Bahia requeria importantes investimentos para melhorar as condições de circulação de mercadorias, pessoas e, evidentemente, aumentar o fluxo de capitais. Os meios de transporte da região necessitavam de melhorias imediatas para dar vazão às riquezas que brotavam dos cacauais.

O transporte é uma atividade natural e comum a todas as épocas, representando a necessidade do ser humano de desenvolver interações. Além das mercadorias e pessoas, através da circulação pelos caminhos, foram e são transmitidas, linguagens, costumes e culturas. Realizado por todas e em todas as civilizações, o deslocamento de pessoas e produtos é histórico. Essencialmente vinculado à estrutura econômica, o transporte se apresenta como indicador de mudanças relevantes na organização da economia de uma região. A expansão das relações mercantis, por exemplo, dependia da supressão dos impasses com o transporte, o que conseqüentemente tornava o desenvolvimento dos transportes resultado da constituição e desenvolvimento do capitalismo.

Pensar, portanto, a infraestrutura de transportes na região cacaueira exige ir além de suas funções logísticas imediatas, situando-a dentro de um sistema mais amplo de circulação atlântica de mercadorias, capitais e ideias. O Atlântico, nesse contexto, não deve ser visto apenas como um canal de exportação, mas como uma estrutura histórica de longa duração, um espaço de trocas e de interações que articula territórios e experiências diversas ao longo dos séculos. Nesse sentido, a inserção do sul da Bahia nos circuitos atlânticos não envolvia apenas o envio de sua principal commodity - o cacau - para o exterior, mas também a recepção de projetos, discursos e práticas relacionados à modernização e reorganização territorial.

Como destaca David Armitage (2014), o Atlântico pode ser interpretado como uma unidade histórica composta por múltiplas camadas de circulação: de mercadorias, pessoas, ideias e formas de organização socioeconômica. A ferrovia e, mais tarde, a estrada de rodagem, ao escoarem a produção cacaueira para o porto de Ilhéus, e este pelo Atlântico, viabilizaram não apenas a exportação de mercadorias, mas também a incorporação de modelos e referências que vinham do outro lado do oceano, em um

movimento de mão dupla, ainda que assimétrico. Assim, o transporte na região não pode ser compreendido de forma isolada, mas como parte de uma dinâmica transatlântica mais ampla, marcada por processos de adaptação, apropriação e também de dependência.

Este artigo explora a implantação dos três principais modais de transporte presentes na região na primeira metade do século XX, os impactos e as relações entre eles. Neste sentido analisa o papel do Porto de Ilhéus, da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (EFIC) e das estradas de rodagem como elementos transformadores das dinâmicas econômicas e sociais locais, evidenciando como a coexistência e interação entre esses modais refletem processos de adaptação e disputa, e como a escolha ou priorização de determinados meios de transporte não é apenas técnica, mas também política e econômica, estando vinculada a interesses específicos das estruturas de poder da época.

Este artigo analisa a implantação dos três principais modais de transporte presentes na região durante a primeira metade do século XX, bem como os impactos e as inter-relações entre eles. Nesse contexto, examina-se o papel do Porto de Ilhéus, da (EFIC) e das estradas de rodagem como elementos transformadores das dinâmicas econômicas e sociais locais. Busca-se evidenciar de que modo a coexistência e a interação entre esses modais refletem processos de adaptação e disputa, demonstrando que a escolha ou priorização de determinados meios de transporte não se dá apenas por critérios técnicos, mas também por decisões de natureza política e econômica, vinculadas a interesses específicos das estruturas de poder da época.

O Porto de Ilhéus

O termo porto é daqueles que, ao ser mencionado ou ouvido, suscita poucas dúvidas quanto ao seu significado. No entanto, quando aplicado como conceito analítico, sobretudo no campo da História, seu sentido torna-se menos evidente. Em outras palavras, o que se compreendia por “porto” na Antiguidade Clássica, ou mesmo no século XIX, provavelmente não corresponde, em termos técnicos, ao que hoje se entende ou se espera de um porto.

Como toda produção humana, o espaço que denominamos como “porto” é construção histórica. Daí derivam as recorrentes tentativas de conceituação. A compreensão de seu significado foi sendo transformada à medida que a humanidade desenvolveu seus aparatos tecnológicos de transporte aquático. Assim, quanto mais

rudimentares eram os meios de locomoção em um corpo de água qualquer, mais simples, e mais numerosos eram os portos naturais capazes de oferecer abrigo. Daí consolidou-se a compreensão dos portos como “zonas de abrigo” para embarcações, protegendo-as contra o mau tempo e outras intempéries.

Contudo, à medida que os meios de transporte aquáticos passaram a ser utilizados também para o comércio, estabeleceram-se rotas entre essas zonas de abrigo, em torno das quais surgiram e se adensaram os agrupamentos humanos. No processo de escolha de áreas para a fundação de novas aldeias, vilas ou cidades, as localidades próximas de corpos d’água, com boas condições de abrigo, passaram a ser privilegiadas. Nesse contexto, tais proporcionavam maior comodidade e agilidade no transporte de pessoas e mercadorias.

À medida que os fluxos comerciais se intensificaram, as cidades-porto ganharam importância e a evolução tecnológica passou a sustentar a manutenção do movimento portuário, a defesa militar e a preservação, das condições de operação do porto, exigindo, por consequência investimentos em infraestrutura.

Figura 1: Posição de Ilhéus em relação a Salvador (Capital da Bahia)



Fonte: PIRES FERREIRA, Jurandyr. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros - Bahia** - vol. XX. -Rio de Janeiro, IBGE, 1958, p.267.

Esse processo chega ao seu ápice no século XIX, a partir da segunda revolução industrial. Nesse período foi tamanha a inflexão na indústria de transportes, que a

necessidade de criação de infraestrutura para a movimentação, embarque, desembarque de pessoas e mercadorias foi inevitável. Neste contexto, os portos deixaram de ser apenas uma zona de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias para se constituírem como espaços de execução de um trabalho altamente especializado e, muito próximo da lógica do trabalho fabril, ditado não mais pelo fluxo das marés, mas pelo ritmo dos relógios.

Ilhéus foi um desses agrupamentos humanos cuja escolha esteve relacionada à presença de um porto natural. Em 1536, Francisco Romero após abandonar a Ilha de Tinharé, chega à atual localização da cidade, eleita segunda as palavras de Silva Campos por ser “local que apresentava excelentes condições estratégicas e para o comércio, num promontório formado pelo mar e por um rio navegável, apresentando pelagoso e abrigado fundeadouro, vigiados os dois portais de sua barra por sendo os morros”. (Campos, 2006, p. 35)

Assim como Salvador, o início de sua colonização levou em consideração a proximidade de um porto natural que abrigasse com segurança as embarcações. No caso de Ilhéus, o sítio escolhido para o estabelecimento da Povoação foi o Morro do Unhão, na margem esquerda da Foz dos rios Santana, Itacanoeira e Cachoeira. Luiz dos Santos Vilhena, assim se refere às condições de navegabilidade no porto fluvial:

Tem a barra 40 braças de largo, e 20 palmos, com pouca diferença de fundo na baixa-mar; não é mudável por ser encontrada de pedra, nem em todo o seu canal há banco de algum de areia, ou pedra. Dali se navega para a Bahia dirigindo as embarcações para o norte, havendo cautela com os baixios que se descobrem, como é o ilhéus formado de um recife de pedra alta, que os navegantes avistam a algumas léguas ao mar; as duas pedras da sororoca e Tapitunga que ficam ao correr do Ilhéus do Norte, distantes uma légua a barra, e fronteiras uma à outra, entre estas e o Ilhéu podem fundear vasos maiores, tanto pela parte de terra como pela do mar [...] (Santos Vilhena, 1969, p. 491).

A cidade de Ilhéus está situada ao Sul de Salvador, a uma distância de 211,04 Km em linha reta, nas coordenadas Latitude 14° 47'20" S, longitude 39° 02'56". O núcleo inicial de sua ocupação foi construído à margem esquerda da Foz dos Rios Santana, Itacanoeira e Cachoeira.

Este porto natural, localizado na área atualmente conhecida como Baía do Pontal, serviu bem à Ilhéus e sua hinterlândia até que um conjunto de fatores associados às *commodities* como cacau, chá, noz de cola e café - vinculadas à produção e ao consumo de alimentos estimulantes e altamente calóricos, cuja demanda aumentou também, como desdobramento do processo de industrialização – tornou imperativa a remodelação e

modernização da infraestrutura portuária até então existente. O Porto de Ilhéus, assim como todos os portos brasileiros precisou se modernizar e se adequar às novas dinâmicas da logística portuária impostas por essa nova fase do capitalismo. Nos termos da legislação brasileira, os portos nacionais deveriam ser organizados. Um porto organizado, de acordo com o Decreto nº 15.693 de 22 de setembro de 1922, era definido como:

Art. 1º Nos portos providos de installações modernas de cáes, de molhes e obras congeneres, serviços de dragagem e outros necessarios ao trafego dos navios, executados por concessão nos termos da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, ou por contracto ou administração, nos termos dos decretos ns. 4.859, de 8 de junho de 1903, e 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, essas installações e os seus serviços ficarão a cargo do Ministerio da Viação e Obras Publicas, que estabelecerá a respectiva *Fiscalização do Porto" ou repartição equivalente, de accôrdo com as disposições do presente regulamento.

Art. 2º Nos portos assim organizados, os actuaes regulamentos, leis ou decretos em vigor, ficarão subordinados às presentes disposições na zona correspondente ás installações do porto.

Art. 3º Serão consideradas installações do porto todas as obras ou vias naturaes de accesso ao mesmo porto, bem como os aparelhamentos necessarios ao seu movimento marítimo e commercial (Brasil, 1922, p.18513).

O processo de organização dos portos baianos foi bastante tortuoso e demorado. Os processos de modernização do porto de Salvador, por exemplo, iniciaram por volta de 1854, se arrastando até 1913.

Ao longo dos séculos XVII e XVIII os portos de Salvador e Ilhéus, em termos de movimentação e infraestrutura estavam adequados às dinâmicas atlânticas de embarque, e desembarque de passageiros e mercadorias. Não apresentavam qualquer descompasso em relação aos demais equipamentos portuários do circuito comercial que integravam. Entretanto, no final do século XIX, motivos de ordem tecnológica, notadamente a propulsão à vapor, utilizada em navios e locomotivas, alteraram drasticamente a logística de escoamento, embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

A instituição das primeiras políticas regulatórias do Império Brasileiro para o setor portuário e as mudanças nas pautas de importação e exportação, que implicaram na busca de alternativas para o lucrativo tráfico de escravos e a crescente relevância do cacau na pauta comercial baiana, impuseram ao Porto de Salvador a necessidade de modernização e reestruturação de sua infraestrutura para que mantivesse sua viabilidade econômica (Rosado, 2011).

O bom desempenho do cacau no mercado internacional e a ampliação da fronteira agrícola do Estado, motivaram seu aumento demográfico e o aquecimento econômico da

Região Sul da Bahia, que mais tarde seria chamada de zona do cacau ou região cacauêira.

Como sinalizado por Cruz:

As secas no sertão nordestino, a falta de terras no Recôncavo a mudança de regime político, migração de vários nordestinos para o sul da Bahia a abundância de terras e o clima propício foram fatores que se complementavam e, estimulou o desenvolvimento da lavoura cacauêira. Todavia, somam-se a todos estes fatores a abolição da escravatura. [...]

Com o fim da escravidão também poderíamos encontrar vários libertos nas cozinhas de seus antigos senhores, nos serviços domésticos, como babás, prostitutas, estivadores, e alguns no comércio e setor de serviços, mas preponderou mesmo a fixação desse grupo na zona rural, seja como, tropeiro, jagunço, serrador ou como trabalhador de roça (podador, embandeirador, estufeiro, colheiteiro etc.) (Cruz, 2012, p.65).

Esta sociedade, cujo ápice da expansão agrícola ocorreu em 1925, mesmo ano que se atingiu a safra recorde de cacau, nas décadas seguintes buscou consolidar sua posição dentro do Estado da Bahia. No seu interior se teceu uma complexa malha de relações políticas e econômicas que evidenciou as agendas próprias das classes e frações de classe que a constituíam. Sabendo tirar o melhor benefício dessas intrincadas redes de interesses e relacionamentos destacou-se Bento Berillo de Oliveira, que obteve inicialmente a concessão do direito de construção e exploração da EFIC, em 1904, pavimentou o caminho que o levaria, anos mais tarde, a também receber o direito de concessão da construção e exploração das obras de melhoramento do Porto de Ilhéus.

Nos anos 1930, pode-se dizer que, com certo atraso e muitas dificuldades, a Bahia havia cumprido a tarefa de modernizar seus portos. O Estado possuía à essa época dois portos organizados com um respeitável movimento de entrada e saída de embarcações envolvidas com a exportação e importação de mercadorias. O Porto de Salvador, cujo início da exploração pela Companhia Cessionária de Docas se iniciou em 1914 e o Porto de Ilhéus cuja concessionária era a Companhia Industrial de Ilhéus, que iniciou sua exploração em 1925.

Tabela 1 - Características dos Portos de Salvador e Ilhéus 1936

Características	Porto de Salvador	Porto de Ilhéus
Profundidade do Canal de Acesso (m)	8	4
Profundidade do Acoradouro (m)	10	6
Amplitude da maré (m)	3,18	2,4
Tipo de Cais Acostável	Alvenaria em blocos	Duas pontes
Extensão do Cais acostável	1.480	367
Altura mínima da água no cais acostável	10 a 2,2	5 a 2,5
Número de guindastes	17	0
Potência dos Guindastes	1,5 a 3,0	0
Número de armazéns	11	3
Área total de armazéns (m ²)	23.266	2.555,63
Fonte: BAHIA, Diretoria Geral de Estatísticas. Anuario Estatístico. Salvador: Escola Tipográfica Salesiana, 1937, p. 122.		

No que diz respeito ao Porto de Ilhéus, entre os compromissos firmados por Bento Berillo conforme orçamento de 4.600:200\$000 (quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis), aprovado pelo Decreto nº 16.019 de 1923, que lhe concedeu o direito de exploração do porto, estavam previstas diversas intervenções estruturais. Dentre elas, destacam-se: a drenagem do canal de acesso e da bacia de evoluções (300.000 m³ cúbicos e 130.000 m³), respectivamente com um custo valor total de 1.590:000\$000 (mil quinhentos e noventa contos de réis); construção do cais de atracação no valor de 1.210:000\$00 (mil duzentos e contos de réis); a construção de dois armazéns de dois mil metros cada um, orçados em um valor total de 500:000\$000 (quinhentos contos de réis); o aparelhamento do cais com três guindastes, dois com capacidade para uma tonelada e um com capacidade para cinco toneladas, cujo custo foi estimado em 130:000\$000 (cento e trinta contos de réis). Adicionalmente, estavam previstas outras obras de infraestrutura, como a implantação de linhas férreas e vagões, pavimentação, serviços de abastecimento de água, iluminação, esgotamento sanitário e desapropriações. Todos estes investimentos seriam acrescidos de uma taxa de gastos eventuais e administração de 418\$200 (quatrocentos dezoito contos e duzentos mil réis) que equivaliam a 10% (dez por cento) da soma de todos os valores orçados destinada à execução das obras de melhoramento do porto. Em 1925, o Decreto Federal nº 17.024 aprovou o orçamento de 116:619\$000 (cento e dezesseis contos seiscentos e dezenove mil réis) previstos para 186 m de linha férrea e seis vagões, ampliação da ponte de atracação em 160 m² e um guindastes de 1 tonelada, além de reparos no Armazém 1 e consertos na ponte de atracação.

Através do Decreto nº17.401 de 1926, foi proposta nova revisão do contrato relativo às obras do Porto de Ilhéus. Nesta versão do contrato a dragagem do canal de acesso (400.000 m³) e da bacia de evolução (120.000 m³) estava orçada em 2:480:000\$000 (dois mil quatrocentos e oitenta contos de réis); o cais de saneamento em 466:000\$000 (quatrocentos e sessenta e seis contos de réis); pontes de atracação em 305:000\$000 (trezentos e cinco contos de réis); três armazéns, um com 900 m² e dois com 2000 m² orçados no total em 403:500\$000 (quatrocentos e três contos e quinhentos mil réis).

Em 1936, dez anos após a primeira exportação direta de cacau, a infraestrutura do Porto de Ilhéus dispunha de todas as características do Porto de Salvador, excetuando-se os guindastes. Há diferenças também em relação ao tipo de construção do cais acostável, em Salvador, feito de alvenaria e em Ilhéus com duas pontes. Na Tabela 1, podemos perceber as principais diferenças além das já mencionadas. Nela, chamam atenção três características que dificultaram a consolidação do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus como um vetor realmente competitivo para a exportação direta do cacau, a saber, a profundidade. Tanto a profundidade do canal de acesso, quanto do ancoradouro – 4 (quatro) e 6 (seis) metros, respectivamente – constituíram-se nos principais motivos para fechamento do porto de Ilhéus à atracagem de embarcações de longo curso.

Se compararmos as informações fornecidas por Vilhena sobre as condições de navegabilidade do Porto de Ilhéus no século XVIII com os dados apresentados na Tabela 1, percebemos que a profundidade do canal de acesso (barra) se manteve com pouca variação ao longo dos séculos. De acordo com o sistema palmar de medição, um palmo corresponde a 22 (vinte e dois palmos mencionados por Vilhena, equivalem a aproximadamente 4,4 (quatro metros e quarenta centímetros), valor que se aproxima da medição registrada na referida tabela. No entanto, chama a atenção a seguinte afirmação do autor: “com pouca diferença de fundo na baixa-mar, não é mutável por ser encontrada de pedra, nem em todo canal há banco algum de areia, ou pedra” (Santos Vilhena, 1969, p.491). A partir dessas informações, é possível inferir que as condições de navegabilidade da Baía do Pontal se alteraram ao longo dos séculos, tanto por processos naturais quanto, muito provavelmente, pela ação humana ao ocupar zonas de manguezais e promover sucessivos aterros ao longo do processo povoamento e urbanização de Ilhéus, inclusive das próprias obras de organização do Porto de Ilhéus.

Entre 1922 e 1939, a imprensa local registrou diversas ocorrências relacionadas às dificuldades de navegação, incluindo sinistros como encalhes e naufrágios de embarcações.

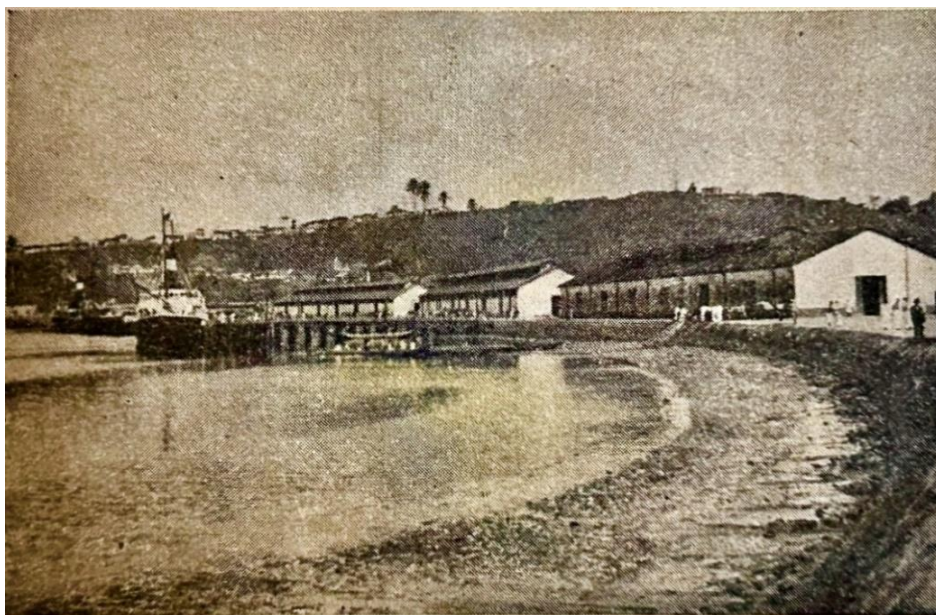
Quadro 1 – Cronologia de sinistros no Porto de Ilhéus – 1922 a 1939				
Ano	Tipo	Nome	Nacionalidade	Sinistro
1922	Vapor	Comandatuba	Brasileira	Aderno
1927	Cargueiro	Mirabella	Sueca	Encalhe
1928	late	Mattos	Brasileira	Naufrágio
1929	Rebocador	Alfredo Lisboa	Brasileira	Encalhe
1931	Navio cruzador (guerra)	Sloop	Britânica	Naufrágio
1932	Paquete	Itaberá	Brasileira	Encalhe
1932	Navio	Odette	Sueca	Encalhe
1933	Cargueiro	Hedrun	Sueca	Encalhe
1933	Cargueiro	Finn	Sueca	Encalhe
1935	Vapor	Itapuhý	Brasileira	Encalhe
1935	Cargueiro	Liguria	Sueca	Encalhe
1936	Vapor	Marahú	Brasileira	Encalhe
1937	Paquete	Annibal Benevolo	Brasileira	Encalhe
1938	Draga	Bahia	Brasileira	Naufrágio
1939	Vapor	Itacaré	Brasileira	Naufrágio
Fonte: CEDOC/UESC. Diário da Tarde, 1932-1940. Apud Nunes, 1999.				

Os acidentes de navegação registrados no Porto de Ilhéus estavam diretamente relacionados à insuficiente profundidade da bacia de evolução e do canal de acesso, em comparação ao calado das embarcações que ali operavam. Sobre esse problema, o engenheiro Ney Rabello Tourinho, em relatório apresentado ao Departamento de Portos e Navegação, manifestou-se nos seguintes termos:

Quanto às profundidades na barra e, conseqüentemente, no canal de acesso que monta à mesma, são muito reduzidas. Isso acontece devido à existência, em sua frente, de um enorme banco que constitui o maior obstáculo ao livre franqueamento. Por sobre o mesmo a profundidade mínima encontrada foi de 2,80 m. reduzida ao hidrográfico (Tourinho, 1942, p.44).

Os estudos realizados por Tourinho e pela Comissão de Estudos do Porto de Ilhéus, sob sua chefia, foram conduzidos entre novembro de 1940 e maio de 1942. Na ocasião, constatou-se que as profundidades registradas para o canal de acesso e para a bacia de evolução eram significativamente inferiores àquelas descritas por Vilhena no século XVIII, bem como às constantes no Anuário Estatístico da Bahia, publicado em 1936.

Figura 2 – Porto de Ilhéus – profundidade junta a cabeceira da ponte – 1941



Fonte: TOURINHO, Ney Rebelo. **Porto de Ilhéus**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Portos e Navegação/ Imprensa Nacional, 1942, p. 61.

Segundo Tourinho, entre os fatores que agravaram as condições de operação do porto estavam quatro naufrágios, que representaram sérios obstáculos à navegação. Entre eles, destacam-se o casco do vapor *Itacaré* e o tubo de sucção da draga *Bahia*, posicionados em margens opostas do canal de acesso. Esses destroços restringiam a largura útil da passagem, que não ultrapassava 180 metros, dificultando significativamente a manobra das embarcações.

De acordo com o Departamento Nacional de Portos e Navegação (DNPN), em 1940, a Bahia possuía 9 (nove) portos, dos quais apenas dois eram organizados: o de Salvador e o de Ilhéus. Conforme a classificação adotada pelo órgão que levou em consideração a profundidade de cada um deles: o Porto de Salvador era um porto de 1ª (primeira) categoria pois contava com uma profundidade igual ou superior a dez metros no ancoradouro; na 4ª (quarta) categoria, com profundidade igual ou superior a cinco metros no canal e 6 metros ou mais no ancoradouro estava o porto natural de Camamu; na 8ª (oitava) e penúltima categoria, com profundidade de três a quatro metros e meio no canal de acesso estavam o porto organizado de Ilhéus e os portos naturais de Canavieiras e Porto Seguro. Em última posição na classificação do DNPN estavam os portos naturais de Belmonte, Caravelas e Santa Cruz de Cabralia.

Este é mais um fato que evidencia, de modo comparativo, as dificuldades encontradas para a operação de um porto de origens coloniais, cuja tentativa de

aparelhamento e criação da infraestrutura exigida para o desenvolvimento das atividades portuárias depois da segunda Revolução Industrial, sem levar em consideração as características ambientais, resultou em um empreendimento caro, com baixo desempenho e que não se tornou uma solução de longo prazo. Como desdobramento destes fatores e considerando as pressões políticas, as reivindicações sociais, os interesses de grupos econômicos regionais, nacionais e estrangeiros, a resposta dada ao problema pelo próprio relatório da Comissão do Estudos do Porto de Ilhéus foi a construção de outro porto em outro lugar, cerca de dois quilômetros do Porto Flúvio-Marítimo, na Enseada das Tainheiras, o Porto do malhão ou atual Porto de Ilhéus.

Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC

O vapor, o ferro e o capital britânico galvanizaram os interesses e os investimentos dos agentes da construção da infraestrutura de transportes atlântica a partir da segunda metade do século XIX. Portos foram organizados, a navegação se acelerou e se avolumou, inscrevendo novos padrões de circulação e exploração do mar, imbricando-se ao advento de um novo modal de transporte, o ferroviário, que gerou intervenções em terra, rasgou caminhos terrestres, aproximou, integrou e dinamizou produções. Parafraseando Fernand Braudel, “o mar criou as solicitações do exterior” (Braudel, 2016, p.680).

As demandas por cacau e sua transformação em uma cultura de exportação, impulsionadas pelas necessidades do mercado mundial em formação no final do século XIX, moldaram o projeto de construção da EFIC. Essas transformações provocaram mudanças não apenas nas estruturas portuárias relacionadas ao mar, mas na hinterlândia, um interior, que foi evidenciado em suas contradições, entre necessidades antigas e novas conexões. As demandas do mar, organizaram, fixaram, delimitaram e por fim, limitaram os caminhos de terra por meio da ferrovia implantada.

A Bahia, desde 1860, trilhava o caminho da construção de estradas de ferro. A primeira foi a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, pública, federal, com traçado de Salvador a Juazeiro, no norte da Bahia, objetivando integrar e promover as navegações marítima e fluvial. Sua construção foi concluída vinte anos depois. Foram construídas mais duas estradas federais: a Estrada de Ferro Central da Bahia e a Estrada de Ferro Bahia-Minas, e 02 estaduais, a Estrada de Ferro Nazaré e Estrada de ferro Santo Amaro. Neste conjunto, a EFIC, foi a única estrada particular, construída tardiamente com o

objetivo de atenuar as deficiências estruturais do sul da Bahia, região configurada como polo dinâmico da agricultura do estado voltada para a produção cacaueira. Foi a última concessão ferroviária feita pelo governo estadual, já no limiar do século XX, quando o Atlântico deixava de ser inglês.

Os negociantes ingleses obtiveram grandes lucros na sociedade baiana, possuíam muita influência nos meios da alta sociedade e estavam ligados ao comércio em dimensões internacionais, às indústrias, setor financeiro e especialmente à construção e exploração das estradas de ferro, logo após um grande acúmulo de capitais na Inglaterra, quando se lançaram ao mar para avançar nos negócios. A estrada inglesa foi obra dos ingleses que enfrentavam o declínio dos investimentos desde a Grande depressão (1873-1896), a primeira grande crise financeira do capital. Atingida “em cheio” a Inglaterra já estava com os investimentos em declínio em 1908 quando criou a empresa para construir e explorar a EFIC. Suas dificuldades foram acrescidas pela participação na Primeira Guerra Mundial, a Depressão de 1929 e como golpe final a Segunda Grande Guerra.

A EFIC atingiu uma extensão de aproximadamente 253 Km, foi caracterizada por: bitola de um metro entre trilhos; construção dividida em duas sessões, a primeira partindo de Ilhéus até Tabocas (distrito que se emancipou de Ilhéus em 1910), e a segunda sessão iniciando-se neste distrito e se estendendo até a cidade de Conquista. Em relação à sua extensão máxima em operação, a empresa construiu um pequeno trecho da linha tronco entre Ilhéus e Itabuna, totalizando 58,790 km, além de três ramais: Ramal do Almada (posteriormente denominado Pirangy), com 16,86 km; Ramal de Mucambo (mais tarde chamado Água Preta), com 10 km; Ramal de Itapira (posteriormente Itaipava), com 42,58 km. Somados o tronco e os ramais, foram construídos apenas 128,730 km de trilhos. Segue, uma síntese da historicidade da implantação, obstáculos e conflitos envolvendo a construção da EFIC.

Tabela 02- Trechos construídos da EFIC ao longo do tempo (km)

Ano	Extensão em tráfego
1913	58,75
1919	82,75
1930	101,75
1935	128,230

Fonte: BMF. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*, vários anos. Disponível em: <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 20 jan. 2025.

Miguel de Teive e Argollo, servidor público imperial, engenheiro civil destacado no setor ferroviário, oriundo de família abastada, obteve em 1880, a concessão para a

construção da Estrada de Ferro Bahia–Minas e, em 1882 da EFIC. Ele desistiu desta última pela ausência de investimento estatal e as condições desfavoráveis impostas pela legislação. Seus interesses iam além da ferrovia: buscava também explorar minas de carvão no sul da Bahia, mas enfrentou resistência por parte de proprietários locais. A região era rica em recursos naturais, como cacau, carvão, diamantes e asfalto, o que justificava os inúmeros pedidos de concessões para a extração mineral. Ressalte-se a existência de asfalto, derivado de petróleo, produto de grande interesse para a construção de infraestruturas viárias, o qual se tornou central para o modal rodoviário que, no Brasil, veio a substituir as ferrovias.

A construção da estrada de ferro era parte de um projeto estratégico maior de infraestrutura e desenvolvimento regional. A articulação comercial Ilhéus-Conquista que seriam as duas pontas de trilho foi idealizada desde o período Colonial. Tratava-se de promover a integração entre Ilhéus e o sudoeste da Bahia; não apenas a ligação entre o litoral e o interior, mas também fortalecer os portos baianos, especialmente os de Ilhéus e Caravelas, frente à concorrência do porto de Vitória (ES), defendendo os interesses econômicos do estado da Bahia.

O projeto da ferrovia Ilhéus-Conquista foi oficializado no Plano de Viação da Bahia pela Lei nº 37, de 1893, que previa incentivos como garantia de juros por 30 anos. A Lei nº 57, de 1894, complementou o marco legal ao fixar limites financeiros para os incentivos e exigiu que empresas estrangeiras tivessem sede na capital baiana.

Em 1903, o então governador Severino Vieira, incumbiu o engenheiro Guilherme Greenhalgh, autor da linha de reconhecimento, à época delegado de terras de Ilhéus, de realizar os estudos preliminares, seguidos pelos definitivos, para a construção da estrada de ferro. A escolha de Greenhalgh pode ter considerado que o delegado de terras ocupava uma posição central nas disputas relativas à propriedade fundiária no sul da Bahia, isso implicava administrar conflitos de interesse em uma região caracterizada por uma grande quantidade de terras devolutas, aforadas, oriundas de aldeias indígenas extintas ou abandonadas, bem como antigas sesmarias que haviam retornado ao domínio estadual.

O traçado da nova ferrovia feito por Greenhalgh, partindo da cidade de Ilhéus, corria em paralelo aos rios, mas fundamentalmente seguia o movimento de expansão do cacau, principiando pela região produtora norte seguindo o curso do rio Almada; depois no sentido de Tabocas e, de outro lado, por uma lógica de deslocamento que tem origem no período colonial, nas veredas dos sertões abertas por tropas e boiadas, que ligava

Ilhéus a Conquista, relacionada, por sua vez existência de aldeamentos indígenas que existiam entre os dois pontos.

A construção da EFIC permaneceu como demanda estratégica, especialmente para o escoamento do cacau, sendo novamente defendida em 1904 pelo engenheiro Joaquim Bahiana como essencial para a economia do sul da Bahia, reforçou a importância da ferrovia partindo de Ilhéus e descartou Canavieiras e Belmonte como alternativas viáveis.

De largo alcance foi a atuação de Bento Berillo, acima mencionado, nascido em 1875, em Timbó (hoje Esplanada-BA), região atravessada pela construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco. Desde cedo teve contato com os impactos da infraestrutura ferroviária no território. Foi sócio da Brandão Oliveira & Cia, sediada em Salvador, fornecedora de materiais ferroviários, inclusive para o governo estadual e mantinha conexões com elites locais e estrangeiras. Sua residência no sofisticado bairro da Vitória, em Salvador, acentua a possibilidade que ele mantivesse relações com ingleses investidores na infraestrutura de transportes ferroviários, bem como relações familiares com políticos como os irmãos Otávio e João Mangabeira, o primeiro em nível nacional e estadual e o segundo especialmente em Ilhéus. Intendente entre 1908 e 1911, João Mangabeira considerado “uma voz do cacau”, também figurou como acionista da Companhia Industrial de Ilhéus, fator que provavelmente contribuiu para a concessão do porto à empresa de Bento Berillo pelo município, em 1911.

Em 1904, conforme mencionado anteriormente, Bento Berillo obteve a concessão para a construção da EFIC. Entre as garantias concedidas à empresa responsável pela obra, destacavam-se: o prazo de cinquenta anos construção, uso e fruição da ferrovia; garantia de juros de 5 % ao ano, por um período de vinte anos; privilégio de uma faixa territorial de vinte quilômetros em cada lado do eixo da estrada, dentro da qual nenhuma outra ferrovia poderia ser construída pelo prazo de cinquenta anos; cessão gratuita de terrenos devolutos e das pedreiras neles contidas, destinados à implantação do leito ferroviário e das obras correspondentes; para uso do leito da estrada e obras das respectivas plantas; direito de desapropriação de terrenos de domínio particular, prédios e benfeitorias necessárias; e preferência para a construção de ramais ou prolongamentos.

Em 1905, ele mudou-se para Ilhéus, onde se consolidou sua imersão no projeto de modernização da região cacauzeira. Nesse contexto, articulou investimentos e financiamentos, tanto nacionais quanto estrangeiros, ao poder político e à gestão pública.

Bento Berillo atuou em um contexto político amplamente favorável à sua atuação. Manteve relações estreitas com pelo menos outros dois intendentes de Ilhéus, além de João Mangabeira. O primeiro deles foi Antônio Pessoa da Costa e Silva, que exerceu o cargo entre 1912 e 1915, período em que Bento Berillo esteve diretamente envolvido na execução de diversas obras de reforma urbana. Posteriormente, entre 1916 e 1919, estabeleceu sociedade com o então intendente Manoel Misael da Silva Tavares, o “rei do cacau”, o mais rico e importante produtor e investidor local, em várias empreitadas. Com Misael Tavares, Bento Berillo obteve recursos tanto para a construção da estrada de ferro quanto para a implantação do porto organizado de Ilhéus.

A trajetória de Bento Berillo sintetiza os caminhos dos agentes que na Primeira República mediam o capital externo e a construção de infraestrutura, influenciando decisivamente os rumos da economia baiana. Em 1908 ele vendeu a concessão da estrada de ferro para os ingleses, que organizaram no ano seguinte a *The State of Bahia South Western Railway Limited Company*, companhia criada com um capital de £200.000 (duzentas mil libras esterlinas) divididas em 200.000 ações originárias de uma libra esterlina cada uma. A empresa tinha sede no *Salters Hall Court, Cannon Street* nº 3, fixando-se posteriormente na 8, *Arthur Street-King William Street*, ambos os endereços na *City* em Londres principal centro comercial e financeiro do mundo. Nessa região da cidade se localizavam as principais instituições financeiras inglesas a exemplo do Banco da Inglaterra; das casas de câmbio e de comércio internacional. A *State* tinha representações em Salvador e em Ilhéus. Esta última, local da produção assumia também as despesas de Salvador e Londres.

O transporte do cacau e de outras mercadorias, das fazendas até o porto de Ilhéus aliou então ao lombo dos burros e às canoas que seguiam pelos cursos dos rios navegáveis, o avanço tecnológico do século, a estrada de ferro.

Ilhéus, que até o período imperial seguia a lógica de relações comerciais subordinadas à cidade de Salvador, passou por profundas transformações com a chegada da ferrovia. A atração de investimentos britânicos e a implantação da estrada de ferro elevaram a cidade a um novo patamar econômico, ao inseri-la em circuitos do mercado externo. Tal processo foi impulsionado pelo interesse dos ingleses, então protagonistas da Revolução Industrial, em expandir suas áreas de influência e encontrar novos destinos para a exportação de capitais.

Um aspecto fundamental foi a interação entre o porto e a ferrovia, sob a liderança de investimentos ingleses na região. As ferrovias marcaram significativamente o século

XIX e o início do século XX. Contudo, conforme ressaltaram Marcelo de Paiva Abreu e outros autores (2022), o interesse na construção ferroviária estava fortemente vinculado à obtenção de taxas de retorno de ferrovias, a exemplo do subsídio da garantia de juros, embora essas taxas não tenham sido superiores às subvenções concedidas à navegação. Os autores destacam ainda uma distinção relevante: enquanto as ferrovias eram predominantemente estrangeiras, as empresas de navegação, por sua vez, eram quase, na totalidade, nacionais.

Ao comprarem a concessão de construção da ferrovia, os ingleses passaram a exercer influência sobre o Porto de Ilhéus. Em 1916, a revista britânica *The Statist*, divulgou as atividades da *State*. Em geral falava dos ganhos da empresa, das condições dos negócios do cacau, mas também das vantagens desta sobre o porto. Após informar que a *State* obteve a concessão para a construção da EFIC, a revista destacou que a concessão deu à companhia o direito exclusivo de entrada para o Porto de Ilhéus.

Em 1917, a *State* encaminhou ao Ministério da Viação e Obras Públicas o pedido de autorização para construir uma pequena ponte de madeira no porto de Ilhéus, o que foi permitido e sugere que a construção dos trilhos ao longo do cais, em 1922, era apenas uma consequência lógica deste movimento em relação ao porto. Na figura 3 é visível a íntima relação da ferrovia com o porto. A locomotiva e os vagões percorrem a lateral do porto em direção à ponte da *State*, onde o cacau era de forma direta carregado nos navios.

Figura 3: O porto e a ferrovia



Fonte: BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. Estórias da história de Ilhéus. Ilhéus: Edições SBS, 1970. p.44

No cenário baiano, a pequena EFIC desempenhou um papel estratégico no escoamento da produção cacaueira, contribuindo para a ampliação da produção agrícola, a ocupação de novas terras e a circulação de outros produtos. A ferrovia conectou cidades, vilas e distritos, promovendo o crescimento demográfico da região. Além disso contribuiu para a reconfiguração do papel do Porto de Ilhéus, inserindo-o em uma nova dinâmica econômica marcada pelo avanço da financeirização do capital, em um período de franca expansão da produção cacaueira no sul da Bahia. Ilhéus, que desde o período colonial já integrava os circuitos atlânticos de circulação de mercadorias, teve seu status urbano e econômico impactado pelas transformações associadas à Segunda Revolução Industrial, à implantação da ferrovia e às inovações trazidas pela navegação a vapor.

Em 1945 as estradas de ferro estavam em situação precária, sofriam a concorrência da opção rodoviária e passaram, em ritmo crescente, ao regime de exploração deficitária. Entre as causas:

falta de sentido econômico dos traçados primitivos, desarticulação devida à pluralidade de bitolas e de alguns dispositivos do material rodante, excessivo custo de mão de obra pelos efeitos da inflação, a existência de tarifas obsoletas, a concorrência de outros meios de transporte, a carência de combustíveis, a ineficiência da extensão da rede eletrificada, a falta de renovação do equipamento e do material de tração e de transporte, a pobreza de regiões marginais às estradas de ferro, etc. (Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte, 1952).

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 à estrada dos ingleses. Com a inauguração da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, em 1928, a EFIC passou a sofrer com a concorrência direta desta no transporte do cacau, antes realizado, majoritariamente, pela estrada de ferro.

A EFIC não chegou até Conquista, não se “entroncou” a Pernambuco, Vitória da Conquista, ao São Francisco, Minas e Rio de Janeiro. A “ferrovia do descarrilamento” era de pequena extensão, movida a lenha, e contava com poucas locomotivas; o projeto da EFIC, importante para a Bahia, aos ingleses que a construíram deve ter parecido um vazio econômico, já que demonstraram não ter interesse que a estrada chegasse a Vitória da Conquista. Ilhéus experimentou, entre 1910 e 1964, da inauguração à extinção, a estrada de ferro, de forma tão efêmera quanto impactante, o capital estrangeiro que dinamizou a relação porto e ferrovia foi substituído, a rodovia se impôs.

Estradas/Rodovias no Sul da Bahia

No sul da Bahia, a década de 1920 foi marcada pelo início de uma política rodoviária deflagrada pela construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna. Desde a sua idealização, em 1919, até sua inauguração, em 1928, a estrada tinha como principal objetivo ligar os dois municípios líderes na produção de cacau, visando à ampliação do escoamento deste produto pelo porto de Ilhéus. A companhia em prol da construção de estradas, e principalmente da Ilhéus-Itabuna, coincidiu e se apoiou no início da campanha rodoviária no Brasil, que apresentava estradas/rodovias como sinônimos de um suposto progresso, que tinha como vanguarda os Estados Unidos da América.

Essa iniciativa regional, no entanto, não se limitava ao contexto brasileiro. Além de expressão local de um movimento nacional, o movimento em prol do modal rodoviário no sul baiano deve ser compreendido dentro de um circuito atlântico mais amplo. A estrada Ilhéus-Itabuna, por exemplo, ligava dois polos fundamentais do escoamento da do cacau, cuja rota culminava no porto de Ilhéus antes de seguir rumo aos mercados internacionais. O Atlântico, nesse sentido, não era apenas o espaço físico da exportação, mas também o meio por onde transitavam ideias, capitais, equipamentos e modelos técnicos, como o rodoviarismo de matriz norte-americana.

A implantação de estradas de rodagem no Brasil, a partir das primeiras décadas do século XX, respondia, portanto, não apenas à necessidade de encurtar distâncias ou de conectar interior e litoral. Ela expressava transformações mais profundas, vinculadas à reconfiguração da hegemonia internacional. À medida que a infraestrutura rodoviária expandia os fluxos internos, também consolidava a inserção do território nacional nos circuitos do capital norte-americano, marcando a transição da influência britânica, atrelada ao modelo ferroviário, para o predomínio estadunidense, centrado no automóvel e no asfalto.

A influência rodoviarista no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, esteve diretamente relacionada à estratégia de educação rodoviária promovida pelo governo norte-americano, voltada à disseminação internacional de seu modelo de modernização. Após a Primeira Guerra Mundial, os EUA consolidaram-se como uma das principais potências capitalistas do mundo, convertendo-se em modelo hegemônico de progresso técnico, industrial e de reorganização territorial por meio da infraestrutura de transportes. A educação rodoviária, difundida através de campanhas, acordos bilaterais,

exposições e publicações técnicas, projetava o rodoviarismo como expressão civilizatória e símbolo do avanço moderno, amplamente incorporada por frações da classe dominante latino-americana, principalmente no Brasil.

A ascensão do movimento rodoviário internacional alterou os rumos do debate técnico sobre transportes no Brasil. No interior do Clube de Engenharia, as estradas de rodagem deixaram de ser pensadas apenas como melhoramentos urbanos e passaram a figurar como infraestrutura central no projeto de modernização nacional. Engenheiros e técnicos alinhados ao movimento argumentavam que as estradas eram mais baratas, modernas e adaptáveis às exigências da economia industrial, além de estimularem setores paralelos, como os de automóveis, pneus e combustíveis. Embora houvesse resistência de defensores da ferrovia, consolidar-se-ia um consenso de que o transporte rodoviário não só deveria ser regulado, como também articulado às ferrovias, uma proposta que, na prática, acabou dando lugar à substituição progressiva dos trilhos pelo asfalto, especialmente a partir do final da década de 1920.

No sul da Bahia, a recepção do movimento rodoviário articulou-se às demandas econômicas da região cacaujeira, marcada pela hegemonia do cacau como mercadoria de exportação. No início do século XX, a infraestrutura de transportes da região era precária: a escassez de estradas em pontos estratégicos dificultava o escoamento da produção cacaujeira e comprometia consideravelmente sua qualidade. Em média, o trajeto entre Itabuna e Ilhéus levava dois dias ou mais, com cargas frequentemente deterioradas pelas chuvas ao chegarem ao destino. As vias existentes eram poucas e deficientes, repletas de buracos, vegetação e lamaçais, além de frequentemente afetadas por enchentes, o que agravava os custos logísticos e afetava a competitividade do cacau nos mercados internacionais.

Uma fração da classe dominante regional, ligada à produção do cacau e à defesa de um projeto local de modernização, passou a reivindicar a abertura de estradas como forma de ligação direta entre as áreas de cultivo do cacau, especialmente suas fazendas, e o porto de Ilhéus, sem a dependência da EFIC. Inserido nesse campo de interesses estava o grupo político liderado por Antônio Pessoa da Costa e Silva, enriquecido com a expansão da lavoura cacaujeira no início do século XX. Articulando imprensa, capital e poder político, esse grupo mobilizou a bandeira do movimento rodoviário como instrumento para ampliar sua influência econômica e territorial na região.

Ao assumir, em 1º de janeiro de 1924, pela primeira vez a intendência do município de Ilhéus, o médico Mário Pessoa - filho de Antônio Pessoa -, deu início a uma

forte política rodoviária, priorizando a construção da estrada Ilhéus-Itabuna. Com um discurso “modernizador”, buscava transformar Ilhéus em símbolo de progresso urbano, ligado ao consumo e à circulação de bens. A infraestrutura rodoviária e o automóvel passaram a ser utilizados como ícones desse projeto de modernização. O jornal *Correio de Ilhéos*, de propriedade de sua família, foi peça-chave nessa estratégia, criticando constantemente, durante sua gestão, a EFIC, apresentada como obsoleta frente às novas exigências da economia cacaueira demandas do cacau. Mário Pessôa procurou implantar uma política rodoviária que vinculasse diretamente as obras viárias ao desenvolvimento e ao progresso da região. Considerando a estrada Ilhéus-Itabuna como a “coluna vertebral do município”, o intendente tratou, logo ao início de seu mandato, de enfrentar os entraves que dificultavam a continuidade de sua construção.

Figura 4: Construção da Estrada Ilhéus-Itabuna, 1926



Fonte: Acervo Eletrônico José Rezende Mendonça

Ao término de seu mandato, em 1927, Mário Pessôa havia deixado a estrada Ilhéus-Itabuna em estágio avançado, próxima da inauguração, prevista para o ano seguinte (1928). Também iniciou as obras das rodovias Pontal-Macuco, Ouro Preto-Pirangi-Barro Preto-Pontal Sul e Água Preta-Itapira. Além disso, outras estradas de iniciativa privada, com apoio do poder municipal, foram anunciadas. Esse primeiro mandato de Mário Pessôa ficaria posteriormente conhecido como “a era rodoviária do Município de Ilhéus”.

A estrada Ilhéus-Itabuna, marco inaugural do movimento rodoviário no sul da Bahia, foi concluída e inaugurada em 3 de março de 1928, durante a intendência de Durval Olivieri, cunhado e sucessor de Mário Pessôa. A cerimônia contou com a presença do então governador da Bahia, Góes Calmon.

No entanto, logo após sua inauguração, a estrada revelou-se precária: em pouco tempo, as fortes chuvas tornaram o trecho praticamente intransitável. Somente a partir de 1931, com a criação do Instituto do Cacau da Bahia (ICB) e o apoio de sua empresa subsidiária, a Companhia de Auto Viação Sul Bahiana (SULBA), iniciaram-se ações efetivas voltadas à recuperação e consolidação da estrada recém-inaugurada.

O ICB foi resultado da primeira intervenção estatal efetiva na economia cacaueira. Sua criação foi viabilizada pela conjuntura nacional da década de 30, marcada pela ascensão de Getúlio Vargas e pela adoção de um novo modelo de acumulação capitalista de base industrial, em resposta à crise de 1929:

Com a adoção de uma postura mais intervencionista por parte do Estado brasileiro a partir dos anos 1930, foram criados ministérios, departamentos, sociedades e institutos, como o ICB, voltados à centralização e à reorganização das atividades econômicas. Inserido nessa lógica, o ICB expressava o esforço estatal de integrar o cacau ao novo modelo de acumulação centrado na industrialização e na intensificação da circulação de mercadorias. Enquanto produto estratégico da pauta exportadora, o cacau deveria ser vinculado à geração de divisas necessárias para sustentar o avanço do setor industrial.

(...) os objetivos do ICB abrangiam todas as necessidades da cacaucultura, de forma a assegurar as condições essenciais ao seu melhor funcionamento, nos setores de produção, comércio e industrialização. Compreendiam também os aspectos mais abrangentes de uma política econômica condizente com a importância e as aspirações da lavoura que assegurasse o seu progresso (Garcez, 1981, p.51).

Como desdobramento do papel atribuído ao cacau dentro da lógica de acumulação industrial, coube ao ICB a responsabilidade de atuar diretamente sobre os entraves logísticos da produção, especialmente no que dizia respeito ao transporte. Entre suas atribuições centrais estava o aperfeiçoamento do sistema rodoviário da região cacaueira, com foco na superação dos gargalos no escoamento da safra.

Em consonância com a política rodoviária nacional, o ICB passou a exercer o papel de propulsor do modal rodoviário no sul da Bahia, promovendo a ampliação, padronização e consolidação da rede de estradas. Priorizando a construção de estradas de rodagem, o Instituto encarregou-se da expansão da trama rodoviária dos municípios cacaueiros, dando novo fôlego ao projeto rodoviário regional e articulando-o a uma lógica mais ampla de intervenção estatal no setor.

Logo após sua fundação, o ICB iniciou os primeiros esforços para consolidar o modal rodoviário, como principal via de escoamento da produção cacaueira. Em 1932,

foi elaborado um plano rodoviário que incluía o mapeamento das estradas existentes, bem como a identificação daquelas que deveriam ser reformadas ou construídas. No mês de outubro do mesmo ano, foi criada a SULBA, cuja principal finalidade era fortalecer a infraestrutura e a gestão do transporte rodoviário na região. A SULBA assumiu a responsabilidade pela operacionalização do sistema rodoviário que conectava as zonas de produção ao Porto de Ilhéus, passando também a regulamentar o transporte de cargas, especialmente o cacau, e de passageiros.

O serviço de transporte de mercadorias operado pela SULBA, especialmente no trecho entre Ilhéus e Itabuna, tinha como principal destino o Porto de Ilhéus, consolidando-se como eixo estratégico de escoamento da produção cacaujeira. O predomínio do cacau nesse percurso revela a centralidade desse produto na dinâmica regional e permite compreender a estrutura logística articulada pelo ICB em torno do modal rodoviário e da motorização do transporte. Essa estrutura foi delineada em curto intervalo de tempo, tendo como ponto de partida a formulação e execução do Plano Rodoviário do ICB, cujo objetivo era consolidar a rodovia como meio privilegiado de circulação.

Somado à promoção rodoviarista do ICB, o segundo mandato de Mário Pessôa (1938-1942) reforçou o protagonismo e difusão do modal rodoviário na região cacaujeira. Dando continuidade à política rodoviária de sua primeira gestão ele foi responsável pela construção da estrada Jacarandá-Rio do Braço-Água Preta (atual Uruçuca); da rodovia Cinco Porcos-Morro Redondo e pelas reformas nas estradas Pontal-Macuco (atual Buerarema) e Pontal-Olivença. Destacou-se também o calçamento de 83.791 metros quadrados de estradas, o que representava “uma vez e meia a distância entre Ilhéus e Itabuna” (Pessôa, 1994, p.156). O vínculo de Mário Pessôa com o Instituto se aprofundaria posteriormente, ao ser nomeado, em 1951, diretor da carteira de crédito agrícola do órgão.

A atuação do ICB, ao invés de resolver os gargalos logísticos da região, como inicialmente se propunha, acabou por acentuá-los. Sua ênfase exclusiva na promoção do modal rodoviário, em detrimento da articulação com o ferroviário, mais eficiente em termos de custo e capacidade, comprometeu a eficácia do sistema de transportes como um todo. Ao privilegiar a expansão das estradas sem integrar os modais existentes, o Instituto reforçou a fragmentação da infraestrutura regional, limitando a eficiência do escoamento da produção cacaujeira. Analisando a concorrência entre os meios de transporte na região, Milton Santos pontuou:

Quanto à antiga rede de caminhos se superpôs uma rede rodoviária (...). Assim, Itabuna não tardou a deixar de utilizar o trem como meio de transporte, o que se dá cada vez mais. Para os passageiros é muito mais rápido e cômodo viajar de ônibus. Para o transporte de cargas, em tão pequena distância, o caminhão oferece as clássicas vantagens. O que aconteceu na zona cacauífera 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 outras, no caso a ferrovia e o transporte fluvial (Santos, 1997, p.32).

A disparidade de investimentos e de planejamento entre os modais rodoviário e ferroviário, com ênfase crescente na promoção das estradas em detrimento da ferrovia, evidencia a negligência do poder público, tanto em nível municipal quanto estadual, em relação à EFIC, que até então desempenhava papel central no escoamento do cacau. Tal escolha revela os limites de uma política de transportes orientada por interesses específicos, que desconsiderava a complementaridade entre modais e apostava na exclusividade rodoviária como solução logística. O resultado foi a consolidação de um sistema desigual e vulnerável, sustentado por rodovias de manutenção onerosa e fretes rodoviários elevados, que se mostraria ineficaz para atender às demandas estruturais e de longo prazo da região.

Conclusão

Neste artigo, buscamos apresentar a implantação e as relações entre os três principais modais de transporte do sul baiano: o Porto de Ilhéus, a EFIC, e as estradas de rodagem, com destaque para a estrada Ilhéus-Itabuna. Tendo o porto como principal escoadouro do cacau, mercadoria de maior relevância na pauta de exportações da região e do estado, tanto a EFIC quanto a estrada Ilhéus-Itabuna foram desenvolvidas e adaptadas para atender à logística de transporte dessa produção. No entanto, apesar de partilharem o mesmo destino – o Porto de Ilhéus –, esses modais acabaram por entrar em concorrência direta, o que impediu a integração entre eles, que poderia ter sido mais lucrativa para a economia regional.

Destacamos a importância econômica do cacau para a região sul da Bahia, posicionando-a como uma das maiores produtoras mundiais. A infraestrutura de transporte, incluindo o Porto de Ilhéus, a EFIC e as estradas de rodagem, foi analisada em termos de seu impacto econômico e social, evidenciando a necessidade de melhorias para atender às exigências do novo cenário econômico global. O Porto de Ilhéus, crucial para o escoamento do cacau, enfrentou desafios significativos, como a necessidade de

modernização e problemas de navegabilidade. A expansão das relações mercantis e a modernização dos transportes foram essenciais para o desenvolvimento econômico da região, influenciando a organização social e econômica local.

Concluimos que a região sul da Bahia requeria investimentos significativos para melhorar a infraestrutura de transporte e aumentar o fluxo de mercadorias e capitais, sendo a modernização das vias de acesso, escoamento de mercadorias e transporte de pessoas um processo demorado, mas essencial para manter a viabilidade econômica da região. No entanto, constatamos que a falta de implementação de estratégias coerentes - de curto, médio e longo prazo - para o setor na região limitaram sua competitividade como um vetor de exportação.

SUR DE BAHÍA Y CACAO: MODOS DE TRANSPORTE EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Resumen: Este artículo tiene como objetivo analizar la implementación y la interacción entre los tres principales modos de transporte del sur de Bahía en la primera mitad del siglo XX: el Puerto de Ilhéus, el Ferrocarril Ilhéus-Conquista (EFIC) y las carreteras, con especial atención a la carretera Ilhéus-Itabuna. La investigación busca discutir los impactos de estos medios de transporte en las transformaciones socioeconómicas de la región, demostrando cómo su coexistencia generó tanto adaptaciones como conflictos. Además, se propone investigar cómo la implementación y la priorización de estos modos no se limitaron a criterios técnicos, sino que reflejaron disputas políticas e intereses económicos específicos de las estructuras de poder de la época.

Palabras Clave: Sur de Bahía; Región Cacaoetera; Transporte; Puerto de Ilhéus; Ferrocarril Ilhéus-Conquista; Carreteras.

SOUTHERN BAHIA AND COCOA: TRANSPORT MODES IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY

Abstract: This article aims to analyze the implementation and interaction of the three main transportation modes in southern Bahia during the first half of the 20th century: the Port of Ilhéus, the Ilhéus-Conquista Railway (EFIC), and the highways, with a special focus on the Ilhéus-Itabuna road. The research seeks to discuss the impact of these transportation systems on the region's socioeconomic transformations, demonstrating how their coexistence led to both adaptations and conflicts. Furthermore, it proposes to investigate how the implementation and prioritization of these modes were not limited to technical criteria but also reflected political disputes and economic interests tied to the power structures of the time.

Keywords: Southern Bahia; Cocoa Region; Transportation; Port of Ilhéus; Ilhéus-Conquista Railway; Highways.

Referências

ABREU, Marcelo de Paiva; CORREA, Luiz Aranha; e VILLELA, André Arruda. **A passos lentos**: uma história econômica do Brasil Império. São Paulo: Edições 70, 2022.

ARMITAGE, David. Três conceitos de história atlântica. **História Unisinos**, v. 18, n. 2, p. 206-217, 2014.

BRASIL. **Decreto nº 15.693, de 22 de setembro de 1922**. Diário Oficial da União - Seção 1 - 30/9/1922, pg. 18513.

BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II**. Vol. 2. São Paulo: EDUSP, 2016.

CRUZ, Ronaldo Lima da. **Conflitos e tensões**: conquistas de escravizados e libertos no sul da Bahia, 1880-1900. 2012. 120 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, 2012.

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

NUNES, Maribel Carvalho. **História Portuária de Ilhéus 1915 – 1942**. (Monografia) Licenciatura em História, Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, 1999.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **Cronologia portos da Bahia**. Salvador: Companhia das Docas da Bahia – CODEBA, 2000.

SANTOS, Joêmia da Conceição. **Um Porto para as Elites**. Monografia (Licenciatura em História) Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, 2001.

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

SANTOS, Milton. **Zona do Cacau**. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1955, p.73.

TOURINHO, Ney Rebelo. **Porto de Ilhéus**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Portos e Navegação/ Imprensa Nacional, 1942, p. 44. (grafia original)

VILHENA, Luís Santos. **A Bahia no século XVIII**. Salvador: Editora Itapuã, 1969.

SOBRE OS AUTORES

Flávio Gonçalves dos Santos é doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF); Professor Titular da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC).

Kátia Vinhático Pontes é doutora em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF); Professora Assistente da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC).

Luciana Balduino é doutoranda em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF); bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

Recebido em 04/02/2025

Aceito em 17/07/2025