



UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**O binômio porto-ferrovia:
o escoamento da produção cacaueteira no sul da Bahia (1920-1947)**

Kátia Vinhático Pontes

Niterói
2018

Kátia Vinhático Pontes

**O binômio porto-ferrovia:
o escoamento da produção cacauceira no sul da Bahia (1920-1947)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense - PPGH/UFF, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora

Orientador: Professor. Doutor. Cezar Teixeira Honorato

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG

P813b Pontes , Kátia Vinhático
O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção
cacaueira no sul da Bahia (1920-1947) / Kátia Vinhático
Pontes ; Cezar Teixeira Honorato, orientador. Niterói, 2018.
356 f.

Tese (doutorado)-Universidade Federal Fluminense, Niterói,
2018.

DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGH.2018.d.37523490506>

1. Porto-Ferrovia. 2. História Social. 3. Escoamento do
cacau. 4. Região. 5. Produção intelectual. I. Título II.
Honorato, Cezar Teixeira, orientador. III. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de História.

CDD -

Bibliotecária responsável: Angela Albuquerque de Insfrán - CRB7/2318

Kátia Vinhático Pontes

**O binômio porto-ferrovia:
o escoamento da produção cacaueteira no sul da Bahia (1920-1947)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense - PPGH/UFF, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora

Aprovada em: 12/04/2018

Banca examinadora

Professor Doutor Cezar Teixeira Honorato – orientador
Universidade Federal Fluminense - UFF

Professor Doutor Flávio Gonçalves dos Santos – membro
Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC

Professor Doutor Fernando Sergio Dumas dos Santos – membro
Fundação Oswaldo Cruz - FIOCRUZ

Professora Doutora Lina Maria Brandão de Aras – membro
Universidade Federal da Bahia - UFBA

Professor Doutor Muniz Gonçalves Ferreira – membro
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ

DEDICATÓRIA

A Helenita Vinhático Pontes, minha mãe
e Hilton Farias Pontes, meu pai (*in
memorian*)

AGRADECIMENTOS

Alguns anos duram um Curso de Doutorado ingressamos nele e terminá-lo equivale à saída de um mergulho profundo que nos foi concedido em busca de nós mesmos e de questões que nos envolvem e ocupam na vida.

É um processo que principia bem antes dele mesmo, quando já então passamos a ter aqueles a quem agradecer. A gratidão é um dos valores mais caros que desenvolvemos no percurso e os que me conhecem sabem o quanto valorizo isto, porque sem o apoio e a paciência alheia correríamos o risco de não emergir.

Por isto a lista de agradecimentos que tenho é tão grande, e para a qual peço paciência. E mesmo assim sei que ainda não esgotará os nomes.

Agradeço ao meu Orientador o Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato, um desbravador e referência fundamental na história econômica destacadamente sobre estas estruturas extraordinárias que são os portos.

À Flávio Gonçalves dos Santos, pesquisador do Atlântico e da Diáspora Africana, com destaque para os portos, que abriu a trilha desta pesquisa na UESC, na qual seguimos em parceria, acrescentando o interior, trens, trilhos e o que mais vier.

À UFF que me acolheu para a realização deste trabalho. À direção do PPGH, e a todos aqueles que nos dão suporte na Secretaria e Biblioteca desta instituição.

Aos professores Bernardo Kocher e Rita Almico pelo excelente trabalho de seus cursos.

À Banca Examinadora que este trabalho avalia e coloca uma pausa na pesquisa, ao tempo em que nos estimulam a dar continuidade, posto que irresistível continuar a reflexão sobre as questões aqui levantadas que indicam novas pesquisas e produções. Para este momento especial tive a honra de contar com meu Orientador, o Prof. Dr. Flávio Gonçalves dos Santos – UESC, o Prof. Dr. Fernando Sergio Dumas dos Santos – FIOCRUZ, a Prof^a. Dr^a. Lina Maria Brandão de Aras – UFBA e ao Prof. Dr. Muniz Gonçalves Ferreira – UFRRJ, que contribuíram para que eu atingisse o resultado que aqui se apresenta.

À Fernanda Generoso colega nas disciplinas que fiz na UFF, com quem compartilhei estudos, inquietações em momentos importantes desta trajetória e de quem poderei desfrutar a amizade vida afora.

À generosidade da família do *Mestre* Antonio Affonso e amigos, que me acolheu em sua casa e incluiu em seu cotidiano especialmente afetuoso em São Gonçalo. À pessoa generosa, amiga, divertida e incrível de Esther Velloso esposa do *Mestre* e aos seus filhos maravilhosos, os companheiros Érica e Antonio Affonso Júnior.

À UESC, que nos estimula e incentiva ao trabalho e ao seu aprimoramento seja na capacitação, seja para a constituição de programas de pós-graduação. Não me canso de repetir que a acertada política de investimento na capacitação docente da UESC há mais de vinte anos é algo que devemos saudar.

Aos colegas do Curso de História com os quais experimento o ensino, a pesquisa e a extensão e cobriram a minha ausência com a ampliação de suas cargas horárias de trabalho, tendo em vista que em nosso país não mais conseguimos garantir o direito à substituição para a capacitação tão necessária ao desenvolvimento do Brasil. Retorno para ministrar as aulas de história capacitada, em leituras, em pesquisa, com a cabeça pululando de projetos e pesquisas a serem desenvolvidas, fontes a serem trabalhadas e sei a importância disto.

Aos professores e amigos da UESC: Laila Brichta, Marcelo Lins, Terezinha Marcis, André Rosa Ribeiro, Elis Fiamengue, Carlos Alberto Oliveira. E ao Prof. Clóvis que gentilmente me ajudou no acesso a importante referência bibliográfica.

À Rosana dos Santos Lopes colega e parceira de pesquisa nos temas da história regional e dos portos.

À Michelle Mansur, colega e amiga mais que especial em todas as fases deste trabalho, sobre o qual dialogamos muito.

À Luciana Lopes e seu engajamento no apoio aos amigos.

A André Fontes pelas fontes gentilmente compartilhadas;

À Professora Rita Rosado pesquisadora que tão atenciosamente me acolheu no Arquivo público do Estado da Bahia.

No CEDOC\UESC João Cordeiro me ajudou nos primeiros passos da pesquisa.

À Stela Dalva vislumbrando o trabalho conjunto na preservação da coleção de jornais essencial à história desta região.

Aos funcionários de todas as instituições onde pesquisei e busquei fontes, ainda que várias tivessem o acesso bloqueado às pesquisas. O empenho na busca das fontes por parte dos funcionários estimula e considero parte importante no desenvolvimento do

trabalho, apesar do desfecho não ser o melhor e por muitas vezes não ter podido acessá-las.

Foram muito especiais os atendimentos dos funcionários nas pesquisas na Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro; no Arquivo Público do Estado da Bahia; na Biblioteca Pública do Estado da Bahia; da Biblioteca da Faculdade de Economia e Ciências Humanas da UFBA; da Biblioteca da Faculdade de Economia da UFBA; da Companhia das Docas do Estado da Bahia, na Associação Comercial de Ilhéus, no CEDOC\UESC e na CEPLAC.

A Yaci Matorin, Fernando e sua família, hoje grandes amigos cariocas com quem compartilhei excelentes momentos no Rio de Janeiro.

Aos componentes do grupo de pesquisa por nós intitulado “Conflito Bahia” que iniciado na UESC e de existência breve deu origem a diversas pesquisas sobre a região com diversas trajetórias inclusive a desta tese. Ali se iniciaram as minhas as inquietações com a história da região. Foram seminais as reuniões com: Erahsto Felício de Sousa, Philippe Murilo de Carvalho, Gissele Raline Moura, Danilo Ornelas Ribeiro, Soanne Cristino Almeida e Priscila Santos Glória. Entre estes destaco o apoio direto a esta tese de Philippe Carvalho pesquisador e professor sempre pronto para indicar e compartilhar fontes preciosas.

Aos familiares sem os quais este trabalho seria impossível. Minha mãe, esteio amoroso forte como a madeira de lei que leva no nome. A Neyde Vinhático Pontes Pontes minha irmã, uma realizadora que há muitos anos trabalha para desenvolver a nossa “aldeia” (região). Ao meu irmão Ney Vinhático Pontes, meu cunhado José Ribeiro Queiroz e a Maria Aparecida Leite Pontes minha cunhada. Aos queridos afilhados Ednei e George Barros dos Santos e a Georgina de Oliveira Barros (*in memoriam*).

Aos sobrinhos: Danilo, Filipe, Lucas e Lis pelo apoio e cuidados vários que tem comigo. Acrescento nesta lista a presença carinhosa e efetiva de Maria Luiza Lins, que me estimulou ao trabalho em momentos cruciais e a Lucas Pereira que se articulam a esta nova geração da nossa família promovendo uma experiência de amizade e amor com muita generosidade.

Aos amigos antigos e que até hoje compartilham interesses e me ajudaram cada um ao seu jeito: Denise Cunha, Maísa Paranhos, Cleide Chaves e Girleney Araújo. Aos amigos mais recentes Wilton Macedo Santos, Jacqueline Marques Sá, Jaques Nascimento e Gabriel Carrijo.

À Antonio Gonçalves companheiro em todas as fases deste curso e das inquietações sobre o binômio porto-ferrovia em dimensões que as palavras não conseguem traduzir.

EPÍGRAFE

Tudo o que a burguesia inglesa pode ser forçada a fazer na Índia não emancipará a massa do povo nem melhorará materialmente as condições sociais da massa do povo, o que depende não apenas do desenvolvimento das forças produtivas, mas da sua apropriação pelo povo. Mas o que não deixará de fazer, entretanto, é criar as premissas materiais para ambos.

Karl Marx (Trad. Francisco de Oliveira)

RESUMO

O objeto desta pesquisa é o processo de escoamento da produção de cacau a partir do binômio porto-ferrovia, pois é a partir dele que se pode identificar de modo mais consistente o processo de desenvolvimento econômico regional em suas contradições, permanências e transformações, evidenciando potencialidades e entraves. Discutir este binômio implicou na investigação do conceito de região, do transporte e escoamento de mercadorias, com ênfase no cacau, produto que representava e justificava investimentos capazes de dinamizar a economia e os interesses de uma sociedade emergente no sul da Bahia. E teve como escopo analisar os modelos de desenvolvimento a partir do binômio Porto de Ilhéus-Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista entre 1920 e 1947 no sul da Bahia. Este período está delimitado pela formação do binômio na década de 1920, quando o Porto de Ilhéus se transforma de porto natural em um porto capitalista e se estende até a deflagração do processo de encampação da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, quando ele se desfaz, evidenciando a ascensão do modelo econômico do nacional desenvolvimento ao modelo liberal. A redação da tese se desenvolve em três capítulos, o primeiro dedicado ao delineamento da historicidade das estratégias de escoamento da produção da região e especificamente do cacau; os sujeitos e suas relações com a lavoura cacauzeira tendo como ângulo principal de análise as relações estabelecidas entre o comércio, comerciantes, em diversos níveis do mercado e os produtores; bem como da trajetória do Porto de Ilhéus e conflitos com o porto de Salvador e por último a construção da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista. O capítulo segundo analisa a trajetória do porto de Ilhéus imbricada à da EFIC. O porto natural localizado no interior da pequena Baía do Pontal e criado para atender às necessidades coloniais foi transformado na década de 1920 em um porto capitalista. O terceiro capítulo investiga a trajetória da EFIC que foi construída na zona cacauzeira antes das estradas através de concessão feita a Bento Berillo de Oliveira em 1904 e adquirida pela Empresa inglesa *The State of Bahia South Western Railway Limited Company*, em 1909. Neste capítulo ocupa lugar especial a organização do Instituto de Cacau da Bahia em oposição ao Porto de Ilhéus enquanto tentativa de monopolizar a exportação do cacau pelo Porto de Salvador e como vetor da opção rodoviária, que no sul da Bahia entrou em choque com os interesses dos ingleses combatidos financeiramente na exploração da EFIC. Este capítulo ainda comporta uma reflexão sobre o desenvolvimento da região através da literatura que refletia a implantação de vias de transportes na região cacauzeira, especialmente na obra do escritor Jorge Amado. A análise se beneficia dos referenciais teóricos marxistas; das reflexões teóricas dos conceitos de região e desenvolvimento em uma perspectiva interdisciplinar da geografia, economia e história; das reflexões teóricas sobre os desequilíbrios regionais no Brasil, bem como da vasta literatura sobre portos e ferrovias. As fontes que consubstanciam esta tese incluem principalmente fontes literárias, oficiais, legislativas, relatórios estatísticos, periódicos e memórias localizadas em diversos arquivos do Rio de Janeiro, Salvador, Itabuna, Ilhéus e acervos virtuais. Concluo evidenciando a importância de analisar o binômio porto-ferrovia como dinamizador e delineador do desenvolvimento econômico na região cacauzeira no Sul da Bahia.

Palavras-chave: Porto-Ferrovia, Região, Cacau.

ABSTRACT

The object of this research is the process of flow of cocoa production from the port-railroad binomial, since it is from this that the process of regional economic development in its contradictions, permanences and transformations can be identified in a more consistent way, evidencing potentialities and obstacles. Discussing this binomial implied the investigation of the concept of region, transport and merchandise flow, with emphasis on cocoa, a product that represented and justified investments capable of dynamizing the economy and the interests of an emerging society in the south of Bahia. And it was possible to analyze the development models from the binomial Port of Ilhéus-Ilhéus-Conquista Railroad between 1920 and 1947 in the south of Bahia. This period is defined by the formation of the binomial in the 1920s, when the Port of Ilhéus transforms from a natural port into a capitalist port and extends to the outbreak of the process of expropriation of the Ilhéus a Conquista railway, when it falls apart, evidencing the rise of the economic model of national development to the liberal model. The essay is written in three chapters, the first devoted to delineating the historicity of the production strategies of the region and specifically cocoa production; the subjects and their relations with the cocoa plantation having as main analysis angle the relations established between the commerce, traders, in diverse levels of the market and the producers; as well as the trajectory of the Port of Ilhéus and conflicts with the port of Salvador and finally the construction of the Ilhéus Conquista railway. The second chapter analyzes the trajectory of the port of Ilhéus imbricated to the one of the EFIC. The natural harbor located inside the small Pontal Bay and created to meet the colonial needs was transformed in the 1920s into a capitalist port. The third chapter investigates the trajectory of the EFIC that was built in the cacao area before the roads through a concession made to Bento Berillo de Oliveira in 1904 and acquired by the English Company *The State of Bahia South Western Railway Limited Company* in 1909. This chapter occupies place especially the organization of the Cocoa Institute of Bahia in opposition to the Port of Ilhéus as an attempt to monopolize the export of cocoa through the Port of Salvador and as a vector of the road option, which in southern Bahia clashed with the interests of the British financial operation of EFIC. This chapter also includes a reflection on the development of the region through the literature that reflected the implantation of transport routes in the cacao region, especially in the work of the writer Jorge Amado. The analysis benefits from the theoretical Marxist references; of the theoretical reflections of the concepts of region and development in an interdisciplinary perspective of geography, economy and history; theoretical reflections on regional imbalances in Brazil, as well as the vast literature on ports and railways. The sources consubstantiate this thesis mainly include literary sources, official, legislative, statistical reports, periodicals and memories located in several archives of Rio de Janeiro, Salvador, Itabuna, Ilhéus and virtual collections. I conclude by highlighting the importance of analyzing the port-railroad binomial as a dynamizer and delineator of economic development in the cacao region of southern Bahia.

Key-words: Port-Railroad, Region, Cocoa.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Desenho do leito rochoso do rio Cachoeira que formava cataratas.....	p.38
Figura 2 - Desenho das cachoeiras do rio com fluxo de canoa.....	p.39
Figura 3 - Gêneros exportados de Ilhéus para a Capital, 1865 (valores/réis).....	p.42
Figura 4 - Mapa destacando os rios do sul da Bahia.....	p.46
Figura 5- Vista do porto fluvial do Banco da Vitória, perto de Ilhéus, vendo-se lanchas que transportavam o cacau dali para a Capital do Estado.....	p.49
Figura 6- Cais do Porto – Embarque de cacau em Ilhéus.....	p.52
Figura 7 - Hiata a motor “Joachim” que durante cinco anos fez a viagem entre os portos de Canavieiras e do Havre. Fotografia de 1893.....	p.56
Figura 8 - Bento Berillo de Oliveira.....	p.63
Figura 9 - Detalhe do Mapa com Plano de Viação Férrea do Estado, 1913.....	p.70
Figura 10- Estudos da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, Linha de Reconhecimento, 1903.....	p.77
Figura 11 - Mapa de Aldeamentos do Sul da Bahia.....	p.78
Figura 12 – Produção de cacau no século XIX.....	p.81
Figura 13 - População do eixo Itabuna/ Ilhéus – 187-1940.....	p.82
Figura 14 - Comparativo dos principais produtos agrícolas de exportação do Estado da Bahia 1919-1923.....	p.83
Figura 15- Mapa da produção do cacau no Estado da Bahia, 1925.....	p.86
Figura 16- Safras de cacau entre 1915 e 1923 (Sacos de 60 Kg).....	p.88
Figura 17 - Instrumentos Jurídicos no processo de modernização e centralização portuária 1820 – 1947.....	p.97
Figura 18- Título privado da Companhia Industrial de Ilhéus.....	p.107
Figura 19 - Distribuição das Ações da Cia Industrial de Ilhéus – 1918.....	p.108
Figura 20 - A sede da Casa Tude & Irmão em Salvador.....	p.109
Figura 21 - A ponte de desembarque vendo-se ao fundo um vapor da Navegação Bahiana.....	p.112
Figura 22 - O primeiro dos armazéns construídos no porto de Ilhéus.....	p.114
Figura 23 - Obras de melhoramento no porto objeto da concessão a Bento B. de Oliveira.....	p.115
Figura 24- Edifício da Wildberger & Cia em Ilhéus, 1928.....	p.126
Figura 25 - Ilhéus, ocupação urbana até 1900.....	p.129

Figura 26 - Praça Luis Viana, Capela de São Sebastião e à direita o Bar Vesúvio com vista para o Morro de Pernambuco, 1920.....	p.130
Figura 27 - Avenida a Beira-Mar (hoje Soares Lopes). Abertura no governo de Mário Pessoa.....	p.130
Figura 28- Vista parcial do centro da cidade e do acesso à barra da Baía do Pontal, o Morro de São Sebastião em segundo plano, e o morro de Pernambuco ao fundo, em 1925.....	p.131
Figura 29 - Ilhéus – Ocupação Urbana até 1930.....	p.132
Figura 30 - Vista da Baía do Pontal por volta de 1910.....	p.133
Figura 31 - A gare da estrada de ferro de Ilhéus.....	p.134
Figura 32 - Sede da Fazenda Pimenta de Ramiro de Castro, réplica do Palácio do Catete no Rio de Janeiro.....	p.134
Figura 33- Terrenos de marinha sendo ocupados por construções.....	p.135
Figura 34 - Usina de beneficiamento do cacau da ACI.....	p.137
Figura 35 - Interior da Fábrica de chocolate.....	p.138
Figura 36 - Interior da Fábrica de chocolate.....	p.138
Figura 37 - Interior da fábrica de chocolate.....	p.139
Figura 38 - Fábrica de chocolate de Hugo Kaufmann atrás do armazém do porto em primeiro plano.....	p.139
Figura 39 - Hugo Kaufmann.....	p.140
Figura 40 - Terrenos acrescidos de marinha em toda a extensão do cais de saneamento do porto de Ilhéus.....	p.142
Figura 41 - Casa de Vieira Amorim construída nos terrenos acrescidos de marinha aterrados por Bento Berillo de Oliveira em Ilhéus.....	p.143
Figura 42 - Prédio de Hugo Kaufmann & Co.....	p.146
Figura 43 - Prédio da Kaufmann & Cia próximo à Ponte de Embarque do Porto.....	p.147
Figura 44 - O navio sueco Falco sendo carregado de cacau.....	p.149
Figura 45 - Fachada do Edifício da F. Stevenson em Ilhéus.....	p.155
Figura 46- Hiate a motor Itapicuru da Wildberger & Cia, que trafegou a partir de 1929 entre os portos da Baía, Canavieiras e Belmonte.....	p.158
Figura 47 - Bento Berillo de Oliveira e o pessoal da Companhia Industrial de Ilhéus.....	p.168
Figura 48 - Anúncio de venda de terrenos de marinha pela Cia Industrial de Ilhéus.....	p.173

Figura 49- Percentuais de movimentação da entrada de mercadorias nos portos (1927-1945).....	p.176
Figura 50 - Percentuais de movimentação de saída de mercadorias nos portos (1927-1945).....	p.177
Figura 51 - Percentuais da movimentação da entrada de mercadorias nos portos (1927-1945).....	p.178
Figura 52- Percentuais de movimentação de saída de mercadorias nos portos (1927-1945).....	p.179
Figura 53 – Percentuais de movimentação de entrada de mercadorias de exportação nos portos de Ilhéus e Salvador (1927-1945).....	p.180
Figura 54 - Percentuais de movimentação de saída de mercadorias de exportação nos portos Ilhéus e Salvador (1927-1945).....	p.181
Figura 55 - Distribuição da variação anual da movimentação de entrada de mercadorias por exportação nos portos Ilhéus e Salvador (1927-1945).....	p.182
Figura 56 - Distribuição da variação anual da movimentação de saída de mercadorias por exportação nos portos Ilhéus e Salvador (1927-1945)	p.183
Figura 57 - Cacau baldeado por alvarengas sendo embarcado no mar.....	p.187
Figura 58 - Estivadores carregando navio a partir de uma alvarenga.....	p. 187
Figura 59 - Carregamento do navio a partir de uma alvarenga.....	p.188
Figura 60 - Notificações feitas pela <i>State</i> ao público.....	p.197
Figura 61 - Pessoal da <i>The State of Bahia South Western Railway. C. Limited</i>	p.218
Figura 62 - Olé W. Rolls gerente da EFIC.....	p.219
Figura 63 - Dr. João Batista Soares Lopes médico dos trabalhadores da EFIC.....	p.220
Figura 64 - Francis Reginald Hull, “Mister Hull”.....	p.223
Figura 65 – Salários da EFIC (mil réis), 1927.....	p.224
Figura 66 - Vista da Vila de Água Preta.....	p.230
Figura 67- EFIC – Planta dos Ramais do Almada e Mucambo.....	p.232
Figura 68 - Tropa de mulas carregadas com sacos de cacau.....	p.234
Figura 69 - Estudo de desvio no ramal de Mucambo solicitado ao governo do Estado.....	p.235
Figura 70 - A grande fazenda S. José, propriedade de Augusto Guimarães.....	p.237
Figura 71 - Pedreira cortada pelos trilhos da EFIC em Potumuju.....	p.238
Figura 72- Frente e fundo do sobrado de Alcino Dórea na fazenda Sobradinho.....	p.239
Figura 73 - Anúncio da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista.....	p.243

Figura 74 - Título privado para a captação de recursos financeiros.....	p.244
Figura 75 - Título privado para a captação de recursos financeiros.....	p.245
Figura 76 - Cais de construção da ponte de atracação de vapores da EFIC.....	p.246
Figura 77 - O traçado realizado pela Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista (linha em preto tracejada).....	p.249
Figura 78- Trechos construídos da EFIC ao longo do tempo (km).....	p.249
Figura 79 - EFIC: Altitudes, distâncias quilométricas e entre estações e o terminal.....	p.250
Figura 80 - Chegada do trem de passageiros à estação ponto inicial da linha Ilhéus.	p.251
Figura 81 - Almojarifado em Ilhéus.....	p.252
Figura 82 - Caixa d'água em Ilhéus.....	p.252
Figura 83 - Estação do Rio do Braço, Ilhéus a Itabuna e entroncamento dos ramais Sequeiro do Espinho e Água Preta a Itapira.....	p.253
Figura 84 - Água Preta, Rua Misael Tavares.....	p.254
Figura 85 - Chegada do trem de passageiros à estação de Água Preta em prolongamento a Itapira.....	p.255
Figura 86 - Fachada do edifício da firma Jaques e Alves compradores e exportadores de cacau em Água Preta.....	p.255
Figura 87 - Vista de Pirangy.....	p.256
Figura 88 – Uma vista parcial da Praça Coronel José Adami em Itabuna.....	p.256
Figura 89 - Chegada de trem de passageiros à estação, terminal da linha em Itabuna.....	p.257
Figura 90 - Transporte do cacau pelas zonas da EFIC e Rios (Sacos de 60 kilos).....	p.257
Figura 91 – Percentual e variação do transporte de cacau em sacos de 60 Kilos, 1926\1927 e 1927\1928.....	p.258
Figura 92 – Participação dos trechos e métodos de transporte de cacau em sacos de 60 Kilos, 1926\1927 e 1927\1928.....	p.259
Figura 93 – Percentual da participação das estações nas receitas do transporte de mercadorias e de passageiros da EFIC, 1943.....	p.260
Figura 94 - Locomotivas em tráfego na EFIC em 1920.....	p.267
Figura 95 - Locomotiva da EFIC S/D.....	p.267
Figura 96 - Quanto aos carros de passageiros e vagões.....	p.268
Figura 97 – Distribuição de passageiros transportados pela EFIC segundo a classe 1920-1947.....	p.276

Figura 98– Passageiros favorecidos pelo serviço de transportes pela EFIC segundo a classe.....	p.278
Figura 99 – Distribuição de passageiros favorecidos pelo serviço de transportes pela EFIC segundo a classe 1920-1947.....	p.280
Figura 100 – Distribuição do transporte de animais e telegramas por favorecidos pelo serviço de transportes da ferrovia EFIC, 1920-1947.....	p.281
Figura 101 – Transporte de mercadorias pela EFIC 1920-1947.....	p.283
Figura 102 – Transporte de mercadorias por favorecidos pelo serviço de transportes da EFIC 1920-1947.....	p.285
Figura 103 – Transporte de bagagens e encomendas por favorecidos pelo serviço de transportes da EFIC 1920-1947.....	p.286
Figura 104 – Percentual da composição da receita da EFIC 1920-1947.....	p.290
Figura 105 – Percentual da composição da despesa da EFIC 1920-1947.....	p.294
Figura 106 – Variação anual das receitas e despesas da EFIC 1920-1947.....	p.296
Figura 107 – Receitas, despesas e lucros anuais em contos de réis da EFIC 1920-1940.....	p.298
Figura 108 – Receitas, despesas e lucros anuais em cruzeiros da EFIC 1942-1947..	p.299
Figura 109 – Comparação do custo do frete entre ferrovias (saco de 60 kilos).....	p.301
Figura 110 - Tarifas ferroviárias.....	p.304
Figura 111- Capital, Garantia de juros a receber pela <i>State</i> 1922-1941.....	p.306
Figura 112: Visão panorâmica do edifício do Instituto de Cacau da Bahia.....	p.316
Figura 113- Aspectos gerais do ICB: hall de exposições, auditório e salas.....	p.317
Figura 114 - Instalações mecânicas do Instituto de Cacau da Bahia.....	p.318

LISTA DE ABREVIATURAS

Arquivo Central da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira - ACCEPLAC

Associação Comercial de Ilhéus - ACI

Arquivo Permanente do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro - APTJR

Arquivo Histórico do Itamaraty (RJ) – AHI

Arquivo Nacional - AN

Arquivo Público do Estado da Bahia - APEB

Arquivo Público Municipal de Itabuna José Dantas de Andrade – APMIJD

Associação Comercial de Ilhéus - ACI

Biblioteca da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira - BCEPLAC

Biblioteca da Fundação Getúlio Vargas - FGV

Biblioteca da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI

Biblioteca do Clube de Engenharia - BCE

Biblioteca do Ministério da Fazenda - BMF

Biblioteca Nacional - BN

Biblioteca Pública do Estado da Bahia - BPEB

Centro de Documentação da Companhia de Docas do Estado da Bahia - CODEBA

Centro de Documentação e Memória Regional- CEDOC/UESC

Fórum Epaminondas Berbert de Castro – FEBC

Instituto de Cacau da Bahia - ICB

Instituto Geográfico e Histórico da Bahia - IGHB

Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro – IHGB

SUMÁRIO

Dedicatória -----	4
Agradecimentos -----	5
Epígrafe -----	9
Resumo -----	10
Abstract -----	11
Lista de figuras-----	12
Lista de abreviaturas -----	17
Sumário-----	18
Introdução -----	20
Capítulo I – As estratégias de escoamento da produção cacaueteira-----	29
Origens coloniais do porto natural-----	29
Um tempo de rios e de burros-----	36
Os negociantes, os exportadores e o cacau-----	52
O advento da estrada de ferro-----	58
Bento Berillo de Oliveira um negociante capitalista na Primeira República-----	59
Traçado “para baiano ver”: os conflitos do capital-----	67
Reflexões sobre região e crescimento econômico -----	79
Capítulo II - O porto de Ilhéus como modelador da região cacaueteira-----	91
Um porto é preciso-----	100
Um pequeno porto-----	111
Os anos do porto: terrenos de marinha e reformas urbanas-----	117
Tudo pela exportação direta!-----	147
O movimento dos portos-----	174
O Tonel das Donaides-----	184
Capítulo III - Porto-Ferrovia um binômio no capitalismo brasileiro -----	192
O binômio porto-ferrovia em ação-----	192
A expansão das estradas de ferro-----	196
A empresa de tipo novo-----	204
Uma pequena ferrovia-----	247
Técnica, tecnologia e serviço público: as opções dos ingleses-----	261
O movimento da ferrovia-----	274

Tarifas, fretes e garantia de juros-----	300
A EFIC no tempo do Nacional-Desenvolvimento -----	307
O Instituto de Cacau da Bahia, o porto e a ferrovia em disputa-----	310
Literatura e história: Jorge Amado e o binômio porto-ferrovia -----	323
Conclusão -----	337
Referências-----	341
Anexo I -----	351

INTRODUÇÃO

Esta é uma história sobre uma região que no limiar do século XX se constituiu “cacaueira” e ao mesmo tempo sobre a trajetória de duas empresas, a *State* e a *Industrial* em uma área de precária urbanização ao longo do processo de construção do capitalismo no Brasil. As peculiaridades do tipo de negócio destas empresas, os impactos causados e a importância do sentido estratégico para o desenvolvimento do universo dos negócios contribuíram para que fossem estruturantes desta região.

Destacamos alinhados com Cezar Honorato que estas empresas não se constituíram em negócios industriais típicos do capitalismo. Ambas operacionalizavam a circulação das mercadorias de forma racionalizada, eficiente e célere, mas, como ressalta o historiador, empresas privadas que eram e ao mesmo tempo concessionárias de serviços públicos, agregavam valor às mercadorias, mas não as criavam¹.

Perseguimos a análise dos impactos deste tipo de empresa nas transformações da sociedade no período em que desenvolveram as suas atividades. Sua natureza, constituída na interface entre o público e o privado, tem muito a dizer, visto que “ser uma concessionária de serviços públicos era muito mais que um rótulo: equivalia a um retrato das articulações entre o Estado Nacional e uma burguesia em formação, um viés específico do desenvolvimento capitalista brasileiro”².

Instaura-se no sul baiano um processo de “aprendizado” de desenvolvimento de estruturas componentes do capitalismo. Um vasto repertório político-jurídico inicia a ser experimentado como no desenvolvimento de novas práticas empresariais.

Na prática empresas concessionárias de serviços públicos são envolvidas em um conjunto de benefícios e interferências que condicionam o seu desenvolvimento e seus resultados. As empresas são envolvidas em uma miríade de relações e interesses que demandam o aprimoramento de estratégias político-jurídicas para atingir seu objetivo principal, o lucro.

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 cacaueira, ambos

¹*O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Curitiba: Prismas, 2016.

² Id.. Ibid. p.23.

resultantes de um movimento de incremento dos transportes, que se tornou o setor vetorial do desenvolvimento no Brasil.

Estes dois setores dos transportes configuraram projetos políticos e econômicos que foram derrotados na segunda metade do século XX cedendo lugar à perspectiva da transformação da ferrovia em uma empresa pública e a construção de um novo porto na mesma cidade, como se verá adiante.

A *State* e a *Industrial* promoveram no âmbito da região a introdução de empresas de grande complexidade e gestão de negócios vultosos para Ilhéus e o interior. Foram mobilizados esforços e recursos no sul baiano em período no qual o cacau apenas principiava sua ascensão a produto de monocultura agroexportadora.

Na situação exposta acima estão presentes alguns dos principais elementos dessa história: o cacau como mercadoria à qual se buscava dar velocidade de circulação, o capital inglês, o negociante, o poder público local e a sociedade do sul da Bahia. A percepção do binômio porto-ferrovia, contra o qual se levantou grande suspeição foi ali registrada no ano de 1922.

Uma estrada de ferro foi “encravada” no sul baiano articulada à transformação do ancoradouro de origem colonial na foz do Rio Cachoeira em Ilhéus, dotando-o de condições estruturais e equipamentos suficientes para realizar a exportação direta do cacau para outros países e posteriormente se tornar um porto alfandegado. Ali foram empregadas técnicas e tecnologias originárias da Revolução Industrial inglesa, sobretudo, na perspectiva dinâmica do imperialismo inglês.

O episódio expôs os interstícios, e forneceu as evidências da construção do binômio porto-ferrovia no sul baiano, objeto de análise neste trabalho. Representou um termômetro, exposto ao público, dos conflitos de interesses instaurados em torno da imbricação das duas empresas na exploração Porto de Ilhéus e da Estrada de Ferro.

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 inglês. Binômio é um termo vulgarizado como um tipo de expressão algébrica, formada pela soma ou pela diferença de dois termos, tendo como significados dicionarizados: “dois elementos, ideias, conceitos, cuja junção representa possibilidade harmoniosa”³.

³ Dicionário Informal. Disponível em: <http://www.dicionarioinformal.com.br/significado/bin%C3%B4mio/12373/>. Acessado em 13 de dezembro de 2016.

Entende-se aqui a partir das reflexões de Marx que defender a proposta do binômio porto-ferrovia não se trata apenas de defender uma relação dentre as relações econômicas que se assumem historicamente nas sucessões das diferentes formas de sociedade, muito menos aqui estamos buscando distingui-las de formas antagônicas ou investigar graus de superioridade uma em relação a outra por sucessão das suas diferenças.

Trata-se de uma estratégia para problematizar as tendências dos estudos e interpretações fundamentadas em uma compreensão da história a partir e uma via única ou monomial. É uma tentativa de alargar a nossa análise e conduzir nossas interpretações do processo histórico que foi constituído de forma diversa, plural e hierárquica no interior da moderna sociedade burguesa.

A aplicação desta terminologia à experiência dos transportes no sul da Bahia significa: problematizar a história da região; aprofundar o conhecimento sobre a estrada de ferro e o porto de Ilhéus e os conflitos de interesses públicos e privados envolvidos. Esta tem ainda como objetivo mais amplo investigar a historicidade da construção e diversidade de estratégias políticas e econômicas na formação de complexos no setor dos transportes.

Há cerca de uma década tem se debatido localmente, sobre a implantação do Projeto do Governo Federal do Complexo Logístico Intermodal Porto Sul ou Complexo Portuário e de Serviços Porto Sul, que envolve os seguintes elementos: ferrovia, aeroporto internacional, centro industrial, Zona de Processamento de Exportações (ZPE), acessos rodoviários e um gasoduto. Ilhéus, município escolhido para sediar tal empreendimento conta em sua história com dois portos, anteriores a esta proposta, o porto da foz do Rio Cachoeira e o marítimo do Malhado.

A importância estratégica para a implantação de serviços de transporte e as questões que envolvem a gestão deste tipo de conjunto, apontam para a necessidade de aprofundar o conhecimento sobre o setor, seus impactos e limitações.

No início do XX porto e ferrovia atuavam como correias de transmissão que se retroalimentavam. As novas dimensões estabelecidas pelas transformações técnicas, tecnológicas e materiais na produção naval: navios de calado cada vez maior; motores a vapor cada vez mais potentes e velozes; a inserção de equipamentos como guindastes, entre outros impulsionaram as transformações nas estruturas portuárias, bem como abriram espaço para uma maior celeridade na circulação das mercadorias.

Construída principalmente para escoar o cacau até o porto a Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista (EFIC) provocou a modificação da estrutura portuária, envolvendo o empenho de setores das camadas dominantes locais, compondo uma história articulada de implantação/construção, atuação e decadência.

Discutir o binômio porto-ferrovia implica na investigação do conceito de região, de transportes e escoamento de mercadorias, com ênfase no cacau, produto que representava e justificava investimentos capazes de dinamizar a economia e os interesses de uma sociedade emergente no sul da Bahia.

A análise se beneficia dos referenciais teóricos marxistas; das reflexões teóricas dos conceitos de região e desenvolvimento em uma perspectiva interdisciplinar da geografia, economia e história; bem como da vasta literatura sobre portos e ferrovias no Brasil e as fontes que consubstanciam esta tese incluem principalmente fontes literárias, oficiais, legislativas, relatórios estatísticos, periódicos e memórias localizadas em diversos arquivos do Rio de Janeiro, Salvador, Itabuna e Ilhéus.

Nessa trajetória, inúmeros questionamentos e inquietudes embalam e motivam essa investigação: investigar a influência do binômio porto-ferrovia na região cacaeira; discutir os modelos de desenvolvimento socioeconômicos da região do cacau; analisar a circulação de mercadorias movimentadas pelo binômio porto-ferrovia e, questionar o papel dos agentes sociais e econômicos presentes no binômio porto-ferrovia no processo de desenvolvimento socioeconômico da região cacaeira.

O objeto desta pesquisa é o processo de escoamento da produção de cacau a partir do binômio porto-ferrovia, pois é a partir dele que se pode identificar de modo mais consistente o processo de desenvolvimento socioeconômico regional em suas contradições, permanências e transformações, evidenciando potencialidades e entraves. E tem como objetivo investigar os projetos socioeconômicos a partir do binômio Porto de Ilhéus-Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista entre 1920 e 1947 no sul da Bahia.

A diferenciação e delimitação de uma região a partir de uma zona cacaeira se deram no confronto entre: o binômio organizado a partir de um modelo liberal gestado pelas práticas e estratégias do imperialismo inglês articulado ao capital nacional; os interesses das elites locais, estaduais e nacionais na perspectiva do nacional desenvolvimento e posteriormente do desenvolvimentismo que se implantam a partir da década de 1930; e a concorrência com o município de Marau para continuar sediando o porto.

A redação da tese se desenvolve em três capítulos, o primeiro dedicado ao delineamento da historicidade das estratégias de escoamento da produção da região e especificamente do cacau; os sujeitos e suas relações com a lavoura cacaeira tendo como ângulo principal de análise as relações estabelecidas entre o comércio, comerciantes, em diversos níveis do mercado e os produtores; bem como da trajetória do Porto de Ilhéus e conflitos com o porto de Salvador e por último a construção da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista.

O capítulo segundo analisa a trajetória do porto de Ilhéus imbricada à da EFIC. O porto natural localizado no interior da pequena Baía do Pontal e criado para atender às necessidades coloniais foi transformado na década de 1920 em um porto capitalista, atendendo à definição pelo governo federal de um porto organizado.

O investimento na construção do porto com capitais nacionais e ingleses articulados viabilizaram a expansão da monocultura cacaeira realizando momentaneamente o desejo das elites locais de realizar a exportação do cacau sem a intermediação do porto de Salvador.

Inicia-se na segunda década do século XX a trajetória do binômio porto-ferrovia a partir da articulação de capitais nacionais e ingleses; da luta pela autonomia do Porto de Ilhéus em relação à de Salvador; e das vicissitudes da estrada de ferro na expansão da lavoura cacaeira.

Este período está delimitado pela formação do binômio na década de 1920, quando o Porto de Ilhéus se transforma de porto natural em um porto capitalista e se estende até a deflagração do processo de encampação da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, em 1947 quando ele se desfaz, evidenciando a ascensão do modelo econômico do nacional desenvolvimento em substituição à predominância de um modelo liberal.

Não se trata de construir uma análise refém da cronologia, embora esta seja importante, bem como não tem a perspectiva de realizar uma análise quantitativa da produtividade desta empresa, embora os números sejam elementos constitutivos da análise. O desafio é ampliar as análises historiográficas que envolvem a construção do capitalismo no Brasil através da articulação de dois elementos analisados como universos distintos pela bibliografia, que são o porto e a ferrovia.

Esforços neste sentido têm sido empreendidos como resultado da aproximação entre a economia e a história como exemplifica o trabalho do economista Alcides

Goularti Filho que busca em perspectiva diacrônica investigar a relação entre portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina.

O terceiro capítulo investiga a trajetória da EFIC que foi construída na zona cacauera antes das estradas através de concessão feita a Bento Berillo de Oliveira em 1904 e adquirida pela Empresa inglesa *The State of Bahia South Western Railway Limited Company*, em 1909.

A EFIC teve resultados positivos principalmente até a década de 1930 quando se acirrou a concorrência rodoviária promovida pelo Instituto de Cacau da Bahia que implantou um plano rodoviário, com a construção de pontes de rodovia e a oposição das elites locais e os trabalhadores da ferrovia. Ela foi encampada pela União em processo iniciado a partir de 1947 e extinta no ano de 1964.

A partir da década de 1930 se fortalecerá uma oposição vitoriosa que conjuntamente defenderá a encampação do porto e da ferrovia e a construção de novo porto no bairro do Malhado. Os confrontos de interesses em torno da construção do binômio porto-ferrovia, a competição com o porto de Salvador, a luta pela hegemonia de Ilhéus na zona cacauera a partir de seu porto completam nesta análise o que compreendemos como construção da região cacauera.

Neste último capítulo ocupa lugar especial a organização do Instituto de Cacau da Bahia em oposição ao Porto de Ilhéus enquanto tentativa de monopolizar a exportação do cacau pelo Porto de Salvador e como vetor da opção rodoviária, que no sul da Bahia entrou em choque com os interesses dos ingleses combatidos financeiramente na exploração da EFIC.

Este capítulo ainda comporta uma reflexão sobre o desenvolvimento da região através da literatura que refletia a implantação de vias de transportes na região cacauera, especialmente na obra do escritor Jorge Amado, que atuou como Deputado Federal no processo de encampação da EFIC, e como intelectual na vitoriosa campanha em prol da construção de um porto marítimo no Malhado em substituição ao Porto da Baía do Pontal.

As fontes utilizadas foram principalmente os documentos da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista (prestação de contas, processos, relatórios, pareceres, contrato e outros); a coleção de Falas e Mensagens dos Governadores do Estado da Bahia na Biblioteca e diversos relatórios e documentos localizados na Seção Republicana e nos Fundos da Secretaria de Viação e Obras Públicas e da Secretária da Agricultura e Comércio; livros e relatórios estatísticos sobre os transportes no Brasil localizados na

BMF organizados pelo governo federal sobre portos e ferrovias brasileiros, obras literárias e material iconográfico.

Documentos oficiais do Banco de Dados do GPEADA/UESC; no acervo de documentos coletados no Centro de Documentação e Informação da Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA; relatórios e documentos do ICB localizados na BCEPLAC e APEB; Relatórios da Associação Comercial de Ilhéus e nos periódicos localizados na Biblioteca Nacional disponibilizados *online*, na Biblioteca Pública do Estado da Bahia e no CEDOC/UESC.

Esta pesquisa tem uma dimensão pessoal que faço um aparte e peço vênica para registrar. Relaciona-se à constituição da minha família no sul da Bahia e à minha trajetória pessoal, que me estimulou a refletir sobre “a região cacaueteira” e o seu desenvolvimento; bem como o seu declínio que não é abordado diretamente, e do que derivou meu envolvimento com seus problemas, tendências e, finalmente, a pensar na relação porto-ferrovia.

Falar sobre minha trajetória familiar se torna importante para situar o foco de interesse nesta produção acadêmica e fazer uma homenagem especial ao meu pai, que foi ao fim e ao cabo, mais um dos muitos migrantes do sul baiano, cujo trabalho “para que seus três filhos não passassem pelo que ele passou” deu fundamento à possibilidade de realização deste trabalho.

Hilton Farias Pontes nasceu em Alagoinhas, município do estado da Bahia, no ano de 1931. O local ficou conhecido por suas vastas plantações de laranja, mas no que se prioriza tratar foi uma pequena cidade trespassada pela segunda ferrovia construída no Nordeste, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, da empresa Bahia and San Francisco Railway Company, que partia da capital Salvador em busca do sertão, do Rio São Francisco e de uma integração mais ampla da Bahia com outros estados brasileiros.

Ele era filho de Maurício Pontes dos Santos, ferroviário da Leste Brasileiro, empresa fundada em 1935 após a encampação da *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, empresa franco-belga que explorou ferrovias do estado da Bahia. O “professor” Maurício autodidata em línguas foi operário da Leste na função de Ajustador. É uma função de mecânicos, mas ele não trabalhava nas oficinas, era um dos que trabalhavam nos trens, mais precisamente por baixo deles fazendo a manutenção do material rodante.

Hilton cresceu neste universo ferroviário, quando criança estudou na escola para filhos de ferroviários e segundo ele contava, muito cedo o chamavam de

“professorzinho”, provavelmente uma referência ao pai, mas, principalmente, porque o que ele aprendia na escola (gostava muito de matemática) ensinava aos adultos no sindicato da categoria. Ele foi como o pai um Ajustador da Leste Brasileiro na qual havia sido habilitado em 1948, conforme se vê no Certificado abaixo (ilustração).



Com esta profissão ingressou na empresa soteropolitana de dois irmãos: Aloísio e Humberto Marcelino, proprietários da Irmãos Marcelino Ltda., que comercializava pneus, baterias, motores de barco, máquinas agrícolas, especialmente as utilizadas no cacau, entre inúmeros artigos. Na carteira profissional, ele foi registrado como encarregado de oficina em 01 de abril de 1958.

Em 1959 Hilton recebeu a proposta para ser gerente da filial dessa empresa a ser montada em Itabuna, “terra do cacau” e casou-se com Helenita Vinhático Pontes, a mulher que com ele saiu de Salvador para o Sul da Bahia, dele cuidou e trabalhou ao seu lado. A partir daquele ano e por muitos outros ele foi gerente se destacando na venda de baterias e máquinas agrícolas para o combate às pragas do cacau.

Seus conhecimentos e práticas de mecânica aprendidos na Leste foram utilizados na seleção para a aquisição, comercialização dos produtos e conserto das máquinas. Posteriormente tornou-se sócio da filial de Itabuna da Irmãos Marcelino e em

seguida adquiriu as participações dos sócios constituindo com o seu núcleo familiar uma sociedade que funcionou por muitos anos.

Hilton, migrante entre tantos, se preocupava cotidianamente com o desenvolvimento da região, acompanhava o crescimento de suas cidades, a economia, a política, indignava-se com as desigualdades sociais e os desequilíbrios regionais. A empresa por ele criada não sobreviveu à crise financeira provocada pela vassoura-de-bruxa, praga que atingiu a lavoura cacaeira.

O presente trabalho não é sobre os ferroviários, em torno deles pretendia desenvolver reflexões, mas a pesquisa foi inviabilizada por falta de acesso ao arquivo do judiciário de Ilhéus Arquivo Epaminondas Berbert de Castro, sobre o qual eu tinha informações de conter várias ações de ferroviários contra a EFIC. O acesso recente que apenas principiamos a ter sugerem a possibilidade de pesquisas futuras que atendam a este objetivo. Mas, é principalmente parte do interesse em analisar e interpretar os problemas em torno das questões sobre o desenvolvimento no Sul Baiano.

CAPÍTULO I – AS ESTRATÉGIAS DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO CACAUUEIRA

Origens coloniais do porto natural

Gerações de historiadores, economistas e cientistas sociais entre outros têm no desenvolvimento do capitalismo no Brasil e nas formas de sua inserção no mercado mundial, suas características, implicações e historicidade um dos temas de maior concentração⁴. Este trabalho se insere neste vasto espectro de produções e se concentra na circulação de mercadorias⁵, em especial do cacau; da penetração de capital estrangeiro no Brasil; da ação de políticos, negociantes capitalistas e proprietários da classe dominante; e, principalmente das vicissitudes da infraestrutura de transportes Porto de Ilhéus e Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista e seus impactos em uma economia emergente no final do XIX no sul da Bahia. Ele tem como preocupação de fundo investigar os desequilíbrios regionais do desenvolvimento econômico no Brasil.

Portos são estruturas, em geral, perenes que se metamorfoseiam além de atraírem a atenção de largo espaço geográfico nacional e internacional, posto que entroncamento de rios, estradas e navios abrangendo áreas no seu entorno ou mais distantes do interior, promovendo a circulação de mercadorias e a interrelação destes espaços geográficos.

Pesquisar a trajetória do porto de Ilhéus envolve em princípio refletir a sua inserção no tempo/espaço colonial que fundamentou sua origem. Assim, partirmos do pressuposto de que investigar a trajetória deste porto demanda pelo menos apontar uma ampla relação entre “as baías” da Bahia e, especialmente, o papel central, absorvente e subordinador do porto de Salvador.

⁴ Caio Prado Júnior, na obra *História Econômica do Brasil*, cuja primeira edição é datada de 1945 já sinalizava a importância das análises das transformações do capitalismo no século XIX em sua “evolução” para o capital financeiro, abordando a vulnerabilidade do Brasil durante o Imperialismo à intervenção do capital financeiro internacional, disputado por grupos nacionais. E neste concerto destacou o cacau que propiciou à Bahia ‘mais uma fase de bem estar’. Afirma o autor: “Como dantes se vivera da exportação do açúcar, agora se viverá da do cacau. [...] Direta ou indiretamente, quase toda a riqueza baiana e a vida dos habitantes repousará nos cacauais”. In: PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004. p. 242.

⁵ Cf. Karl Marx “A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa que, por meio de suas propriedades, satisfaz necessidades humanas de um tipo qualquer” e restringe: “só são mercadorias porque são algo duplo: objetos úteis e ao mesmo tempo, suportes de valor”. MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013. Respectivamente p. p. 113.e 124.

Ubiratan Castro de Araújo ressalta a dinâmica gerada na Baía de Todos os Santos e sistematizou o processo engendrado em torno desta baía definindo-a como *um sistema geo-histórico resistente*, aberto ao mercado mundial, “o lado ocidental do Atlântico, o porto seguro, o núcleo de apoio necessário de ligação das rotas marítimas portuguesas, do caminho para as Índias e do tráfico para a África”⁶.

A partir da “cabeça da baía”, Salvador, foi criado pelos portugueses no século XVI um núcleo colonial que articulou elementos dinâmicos de tecnologia como o engenho de açúcar, artes de navegação e técnicas de construção naval que consubstanciou uma base para a instalação de uma agroindústria açucareira e complexa sociedade escravista, cuja “simplicidade, operacionalidade e baixo custo” resultaram em um sistema de larga sobrevivência, resistente a inovações tecnológicas e transformações sociais que perdurou até meados do século XIX, com o advento da navegação a vapor e a construção das estradas de ferro⁷.

O engenho articulava-se ao seu porto exportador Salvador, através do “espaço líquido” repleto de “territórios ambulantes”, embarcações. Para Araújo, a Baía de Todos os Santos, um “complexo de terras e águas” propiciou uma grande coesão geográfica e histórica testada em momentos importantes, pois, assediada ou ameaçada o poder na capital, era no fundo do Recôncavo que se articulava e armava a luta para a retomada de Salvador. Isto aconteceu nos ataques dos holandeses em 1624 e 1627; nos conflitos com os portugueses no período da independência por volta de 1823; e na tentativa da implantação da República em 1838 na revolta da Sabinada. Como destaca Araújo, a Baía de Todos os Santos

a tudo resistiu, adaptou-se às novas limitações, encolheu-se, empobreceu-se como um todo, mas manteve a coesão interna, a articulação entre a capital Salvador, o Recôncavo da Baía de todos os Santos e os interiores da província. Conservou como pôde as mesmas hierarquias sociais e terminou por construir-se, pois, em um exemplar sistema renitente de subdesenvolvimento⁸.

⁶ ARAÚJO, Ubiratan Castro de. “A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente”. In: CAROSO, Carlos et. al. *Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador EDUFBA, 2011. 49- 67. p. 55.

⁷ Id. Ibid.

⁸ Id. Ibid. p. 65.

Atente-se que este complexo envolveu a conquista das terras do recôncavo da Baía de Todos os Santos e a articulação de grandes extensões que estavam “além dele”, à custa de cruentas guerras e exploração da mão de obra indígena e africana.

“Além” desta grande baía, contígua ao Recôncavo, no sentido sul, estava a Capitania de São Jorge dos Ilhéus que se estendia de Cairu, fronteira ao Morro de São Paulo, à comarca de Porto Seguro⁹.

A centralidade do enfoque neste trabalho é dada à vila de São Jorge dos Ilhéus e, posteriormente, município de Ilhéus, cidade litorânea situada em posição geograficamente estratégica para a navegação no Brasil, proscênio da construção do Porto de Ilhéus e quilômetro zero da Estrada de Ferro Ilhéus–Conquista nas primeiras décadas do século XX, cujas trajetórias, entre os anos de 1920 e 1947.

A partir de meados do século XIX este município liderou a produtividade de cacau; assumiu a liderança regional à medida que este produto ascenderia na pauta de exportações do estado da Bahia; e promoveu a implantação de uma infraestrutura de transportes: porto e ferrovia para racionalizar e acelerar a circulação de mercadorias, que modelou a região cacauzeira no sul baiano. Processo repleto de avanços e reveses, a trajetória de construção e declínio do porto e da ferrovia propicia reflexões importantes em torno da historicidade de desenvolvimento do sul baiano. É importante retroagir

A história da vila de São Jorge dos Ilhéus está envolvida nos primórdios da colonização portuguesa, como parte da Capitania doada pela Coroa, em 1534, a Jorge de Figueiredo Correa¹⁰ o que é importante ressaltar devido às marcas impressas no que diz respeito à economia e às relações de produção e comerciais investigadas.

A vila de São Jorge dos Ilhéus foi sede da Capitania já a partir da primeira metade do século XVI. A fundação da pequena vila relacionou-se às facilidades de defesa e de acesso, de forma similar a outros núcleos urbanos formados no período colonial, ao interior propiciado por sua localização geográfica: o interior de uma baía

⁹ CÂMARA, Manoel Ferreira da. “Ensaio de descrição física, e econômica da Comarca dos Ilhéus”. Lisboa, Portugal: Off. da Academia Real das Sciencias, 1789. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital>. Acesso em 15 de junho de 2017.

¹⁰ Jorge de Figueiredo Correa foi um escrivão luso, que recebeu do rei D. João III a doação de terras de cinquenta léguas da costa, denominada posteriormente em homenagem a este donatário de Capitania de São Jorge dos Ilhéus. Donatário absenteísta, ele promoveu a concessão de sesmarias e coube conforme Marcelo Henrique Dias “a uma espécie de consórcio de investidores” a ocupação efetiva do território, entre eles Mem de Sá e Lucas Giraldes. Sobre a ocupação da Capitania de São Jorge dos Ilhéus ver. DIAS, Marcelo Henrique. *Economia, sociedade e paisagens da Capitania e Comarca de Ilhéus no período colonial*. Tese (doutorado). Universidade Federal Fluminense. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2007

resultante da mistura de águas dos rios Santana e Fundão às do rio Cachoeira, que se lançam no oceano Atlântico.

No interior da baía próximo à foz do rio Cachoeira localiza-se o porto de Ilhéus, uma transição entre o rio e o mar. Importava esta situação para colonizadores que circulavam essencialmente através da navegação marítima e, secundariamente, fluvial. A baía hoje denominada Baía do Pontal, abrigando e protegendo o fluxo das embarcações, se tornou o *locus* do porto natural, fluvial e marítimo, um ancoradouro que principiava o acesso ao interior da mata.

Em 1761 a Capitania de São Jorge dos Ilhéus foi retomada pela Coroa e incorporada como Comarca à Capitania da Bahia da qual a vila de São Jorge dos Ilhéus manteve a posição administrativa de sede¹¹. Durante o Império a vila sofreu alterações a partir do impacto com o estímulo ao povoamento na constituição de colônias.

Importante sobre o período é a obra dedicada à história, através da pesquisa em arquivos e análise de fontes, produzida por João da Silva Campos da Capitania de São Jorge dos Ilhéus à República atendendo à encomenda do prefeito do período 1930-37 Eusínio Gaston Lavigne intitulada *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*.

A despeito de carecer de refinamento cronológico da profusão de dados e de adotar uma perspectiva marcadamente preconceituosa contra os indígenas privilegiando a ação dos colonizadores, das classes dominantes e dos “desbravadores da mata” para o plantio do cacau, a *Crônica* permanece obrigatória, pois fornece pistas e estimula a produção de pesquisas históricas sobre vários períodos e temáticas.

Silva Campos buscou fazer uma “história total” com ênfase na vila de São Jorge de Ilhéus. Composta no formato de uma “crônica” está repleta de vívidas descrições e de destaques para os fatos singulares, considerados por ele mais importantes e curiosos. Apresenta dados estimativos sem, porém se preocupar com uma abordagem quantitativa do processo histórico. Apenas ao final do livro aparecem raras tabelas com levantamentos estatísticos.

Suas interpretações transitam entre outras: pelas estruturas econômicas; pelo arcabouço burocrático jurídico-político; pela configuração geográfica e pelas disputas por riqueza e poder. É uma obra fundamental para investigar as vias de comunicação que se restringiram por séculos a caminhos precários, à navegação pelos rios e de cabotagem, bem como às disputas em torno do processo de implantação da

¹¹ CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. 3ed. Ilhéus: Editus, 2006, p. 249.

infraestrutura de transportes no sul baiano, especificamente da construção do porto e da ferrovia estudados no presente trabalho.

Em relação aos aspectos econômicos, Silva Campos expõe uma capitania voltada para a produção de açúcar, de alimentos, de algodão e o corte de madeiras, baseados na exploração da mão de obra escrava indígena, principalmente pelos Jesuítas. Marcelo Dias destaca que Silva Campos contribuiu para a disseminação de uma interpretação da economia da Capitania como estagnada econômica e socialmente que teria se estendido até o século XIX com a ascensão do cacau. Segundo o autor sua narrativa está impregnada por testemunhos e relatos de viagem que geraram a conclusão do “fracasso” econômico da capitania por conta dos ataques indígenas e das dificuldades de escoamento da produção.

A Capitania foi inserida no conjunto das capitanias que não se desenvolveram economicamente, mas que a Capitania da Bahia esteve desde muito cedo integrada economicamente às de Ilhéus, Porto Seguro e do Espírito Santo como áreas, que desenvolviam o papel de abastecimento de alimentos, apontadas como ‘estagnadas e miseráveis’¹².

Dias adota a categoria sistema colonial e defende que ao contrário de um “marasmo econômico”, o que ocorria era a inserção da Capitania de Ilhéus como fornecedora de produtos específicos como as madeiras para a construção naval e produtos voltados ao abastecimento do Recôncavo e Salvador¹³.

Refere-se à obra de Baltazar da Silva Lisboa, juiz conservador das matas e ouvidor da Comarca de Ilhéus, que deu grande destaque no final do século XVIII para a navegação fluvial e de cabotagem responsáveis pela ligação com Salvador e Recôncavo e chamou a atenção para a perenidade e a existência de rios que possibilitavam a navegação¹⁴. Um elemento importante da produção da capitania foi a exploração de madeiras. Dias acentua as reflexões de José Roberto do Amaral Lapa que reforçava a importância estratégica das madeiras para a construção naval de navios da Carreira da Índia.

A Coroa se valia de “uma política estratégica e pragmática” que definiu um perfil agrário para esta capitania, a fim de garantir a predominância de lavouras de abastecimento assegurando a capital e o seu entorno, como expressão da luta política na

¹² DIAS, Marcelo Henrique. *Farinha, madeiras e cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: Editus, 2011.

¹³ Id. Ibid.

¹⁴ Id. Ibid.

qual os senhores de engenho do Recôncavo tinham papel dominante e inibiam o potencial de participação na agricultura de exportação.

Segundo o autor “a maior preocupação das autoridades se dava com relação à substituição de lavouras de mandioca por outras mais rentáveis como a de cana e, sobretudo, a de tabaco”. Estas foram inclusive proibidas de meados do século XVII aos do XVIII¹⁵.

Dias acentua ainda que pelo menos desde por volta de 1630 as “vilas de baixo” passaram a ser chamadas a assumir o compromisso de fornecer a farinha necessária ao estabelecimento da divisão militar em Morro de São Paulo. A organização do fluxo da farinha para a Capital também consolidou a integração da Capitania a um mercado regional. No que se refere à cabotagem o transporte da farinha para a capital era feito “por embarcações de pequeno e médio porte, como canoas, lanchas, sumacas e patachos”.

A partir de suas análises percebe-se que não havia um “vazio” econômico entre os primeiros anos de produção do açúcar, restrito a poucos engenhos, até que houvesse a superveniência do desenvolvimento da cultura do cacau, mas que ao contrário exatamente devido à dinâmica econômica da Capitania foi gerado um espaço econômico possível de passar a fazer parte do mercado internacional.

Dias cita Mary Ann Mahony para quem a segunda metade do século XVIII foi um marco com a expulsão dos jesuítas e a transmissão de suas propriedades a particulares; além da ocorrência de certa diversificação econômica como reflexo das políticas pombalinas com a introdução de produtos de exportação como o café, o arroz, o algodão, o cacau e a aguardente. Demonstrando que “a especialização em um produto de exportação foi o desfecho de um processo regional de crescimento e diversificação econômicos iniciados na segunda metade do século XVIII”¹⁶.

Mahony pesquisou principalmente a documentação do século XIX para a análise da construção do “mundo que o cacau criou”. Ela comprova as origens escravistas da lavoura cacaueira que se arrogava o caráter de cultura fundada na utilização da mão de obra livre, através dos esforços de destemidos e violentos pioneiros.

¹⁵. Id. Ibid. p. 26.

¹⁶ Id. Ibid. p. 42.

A autora evidencia que a sociedade que gestou e fez crescer a produção do cacau era escravista e os senhores de escravos da vila de São Jorge dos Ilhéus se apegaram até o treze de maio de 1888 ao seu *status* senhorial¹⁷.

Mahony realizou uma interpretação fundamental das bases da formação da propriedade cacauzeira, da transformação do cacau de cultura marginal na região à monocultura, a partir das mudanças no mercado internacional dos preços deste produto. Ela explicita que o cacau apenas se expandiu devido às transformações do mercado internacional, que a partir de meados do século XIX passam a remunerar melhor essa cultura justificando investimentos para que as amêndoas chegassem ao exterior.

A partir de então as plantações de cacau passaram a conquistar mais espaço nas propriedades que, até a década de 1890, ainda produziam o cacau em meio a outras culturas como as do açúcar e da mandioca, além do corte de madeiras e a feitura de produtos dele derivados. Além da importância da mão de obra escrava a autora destaca a coexistência de grandes propriedades de uma aristocracia agrária, médias e pequenas propriedades.

Esta historiadora se distancia, portanto, do que ela identifica como o mito dos “desbravadores” instituído na narrativa histórica da região, segundo a qual homens “trabalharam e lutaram para transformar as florestas virgens do sul da Bahia em roças de cacau durante o século XIX” sendo que apenas alguns poucos deles enriqueceram constituindo a elite local no século XX¹⁸.

Significativa é a inserção que Mahony estabeleceu entre os colonos imigrantes europeus que chegaram ao sul da Bahia em diversas levas e o cacau, sobretudo a partir do processo de Independência do Brasil quando, em geral, participavam de experiências de colonização ou então eram atraídos por imigrantes já estabelecidos.

Diversos deles adquiriam ou ocupavam terras que à medida que cresciam, em meio às de grandes proprietários na Capitania de São Jorge dos Ilhéus e, também, do Recôncavo, portanto em meio à “aristocracia agrária” de senhores de engenho com os quais se articulavam e ou rivalizavam ou que, por sua vez, se articulavam ao afluxo de migrantes atraídos pelas possibilidades de enriquecimento e acesso a propriedade da

¹⁷ MAHONY, Mary Ann. *The World Cacao Made: society, politics and history, in Southern Bahia, Brazil, 1822-1919*. Dissertation of the degree of doctor of Philosophy. Yale University. Estados Unidos, 1996.

¹⁸ Id. “Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacauzeira da Bahia”. In: *Cadernos de Ciências Humanas Especiaría*. Universidade Estadual de Santa Cruz. vol. 10, n. 18 (jul-dez. 2007), p. 737-793. Ilhéus: Editus, 2009.

terra, bem como fugindo de secas, com especial concentração de sergipanos ao longo do século XIX e início do XX.

A partir de meados do XIX a vila começou a se transformar no centro dinâmico de produção e circulação do cacau alcançando lugar de destaque no circuito comercial internacional, e, muito em função disto, nos fins do Império, emancipou-se como município no ano de 1881, e, crescentemente, ampliaram-se as preocupações e articulações em torno de soluções para os problemas de transportes.

Um tempo de rios e de burros

O mar estava revoltado ao aproximar-se da vila costeira de São Jorge dos Ilhéus o *Elizabeth*, navio a vapor de guerra de seis canhões movido a rodas¹⁹, de 350 cavalos de força que trazia Maximiliano de Habsburgo, arquiduque austríaco, um dos viajantes europeus que visitou a Bahia oitocentista.

A cidade se estende pela costa e, seguindo no sentido sul, o mar faz uma reentrância da qual se tem acesso por uma “boca”. A embarcação a vapor se aproximou da baía e as ondas provocavam insegurança na travessia de sua entrada, margeada por rochedos e para não expor a embarcação “potente”, no dizer de seu ilustre viajante e da qual se demonstrava vaidoso, foram auxiliados pelo trabalho preciso de um piloto que trouxera da Bahia para ultrapassar a boca da baía do Pontal²⁰.

Ele chegou no dia 15 de janeiro de 1860, momento em que o cacau começa a se destacar na pauta de exportação da Bahia, o que não passa despercebido aos seus olhos e ouvidos posto que o viajante demonstrou ter conversado sobre o assunto e as suas observações indicam sua preocupação com as condições dos imigrantes europeus no território.

¹⁹ O navio a vapor nos primeiros formatos podia ser misto, composto além do motor por rodas e velas. Segundo Armando de Senna Bittencourt as rodas laterais de pás como no *Elizabeth* eram vantajosas em águas rasas e tranquilas de lagos e rios, mas apresentavam fragilidades pela instabilidade promovida na embarcação, pois uma roda mergulhava na água a cada vez na ocorrência das ondas, fazendo com que o navio oscilasse cada vez para um lado, além das rodas serem mais facilmente alvos de avarias por intempéries do mar. Armando de Senna Bittencourt “O Atlântico: ciência e tecnologia naval e oceânica nos séculos XIX e XX”. In: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves Armando de Senna Bittencourt de (org) [et al.]. *Atlântico: a história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

²⁰ HABSBURG, Ferdinand Maximilian von. *Mato virgem*. Trad. Introdução e notas de Moema Parente Augel. Ilhéus-BA: Editus, 2010.

O ex comandante-em-chefe da Marinha Austríaca fazia uma viagem pessoal, chegou ao cais disposto a uma experiência no “mato virgem”, a floresta intocada. O seu *olhar* eurocêntrico lhe propiciou impressões e imagens intensas de prazer ao contatar a “natureza pura”²¹. Sua permanência seria de apenas cinco dias na vila de São Jorge dos Ilhéus e em suas proximidades. Seu destino era a fazenda *Vitória* de Ferdinand von Steiger-Muensingen²² que guiaria a breve incursão dele e de sua equipe.

Maximiliano descreveu a sua chegada ao porto da vila de São Jorge dos Ilhéus, ao seu olhar tranquilo, através de uma ponte de madeira. No cais foi recepcionado pelo administrador alemão da fazenda de Steiger. Refere-se ainda a existência de uma “espécie de depósito para desembarcar mercadorias e transportá-las rio acima”²³.

Segundo o viajante, o armazém não servia ao sentido inverso posto que ele sugerisse que ali poderia ser o local para a armazenagem das mercadorias provenientes do interior caso a colonização alemã do lugar obtivesse sucesso²⁴. Ele referiu-se, evidentemente por informações obtidas de outros, que mensalmente ali aportava um “vapor resfolegando cansado”. À avaliação preconceituosa sobre o que visualiza acrescenta que tal ocorrência provoca nos cidadãos a “ilusão de que estão assim ligados ao vasto mundo”.

Para chegar à Fazenda *Vitória* prosseguiram pelo rio em canoas que já ocupavam o espaço do cais, prontas para seguirem para o interior. Maximiliano ressalta o curso acidentado do rio Cachoeira em decorrência de seu leito rochoso o que inviabiliza a penetração de vapores e não permitia o sucesso da colonização. As características do rio chamaram a atenção do viajante e de sua equipe. Viajava com ele o pintor, Joseph Selleny²⁵ que retratou as características da paisagem, mas também as dificuldades da navegação pelo rio Cachoeira.

²¹ Id. Ibid.

²² Ferdinand von Steiger-Muensingen, imigrante suíço, foi um grande proprietário de terras que se tornou o mais influente europeu em Ilhéus na segunda metade do século XIX onde teria chegado entre 1848 e 1850, cf. Mary Ann Mahony, *The World Cacao Made*, op. cit. pp. 239-240.

²³ Id. Ibid. p. 82.

²⁴ Id. Ibid. p. 82.

²⁵ Joseph Selleny pintor austríaco que integrava a equipe de Maximiliano de Habsburgo.

Figura 1- Desenho do leito rochoso do rio Cachoeira que formava cataratas



Fonte: Biblioteca Nacional Austríaca. *Wasserfal – Cachoeira* Joseph Selleny 20/01/1860 (desenho a lápis, lavado).²⁶.

Segundo Maximilano era necessário ter muita força e destreza para guiar as canoas rio acima e mesmo isso não impediu o choque com as pedras do fundo. Ao final de trechos turbulentos e calmos, os visitantes chegaram ao Porto da Vitória onde estava situada a propriedade de Steiger²⁷.

E ele concluiu:

A estreita canoa não pode bastar para transportar, de maneira rápida e em boas condições, o volume da produção da matéria-prima, levando-a com segurança e rapidez aos mercados, dependendo a colonização dessa região brasileira exclusivamente do comércio transatlântico. [...] Não tendo, pois, a seu dispor a força dos vapores, ele será logo

²⁶ Disponível em <https://www.onb.ac.at/en/>. Acesso em 14 de junho de 2017.

²⁷ O Banco da Vitória era um arraial de Ilhéus, o ponto no rio Cachoeira a partir do qual, para quem vinha do interior, ele se tornava navegável até atingir a Baía do Pontal. Este arraial abrigou, na segunda metade do século XIX, o porto fluvial que servia de entreposto para a comercialização do cacau e de outras mercadorias que eram transportadas até o Porto de Ilhéus de onde eram embarcadas, ou por onde apenas passavam para chegar diretamente por cabotagem a Salvador. Ali foram construídos armazéns, e empresas lá se estabeleceram para avançar na comercialização do cacau. O arraial recebia principalmente as mercadorias de Tabocas, um dos eixos de maior produtividade local. Segundo Arnold Wildberger “transportava-se pouco cacau por vapores, pois estes eram quase exclusivamente destinados a passageiros. Tratava-se dos vapores da Companhia de Navegação Baiana, movidos a rodas. [...] O transporte de cacau era feito quase unicamente por lanchas”²⁷.

passado para trás por aqueles que procuraram uma região com rios onde os vapores já navegavam ou em breve poderão navegar²⁸.

Figura 2 - Desenho das cachoeiras do rio com fluxo de canoa



Fonte: Biblioteca Nacional Austríaca. *H... bank cachoeira*. Joseph Selleny 01 /1860 (desenho a lápis, lavado).²⁹.

Ressalte-se na avaliação de Maximiliano a importância da integração entre os transportes marítimos e fluviais como elementos vantajosos à competição nos mercados, sinalizando a redução dos custos das mercadorias onde esta inter-relação é possível³⁰. A relação entre mar e rio que antes pareciam alvissareiras, tornavam-se obstáculos ao avanço da colonização.

Em 1860, Maximiliano exaltou a natureza local, mas teve outro comportamento quando se tratou de falar da vila e de seus habitantes. Esta foi descrita por ele como um lugar abandonado, no qual o aparecimento de seu “potente” vapor, o *Elisabeth*, teria causado grande “alvoroço” e onde se sobressaia a sua importância visto

²⁸ HABSBURG, op.cit.

²⁹ Disponível em <https://www.onb.ac.at/en/>. Acesso em 14 de junho de 2017.

³⁰ HABSBURG, op.cit.

que ele avistou do navio o hasteamento de uma bandeira branca em alto estandarte, saudando a sua chegada³¹.

Ele comparou a pequena São Jorge dos Ilhéus a uma simples aldeia, cujas casas de “janelas sem vidraças” de uma “arquitetura provisória” revelam a “pobreza e um difícil começo”. À idealização da natureza associava-se uma posição de detração da humanidade:

Peles de todas as cores e todas as origens estavam representadas, sobretudo na enorme quantidade de crianças; era possível observar todas as gradações, desde os nossos pálidos conterrâneos até os descendentes da África, pretos como carvão: pela primeira vez, podíamos ver ali brasileiros amarelos, horríveis mulatos, resultados de toda sorte de mistura sanguínea, e mesmo índios vermelho-cobre da tribo dos Botocudos, com seus traços largos e olhos pretíssimos e inquietos³².

Na Bahia a organização do serviço de navegação costeira e fluvial foi um desafio para o governo ao longo do século XIX, entre empresas que se desorganizavam e frágeis possibilidades para atender às demandas públicas. A partir da década de 1860 quando a Companhia de Navegação foi reorganizada mediante a concessão a investidores ingleses sob a superintendência de Hugh Wilson, o governo fazia um esforço no sentido de que houvesse a viagem de vapores mensais aos portos da chamada linha sul, que se estendia até São José, depois de Porto Seguro e Caravelas³³.

Ocorre que, para os empresários e investidores, as viagens à linha “norte” que ultrapassavam os limites da Província e se estendiam até Alagoas tinham montante comercial mais lucrativo³⁴. Segundo Marcos Guedes Vaz Sampaio a justificativa para a empresa fugir da obrigação contratual de atender às demandas da linha sul se

³¹ Id. Ibid.

³² Id. Ibid. p. 79.

³³ A primeira empresa de navegação a vapor denominada Companhia Bahiana iniciou suas atividades em 1839 funcionando com quatro barcos, por concessão a João Diogo Sturz representante de capitalistas ingleses. Uma vez rescindida a concessão e falida a empresa, ela foi sucedida em 1847, pela Companhia Bonfim que chegou a dispor de subsídios do governo e deveria atender a duas linhas: uma ao sul da província até o município de Caravelas e ao norte até o município de Penedo na Província de Alagoas entrou em falência em 1861. Em 1854 entrou em atividade a Companhia Santa Cruz, por concessão a Antônio Pedrozo de Albuquerque que associou-se a membros da elite política e econômica da Província e promoveu a incorporação das Companhias Bonfim e Santa Cruz, reorganizando a empresa e dando início às atividades de uma nova Companhia Bahiana, em 1858. Nesta última, os ingleses e seus capitais voltaram a dirigir a empresa com a superintendência do inglês Hugh Wilson com a intenção de expandir a navegação fluvial. Cf. SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Navegação a vapor na Bahia oitocentista (1839-1894)*. Salvador: EDUFBA, 2014.

³⁴ Id. Ibid.

fundamentava na maior distância destes portos, nos problemas das barras de entrada, e despesas com carvão maiores do que para as linhas do norte tornando-as desvantajosas³⁵.

Para o concessionário as passagens deveriam ser mais caras, porém isto era impraticável porque o grau de desenvolvimento era menor, o que era um obstáculo e necessitariam de subsídios. Para a “linha do sul” tal situação ampliava o impacto negativo e dificultava as trocas comerciais. Em 1865 ao invés da empresa cumprir a obrigação de manter uma viagem mensal aos portos da linha sul, eles conseguiram do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a renovação da dispensa desta obrigação que foi substituída por mais uma viagem para o norte³⁶.

O estado tinha dificuldades em manter a frequência de navios a vapor nos portos da linha Sul e continuava a pressionar para que o concessionário atendesse a esta demanda sem a necessidade de subsidiar o serviço. Em 1867, por exemplo, a companhia realizava uma viagem por mês aos portos de Rio de Contas, Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, Caravelas e São José, enquanto fazia uma viagem a cada sábado do mês para os portos da linha do norte.

Com o crescimento da produção do cacau, a partir de 1869 as viagens à linha Sul começaram a se tornar constantes e passou a contar com 15 viagens anuais, porém em face dos problemas econômicos com dívidas resultantes de desvalorizações cambiais, um contexto desfavorável para a província a empresa entrou em decadência e foi vendida em 1894³⁷.

A linha ascendente da lavoura cacauera em meio ao declínio do açúcar começou a atrair e animar o governo baiano. 1865 foi o ano em que o cacau começou a despertar esse interesse pelo montante da participação dos produtos na pauta de exportação. A figura 3 evidencia o que Mary Ann Mahony destacou: a coexistência de diversos produtos ao lado do crescimento do cacau. Presentes na pauta os produtos tradicionais como o açúcar, a farinha e a madeira

³⁵ Id. Ibid.

³⁶ Id. Ibid.

³⁷ Id. Ibid.

Figura 3 - Gêneros exportados de Ilhéus para a Capital da Bahia, 1865 (valores/mil réis)
 Fonte: Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial da Bahia pelo Excellentíssimo

Gênero	Quantidade/Unidade	Total
Açúcar	6.305 arrobas	22.067,50
Cacau	18.144 arrobas	58.060,80
Café	2.159 arrobas	10.795,00
Farinha	4.466 alqueires	6.245,40
Feijão	60 alqueires	480,00
Milho	286 alqueires	915,00
Arroz	422 alqueires	2.532,00
Algodão	83 arrobas	1.992,00
Mamona	186 alqueires	744,00
Inhame	43.416	8.683,00
Couros salgados	46	161,00
Cachaça de Cana	10.160 canadas	12.192,00
Jacarandá	59 dúzias e 7 paus	11.916,67
Caixaria	1.485 carrada	32:692\$000
Cedro	46 dúzias e 5 paus	8:355\$000
Taboado de louro	27 dúzias	540\$000
Vinhático	6 dúzias e 5 paus	1:604\$165
Toras de conduru	7 dúzias e 4 paus	132\$000
Jangadas	27	810\$000
Lenha de mangue	14.300 achas	171\$000
Coquilhos	50 milheiros	150\$000

presidente da província, o comendador Manuel Pinto de Souza Dantas no dia 1º de março de 1866. Bahia, Typ. De tourinho & Cia, 1866³⁸.

A crise promoveu um novo olhar sobre o atendimento aos portos da linha sul, que são apresentados em 1866, de forma mais promissora do que aparecia na visão do concessionário da Companhia de Navegação Bahiana como se pode verificar na Fala do Governador abaixo, embora a situação não se modificasse muito para aqueles que habitavam o sul baiano:

³⁸ Disponível, em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/bahia>.

São geralmente boas as barras dos diferentes portos, que formam a escala da Companhia quer para o Norte, quer para o sul da Província, excetuada apenas a de Canavieiras, onde são perigosas as entradas e saídas pelo muito mar que levanta e pela falta d'água, que tem atualmente o canal. O prático deste lugar, a quem a companhia para vir fora tomar os vapores, algumas vezes o não pode fazer, por não te como convém, uma catraia capaz de afrontar as ondas, do que resulto só as vidas ditas perspicazes dos comandantes e práticos, que tem os vapores, se deve nação ter a inda acontecido o menor sinistro³⁹.

Na década de 1880 na medida em que o volume de cacau exportado se multiplicava, bem como a Bahia crescentemente enfrentava os problemas relacionados ao progressivo declínio de seu principal produto de exportação, o açúcar e o processo de extinção da escravidão o estado propunha como superação da escassez de mão de obra, a atração de colonos estrangeiros e, diante da dificuldade de trazer brancos europeus, apela para a emigração de nacionais.

Durval Vieira de Aguiar, que ocupava em 1882 o posto de Capitão em Salvador foi encarregado de inspecionar destacamentos no interior da província e percorreu vilas, cidades e povoados de norte a sul da província, registrando aspectos geográficos, sociais, econômicos e culturais de cada localidade que compõe uma espécie de “catálogo” sobre cada uma delas.

A publicação de sua obra *Descrições práticas da Província da Bahia*, em 1888, traz na abertura uma dedicatória “Aos emigrantes” com a afirmação de que o interesse do trabalho era de que pudessem “conhecer as condições e vantagens” oferecidas pela Província, seguida do texto da Lei Provincial nº 2.604 de 28 de junho de 1888 que regulamentou a criação de colônias em seu território.

A chegada de Vieira ao município de Ilhéus, propiciou descrições do acesso ao porto em mais este visitante a entrada na baía e as condições do porto são avaliadas:

Ao aproximar-se-lhe vê-se a cidade pela retaguarda, e logo se transpõe a barra, situada entre dois morros, separados por uns 200 metros, mais ou menos, descreve o canal uma grande curva à direita, por entre a terra firme e a península formada pelo rio Itabuna, até descobrir-se a cidade dentro de uma espaçosa bacia. O ancoradouro é excelente, e tanto a barra como o canal são francos, em todas as horas, a qualquer embarcação, com o auxílio apenas do patrão da Barra, que, numa canoa, e com uma bandeira indica o rumo. A barra, em tudo semelhante à da corte, é perfeitamente defensível e pode ser fechada por corrente [...] Não há infelizmente ponte de desembarque, e o porto

³⁹ APEB. Biblioteca. Falas e mensagens 1866.

é péssimo por falta de um cais. Pelo que salta-se em canoas, cujos remeiros muitas vezes carregam passageiros quando a maré vazia⁴⁰.

O capitão faz descrições da navegabilidade pelos rios Cachoeira, Almada e pela Lagoa de Taípe, registrou a existência de grandes propriedades produtoras de açúcar, cacau, mandioca, bem como as possibilidades mineralógicas, posto aqueles seriam “terrenos abundantes” de turfa e xistos betuminosos, petróleo, etc. principiando a serem alvos de exploração.

Ele também fez propaganda das condições de vida na cidade pequena destacando como sinais de riqueza a existência de alguns sobrados, ruas calçadas, escolas, cadeia, câmara e capela. Sobre o custo de vida “é bom e barato, especialmente do peixe que é o mais abundante”. Discorreu sobre as boas possibilidades para os emigrantes, avalizadas pela experiência de colonos estabelecidos no local, indicando progresso técnico nas vias de comunicação, e disponibilidade de terras a serem ocupadas:

A cidade de Ilhéus por seu ótimo porto, pelos seus recursos naturais, excelente posição topográfica, está nas melhores condições para ponto de partida de uma estrada de ferro, em linha de leste a oeste, ao Rio de S. Francisco, pelas matas de Maracás; passando pela vila da Vitória, Caetité, Monte alto até Carinhanha. Não cessaremos de repetir que essa estrada seria melhor e a mais rendosa da província; e quando algum dia ela realizar-se, as suas margens serão espontaneamente colonizadas, porque assim o exigem a natureza amena do clima e a imensa fertilidade do solo. Essa estrada, sem esforço, terá ramais que se comuniquem com as do norte e sul, desvendando aos aventureiros e empreendedores surpreendentes riquezas naturais ocultas ainda por matas virgens, a 20 léguas das nossas costas. Ilhéus é um excelente ponto de colonização, abonado por alguns colonos que por lá ainda restam da antiga emigração⁴¹.

Até o porto, que poucos parágrafos antes ele dizia ser péssimo, se transformou em “ótimo”. A referência de Aguiar à construção da estrada de ferro que seja integrada àquela que liga a Capital ao rio São Francisco sugere que já circulavam as discussões para a elaboração de um plano de viação ferroviário para a província.

⁴⁰ AGUIAR, Durval Vieira. *Descrições Práticas da Província da Bahia: com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações*. 2. ed. Rio de Janeiro: Cátedra: Brasília: INL, 1979. Pp. 263-264.

⁴¹ Id. *Ibid.* p. 268.

Silva Campos registrou as impressões sobre o município de Ilhéus de dois políticos que dirigiram a cidade e que se arrogavam ter transformado Ilhéus em uma cidade moderna durante suas administrações dão conta de grande fragilidade na ocupação urbana. As impressões abaixo, produzidas sobre a cidade em 1881 traçam um cenário de pobreza e precariedade.

Antonio Pessoa, Intendente (1912 e 1915) dizia de Ilhéus:

Era a esse tempo muito pequena e de tudo se ressentia, o que contrastava com a vastidão do território, a fertilidade do solo, a abundância de matas virgens contendo boas madeiras de lei e os rios caudalosos, piscosos. Exportavam-se, então, madeiras e arroz e havia dois engenhos de açúcar. A população da cidade e do interior alimentava-se de peixe do mar e dos rios, carne seca, bananas e inhames. Animais vacum, cavalar, muar, caprino e lanígero pastavam e dormiam no meio das ruas, emporcalhando os passeios das casas. O cemitério era cercado de estacas, que às vezes caíam, deixando entrar animais. Havia na cidade duas escolas primárias para os dois sexos. Durante anos o professor que era parente dos dominadores da época, retirava-se de quando em quando para o Almada, e lá se ficava meses em casa do sogro⁴².

E Eusínio Lavigne quando prefeito (1930 a 1937) afirmava, que ela era “bisonha, em suas doze ruas arrevesadas, pontilhadas de casas de palha e chãos vagos, apenas três, a direita do Comércio, hoje Pedro II, a Barroso e uma parte da hoje Marquês de Paranaguá, calçadas de pedra bruta.⁴³”

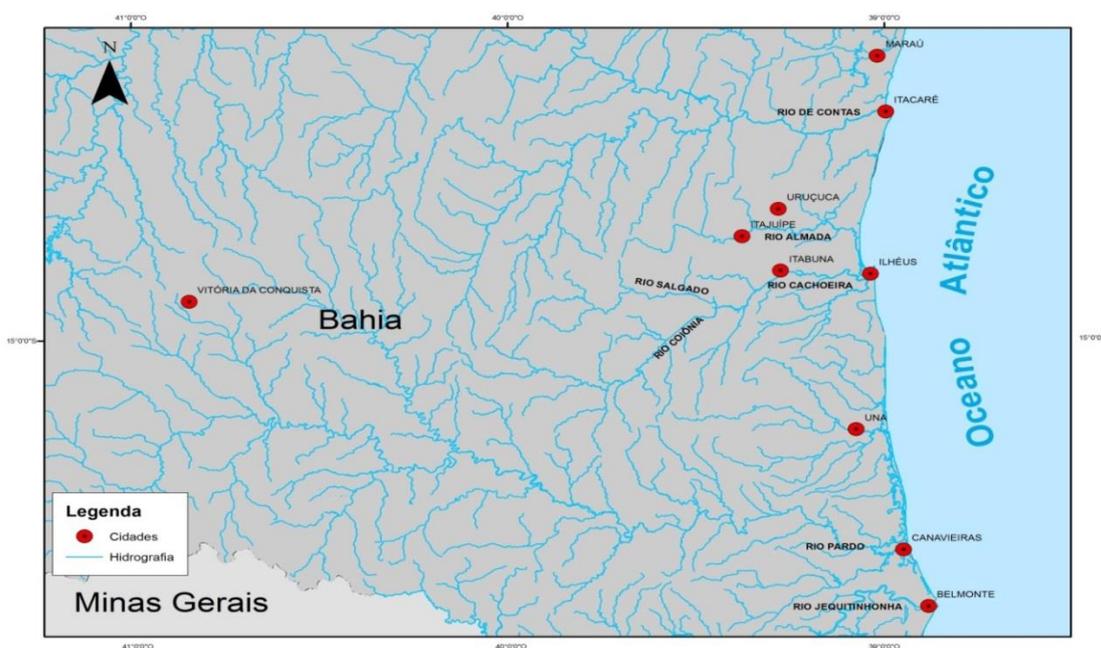
Para esta pequena cidade, porém já afluíam milhares de arrobas de cacau que se tornou a base da riqueza. Ela era a porta de saída para os produtos exportáveis. O maior desafio para ampliar esta riqueza era visto como sendo as dificuldades no transporte da mercadoria, feito de forma lenta e exposta às intempéries e insegurança através dos rios e dos burros.

No mapa da região no século XX (fig. 4) pode se visualizar que a região era pródiga em rios, confirmando os destaques feitos pelos relatos dos viajantes acima citados. As principais bacias de Ilhéus eram as: do Rio Cachoeira, do Rio Almada, do Rio Santana e Atlântica, mas de grande importância eram o rio de Contas, o rio Pardo e o rio Jequitinhonha.

⁴² Id. Ibid. p. 405.

⁴³ CAMPOS, p. 405

Figura 4 - Mapa destacando os rios do sul da Bahia



Fonte: Laboratório de Geoprocessamento da Base Ambiental da Costa do Cacau – LABGEO/ UESC.

Até a primeira década do século XX o transporte das amêndoas de cacau mantinha uma lógica herdada do período colonial. Era feito através das tropas de burro, próprias ou contratadas pelos proprietários das fazendas, que percorriam picadas na mata. O transporte envolvia a travessia de terras particulares, incluindo longos percursos, vencidos através de canoas pelos rios da região para serem comercializadas no entreposto comercial que se tornou o arraial de Banco da Vitória conforme já visto e depois serem levadas para o embarque em Ilhéus ou diretamente para Salvador onde o cacau era exportado⁴⁴.

Neste processo interpunham-se diversas dificuldades: os rios tinham curtos trechos navegáveis. Como exemplo, o rio Cachoeira constituído pela junção dos rios Colônia e Salgado, que deságua na Baía do Pontal em Ilhéus e tem seu nome originado da característica de ter um curso repleto de pequenas cachoeiras, somente era navegável em pequenos trechos como entre Banco da Vitória e Ilhéus, perfazendo uma curta distância de oito quilômetros.

Outra dificuldade ocorria nos rios Itaípe e Almada nos quais a navegabilidade foi progressivamente diminuída, em face da proliferação do nenúfar, conhecido como “dama do lago” ou “baronesa”. Para que as canoas carregadas de cacau transitassem

⁴⁴ Sobre o Arraial de Banco da Vitória como entreposto comercial, além da obra citada de Arnold Wildberger ver SANTOS, Milton. *Zona do cacau*. Salvador: Artes Geográficas, 1995.

pelos rios, passou a ser necessária a extração das plantas aquáticas. Os custos para fazê-lo não eram assumidos pelo governo da província, que encaminhava engenheiros para estudar e organizar projetos de desobstrução, porém não disponibilizava as verbas.

A base do escoamento do cacau era o transporte no lombo de burros, em menor uso, de cavalos, e em carros de boi, o que não era uma singularidade no país naquele momento. Pelo contrário, são diversos os autores que destacam a importância das tropas de burro que em alguns casos mesmo depois da consolidação da estrada de ferro continuaram a prestar os serviços com significativa expressão.

Pode-se mencionar o caso da *The Recife–São Francisco Railway*, que conviveu com a grande concorrência de embarcações que transportavam o açúcar pelos rios, e das tropas de muares, principalmente, pelo fato da companhia britânica construtora não ter levados os trilhos até o porto, criando um hiato no transporte dos produtos entre a estação e o cais do porto, espaço que era ocupado pela tropa de animais⁴⁵.

Estas não eram ainda todas as dificuldades. Na *Gazeta de Ilhéus*, de 20 de julho de 1902, encontramos as reclamações contra uma greve de tropeiros em Tabocas, deflagrada, porque os exportadores de cacau – ressalte-se a atuação deles na formação dos preços – se recusavam a pagar 10\$000 aos tropeiros por cada carga transportada até o Banco da Vitória, onde se armazenava e se comercializava o cacau.

O redator se manifestou contrariamente aos grevistas e teceu suas considerações. Para ele:

- os tropeiros exorbitavam nos preços, e alegava em comprovação de seus argumentos diversos aspectos: que eles praticavam abuso ao onerar o transporte em um período climático tão adverso já que sabiam das dificuldades que eram provocadas para a produção, pois o inverno muito chuvoso acontecia a cada ano, tornando péssimas as condições dos caminhos durante o período de inverno, não sendo aquele ano em nada diferente dos outros⁴⁶.

- os tropeiros não levavam em consideração a queda do preço do cacau embora, o preço do muar tivesse caído, já que um burro de carga dois ou três anos antes custava entre 300\$000 e 400\$000 e no momento se encontrava até por menos de 150\$000; o aumento do preço do transporte neste momento agravava a situação do produtor, que já

⁴⁵ Ver GRANDI, op. cit. e MELO, Josemir Camilo. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway*. Recife: CEPE, 2016.

⁴⁶ CEDOC\UESC. *Gazeta de Ilhéus*, 19 de janeiro de 1902.

arcava prejuízos com as dificuldades de secagem do cacau e com o aumento dos impostos cobrados sobre o mesmo⁴⁷.

Ele exortou os tropeiros à reflexão para que não depauperassem o município. Não conhecemos o desfecho do movimento, porém ficou evidente que esta era uma categoria importante no período o que pode indicar que poucos produtores tinham tropas em suas fazendas, ainda que pelo visto o preço dos muares tornasse a aquisição destes animais mais acessíveis⁴⁸.

As dificuldades para a circulação nas estradas que, quando existiam, eram mais bem caracterizadas como caminhos ou “picadas”, tornavam os rios muito importantes para os deslocamentos de pessoas e mercadorias. O periódico *Gazeta de Ilhéus*, em 21 de agosto de 1902, promoveu um clamor contra a situação vivenciada pelo município em relação às estradas públicas, bem como a falta de melhoria nos caminhos existentes, o que se agravava sobremaneira no período das chuvas, gerando grande insatisfação das pessoas em geral.

A reclamação expunha principalmente os problemas do escoamento do cacau que, àquela altura, já ocupava lugar privilegiado na produção de riqueza para o estado. O redator reclamava da falta de pontes, das dificuldades de transitar por falta de benefício nas estradas tomadas pelos lamaçais, atoleiros e de quando em vez pelas águas provenientes das enchentes dos rios que agravam o estado precário dos caminhos:

Todos se queixam do deplorável estado em se acham os caminhos públicos, e são conhecidos os prejuízos causados. Já não há quem queira alugar tropas para transportarem os produtos de nossa lavoura e os gêneros que nos chegam da capital, por que já é avisado o número de muares inutilizados. Existem em Tabocas mais de cinco mil sacas com cacau, depositadas, sem poderem descer, devido ao péssimo estado dos caminhos e á impossibilidade de serem conduzidas por animais; até o ponto do embarque, onde ancoram as lanchas e vapores. E o remédio é esperar que se acabe o inverno por que o rio Cachoeira não é navegável , e outro meio não há para transportar o cacau , do qual exclusivamente vivemos neste município⁴⁹ .

Aliado à queixa contra a falta de pontes e estradas, bem como às condições dos caminhos existentes, a fala se volta também contra a falta de crédito para os produtores do cacau:

⁴⁷ CEDOC\UESC. *Gazeta de Ilhéus*, 19 de janeiro de 1902.

⁴⁸ CEDOC\UESC. *Gazeta de Ilhéus*, 19 de janeiro de 1902.

⁴⁹ CEDOC\UESC. *Gazeta e Ilhéus*. 21 de agosto de 1902.

Nas condições em que se acha a praça da Bahia , que só paga saques á vista do produto, é fácil avaliar as privações por que está passando o povo, e as dificuldades com que estão lucrando a lavoura e o comércio. O comércio local, desgraçadamente, não pode comprar cacau, por que da capital não lhe adiantam capitais, de modo que vive atrofiado, sem poder alargar o seu movimento, ficando assim muita vez a mercadoria sem cotação, e completamente desprovidos de recursos o lavrador, principalmente o pequeno lavrador⁵⁰.

Este processo revelava grande fragilidade. As sacas de cacau demoravam às vezes dias para chegar ao porto, tanto quanto ficavam vulneráveis a serem encharcadas pelas chuvas prejudicando as amêndoas ou, mesmo, serem roubadas por bandos armados. As avarias eram muitas e interferiam nas cotações, e toda a precariedade que atingia os transportes onerava mais ainda o produto.

Figura 5- Vista do porto fluvial do Banco da Vitória, perto de Ilhéus, vendo-se lanchas que transportavam o cacau dali para a capital do estado



Fonte: WILDBERGER, Arnold. *Notícia histórica de Wildberger & Cia: 1828-1942*. Bahia: Beditina, 1942.

Leo Zenthner, suíço formado em ciências naturais, foi contratado, por volta de 1910, pelo Ministro da Agricultura Miguel Calmon du Pin e Almeida para supervisionar os serviços da Inspetoria Federal de Obras contra as Secas. Contava na sua contratação a experiência com cacau que tivera na ilha de Java. Ele excursionou no sul da Bahia e em 1914 publicou o livro *Le cacaoyer dans l'état de Bahia* que teve grande repercussão

⁵⁰ CEDOC\UESC. *Gazeta e Ilhéus*. 21 de agosto de 1902

dentro e fora do Brasil, principalmente nos meios político-institucionais⁵¹. Neste ele descreveu a cultura do cacau, sua viabilidade e problemas. Em diversos momentos, se refere às limitações impostas pela ausência de vias e transportes para o escoamento da produção. E fez apreciações sobre as diferenciações das condições de produção na zona cacauaieira. Ele avaliou os portos da zona cacauaieira que indicavam os centros de produção: Valença, Taperoá, Santarém, Camamu, Barra do Rio de Contas, Ilhéus, Una, Canavieiras, Belmonte, Porto Seguro e Caravelas e afirmou que a maioria era de pequena importância, sendo que todos encaminhavam a produção do cacau para ser exportado para o estrangeiro no porto da capital. Segundo ele, os portos mais importantes eram Ilhéus, Canavieiras e Belmonte que abarcavam aproximadamente 85% da produção⁵².

Zehntner identificou dois regimes de escoamento: pelos rios Jequitinhonha e pelo rio Pardo, onde se localizavam respectivamente Belmonte e Canavieiras, municípios nos quais os cacauais ocupavam principalmente as margens dos rios, e as enormes canoas eram o meio de transporte por excelência. Às facilidades de navegação no Jequitinhonha e Pardo, Zehntner atribuía a maior qualidade que o cacau de Itabuna, Ilhéus e Una, pois permitia maior velocidade na circulação do produto⁵³.

Ele descreveu que em Belmonte e Canavieiras as plantações, eram em geral, maiores e dispunham de melhores instalações para a preparação do produto. Isto se devia em grande parte à navegação fluvial, à canoa que permitia um transporte rápido para um bom mercado. E como as plantações se situavam nas margens de dois rios, o custo do transporte para as embarcações era mínimo.

Graças a esta facilidade encontrava-se na região dos dois rios, principalmente do Jequitinhonha um mercado bem desenvolvido de cacau mole, o que significava um cacau fresco extraído das frutas. Segundo ele assim, o pequeno cacauicultor ou aqueles que não tinham um estabelecimento podiam vender o cacau diretamente⁵⁴.

Em Itabuna, Ilhéus e Una ele relatava as diferenças: predominava o transporte animal, a tropa. Em Ilhéus e Itabuna, diversamente dos dois municípios acima, ao contrário, a navegação fluvial era muito pouco desenvolvida nos verdadeiros centros da cultura. No curso inferior dos rios não se encontrava facilidades para a navegação, os

⁵¹ WILDBERGER, Arnold. *Meu pai Emil Wildberger (1871-1946)*. Salvador: Ignoramus, 1979.

⁵² BCEPLAC. ZEHNTNER, Leo. *Le cacaoyer dans l'état de Bahia*. Berlin: Verlag Von R. Friedlander & Sohn, 1914.

⁵³ Id. *Ibid.*.

⁵⁴ A fase da fermentação e da secagem do cacau eram as que demandavam maior cuidado e estrutura dos produtores. De um bom resultado destes dois processos dependia uma melhor qualidade do cacau.

locais nos quais os rios eram facilmente navegáveis não se encontrava mais que poucas plantações. O transporte era feito quase exclusivamente por mulas e bois.

O botânico fez uma descrição detalhada das tropas e seus deslocamentos em estradas não carroçáveis e através de trilhas feitas pelas patas dos animais que definiam roteiros. Deteve-se mais no desempenho das mulas em conjuntos de animais que faziam o transporte do cacau. A dimensão das tropas era diversa, havia delas de 20 a 80 animais que trabalhavam em conjunto.

Quanto à composição das tropas, as maiores eram lideradas pelo ‘arrieiro’ que montava um bom animal e era o responsável pela segurança da tropa e era a quem a comercialização da carga era confiada.

A tropa eram divididas em lotes, de 5 a 8 burros confiados aos ‘tropeiros’ que seguiam um atrás do outro. Os tropeiros acompanhavam os burros bem de perto, carregavam e descarregavam e ajudavam os animais quando os caminhos estavam ruins. Cada um deles podia controlar entre 8 e 10 animais quando os caminhos estavam bons e uma mula suportaria 08 arrobas ou 120 quilos, e 5 a 6 se estivessem ruins quando, não transportavam mais que 90 quilos.

O tropeiro era pago por mula sob suas ordens e o frete das mercadorias era calculado por arrobas⁵⁵. Sem sobrecarregar os animais se podia cumprir uma viagem de trinta quilômetros por dia. As mulas faziam em torno de dez viagens por mês. Os bois eram menos utilizados que as mulas, pois eram menos dóceis e exigiam mais atenção dos tropeiros, embora tivessem a vantagem de serem mais baratos⁵⁶.

Um problema é que o cacau ficava exposto às intempéries e o transporte mais demorado. As mulas formavam trilhas e quando as chuvas caíam fortemente se transformavam em atoleiros muito mais difíceis de serem transpostos⁵⁷.

Zehntner era crítico da estrada de ferro que estava em construção, segundo ele a EFIC não oferecia vantagens diretas à grande maioria dos fazendeiros principalmente aos que mais precisavam dela, os pequenos agricultores internados ao longo dos afluentes dos grandes rios⁵⁸.

Segundo Rita Rosado foi no último quartel do século XIX que cresceram as reivindicações por reformas no porto e apenas em 1911 o município fez a primeira

⁵⁵ BCEPLAC. ZEHNTNER, Leo. *Le cacaoyer dans l'état de Bahia*. Berlin: Verlag Von R. Friedlander & Sohn, 1914.

⁵⁶ Id. Ibid.

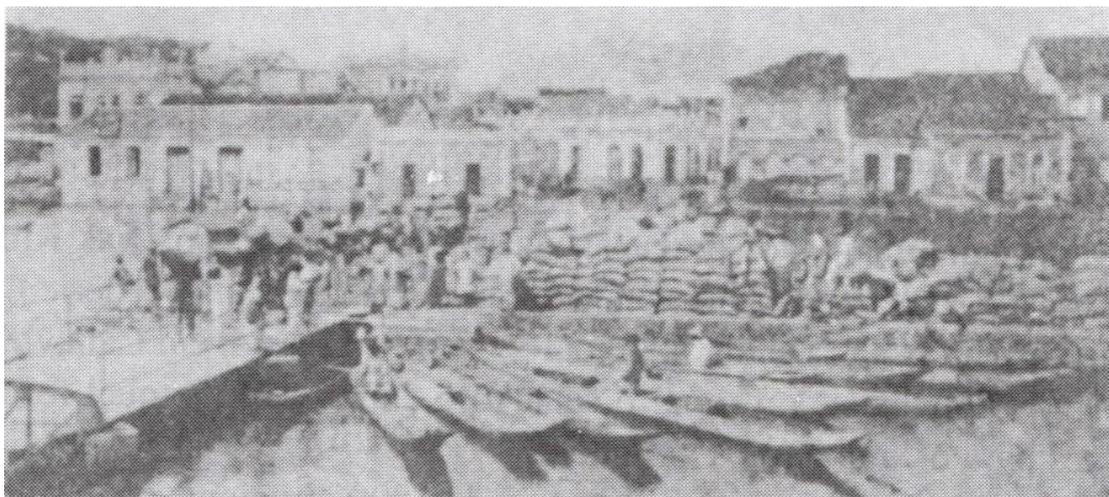
⁵⁷ Id. Ibid.

⁵⁸ Id. Ibid. p. 142.

concessão para a construção de obras no porto fluvial em busca de romper com a dependência do porto de Salvador para realizar a exportação do cacau⁵⁹.

Tratava-se de um ancoradouro. A figura 6 dá visibilidade à precariedade do embarque do cacau. As canoas acostadas no cais provinham, principalmente, do Banco da Vitória percorrendo o rio Cachoeira e da região banhada pelo rio Almada. As sacas de cacau eram empilhadas e posteriormente carregadas em embarcações que levavam as amêndoas para Salvador.

Figura 6- Cais do Porto – Embarque de cacau em Ilhéus



Fonte: BARROS, Francisco Borges de. *Memória sobre o município de Ilhéus*. Publicado em 1915. Ilhéus: Editus; Fundação Cultural de Ilhéus, 2004.

Como se pode verificar, antes da construção da EFIC, e do porto o transporte do cacau principal produto comercializado na região nas primeiras décadas do século XX e evidencia a série de obstáculos à exportação do cacau.

Os negociantes, os exportadores e o cacau

A intensa migração de nascidos no Brasil e a imigração de estrangeiros para o sul baiano ocupou significativo espaço nos registros históricos, na literatura e na historiografia sobre a região tendo eles chegado a Ilhéus em diferentes períodos.

⁵⁹ ROSADO, Rita de cássia Santana. “O porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus (1911-2010)”. In SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011. Pp. 15-52.

As primeiras levas significativas de estrangeiros chegaram no início do século XIX como colonos. Mary Ann Mahony destaca o fluxo de imigrantes europeus principalmente chegados no período pós Independência. Neste trabalho destacamos um segmento de estrangeiros que praticava os negócios do cacau no campo da exportação aqueles vinculados às empresas exportadoras.

Neste trabalho destacamos os mecanismos de circulação do capital, sobretudo as estratégias e a influência de estrangeiros negociantes e relacionados à comercialização e exportação do cacau. Serão abordados aspectos das trajetórias de alguns destes sujeitos e, principalmente, de algumas empresas.

Chama a atenção, a imigração de suíços para a Bahia que ocuparam inicialmente lugar de destaque na comercialização do cacau e, posteriormente, produção, como uma das estratégias que gerou a criação um espaço nos negócios internacionais.

Cid Teixeira identificou a chegada à Bahia no final dos anos 1820 de François Meuron, suíço fundador da Casa Meuron & Cia, fábrica de rapé instalada no Solar do Unhão, sobrado colonial construído na área urbana de Salvador próxima ao porto. Meuron modificou o prédio, construindo armazéns e instalando trilhos de ferro para o movimento de cargas até o cais de embarque e desembarque da fábrica, transformando o Solar em um trapiche⁶⁰.

Nesta empresa trabalhava o suíço Johann Rudolf Trumpy que se associou a Ferdinand Jezler, outro imigrante suíço, que chegara ao Rio de Janeiro para trabalhar numa firma após a “aprendizagem comercial” no Havre⁶¹, e, finalmente, mudara-se para Salvador após a falência da firma carioca onde trabalhava.

Arnold Wildberger traçou uma cadeia sucessória de empresas que se estabeleceram na Bahia ocupando espaço de destaque no comércio nacional e internacional, na inserção e associação a grupos estrangeiros, funcionando como agentes e intermediários do capital internacional em circulação no Brasil⁶².

⁶⁰ OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A saga dos suíços no Brasil 1557-1945*. Joinville-SC: Letradágua. 2007.

⁶¹ Le Havre era uma das cidades portuárias mais importantes da França. Cf. Braudel: no século XVIII fazia parte dos grandes portos onde se instalaram “a fortuna e um capitalismo precoce”. Ele cita Edward Fox ao se referir à existência de “duas Franças” uma a leste, continental, e outra a oeste, marítima. Le Havre fazia parte de uma “guirlanda de portos” que se abria para os mares e “sonhava com a liberdade dos tráficos e com aventuras distantes” BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. O tempo do mundo*. vol 3. São Paulo: Martins Fontes, 2009. p. 316.

⁶² WILDBERGER, Arnold. *Notícia histórica de Wildberger & Cia: 1828-1942*. Bahia: Beneditina, 1942. Para uma crítica da obra de Arnold Wildberger ver ⁶² MATTOSO, Katia M de Queirós. *Bahia século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992 e Fundação Centro de Pesquisas e Estudos (BA). *A inserção da Bahia na evolução nacional: 2ª etapa 1890-1930*. Salvador: CPE, 1980

Wildberger construiu uma narrativa para enaltecer os feitos da empresa de sua família. Ele iniciou seu relato pelos aspectos da inserção de empresas que surgiam uma por dentro da outra, sendo que em uma delas seu pai trabalhou, se tornou sócio minoritário, até que se tornasse o sócio principal da grande casa exportadora na Bahia. Além do cacau a empresa movimentava uma série de operações representando conglomerados financeiros importantes que promoveram entre outras obras, a grande reforma do Porto de Salvador.

Destacamos que esta “casa” exportadora foi uma das artífices da expansão do cacau, ao arquitetar a expansão de sua inserção no mercado internacional, fornecendo crédito aos produtores, bem como se tornando, posteriormente, um grande produtor de cacau como elemento derivado das duas atuações anteriores desta empresa.

Fundamentava-se na produção e exportação do cacau, no domínio dos mecanismos de atração de capitais estrangeiros para o Brasil; bem como na execução em tempos de crises, de dívidas resultantes dos créditos fornecidos aos produtores de cacau. A Wildberger & Cia atuando direta e indiretamente na região tornou-se uma das mais importantes exportadoras de cacau do sul baiano e agente financeiro na Bahia, na primeira metade do século XX.

O fio da meada começou a ser puxado com a vinda do imigrante suíço Ferdinand Jezler para o Brasil que veio trabalhar em uma firma. Jezler atraiu para o Brasil seu irmão Lukas Jezler e conjuntamente com Trumpy abriu em 1829 a firma Jezler Irmãos & Trumpy. Ferdinand, chefe era o chefe da firma e fazia as compras e importações. Lukas e Trumpy viajavam pelo interior como mascates, vendendo artigos baratos.

Após a morte de Trumpy a firma foi sucedida pela Jezler & Companhia em 1845 cujos associados eram Ferdinand Jezler, Lukas Jezler e o suíço Jean Joachim Keller, antes procurador, se tornou sócio da empresa dos Jezler, sucedida em 1855 pela Jezler Keller & Cia, após o afastamento de Lukas que passou a se dedicar ao negócio do tabaco. Nesta firma foram incluídos como procuradores Henri Brenner e Franz Albert Jezler-Frey.

Em 1861 os dois sócios solidários resolveram se comanditar, regressaram para a Suíça e a firma passou por nova alteração, surgindo a Jezler Brenner & Cia. Em 1866 houve nova mudança desta vez para Jezler Kronauer & Cia cujos sócios solidários eram Franz Albert Jezler-Frey e Jules Kronauer continuando sócios comanditários Ferdinand Jezler e Jean Joachim Keller.

Em 1874 foi sucedida pela C. F. Keller & Cia, chefiada por Carlos Ferdinand Keller, nascido na Bahia, sócio solidário que tinha como sócio comanditário seu pai Jean Joachim Keller residente na Suíça com procuração para dirigir os negócios na Europa. Neste período a empresa avançou no campo da importação de produtos diversos e exportação de gêneros locais como açúcar, madeiras, café, borracha, piaçava e outros. Constituiu-se em uma casa bancária, fazendo conversão de mil réis para diversas moedas com vantagens nas taxas de câmbio. Em 1882 Carlos Keller transfere sua residência para Paris, deixando procuradores.

A empresa neste período além da importação de miudezas, da exportação passou a operar em representações numerosas, entre elas de companhias de navegação francesas. Em 1890 a empresa abriu duas filiais para a compra de cacau, Canavieiras e Ilhéus e já exportava em torno desta última em torno de 10.000 sacos de cacau. A filial de Ilhéus estava localizada próximo ao porto, mas, em 1903, foi transferida para o arraial de Banco da Vitória, entreposto do cacau, pois o Porto de Ilhéus à época não oferecia vantagens

À Carlos Keller & Cia esteve ligada a primeira tentativa de exportação direta do sul da Bahia direto para a Europa. Em 1902 Carlos Keller encomendou na Escócia a construção de um veleiro que recebeu o nome de “Joachim” em homenagem ao seu pai. O veleiro foi utilizado no transporte de madeira e piaçava do rio Pardo e do Jequitinhonha para Le Havre, França.

Era um veleiro de pequeno calado o que era necessário para transpor a barra de difícil acesso, o que o tornava instável para a realização da travessia. Ele tinha um pequeno rebocador a bordo para que fosse posto e levantado do mar na entrada e saída dos portos. Empregados da alfândega foram instalados em Canavieiras para despachar as cargas. As reclamações dos trapicheiros soteropolitanos conseguiram impedir sua continuidade, encerrando a experiência.

Figura 7 - Hiate a motor “Joachim” que durante cinco anos fez a viagem entre os portos de Canavieiras e do Havre. Fotografia de 1893.



Fonte: WILDBERGER, Arnold. *Notícia histórica de Wildberger & Cia:1828-1942*. Bahia: Beneditina 1942.

Emil Wildberger, suíço chegado ao Brasil em 1892, trabalhou para a empresa de Carlos Keller e quando este imigrou para a Europa constituiu com Hermann Braem a Braem, Wildberger & Cia e após a morte deste em 1903 a Wildberger & Cia. As estratégias dos suíços para a participação no comércio internacional encontraram no cacau um de seus principais campos de atuação, aproveitando-se da falta de crédito na zona cacaeira, do vazio de atuação do Estado no sentido da dotação de condições de estímulo ao desenvolvimento da cultura e do aprendizado que adquiriam atuando nos negócios de importação e exportação.

A chegada do imigrante ao Brasil para trabalhar em empresas estrangeiras constituídas com os conhecimentos análogos aos de um “caixeiro”, de técnicas comerciais e negócios com praças internacionais falando diversos idiomas seguia uma estratégia diversas vezes repetida. O imigrante vinha a trabalho por uma empresa estabelecida à qual se associava ou representava, ou ainda dava início a uma pequena firma que a partir de sua inserção abrisse espaço para que este sujeito fosse à Europa buscar capitais, relações comerciais e mercadorias para ingressar no ramo das importações. Pode-se dizer que desenvolveu-se na Bahia um certo *modus faciendi* que deu origem a diversas empresas voltadas para o mercado externo.

A sucessão de firmas formadas por estes sujeitos nos remete à liberalidade do comércio e à constituição de um espaço aberto de penetração do capital estrangeiro na esteira da preeminência inglesa estabelecida a partir da Abertura dos Portos.

Lenira Menezes Martinho aborda a inserção dos ingleses no comércio da Praça do Rio de Janeiro. Eles se beneficiavam com as vantagens obtidas entre os portugueses e buscavam garantir o consumo de seus produtos e avançar no papel de distribuidores dos produtos brasileiros, e usufruíam de facilidades de obtenção de naturalização, da abertura, funcionamento de firmas, obtenção de monopólios entre outros aspectos⁶³.

Martinho exemplifica que, em 1808, já se contavam cem firmas estabelecidas no Rio de Janeiro, diversas filiais de outras existentes na Inglaterra. Numerosas casas se estabeleceram no Rio de Janeiro ou enviavam produtos para serem comercializados em consignação e ela ressalta ainda que os ingleses dominavam o comércio por atacado e penetraram no comércio a varejo⁶⁴.

Sobre a praça da Bahia Kátia Mattoso registra que os negociantes estrangeiros principalmente os ingleses, não assumiram o monopólio português, bem como não participavam do comércio varejista, limitavam-se às operações de importação e exportação no porto de Salvador⁶⁵. A autora ressalta, porém, a facilidade para se estabelecer comercialmente ali no século XIX, pois qualquer brasileiro ou estrangeiro podia comerciar, e qualquer dos comerciantes podia também dar a um terceiro uma procuração “do próprio punho ou não, mas assinada por ele, com valor igual ao de um documento passado em cartório” uma prática colonial chamada “mandato mercantil” que continuou sendo comum no XIX:

As grandes casas comerciais tinham interesses tanto no estrangeiro como em diversas províncias do país e em vilas espalhadas pela Bahia, precisando ter agentes por toda parte. Um mesmo agente podia ser mandatário de vários comerciantes, assim como um comerciante podia nomear diversos mandatários para um mesmo negócio. Em geral, os comerciantes que trabalhavam por procuração de um confrade recebiam uma comissão, cuja taxa era fixada de comum acordo, a menos que tivessem participação na sociedade comercial,

⁶³ MARTINHO, Lenira Menezes e GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.

⁶⁴ Id. Ibid.

⁶⁵ MATTOSO, Katia M de Queirós. *Bahia século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

caso em que recebiam pro rata, segundo o capital ou o trabalho investidos no negócio⁶⁶.

Não raro ligados ou representantes dos interesses de grupos internacionais ocuparam lugares de decisão ao controlarem uma fatia que exigia conhecimento de negócios e estratégias jurídicas que grande parte dos produtores de cacau desconhecia. Eles atuaram na expansão da lavoura com práticas como empréstimos a juros, compras antecipadas de safras, que tiveram resultados não raro predatórios aos produtores sobretudo pequenos produtores, mas que na busca de ampliar seus lucros fizeram parte da ampliação da produção e do alcance da inserção internacional do cacau. Gustavo Falcón, Henrique Lyra e Mary Ann Mahony discutem o papel da imigração europeia que tem atuação significativa.

No final do XIX emergiu uma fração das classes dominantes que alcançou grande expressividade. Ilhéus foi marcada pela intensa circulação e erradicação de engenheiros e técnicos, como foi marcada pela presença de estrangeiros e imigrantes.

O advento da estrada de ferro

Silva Campos destacou o clamor do comércio em 1900 para que a Companhia Bahiana destinasse pelo menos três viagens mensais para Ilhéus, uma passagem na parte do fundo do vapor entre Ilhéus e a capital custava 23 e na proa 25 vinte e cinco mil réis⁶⁷. Em 1901 ele relata que visitavam o porto os três vapores da Companhia Bahiana, administrada, naquele período, pelo Lloyd Brasileiro, que seguiam para Salvador repletos de passageiros e cargas⁶⁸.

As disputas intraclasses dominantes ilheenses no estado desenham e delimitam as estratégias para a implantação do transporte ferroviário a partir de 1904, uma região dentro da zona. Este processo se efetiva a partir da associação do capital nacional ao capital britânico em perspectiva imperialista com a construção da ferrovia e a impulsão da construção do porto de Ilhéus.

Esta região é um constructo da história atlântica, este último conceito consubstancia um campo ainda em estado de sistematização em seus pressupostos,

⁶⁶ Id. Ibid. p. 495.

⁶⁷ CAMPOS, op. cit. 459.

⁶⁸ Id. Ibid. 449.

periodização e elaboração de conceitos. Interessa-nos essa perspectiva por entendermos que apenas ampliando o conhecimento sobre os fluxos político-econômicos e sociais internos e internacionais ampliaremos o conhecimento sobre este das relações político-econômicas no Atlântico.

Cezar Honorato ressalta que “o processo de construção de um porto é o processo de construção de um espaço geográfico a partir da lógica das relações sociais de produção existentes num determinado momento”⁶⁹. Acrescentamos a esta perspectiva o de construção de uma estrada de ferro, que adentra o continente e interliga espaços afastados ou reforça aproximações. Neste trabalho analisamos as relações entre porto-ferrovia e região como referência do espaço constituído por estes elementos da infraestrutura de transportes.

Tratar de sua historicidade é penetrar no âmbito de relações locais, nacionais e internacionais. Este trabalho busca aprofundar o conhecimento sobre a mesma a partir do binômio porto-ferrovia elementos da expansão do capital europeu e em especial inglês, a partir do imperialismo em curso no final do século XIX, atentando para sua articulação com o capital nacional.

Bento Berillo de Oliveira um negociante capitalista na Primeira República.

No sul baiano, as palavras “progresso”, “modernização”, e “desenvolvimento”, por algumas décadas podiam ser conjugadas na atuação de Bento Berillo de Oliveira. Exatamente por sua atuação no setor de transportes na primeira metade do século XX. Os elementos de sua trajetória serão destacados a seguir, pois estão ligados à implantação do binômio porto-ferrovia que configurou e galvanizou os negócios e interesses no sul baiano.

O interesse nas práticas de Bento Berillo se relaciona à importância de dar visibilidade às estratégias dos sujeitos no período de construção do capitalismo no Brasil, buscando vislumbrar, no período de expansão do imperialismo, os impactos econômicos e sociais das novas estruturas de negócios implantadas na conformação no sul baiano de uma região cacauzeira.

⁶⁹ HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Curitiba: Prismas, 2016. p.191.

Acompanhar a trajetória de Bento Berillo, em larga medida, significa discutir a historicidade do porto e da ferrovia de Ilhéus; bem como penetrar nos interstícios do aprendizado da expansão de negócios de moldes capitalistas no Brasil, cujas práticas, serão amadurecidas e crescentemente tornadas complexas ao longo do século XX.

Ele corporificava a figura do negociante, conforme conceituado por Théo Piñeiro⁷⁰ em suas análises em torno de sujeitos envolvidos nos setores econômicos importantes e de controle no Império. Piñeiro cunhou o conceito do qual nos apropriamos, para nos referir ao proprietário de recursos monetários, que atua em setores chaves da economia tendo como características a multiplicidade e diversidade de atuação em setores que lhe conferem uma posição privilegiada, influência política e econômica na sociedade.

Em dezembro de 1904, Berillo obteve do governo do estado da Bahia, em concorrência pública, a concessão para a construção da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, vendida em seguida para a companhia londrina criada para este fim, a *The State of Bahia South Western Railway Company Limited*, da qual Bento Berillo foi diretor e representante legal por décadas; no ano de 1911, através de contrato com a Intendência de Ilhéus a concessão para a construção do Porto nesta cidade e no ano de 1923 a concessão do Governo Federal para a construção e exploração do porto tendo para tal atividade criada a Companhia Industrial de Ilhéus, da qual foi concomitantemente à direção da *Ilhéus-Conquista*, presidente também por longo período. Ele desempenhou papel semelhante ao de outros membros da sociedade baiana a exemplo do que foi narrado por Etelvina Fernandes, que identificou estratégias de obtenção de concessão de ferrovias beneficentes da expansão do capital inglês no Estado. Fernandes narra o *imbróglio* da primeira concessão para a construção da Estrada Bahia ao São Francisco, segunda do Nordeste e primeira ferrovia construída na Bahia, que através da Lei Provincial nº 450 de 21 de junho de 1852 havia sido concedida aos membros da Junta da Lavoura e outros proprietários da Província, com a garantia de juros de 5%⁷¹.

Ocorre que através do Decreto 1.299 de 19 de dezembro de 1853 a dita concessão foi transferida para Joaquim Francisco Alves Moniz Barreto, presidente da referida Junta, importante nome da política e da sociedade baiana,— beneficiado pelo

⁷⁰ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. “Estado Imperial: classes e dominação”. *ANPUH, XXIII* Simpósio Nacional de História - Londrina, 2005.

⁷¹ FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

apoio do Presidente da Província de então - João Maurício Wanderley, que por sua vez defendia que a construção de ferrovias somente seria possível com a atração de capitais internacionais- articulou a desistência dos outros membros em relação à concessão para transferi-la para os ingleses, após a renúncia da Junta, uma Lei acresceu em 2% a garantia de juros. Em seguida, em 1855, Moniz Barreto obteve a autorização para vender seus direitos para a *Bahia and San Francisco Railway Company*, organizada em Londres⁷².

Bento Berillo integrou na Primeira República o grupo de homens que como Moniz Barreto, investiram na concessão de obras públicas, envolvendo-se nos meandros das concessões e do setor de transportes no Brasil. Possivelmente a sua trajetória pode ter sido marcada pela ferrovia desde muito cedo. Ele nasceu em 21 de março de 1875, no arraial de Timbó, pertencente ao município de Conde no sertão baiano, emancipado em 1931 na atual cidade de Esplanada e situado proximalmente à cidade de Alagoinhas, um dos importantes cenários da construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, cujos trilhos se estenderam até Timbó.

Quando foi construída a Estação de Alagoinhas, ponto final da linha inglesa não foi previsto o adensamento urbano que a implantação da estação provocaria situação exacerbada porque a ferrovia demorou treze anos paralisada naquele local. A estação da linha inglesa passou, então, a ser utilizada para as viagens com ponto final em Alagoinhas e mais tarde, a partir de 1882, pelo ramal de Timbó, atual Esplanada⁷³.

A passagem da Estrada de Ferro por Timbó havia sido uma modificação do traçado original desta ferrovia proposto pelo engenheiro Antonio Augusto Fernandes Pinheiro objetivando reduzir os custos de construção da mesma. É possível que Bento Berillo, tenha, desde a cidade onde nasceu, e de onde saiu após ter cursado “as primeiras letras” sido impactado pelo advento da ferrovia, bem como travado conhecimento sobre elementos constitutivos dos negócios de construção de ferrovias, ampliados com a mudança para Salvador onde desenvolveu negócios relacionados ao setor.

Os dados obtidos sobre Bento Berillo dão conta de que no momento, em 1904, quando participou da concorrência pública disputando pela construção da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, ele era matriculado como negociante na Praça de Salvador, e sócio solidário da empresa *Brandão Oliveira e Cia*, fornecedora, inclusive para o

⁷² Esta ferrovia, primeira do estado da Bahia é hoje a Leste Brasileiro. FERNANDES, op. cit. pp. 90-93.

⁷³ Id. Ibid. p. 150.

governo do estado de materiais para estradas de ferro, a exemplo de trilhos, pontes e locomotivas. Este foi um dos fatores favoráveis à sua proposta, vencedora da concorrência⁷⁴. Tal inserção indica também que o mesmo já desenvolvia negócios com ingleses ligados ao setor de transportes.

Chama também a atenção que, em Salvador, onde ele residia, em elegante endereço, do Distrito da Vitória além de ser proprietário de uma roça, quatro casas e um sobrado todos na Ladeira da Barra. A Vitória desde o século XIX era ocupada por grandes casas de ricos comerciantes brasileiros e estrangeiros. Entre estes últimos destacava-se a presença de ingleses, que dispunham até de cemitério próprio naquelas imediações⁷⁵.

Tais elementos reforçam a perspectiva de que os primeiros contatos entre ele e os investidores ingleses com os quais constituiu uma parceria nos negócios que se estendeu por longos anos, datavam de um período anterior às circunstâncias da construção da estrada de ferro.

Após a obtenção da concessão da construção da EFIC, Bento Berillo mudou-se para Ilhéus, em 1905. Aí, ele se embrenhou em relações políticas e econômicas com membros das elites locais. Sua inserção política inicial deve ter sido facilitada pelas relações familiares, posto que era sogro de Edgard Soares de Pinho, irmão de Esther, casada com Otávio Mangabeira; e, segundo sugerem as evidências, ele dispôs do apoio de dois dos mais destacados políticos baianos. Otávio em nível estadual e João Mangabeira que, advogado, chegou a Ilhéus no final do século XIX e construiu extraordinária carreira como bacharel e político, considerado uma “voz do cacau” no âmbito das políticas estadual e federal.

Bento Berillo frequentava os ambientes governamentais, dos negócios, se vestia com distinção, sinal de prosperidade, foi descrito como “um mulato baixinho que só andava de branco”. Ele obteve recursos tanto para a construção da Estrada de Ferro quanto do porto, entre outros, com Manoel Misael Tavares, o “rei do cacau”, o mais rico

⁷⁴ BN, *Jornal de Recife*, 17/11/1904. O único documento que localizei sobre a firma Brandão, Oliveira & Cia. Silva, da qual Bento Berillo foi sócio solidário é de que ela foi antecedida pela Brandão & Oliveira, criada por volta de 1893 e sucedida pela B. Oliveira & Cia., até que em 1908 foi sucedida pela Drumond, Moraes & Cia. Segundo o documento que divulgava no exterior os negócios do Brasil, era uma grande importadora da Europa e dos Estados Unidos que vendia principalmente no atacado na Bahia e para Sergipe e Alagoas. Seus negócios englobavam ferragens, tintas, cabos, óleos, artigos e acessórios para eletricidade. Ocupava um edifício de cinco andares no Comércio além de possuir grandes depósitos em local próximo. Impressões do Brasil

⁷⁵ REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

e importante produtor e investidor local⁷⁶. Com a obtenção de recursos locais, ele deu início à construção da EFIC.

Figura 8 - Bento Berillo de Oliveira



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

Não conseguindo levar adiante a construção, em 1907, viajou para Londres onde negociou a concessão da EFIC que resultou na constituição da *State* e, no ano de 1908, promoveu a regulamentação da venda da concessão para os ingleses, em 1909.

Em seu retorno ao Brasil, Bento Berillo principiou o embate pela concessão do porto. Levando a entender que a negociação com os ingleses para a construção da ferrovia, ficou agendada como duas propostas em uma: porto e ferrovia.

O interesse dos ingleses ao longo do século XIX era de construir tanto portos quanto ferrovias. Honorato registrou a tentativa inglesa de construir o Porto de Santos. O mesmo se deu em relação à realização da reforma do porto de Salvador.

Azevedo e Lins ressaltam o interesse do capital inglês de desenvolver o projeto de construção do Porto de Salvador. Desde 1854 ocorreram tentativas de Mauá que esperava a incorporação em 1874 da *Bahia Docks Co. Ltd.* sob sua presidência, com o

⁷⁶ Conforme Raymundo Sá Barreto, tabelião durante muitos anos em Ilhéus, nascido na década de 1920, Bento Berillo vendeu a concessão da EFIC para os ingleses por falta de recursos e por influência de João Mangabeira. E que ele teve apoio de Misael Tavares no início da ferrovia, que porém se retirou após a venda da concessão In: FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de (org). *Sá Barreto*. Ilhéus: EDITUS, 2001.

capital integralizado de 900 mil libras em 90 mil ações. O que se frustrou com a sua falência⁷⁷

A evidência de sua influência junto às elites locais é a obtenção de um contrato de concessão com o município para a construção do porto em 1911, para cuja exploração criou a *Industrial*. Em Ilhéus, se inseriu no setor de construção de obras públicas. Foi o responsável pela contratação de empresas, para a construção do teatro da cidade e do calçamento de ruas entre outras obras. Viajava intensamente entre Ilhéus, Salvador e o Rio de Janeiro. Os jornais dão notícias de sua movimentação. Em Salvador, foi Vice-Presidente da Associação Comercial da Bahia, no período de 23 de fevereiro de 1928 a 5 de março de 1929.⁷⁸

Bento Berillo era distinguido como coronel, industrial ou capitalista. Os epítetos são significativos para a ponderação a cerca de sua rápida ascensão social e econômica. Ser designado industrial significava que estava entre aqueles que possuíam empresas de diversas naturezas, sejam comerciais ou manufaturas. Os epítetos coronel e capitalista funcionavam como sinais diacríticos de *status* de pessoas de destaque em Ilhéus. Gustavo Falcón explicitou que coronel, função militar de origem colonial, na Primeira República adquiriu grande projeção, gozava de grande de prestígio em Ilhéus e seus portadores ocupavam os principais cargos da administração pública⁷⁹.

Bento Berillo era corriqueiramente designado coronel, não se sabe se ele adquirira a patente ou se esta era apenas uma distinção que foi dada por sua posição de destaque no período. Porém, sem dúvida a qualificação que mais o distinguia era a de “capitalista”. Designação em Ilhéus dada apenas aos mais ricos produtores e comerciantes de cacau: Manoel Misael da Silva Tavares, Domingos Fernandes e Miguel José Alves Dias.

A diversidade de seus investimentos, que incluíram atividades no setor de obras públicas e ações em diversas companhias como a *The State of Bahia South Western Railway Company Limited*, *Companhia Hydro – Eléctrica de Nazareth* e da *Companhia Siderúrgica Nacional* o destacam como um negociante na Primeira República experimentando as práticas empresariais nos investimentos capitalistas.

Não deixou de adquirir terras: foi proprietário de uma “fazenda de cacaueros”, denominada de Santa Helena, localizada no município de Itajuípe, na área conhecida

⁷⁷ AZEVEDO, Thales de; LINS, E. Q. Vieira. *História do Banco da Bahia 1858-1958*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1969. p. 176

⁷⁸ BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. Ilhéus: Edições SBS, 1970.

⁷⁹ FALCÓN, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ianamá/EDUFBA, 1995. p. 91.

como Ribeirão dos Vinháticos, com área de 67 hectares, produzindo cerca de 1.300 arrobas de cacau, além de outras duas de criatório de reses, situadas nos municípios Ipirá e Baixa Grande no sertão da Bahia⁸⁰. Viúvo, pai de uma única filha, ele faleceu em 1953 no Rio de Janeiro, onde morava no Hotel Serrador, endereço elegante da cidade, sem presenciar o destino do graves revezes que atingiram a *Industrial* e os encaminhamentos da construção de um novo porto em Ilhéus.

Até a obtenção da concessão do porto pelo governo federal, Bento Berillo empreendeu diversas atividades. Diversas vezes ele recorreu, sem sucesso, ao governo federal pedindo a concessão do porto. Em princípio conseguiu um contrato com a municipalidade para a construção de um cais de saneamento e ponte de embarque em 6 de abril de 1911⁸¹.

Bento Berillo usufruiu de um contexto político que lhe foi favorável, pois gozava de relações estreitas com pelo menos três Intendentes de Ilhéus: João Cavalcanti Mangabeira (1908-1911), com quem mantinha relações pessoais, vindo a serem contraparentes, o que certamente foi decisivo para a obtenção da concessão do porto pelo município de Ilhéus em 1911; Mangabeira foi também acionista da *Industrial*; Antonio Pessoa da Costa e Silva (1912-1915) em cuja administração realizou diversas obras de reforma urbana; e, Manoel Misael da Silva Tavares (1916-1919) de quem foi sócio em várias obras desde o início da construção da estrada de ferro.

Além, de conforme Eusínio Lavigne⁸² ter realizado a dragagem do rio. Com estas obras tornou-se possível a entrada no Porto de navios de grande calado, e em 1926 deu-se o primeiro embarque de cacau diretamente para exportação, no navio de bandeira sueca *Falco*, com destino a Nova York, maior comprador do cacau da região.

Até 1926 o cacau escoado pelo Porto Flúvio-Marítimo foi exportado pelo Porto de Salvador e continuou a sê-lo, de forma intermitente, nas décadas seguintes, devido: à sua pouca profundidade e largura; pequena bacia de evolução; assoreamento da barra

⁸⁰ APEB. Seção de arquivos do Judiciário. Série Inventário. Caixa: 3863. Doc. 1.

⁸¹ CAMPOS, op. cit. p. 588

⁸² Eusínio Gaston Lavigne, cacaucultor, originário de famílias tradicionais baianas e advogado foi uma grande liderança política em Ilhéus. Em virtude de sua atuação em prol da Revolução de 30, foi nomeado interventor de 1930-34 e posteriormente eleito prefeito no período 1934-37. Escreveu vários livros, entre estes: “Cultura e Regionalismo Cacaueiro” e “As lições do Instituto de Cacau da Bahia” e foi um dos fundadores do *O Diário de Tarde*, de circulação nas diversas cidades da região. Teve intensa atuação na campanha pela construção do Porto de Malhado: fez diversas articulações políticas com os governos estadual e federal; proferiu diversos discursos, e redigiu importantes correspondências. Destacamos o discurso proferido na Associação Comercial de Ilhéus em 17 de janeiro de 1958: “Defesa do porto marítimo da região cacaueira em Ilhéus”; e o memorando (sem data), enviado ao Presidente da República Jânio Quadros intitulado por Lavigne “Uma parcela de minha contribuição na defesa do Porto de Malhado”.

provocado pela ação de aluvião marinho; e raridade de dragagens. A estas dificuldades seria acrescida a falta de retirada de restos de navios encalhados ou acidentados⁸³.

A exportação por Salvador desagradava principalmente aos comerciantes de cacau. Segundo Angelina Garcez e Antonio Guerreiro de Freitas, parte dos produtores de cacau era partidária da continuidade da exportação do cacau por Salvador, revelando as disputas entre setores das elites cacauceiras⁸⁴.

Bento Berillo acumulou durante décadas simultaneamente, a administração da estrada de ferro e do porto de Ilhéus, se isto lhe conferia grande poder, também o expunha às críticas e suspeitas que darão base à oposição a sua pessoa. Isto se intensificou à medida em que a estrada de ferro enfrentava problemas de manutenção e funcionamento e os problemas do porto aumentaram provocados pelo assoreamento e pelo poder do porto de Salvador.

O relatório de governo de Antonio Pessoa, passando a gestão para Misael Tavares, em 1916 revela um período de limitação de disponibilidade de recursos, mas um cenário de realização de obras públicas, propício para Bento Berillo desenvolver suas atividades e ainda o apoio municipal à *State*. Pessoa relata que logo no início de seu governo logo em agosto de 1912 teve que contrair débito de 340:000\$000 para pagamento do serviço de esgotamento sanitário do município a ser quitado em 15 anos.

A grande preocupação em auferir os lucros do cacau era grande, reclamava da estratégia de cacauicultores de Itabuna que burlavam a cobrança das taxas de Ilhéus sobre o cacau contrabandeando pela mata, para combater isto criou a Guarda Campestre para fiscalizar a cobrança de impostos de Itabuna sob o cacau. Meses depois a Intendência já mandara fazer estradas vicinais no Rio do Braço e Sequeiro do Espinho para facilitar a chegada do cacau em Ilhéus.

Destacam-se os altos e baixos provocados pela variação do preço do cacau que atrapalhava os investimentos visto que a safra do cacau entre 1912 e 1914 não foi das melhores e, em especial, a de 1913 foi prejudicada pela inundaçãõ de janeiro de 1914 que causou prejuízos incalculáveis⁸⁵.

O cenário foi favorável, ele construiu o cemitério inaugurado em 2 de novembro de 1913, fez o alargamento de ruas, ampliou a iluminação pública, mas teve que fazer frente aos prejuízos da enchente de 1914, a ponte construída por ele sobre o

⁸³ Ney Rebello Tourinho. Relatório “O Porto de Ilhéus”. DNPN – Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1943

⁸⁴ GARCEZ, *op. cit.*, 1979.

⁸⁵ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 31 de Janeiro de 1928.

Rio Buerarema pouco antes foi destruída por ela. Fez o calçamento do Cais e Ponte do canal do Rio Itahype, para isso solicitou a permissão da *State* para fazer o lastro de sua ponte de ferro no mesmo rio, a fim de se evitar uma crise alimentícia na cidade. Fez a desobstrução do Rio Almada, negociou contrato com a Cia. Luz e Força para que contemplasse a estação da Estrada de Ferro com a iluminação pública, construção de escolas, embora não conseguisse pagar a subvenção ao Hospital São José e a Santa Casa de Misericórdia, realizou o calçamento com paralelepípedo vindos do Rio de Janeiro, emitindo apólice na importância de 500 contos de réis do contratante Bento Berillo de Oliveira.

Neste ambiente Bento Berillo construiu o Cais de Saneamento do Porto e convidou para uma visita o Cel. Misael Tavares e o Senador Antonio Pessoa em virtude do arrendamento do terreno da Marinha concedido pelo Governo da União, envolvendo a ponte da Estrada de Ferro em Pimenta até o Unhão⁸⁶.

Traçado “para baiano ver”: os conflitos do capital

É fundamental pensarmos o processo de implantação das ferrovias através das dinâmicas regionais nas quais estavam inseridas. Em volume os trabalhos se concentram nas experiências do sudeste. Mas já contamos com importantes trabalhos sobre as ferrovias no Nordeste e em especial na Bahia

Se em São Paulo, houve grande aplicação do capital nacional que se apoiou no capital internacional, além de se identificar experiências de importantes empresas superavitárias, no Nordeste ao contrário a experiência foi de dependência do capital estrangeiro, sobretudo o inglês e apresentaram um quadro de baixo superávit e mais rapidamente se tornaram deficitárias tendendo à extinção⁸⁷.

O Nordeste rapidamente entrou na corrida pela construção das estradas de ferro, nos anos 1850, Recife sediou a primeira ferrovia, a *Recife – São Francisco Railway* construída com o capital inglês e o benefício da concessão de garantia de juros. A Bahia rivalizou com Pernambuco, com o qual disputou a hegemonia sobre os outros estados da região e, também, se enveredou pela concessão aos ingleses para a

⁸⁶ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus*, 28 de setembro de 1919.

⁸⁷ CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese de Doutorado. UNICAMP, Instituto de Economia, 2000.

construção da segunda ferrovia do Nordeste a *Bahia and São Francisco Railway*. Ambas tinham como objetivo realizar uma integração que envolveria toda a região Nordeste, articulando-se através do Rio São Francisco, por navegação fluvial e terrestre aos estados do sudeste⁸⁸.

Na Bahia, a mobilização política em torno da construção de estradas de ferro foi intensa. O estado que apresentou fraco desempenho econômico ao longo do século XIX, e enfrentou diversas crises que levaram à decadência de seus principais produtos, bem como a desorganização da escravidão viu nas estradas de ferro a possibilidade de novos investimentos e de incremento da produção. A extinção do tráfico de escravos, o grande negócio do século XIX abriu espaço para investimentos em outras áreas, sendo o da infraestrutura de transportes e em especial as ferrovias este novo nicho de negócios.

As estratégias prioritárias do governo baiano basearam-se de um lado em induzir o desenvolvimento do sertão ligando a Salvador a Juazeiro, as margens do rio São Francisco que desde o período colonial era ponto de convergência de gado e de produtos. Etelvina Fernandes ressalta que esta era uma posição que atendia aos interesses de diversos segmentos da sociedade, que apontavam a integração do São Francisco como importante questão de desenvolvimento nacional. E de outro lado a dinamização econômica do Recôncavo, retaguarda política e produtiva tradicional de Salvador e seu porto⁸⁹.

Zorzo sintetizou os elementos que nortearam a política ferroviária do Estado: uma visão territorial na qual a ferrovia era uma extensão da navegação, os trilhos acompanhariam os canais hidrográficos, evitando altitudes e gastos; um caminho para ligar as áreas produtivas do interior a pontos estratégicos no litoral e destes ao porto da capital⁹⁰.

Assim foi dada prioridade às concessões que beneficiavam principalmente as áreas acima referidas e foram construídas sete ferrovias: Estrada de Ferro da Bahia a São Francisco (1860); Estrada de Ferro de Salvador a Juazeiro; Estrada de Ferro Central da Bahia (1867) do Recôncavo para o sul do estado; Estrada de Ferro Nazaré (1871), de Nazaré a Jequié; Estrada de Ferro Santo Amaro (1875) de Santo Amaro a Bom Jardim; Estrada de Ferro de Bahia a Minas (1881) do extremo sul do estado, de Caravelas a de Araçuaí em Minas Gerais; Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe (1884) do

⁸⁸ Ver: MELO, Josemir Camilo. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway*. Recife: CEPE, 2016.

⁸⁹ FERNANDES, op. cit.

⁹⁰ Zorzo. Op. cit.

nordeste a Bahia ao Estado de Sergipe e por último a Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista (1904).

Os trajetos estavam baseados em caminhos preexistentes e dão visibilidade aos objetivos norteadores do estado: a interiorização a partir de Salvador, para chegar ao rio São Francisco, navegável em grande extensão de seu curso, atingir Sergipe, facilitar e integrar o Recôncavo, articular este último a Vitória da Conquista e a Minas Gerais.

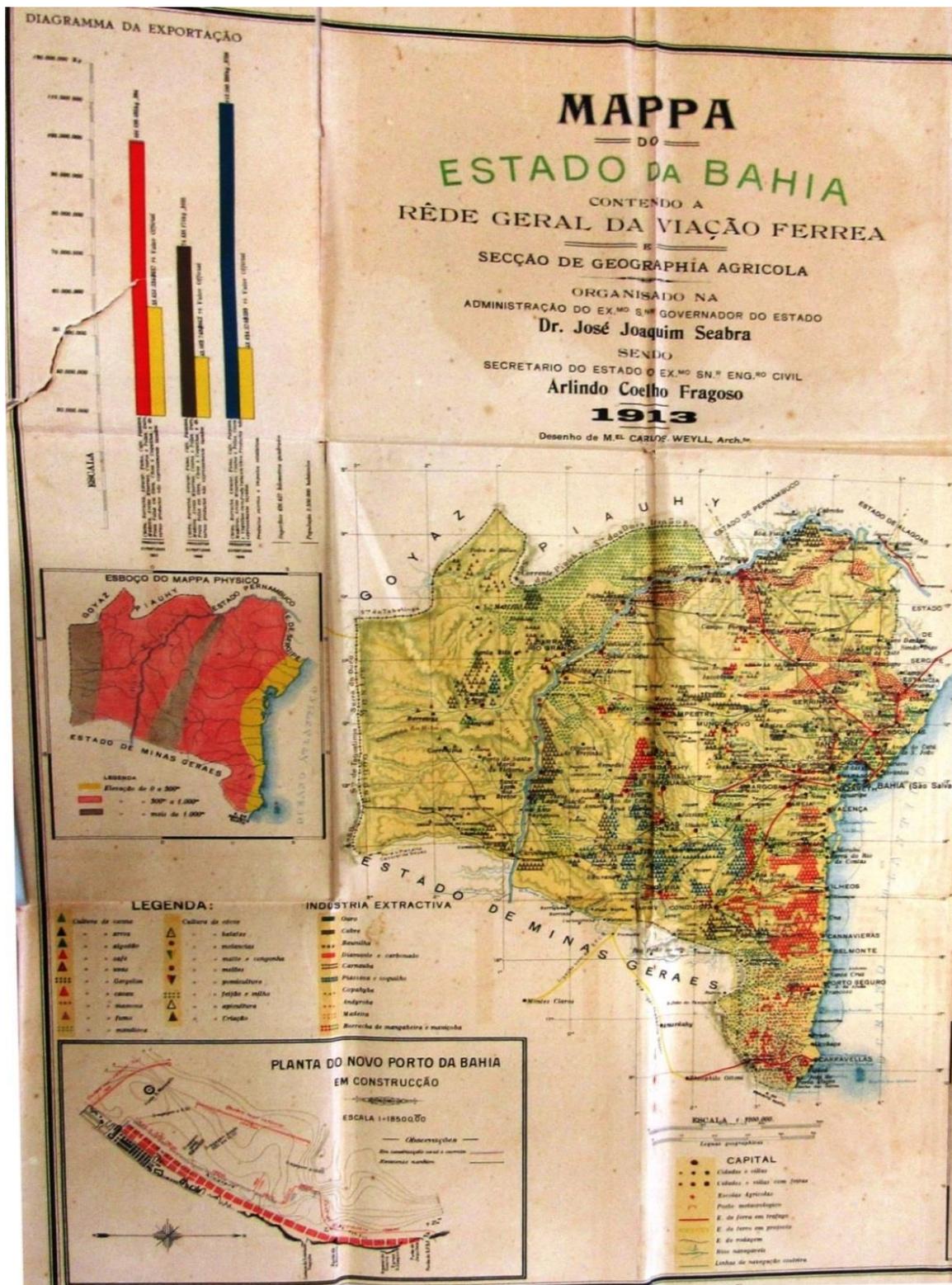
O mapa com o plano do estado da Bahia para a viação férrea (fig. 9) foi elaborado em 1912 no período do governo de José Joaquim Seabra (1912 – 1916), este evidencia a importância dada à construção de ferrovias. Seabra tinha sido Ministro de Viação e Obras Públicas entre 1910 e 1912, antes de assumir o governo da Bahia e estava imbuído da importância de implantar uma rede de transportes que interligasse as regiões do Estado, viabilizando o escoamento das mercadorias produzidas no interior.

Em sua Mensagem à Assembleia Legislativa no início do mandato ressalta a importância que seria dada a viação férrea agregando-a em seu governo a um projeto de colonização. Segundo ele as ferrovias eram a maior necessidade da economia do estado da Bahia carente de transformações. E informa as perspectivas de crescimento destas:

Orçando por cerca de mil quatrocentos e dez quilômetros de linhas trafegadas, foi a viação férrea da Bahia elevada [...] a pouco menos de três mil e quinhentos quilômetros, pois excederá de dois mil a nova rede, de estudos bastante adiantados, e cujos trabalhos de construção estarão iniciados dentro de trinta dias. O plano assentado após metucioso estudo das condições orográficas e hidrográficas do Estado, das relações de ordem comercial, industrial e agrícola que o ligam aos departamentos limítrofes, da navegabilidade de seus rios, e do racional aproveitamento das linhas existentes, sem sacrifício, entretanto da unidade e harmonia que o caracterizam, rasga a atividade econômica da Bahia um novo e imenso campo de ação, onde se viam, até agora, o interior e o sertão do Estado – esquecidos ou desprezados⁹¹.

⁹¹ Cf. Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia, na abertura da 2ª Sessão ordinária da 11ª legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/>. Acessado em: 11\12\2015. p. 7-8.

Figura 9 - Detalhe do Mapa com Plano de Viação Férrea do Estado, 1913.



Fonte: APEB, Biblioteca, Caixa 121. Mensagem apresentada à assembleia Legislativa do Estado da Bahia 1915.

As linhas em tráfego em vermelho revelam alguns aspectos da política do governo. A concentração de localidades atendidas se dá em torno de Salvador, e no Recôncavo. A integração Salvador ao Rio São Francisco e a Sergipe. A importância maior destas áreas, já que elas foram atendidas em primeiro lugar.

As linhas em projeto (cor ocre) integrariam a capital ao sudoeste, sul baiano e a Minas Gerais. No mapa está registrado o traçado definido para a EFIC, margeando os rios, seguindo o traçado da antiga estrada terrestre que ligaria Ilhéus a Conquista atendendo aos interesses comerciais constituídos desde o período colonial.

A EFIC foi a última concessão realizada. O trajeto Ilhéus a Vitória da Conquista foi inserido no Plano de Viação da Bahia, na Lei nº 37, de 07 de julho de 1893. Esta lei estabeleceu entre outros aspectos a possibilidade de até 7% de garantia de juros por 30 anos. Um ano depois, a Lei nº 57 de 23 de julho de 1894 complementando fixou em 35 mil réis, o máximo quilométrico sob o qual deve incidir o cálculo da garantia devida à empresa e que as companhias estrangeiras devem ter sede na capital do estado⁹².

A perspectiva da construção desta estrada no sul baiano está colocada na fala de Miguel de Teive e Argollo⁹³ sobre as ligações almejadas:

A estrada de ferro de Nazareth, que se destina a Jequié, deve levar os seus trilhos até Conquista, ligando-se ali a estrada de ferro atualmente em construção, de Ilhéus a Conquista, até onde a Companhia da Estrada de Ferro Vitória e Minas já mandou fazer estudos para o seu prolongamento. (...) Com a construção dessas ligações visa a Companhia Vitória a Minas transportar para o porto da Vitória todos os produtos da zona que atravessa, mas a isso deve opor-se tenazmente o Estado da Bahia, já diminuindo os fretes das Estradas de ferro de Ilhéus a Conquista e Bahia e Minas, já facilitando as comunicações marítimas entre os portos de Ilhéus e Caravelas e o da capital deste Estado, já realizando também nesses portos os precisos

⁹² BPEB. ARGOLLO, Miguel de Teive e; França, Justino da Silveira. *Memoria sobre as estradas de ferro do estado da Bahia*. [Salvador] Instituto Polytechnico da Bahia, 1908.

⁹³ Miguel de Teive e Argollo (1851 – 1916) nasceu em Salvador no ano de 1951 de família abastada e tradicional, graduou-se engenheiro civil e entrou para o serviço público imperial, como engenheiro chefe. Ele se destacou no setor ferroviário: participou de comissões para avaliação de projetos de engenharia; assinou com o governo de Minas Gerais em 1880 o contrato de concessão da construção da Estrada de Ferro Bahia e Minas. E foi um dos organizadores da Companhia Viação Geral da Bahia CVGBa, em 1909 que absorveu a administração de todas as estradas baianas pertencentes à União. Segundo Robério Souza op. cit. p. 56, a criação da CVGBa “mais do que representar a posse sobre todas as ferrovias federais baianas, significou a ampliação do poder e da influência política desta, uma vez que foram incorporadas também as estradas de ferro pertencentes ao governo do estado da Bahia” que Publicou além da *Memoria sobre as estradas de ferro do estado da Bahia*, acima citado, o Regulamento interno e instruções para os empregados do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. Bahia [Salvador], Oficina Dois Mundos, 1898.

melhoramentos, que os habilitem a competir, vantajosamente, com o da Vitória, ao qual o de Caravelas é, em muitos sentidos superior.⁹⁴

Destacamos no texto, além do interesse em ligar a Estrada de Nazaré ao Recôncavo encontramos a implicação da construção da ferrovia ligada às melhorias do porto da região sul do estado. Argollo foi o primeiro a requerer a concessão para construir a Ilhéus a Conquista, o que obteve em 1882, mas segundo ele, desistiu antes de assinar o contrato, pois a lei de concessão não dava nenhum auxílio e impunha condições que oneravam a construção da estrada⁹⁵.

Em 1880 ele obtivera a concessão da construção da Estrada de Ferro Bahia – Minas, e em 1882 a concessão da EFIC, mas suas atividades não se restringiam às vias férreas. Eram amplos os interesses deste engenheiro no sul baiano. Silva Campos registrou que ele requereu em 1883, permissão á Assembleia Provincial para explorar minas de carvão de pedra (hulha)⁹⁶, na bacia do rio Almada nas terras do engenho do Castelo Novo, localizado no Distrito de Água Preta⁹⁷. Mas aí Argollo também teve seus interesses frustrados, pois os proprietários do engenho protestaram contra tal pretensão sob a alegação de que já tinham descoberto as jazidas e possuíam licença para explorá-las⁹⁸.

O cacau não era, então, o único elemento atrativo na região. Silva Campos discorre sobre a questão dos minérios, destacando que por volta de 1873, diversos negociantes da praça de Ilhéus já pediam ao governo concessão por cinquenta anos para extração de minérios. Campos deixa entrever que a exploração do subsolo poderia trazer muita riqueza, cita que Braz do Amaral autor das *Descrições Práticas da Província da Bahia*, por volta de 1885, ouvira “que os terrenos daquela bacia [Almada] abundavam em depósitos de turfa, xistos betuminosos, nafta, petróleo, linhito e asfalto”⁹⁹.

É possível identificar esses pedidos, embora não tenhamos conseguido conhecer o andamento e resultados dos pedidos, citamos o Decreto 9.399, de 13 de março de 1885, que concedeu permissão a Gentil José de Castro para proceder à exploração e pesquisa para descobrimento de minas de carvão de pedra na comarca de

⁹⁴ Id. p. 15.

⁹⁵ BPEB. ARGOLLO; FRANCA, op. cit. p. 67-68.

⁹⁶ Este mineral também conhecido como hulha, cujos depósitos se localizam próximos ao mar, é muito utilizado como combustível e diminuiu o impacto do consumo de carvão vegetal que devastava as florestas, muito utilizado como combustível pelas ferrovias.

⁹⁷ Atualmente município de Uruçuca.

⁹⁸ CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006. p. 403.

⁹⁹ Id. Ibid. p. 403.

Ilhéus devendo ele apresentar na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio, e Obras Públicas as plantas geológica e topográfica dos terrenos explorados, com os perfis das camadas minerais, amostras dos minerais encontrados e relatório da localização e potencialidade da mina e os meios apropriados para o transporte dos produtos das minas.

A preocupação com o transporte de mercadorias se tornou um ponto nevrálgico para o governo¹⁰⁰. No Cururupe, mais ao sul, descobriu-se naquele ano uma “jacência” de asfalto¹⁰¹. Acrescente-se a isto a descoberta em 1882 das jazidas de diamante do córrego do Salobro em Canavieiras, que provocou grande afluxo de mineradores e aventureiros diversos.

Silva Campos também registrou a concessão pelo governo estadual de malograda proposta de construção de uma estrada de ferro entre Ilhéus e Canavieiras, mas que a possibilidade se extinguiu após a prorrogação sem cumprimento do prazo para a apresentação dos estudos exigidos por ato do governo no ano de 1892¹⁰².

As especulações sobre a construção desta estrada de ferro talvez tenham permanecido como reivindicação local, pelo menos é o que sugere a preocupação do engenheiro Joaquim Bahiana em seu relatório produzido em 1904, quando encarregado pelo Secretário da Agricultura, Viação e Obras Públicas, que estabeleceu uma comissão para estudar a praga que atacava os cacauais, na região de Belmonte e Canavieiras naquele período.

Bahiana que, naquela oportunidade, também representava o Secretário na inauguração de uma estufa para a secagem do cacau de tipo *Guardiola* na propriedade de Hermelino Esteves de Assis, ao examinar as condições de transporte, fluviais marítimas e terrestres demonstrou-se favorável à construção da ferrovia em Ilhéus e peremptoriamente contra que fosse construída a partir de Canavieiras ou Belmonte.

As estradas de ferro na zona do Jequitinhonha e Pardo e outras são impraticáveis, devido ao custo do estabelecimento pela natureza do terreno, pela concorrência da navegação fluvial, como pela situação das culturas á margem dos rios, o que não acontece na zona de Ilhéus, cujas plantações ocupam um centro com um raio mais ou menos extenso. O problema da navegação desses rios está no fraccionamento do transporte, feito por canoas ou barcos de madeira ou ferro, do

¹⁰⁰ Câmara dos Deputados. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-9399-13-marco-1885-543703-norma-pe.html>. Acesso em 5 de março de 2016.

¹⁰¹ CAMPOS. Op. cit. p. 403.

¹⁰² Id. Ibid. p. 428.

mesmo formato daqueles e movidas por pequenas maquinas a vapor de alguma pressão, próprias para queimar lenha, tendo esses barcos rodas-laterais ou a popa ou hélice horizontal. Essas pequenas, mas rápidas embarcações podiam rebocar outras, distribuindo a carga e ganhando tempo pela rapidez do transporte. Si o serviço feito por canoas apesar de movidas a barco, dá vazão ás mercadorias, esse ultimo sistema com maioria de razão preencheria as necessidades da viação ali¹⁰³.

Bahiana via maior potencialidade econômica da produção em Ilhéus e indicava para preencher as lacunas nos transportes que fossem feitas melhorias nas barras de entrada dos portos de Canavieiras e principalmente no de Belmonte, o que permitiria o acesso a vapores de calado adequado¹⁰⁴.

Após Argollo, foram candidatos à construção da EFIC sem sucesso: Justino Franca e Adolpho Morales de los Rios, em 1895. Chama a atenção o dado de que Justino Franca foi o engenheiro que escreveu conjuntamente com Argollo a obra *Memória sobre as Estradas de Ferro da Bahia* publicada em 1908. Não foi possível, porém saber se neste momento Franca e Argollo trabalhavam juntos, o que poderia configurar uma nova tentativa de Argollo, mais de uma década depois de participar da construção da EFIC.

Sobre os próximos concessionários, José Pacheco Pereira e Francisco Rodrigues de Monção Filho e os engenheiros Joaquim Galdino Pimentel e Alberto de Paula Silva não conseguimos informações. Em seguida, em 1899, foram beneficiários da concessão Frederico William Cox e José Correia de Lacerda, dois proprietário locais que em novembro de 1900 assinaram contrato com o governo do Estado para a construção uso e gozo da ferrovia por um período de cinquenta anos, usufruindo de 7% de garantia de juros. Eles subscreveram mais de 600 contos para a formação do capital da empresa com perspectivas do aumento do montante, porém não deram prosseguimento, sendo o contrato rompido no ano seguinte¹⁰⁵.

A *Gazeta de Ilhéus* noticiou, em 30 de outubro de 1902, que José Alves de Sousa Ferreira, negociante na praça da Bahia obteve o privilégio da concessão da EFIC, e no dia 25 de outubro daquele ano acompanhado do engenheiro Manoel Bahiana foi ao

¹⁰³ Relatório apresentado pelo Engenheiro Joaquim Bahiana ao Exmo. Snr. Dr. Secretário da Agricultura, Viação, Indústria e Obras Públicas. Publicado em 1920, Bahia Imprensa Official do Estado, 1920. Realizado em 21 de junho de 1904, pp.20.

¹⁰⁴ Id. Ibid. p.20.

¹⁰⁵ BPEB. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Fac símile. Edição do centenário da Independência da Bahia, 1923 e CAMPOS, op.cit. pp. 438-439.

distrito de Tabocas, para examinar as condições topográficas do terreno e avaliar as condições do comércio e da lavoura¹⁰⁶.

O jornal destaca o movimento de comércio do distrito, e ressalta a necessidade de que a estrada atinja o município de Conquista, grande aspiração deste município e do de Ilhéus. Além de destacar as vantagens de tal construção, em função das condições do terreno avaliado como pouco acidentado e que exigiria raras obras de arte¹⁰⁷. Apesar do entusiasmo, esta foi outra concessão vã.

O fato novo foi que o governador Severino Vieira ordenou, em 1903, ao engenheiro Guilherme Greenhalgh, então delegado de terras de Ilhéus, que fizesse os estudos preliminares, e em seguida os definitivos para a construção da estrada. A designação de Greenhalgh sugere uma estratégia do governo do estado, tendo em vista que o delegado de terras era aquele que estava no epicentro da questão da propriedade da terra no período.

Com o advento da República a ocupação das terras passou a ser gerida pelo estado. No sul da Bahia isto significava administrar conflitos de interesse em uma área com grande quantidade de terras devolutas, aforadas, de aldeias extintas ou abandonadas, antigas sesmarias que reverteram ao estado.

A primeira lei de terras do Estado foi a Lei nº 198, de 21 de agosto de 1897, que criou a Inspeção Geral de Terras, Imigração e Colonização, ligada a Secretaria de Agricultura e no mesmo ano as Delegacias Regionais para promover a organização dos registros de terras. O delegado era responsável pela avaliação e informação do preço venal da terra, que no caso estava relacionado à aptidão das terras para a produção do cacau. Ora o traçado dos caminhos a serem tomados para a passagem da estrada de ferro em área de produção agrícola exportadora era um elemento de disputa e de poder, pois a passagem de uma ferrovia aumentava o valor das terras que estivessem às suas margens.

O traçado da nova ferrovia feito por Greenhalgh que pode ser visto na linha de reconhecimento (fig. 10)¹⁰⁸, corria em paralelo aos rios, mas fundamentalmente seguia o movimento de expansão do cacau, principiando pela região produtora norte seguindo o

¹⁰⁶ O distrito de Tabocas foi emancipado em 1910, dando origem ao município de Itabuna.

¹⁰⁷ CEDOC\UESC. *Gazeta de Ilhéus*, 30 de outubro de 1902.

¹⁰⁸ A linha de reconhecimento faz parte dos estudos da construção da estrada, ou anteprojeto. O reconhecimento consiste em um estudo geográfico, topográfico, político e econômico. É a primeira análise de uma região, na qual o engenheiro identifica uma sequência de pontos ou passagens delineando o percurso como mais aproximado do que se deseja construir. É formado de pontos extremos: inicial e final, e de pontos obrigados: povoações, jazidas, lugares de interesse econômico para quem promove o empreendimento e etc. Cf. MONTEIRO FILHO, Jeronymo. *Projeto de estradas: ferrovias e rodovias*. 4. ed. atual. Rio de Janeiro, [s.n], 1953.

curso do Almada; depois no sentido de Tabocas e, de outro lado, por uma lógica de deslocamento que tem origem no período colonial, no velho caminho de tropas e boiadas, que ligava Ilhéus a Conquista. Por sua vez esta lógica estava relacionada à existência de aldeamentos indígenas que existiam entre os dois pontos.

Pioneiro na abertura da estrada terrestre foi o sertanista João Gonçalves da Costa que, por solicitação da Coroa em três anos, construiu um caminho que partia de Conquista até à margem do rio de Contas para escoar a produção de gado no século XVIII. Este caminho foi coberto diversas vezes pela vegetação. Em 1842,

A Câmara representou ao presidente da Província encarecendo as vantagens da abertura de uma estrada melhor para a vila da Vitória da Conquista, por onde se pudesse fazer com segurança o comércio de gado e de mercadorias. A atual carecia de pontes de embarcações para a passagem dos rios. Pelo inverno, as reses morriam afogadas, ou atoladas nos brejos¹⁰⁹.

Campos registrou os esforços de fixação na terra e controle da mão de obra indígena dispendidos pelo Frei Luiz de Grava, missionário capuchinho:

Dera-lhe igualmente o governo provincial a incumbência de melhorar a estrada de Ilhéus a Conquista e, pelo seu relatório, apresentado em 1871, vê-se que estava atacado o serviço na extensão de treze léguas, entre a Colônia e a aldeia do Catolé. Prosseguindo na empresa, no ano de 1873. Neste ano era notável o trânsito de boiadas pela estrada, vindos do sertão para a Colônia e para Ilhéus, sem embargo dos ataques dos índios. Prosseguindo na empresa no ano de 1873, das 62 léguas totais do caminho faltavam apenas seis para limpar até ilhéus, e 12 a 14 até Conquista, sendo os terrenos marginais excelentes para a plantação de café, cacau, cana e algodão¹¹⁰.

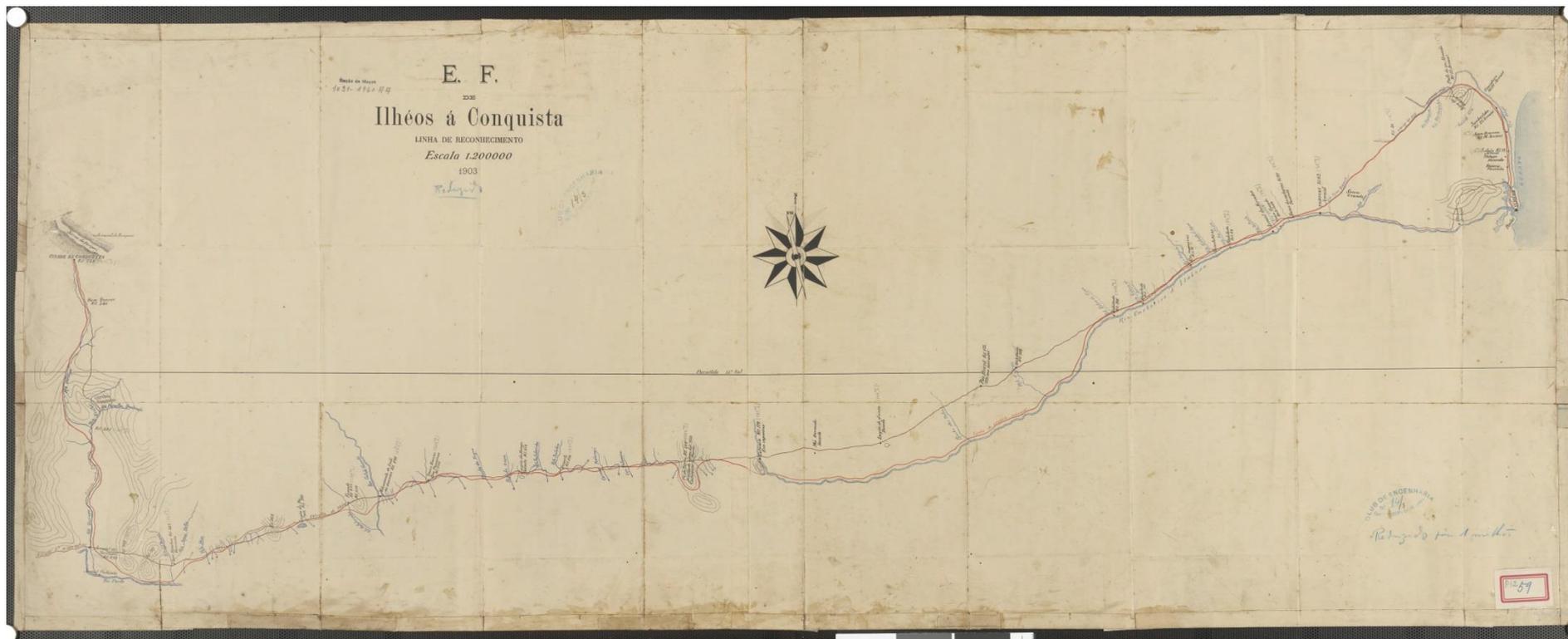
Ayalla Silva destacou o interesse histórico da Coroa na construção da Estrada Ilhéus a Conquista, quando desde 1810, o Engenheiro Felisberto Caldeira Brant foi nomeado para realizar estudos acerca da viabilidade do projeto. A abertura da estrada se configurava em um projeto comercial, que ligaria Ilhéus e Conquista a outras regiões, e viabilizaria o deslocamento de pessoas, tropas e mercadorias¹¹¹.

¹⁰⁹ CAMPOS. Op. cit. p.361.

¹¹⁰ Id. Ibid. pp. 393 a 394.

¹¹¹ SILVA, Ayalla Oliveira. *Camacãs, Guerens, Pataxós e o Aldeamento São Pedro de Alcântara: trabalho, relações interétnicas e ocupação do território de Cachoeira de Itabuna, Sul da Bahia (1814-1877)*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Curso de Pós-Graduação em História, 2015, p. 80.

Figura 10- Estudos da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, Linha de Reconhecimento, 1903.

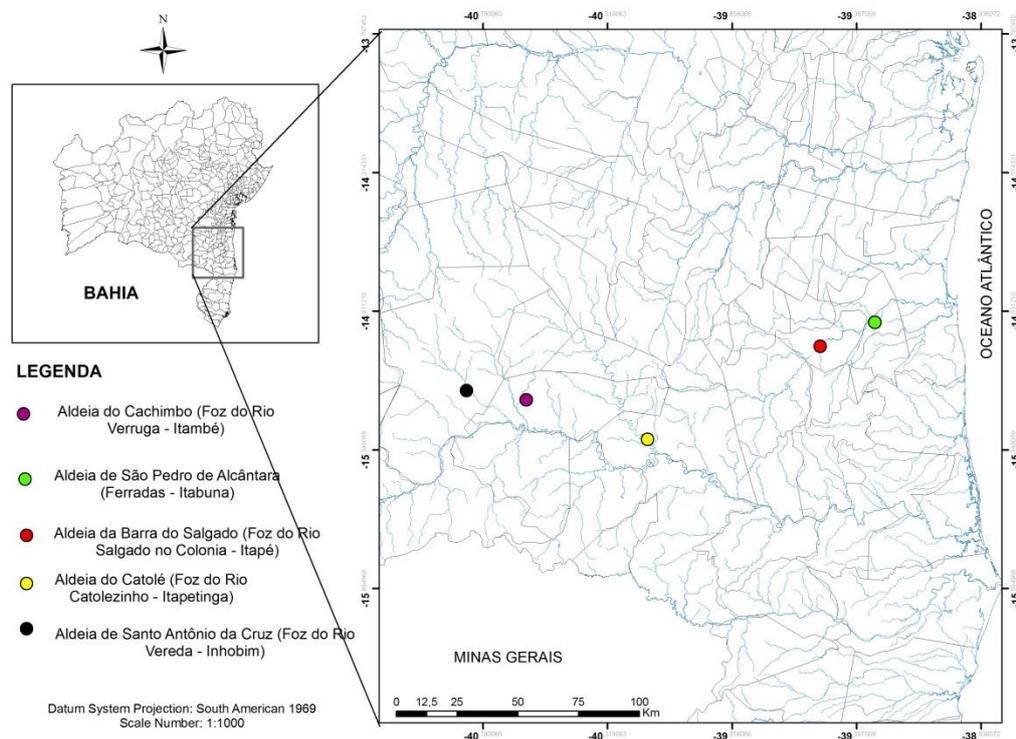


Fonte: BR AN RIO F4.0.MAP.260. Fundo Francisco Bhering (F4). Estrada de Ferro de Ilhéus à Conquista: linha de reconhecimento. - Escala 1:200.000. - [s.l.: s.n.], 1903. 1 mapa imp.: color. ;44 x 113 cm. Carimbo: Clube de Engenharia - Carta Geográfica do Brasil - 14/3. 1. Bahia. 2. Rodovia. 3. Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista. I. 1903.

Ora, a construção da estrada de terra de Ilhéus a Conquista, por parte do estado e dos grupos locais, possuía, então, dois objetivos: o de incrementar a rede de transporte para expandir a produção e o comércio, e o de ampliar a exploração do trabalho indígena. No limiar do século XX a linha de reconhecimento da EFIC coadunava com a estrada preexistente e com os aldeamentos indígenas, conforme se pode verificar no mapa dos aldeamentos abaixo (fig.11).

A linha de projeto provável se confunde com a da Estrada preexistente, da qual se desvia em poucos trechos, mantém a proximidade com os rios, e segue a rota dos aldeamentos a partir de Tabocas localizados em: Ferradas, foz do Rio Salgado no Colônia, foz do Rio Catolezinho, foz do Rio Vereda e foz do Rio Verruga¹¹².

Figura 11 - Mapa de Aldeamentos do Sul da Bahia



Fonte: SILVA, Ayalla Oliveira. *Ser índio aldeado no sul da Bahia: O Aldeamento de Ferradas e a Ordem Imperial (no prelo)*. Mapa produzido por Girleney Araújo a partir das informações contidas na documentação compulsada nos diversos maços da seção colonial e provincial do Arquivo Público do Estado da Bahia.

Após os estudos feitos por Greenhalgh, o governo estadual abriu novo processo concorrencial, em junho de 1904, no qual concorreram: Bento Berillo e Raimundo Pereira de Magalhães, sendo vitoriosa a proposta do primeiro.

¹¹² SILVA, Op. cit.

Entre os motivos que lhes deram ganho de causa foram listados: o oponente de Berillo fez constar de sua proposta uma declaração de que esta abrangia apenas a construção do trecho entre Ilhéus e Tabocas, ficando-lhe facultada por conveniência a construção da estrada daquele ponto até Conquista; o prazo de recebimento de garantia de juros em 20 anos, menor do que o do oponente; condições para o resgate mais maleáveis suscetível a realizar-se ao fim de 20 anos; e a comprovação de idoneidade para o negócio pelo seu envolvimento com negócio que já envolvia fornecimento de materiais para ferrovias. Com a concessão Bento Berillo partiu para Ilhéus para dar início às obras.

Reflexões sobre região e crescimento econômico

O conceito de região é um dos mais importantes no campo da Geografia. Segundo o geógrafo Paulo Cesar da Costa Gomes, desde o Império Romano que a denominação região era utilizada para “designar áreas que, ainda que dispusessem de uma administração local, estavam subordinadas às regras gerais e hegemônicas das magistraturas sediadas em Roma” (GOMES, 2000, p. 50). O que nos leva a pensar sobre o poder exercido por uma determinada região para subordinar outra e as motivações para tais ações¹¹³.

Gomes acrescenta que a palavra região deriva do latim *regere*, composta pelo radical *reg* que deu origem a outras palavras como: regência, regente, regra, dentre outras. Com relação a essa última palavra, percebemos que ser de uma região implica cumprir regras.

O geógrafo afirma que com o esfacelamento do Império Romano fraturas regionais surgiram e deram origem aos feudos, predominantes na Idade Média. Com o surgimento do Estado Moderno na Europa do século XVIII foi necessário à união regional face aos inimigos comerciantes exteriores. Nestas análises podemos identificar duas implicações para o surgimento de uma região: primeiro como unidade do poder político; segundo, como organização do poder econômico. O autor reconhece que a região não pode ser o fundamento apenas da geografia, pois o ambiente não é capaz de

¹¹³ GOMES, Paulo Cesar da Costa. “O conceito de região e sua discussão”. pp. 49-76. In: GOMES, Paulo Cesar da Costa. CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato. *Geografia: conceitos e temas* (org.). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

tudo explicar. A região é o resultado do constructo humano em um determinado ambiente, poder-se-ia afirmar que esta goza de características políticas e econômicas constituídas.

Segundo o historiador José D'Assunção Barros a interdisciplinaridade entre a história e a geografia foi responsável pelo estabelecimento do conceito de região a partir da noção primária de espaço, defendida pelos geógrafos que fez emergir a categoria região, posteriormente, apropriada pelos historiadores como unidade definível no espaço, que se caracterizava por uma homogeneidade, ou seja, elementos internos que configuram a identidade da região e que estes não são estáticos¹¹⁴.

Podemos compreender a região inserida em um conjunto mais amplo ou, até mesmo, uma unidade que apresenta uma lógica interna de poder que será confrontada em contextos mais amplos como alternativa para dividir o espaço. Para esse autor, “Posso estabelecer critérios econômicos – relativos à produção, circulação ou consumo – para definir uma região ou dividir uma especialidade mais vasta em diversas regiões”¹¹⁵.

É com essa definição que nos aproximamos do conceito de região cacaueira. Não estamos caracterizando a grandeza da região cacaueira que define esta como microrregião ou macrorregião cacaueira. A região não se restringe a um espaço físico, pois sabemos que a ação do homem e sua relação com o espaço é algo dinâmico e que os objetos historiográficos nem sempre se ajustam aos limites geográficos predeterminados.

A história regional não se pode fazer através dos recortes que coincidam com as delimitações administrativas e políticas de cada localidade, a partir de critérios da geografia física tradicional. Reconhecemos que esse método torna-se insuficiente para o trabalho do historiador. Segundo Barros:

A região é em todos os casos uma construção do próprio historiador, que pode ou não coincidir com um recorte administrativo ou com uma região geográfica preconizada por uma Geografia oficial. É preciso portanto que o pesquisador – ao delimitar o seu espaço de investigação e defini-lo como uma região – esclareça os critérios que o conduziram a esta delimitação¹¹⁶

¹¹⁴ BARROS, José D'Assunção. “História, região e espacialidade”. In: *Revista de História Regional*, 95-129, Verão, 2005. Disponível em: <http://antiga.uffs.edu.br/wp/wp-content/uploads/2010/06/Historia-regi%C3%A3o-e-espacialidade.pdf> Acesso em: 10\01\2018.

¹¹⁵ Id. Ibid. p. 99.

¹¹⁶ Id. Ibid. p. 119.

Seguindo a proposta de Barros, no que diz respeito ao trabalho do pesquisador, delimitamos nosso espaço de investigação a partir de critérios não arbitrários, mas que atendem ao fazer especulativo do historiador, com suas especificidades que, neste estudo, facilita a compreensão do conceito de região cacauera.

Para Barros, “recorta-se o objeto não propriamente em função de uma determinada realidade histórico-social concernente uma delimitação espaço-temporal preestabelecida, mas precisamente em função de um determinado conjunto de fontes ou de materiais que é constituída precisamente pelo historiador”¹¹⁷. O espaço-tempo¹¹⁸ que compreende a região enquanto uma espacialidade na totalidade para além de uma temporalidade começou a surgir a partir de um recorte no conjunto das fontes sobre o porto, a ferrovia e a produção cacauera.

O cacau foi introduzido no sul da Bahia no século XVIII e a partir de meados do século seguinte, no contexto de uma economia agroexportadora em declínio da importância de seus principais produtos, começou a despontar na pauta de exportação do Estado. Os números evidenciam um rápido crescimento da lavoura e do papel que a mesma adquiriu, superando os espaços de maior dinamismo do estado.

Figura 12 – Produção de cacau no século XIX

Ano	Arrobas (15kg)	Volume (Toneladas)
1840	6.877	103
1845	12.048	193
1850	20.261	304
1855	27.379	411
1860	38.629	579
1865	54.133	812
1870	81.046	1.216
1875	62.109	932

¹¹⁷ Id. Ibid. p. 122.

¹¹⁸ Barros informa que esse caminho historiográfico é bem conhecido e passa a emergir a partir de meados do século XX, sendo possível indicar um marco referencial na célebre obra sobre *Sevilha e o Atlântico* de Pierre Chaunu.

1880	111.244	1.669
1890	233.505	3.502

Fonte: Dados de BONDAR, Gregório. A cultura de cacau na Bahia, 1938 apud. GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Mecanismos de formação da propriedade cacauzeira no eixo Itabuna-Ilhéus – 1890-1930: um estudo de História Agrária*. Universidade Federal da Bahia. Dissertação (mestrado), Salvador, 1977.

O final do século XIX foi um período caracterizado pela intensificação das migrações para a região. Os dados demográficos de Itabuna e Ilhéus põem em evidência o grande afluxo de pessoas.

Figura 13 - População do eixo Itabuna/ Ilhéus – 1872-1940.

Ano	N Hab.
1872	8.559
1892	11.474
1920	111.351
1940	219.347

Fonte: Francisco Vicente Viana apud. GARCEZ. *Op. cit.* p. 59.

Angelina Garcez relaciona a introdução populacional e as mudanças ecológicas e produtivas, inicialmente à abertura das matas e, depois, à expansão para o interior. Um dos grandes obstáculos à sua expansão dizia respeito ao escoamento da produção. A ausência ou precariedade de meios e vias de transporte, não raro, tornou preferencial a ocupação das terras para a implantação da cultura às margens de rios. Esta ocupação gerava grande instabilidade para a produção, posto que os rios transbordassem em enchentes periódicas destruindo as plantações e as propriedades¹¹⁹.

Desde a década de 1860 o produto começou a se firmar na pauta de exportações do estado, mas foi a partir de 1890 que despontou como agente de fortalecimento de suas rendas, pagando os mais altos impostos entre os produtos de exportação¹²⁰.

Garcez destaca que o período de 1890 a 1930 corresponde ao período de montagem da monocultura exportadora, caracterizado pela crescente concentração da propriedade da terra. Neste período a própria terra passa a ser definida a partir do

¹¹⁹ GARCEZ, *Op. cit.*

¹²⁰ Id. *Ibid.* *Ibid.*

número de pés de cacau produtivos. A terra não apresentava um valor venal em si, as transações eram efetivadas pela produtividade de cacau.

A monocultura ao se implantar punha, em segundo plano, o sistema da policultura de subsistência, passando a depender da entrada destes bens para o abastecimento. Foi um processo que se definiu internamente, pela concentração e aumento do volume produzido, e externamente, posto que, de área marginalizada, assume a dianteira no pagamento de impostos no Estado:

Até a República, o produto pagava imposto fixo de 34 réis por quilo exportado. A primeira lei orçamentária do Estado, de nº 08, datada de 11 de janeiro de 1892, art. 2º § 1º elevou o imposto a 14% sobre o valor exportado e mais 2% de imposto de Estatística, perfazendo um total de 16%. Até 1930 o imposto sobre o cacau oscilou entre 16 e 18, 4% 'ad valorem'. A importância relativa sobre as arrecadações do Estado é de 2,71% em 1890, com a seguinte progressão: 7,50% em 1895; 21,00% em 1900; 29,45% em 1905; 20,12% em 1910; 28,56% em 1915; 28,05 % em 1920; 27,35 % em 1925 e 27,02% em 1930¹²¹.

Nas primeiras décadas do século XX a superação dos outros produtos de destaque na produção do estado é visível. A propagação das estatísticas, a brusca concorrência que o cacau estabeleceu em relação aos outros produtos agrícolas de exportação do estado.

Figura 14 - Comparativo dos principais produtos agrícolas de exportação do Estado da Bahia 1919-1923



Fonte: APEB. Mensagem apresentada pelo Exmo. Snr. Dr. Francisco Marques de Góes Calmon, 1925.

¹²¹ Id.

Muito embora partamos do conceito de região com um olhar de pesquisador da história não podemos perder de vista as valiosas contribuições do geógrafo baiano Milton Santos que dedicou parte de seu trabalho a investigação do que ele denominou “zona cacauera”¹²². A partir de agora, discutiremos a relação entre zona e região, bem como o papel do cacau, produto que nomeou a nossa região.

Na obra intitulada *Zona do Cacau* Milton Santos estabeleceu critérios para diferenciar o que ocorre no sul baiano, pensando especificamente no destaque que ganharam Ilhéus e Itabuna em relação à produção de cacau. Ilhéus fazia parte de uma Zona do Cacau que se estendia, segundo Milton Santos, das proximidades do Recôncavo baiano, até o extremo sul da Bahia¹²³.

Em princípio a categoria zona utilizada por Milton Santos era a mesma que a utilizada pelo governo do estado que utilizava indistintamente os termos zona ou região, conforme pode se ver no mapa da figura 15, adotando o critério de lugar de produção, representadas pelas áreas circulares.

O Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, em 1922, dividia os estados segundo suas zonas naturais e agrícolas. Em relação à Bahia o Ministério fracionou em três zonas: litoral ou recôncavo, sul ou da mata e sertão, e dava o cacau como sendo produzido em 24 municípios entre Valença e Caravelas no extremo sul da Bahia¹²⁴.

Milton Santos definiu a zona do cacau como:

A porção do território baiano que mais se presta à produção do cacau, quase confunde os seus limites com a parte sul do mesmo estado. Estende-se desde as proximidades do Recôncavo até o extremo sul da Bahia. É representada no dizer de Josué de Castro ‘por uma estreita faixa de terras de solo de decomposição, recoberta de floresta tropical, compreendida entre os terrenos baixos de sedimentação do litoral e a montanha que, nesta região se aproxima muita da costa’¹²⁵.

Santos ressalta que nos terrenos próximos ao litoral o cacau não consegue expressão que é domínio do coqueiro e da piaçava, e quanto a expansão para o que

¹²² Milton Santos viveu em Ilhéus, onde lecionou e produziu trabalhos como jornalista, mantendo a preocupação

¹²³ SANTOS, Milton. *Zona do cacau: introdução ao estudo geográfico*. Salvador: Artes Gráficas, 1955. p.11.

¹²⁴ Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Aspectos da economia rural brasileira: contribuição do Serviço de Inspeção e Fomento Agrícolas para a comemoração do Centenário da Independência do Brasil. Rio de Janeiro: Oficinas Villas Boas e C., 1922. Disponível em <http://archive.org/details/aspectosdaeconomOObraz>. Acessado em 14 de agosto de 2017.

¹²⁵ Id.

refere-se a afirmação de Gregório Bondar a partir da experiência do cultivo em Santa Inês e Areia, nas quais o cacau produz pouco com amêndoas que não se desenvolvem de forma adequada, ao contrário do cacau adaptado ao planalto.

O geógrafo chega à conclusão que os estudos sobre os fenômenos naturais são essenciais para caracterizar a zona cacaeira e que, dentre a análise das condições do solo, altitude e clima, este último é o mais importante para estabelecer os limites dessa região cujas condições estão presentes no sul da Bahia.

Figura 15 - Mapa da produção do cacau no Estado da Bahia, 1925



Fonte: APEB. Mensagem apresentada pelo Exmo. Snr. Dr. Francisco Marques de Góes Calmon à Assembleia Geral Legislativa, 1925.

É o cacau uma planta de ecologia muito exigente, somente produzindo economicamente dentro de certas condições de solo, altitude e clima, sendo sabidamente, mais importante esta última. Daí os limites de sua zona produtora serem dados em consonância com a incidência daqueles fatores naturais por ele requeridos, para que possa viver e florescer com vantagem. Estas condições são presentes nas terras do sul da Bahia, não havendo outra explicação para a sua formidável adaptação¹²⁶.

O próprio Milton Santos sente dificuldades para estabelecer os limites da zona cacaeira baiana e, conforme sua experiência, o autor recorre às estatísticas da produção de cacau nos 29 municípios do estado que produziam cacau e utiliza como parâmetro um volume de produção superior a 15 mil arrobas anuais como produtividade satisfatória para uma propriedade.

Assim, o critério adotado por Santos é o da expressividade da produção do cacau como delimitador do espaço. Ele expõe as dificuldades em estabelecer um critério que leve em consideração apenas a produtividade, pois, para ele há municípios que a despeito de não apresentarem grande produtividade precisam ser inseridos em função de sua localização geográfica. Ele dá como exemplo os municípios de Alcobaça, Porto Seguro, Santa Cruz de Cabrália que não produzem mais de 25.000 arrobas de cacau e Caravelas, que não tem produção de cacau, mas que atrai o cacau como produto por sediar um porto.

O geógrafo resolveu então, aplicar os dois critérios: produtividade e localização geográfica para delimitar a zona cacaeira, em relação à classificação oficial já referida e afirma considerar como integrantes da região cacaeira às áreas de dezenove municípios: Alcobaça, Belmonte, Camamú, Canavieiras, Caravelas, Ilhéus, Ipiaú, Itabuna, Itacaré, Ituberá, Jequié, Marau, Mucuri, Nilo Peçanha, Porto Seguro, Prado, Santa Cruz Cabrália, Ubaitaba e Una.

Milton Santos se diferencia da enumeração realizada pelo estado. De qualquer maneira na figura 16 se a discrimina a participação de cada município na produção de cacau no período 1911 a 1925. Ele não registrou a produção de todos os municípios da zona cacaeira, não levou em consideração, por exemplo, a produção de um município de grande participação como Itabuna, nem o de Valença, que é o município limite na produção de cacau, porém colocou em evidência os aspectos da diferenciação de produtividade dos municípios.

¹²⁶ Milton Santos Idbid. p. 12.

Figura 16 - Safras de cacau entre 1915 e 1923 (Sacos de 60 Kg)

SAFRAS DE CACAU (Sacos de 60 Kg)													
Procedência	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Ihéus	282.280	208.993	368.055	287.508	465.026	452.562	472.320	481.094	389.817	629.362	188.197	506.621	643.302
Belmonte	88.485	62.939	87.485	70.545	116.175	57.953	118.057	91.834	52.184	77.258	74.648	118.864	114.764
Canavieiras	60.166	42.469	60.449	43.818	76.049	38.903	94.335	69.737	48.770	73.505	50.235	102.134	95.822
Riode Contas	25.684	27.962	46.219	39.814	53.808	55.178	59.524	81.753	80.509	102.193	38.771	81.886	109.686
Santarém	7.328	9.495	7.918	13.264	14.464	11.633	13.734	17.503	16.767	29.520	13.716	26.572	32.538
Jequié	16.000	18.000	24.000	26.000	32.000	28.000	40.000	40.000	51.265	61.306	45.198	52.493	50.172
Porto Seguro	1.324	2.154	1.540	1.436	2.772	1.513	2.108	2.436	2.218	3.636	3.233	3.731	4.305
Valença	196	1.284	938	1.991	2.485	671	900	1.316	485	678	1.073	1.112	1.389
Camamu									7.152	9.166	9.483	12.784	15.628
Una									4.553	7.352	4.895	5.166	8.808
Prado									1.663	2.644	2.407	4.121	4.597
Mucuri									1.072	1.878	1.340	2.590	3.836
Maraú									1.310	1.691	1.524	1.452	1.899
Taperoá									1.520	3.014	1.024	1.795	1.929
Igrapiuna									602	1.769		496	185
Diversos	11.754	11.484	15.890	12.268	57.556	6.382	13.534	13.738	653	1.197	988	1.677	2.811
Total	493.217	384.780	612.494	496.644	820.335	652.795	814.512	799.411	660.540	1.006.169	436.732	923.494	1.091.671

Fonte: APEB. Mensagem apresentada pelo Exmo. Snr. Dr. Francisco Marques de Góes Calmon – Governador do Estado da Bahia à Assembleia Geral Legislativa em 7 de abril de 1925.

A partir do município de Camamu, a produtividade se mantém em volume muito aproximado, ao longo do período em oposição ao que ocorre no município de Ilhéus em que a produção foi crescente, com exceção do ano de 1921, quando enchentes de grandes proporções provocaram graves perdas.

Apesar das dificuldades, como Santos deixa perceber, ele forneceu algumas pistas para reflexão em relação a utilização do conceito de região. Para ele é necessário enfrentar a questão: “Somos [...] obrigados a adotar um critério prático e a conjugar os fatores de ordem meramente geográfica ou econômica que elegeram o sul da Bahia como o principal domínio da produção do cacau, com os limites dos dezenove municípios que, ao nosso ver, podem, nela, ser considerados¹²⁷ .

E, por último, ele expõe a diferenciação entre região e zona e entendo que vale uma citação ainda que longa:

Há poucos lustros atrás, pode dizer-se que no sul da Bahia havia apenas a zona cacauzeira. Somente, quase, eram aproveitados os terrenos propícios a essa cultura, que interessava à esmagadora maioria das pessoas ocupadas e estava presente na quase totalidade das propriedades. Os alimentos eram produzidos fora e comprados a peso de ouro. O mercado que assim se abria, mercado numeroso e compensador, forçou a produção alimentar em terras vizinhas às do cacau¹²⁸

Destacamos a conclusão de Santos:

Cria-se, assim, aos nossos olhos, ao lado da zona cacauzeira e em função desta, uma região cacauzeira, de limites ainda indefinidos, mas cuja realidade pode constatar-se não somente pelas linhas de transporte que se estabelecem, cada vez mais profundas, como pelas trocas comerciais, e de toda natureza, cada dia mais intensas¹²⁹

As reflexões de Milton Santos são importantes para uma pensar a partir da perspectiva de que da *zona* do cacau, mas miramos na implantação do binômio porto-ferrovia, aqui em perspectiva, que cumpriu o papel de provocar 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 *locus* do poder de abrangência que envolvia na década de 1920, os municípios de Ilhéus, Itabuna, e atraía a produção de Belmonte e Canavieiras,

¹²⁷ SANTOS, op. cit. p.16.

¹²⁸ Id. Ibid. 18.

¹²⁹ Id. Ibid. p. 18.

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 cacaeira, mas também funcionou como limitador de sua expansão. Com problemas estruturais não conseguiu cumprir o papel de tornar Ilhéus o grande exportador do sul e o pragmatismo predatório do imperialismo em busca de lucros rápidos e o mais volumoso em face da estrutura construída ficou estagnada perto da costa.

Lançamos mão do binômio porto-ferrovia para balizar a região cacaeira, levando em consideração as informações de Milton Santos quando afirma que devemos observar a realidade para constatar as “linhas de transporte”, representadas pela ferrovia e, as “trocas comerciais” representadas pelo porto, ou seja, porto-ferrovia foi utilizado como critério metodológico para definir a região cacaeira.

Discutimos o constructo “região cacaeira”, para além da noção de Gustavo Falcón¹³⁰, da redução de região cacaeira à “fronteira agrícola”, onde a lavoura cacaeira é incorporada na região. Entendemos que as relações porto-cidade e seu interior na região cacaeira foram dinamizadas no início do século XX, pois, a expansão das áreas cultivadas; o aumento crescente da produtividade da lavoura cacaeira; a demanda crescente no mercado internacional, e a sensação de evasão de rendas em virtude da intermediação do Porto de Salvador motivaram setores da classe dominante local a modernizar a logística de transporte dos produtos regionais até o mercado internacional.

Os esforços centralizados na transformação do Porto de Ilhéus de porto natural em porto capitalista e em torno da construção da Ferrovia Ilhéus-Conquista fizeram parte dos projetos políticos e econômicos das frações de classe dominantes locais modelando e construindo a região cacaeira.

Em relação ao binômio a presença do capital britânico implicou em fragmentação dos projetos. Em relação aos Portos de Ilhéus ficaram também evidentes as dificuldades estruturais e de articulação com o governo estadual, que tinha o interesse em preservar o domínio do Porto de Salvador; bem como as fragilidades das relações com o governo federal e o projeto de desenvolvimento nacional.

¹³⁰ FALCÓN, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ianamá/EDUFBA, 1995.

Capítulo II - O PORTO DE ILHÉUS COMO MODELADOR DA REGIÃO CACAUEIRA

Portos não são opcionais, portos perdem ou ganham na concorrência com outros, podem ter sua natureza modificada, serem extintos. Enquanto a circulação pelo espaço aéreo tiver custos altos, os portos serão substituídos por outros portos. As ferrovias “artérias terrestres” são substituíveis por rodovias, e no Brasil o foram, ainda que de forma não eficiente. O porto não, não há alternativas ao porto. Eles podem ter portas abertas aos olhares e ouvidos que espreitam o espetáculo da afluência e a dispersão de tantas embarcações e pessoas, que por esta estrutura transitam; podem estar isolados dos olhares do público, ou efervescentes por trás de muros, de portões ou de pilhas de containers.

Onde eles existem são mutáveis podem ser antigos, móveis, obedecer a diferentes lógicas, modernos em técnicas e tecnologia, eficientes ou ineficientes, mas são, sobretudo, absorventes, fonte de riqueza, de poder, de disputa, situam-se simultaneamente nos limites do espaço, e ao mesmo tempo na interface dos espaços, interligam regiões, são modeladores de regiões. Assim, a história dos portos é, sobretudo, uma interpretação de suas transformações.

Os estudos sobre os portos nos permitem vislumbrar aspectos centrais das reflexões: os papéis e funções dos portos; as relações nos espaços ocupados (cidades-portos-regiões); a dinâmica de suas transformações estruturais e tecnológicas; gestão e capacidade operacional de cada estrutura portuária; sua evolução econômica e mais recentemente as relações em rede entre sistemas portuários.

Amélia Polônia abordando a produção historiográfica sobre os portos discute o papel dos portos na Época Moderna (XV a XVIII) como indispensáveis articuladores de espaços político-econômicos definindo dinâmicas e hegemonias financeiras tendo funcionado especialmente como pontos de fixação litorânea, pré-condição do desenvolvimento de projetos de colonização. E, além disto, a sua constituição como observatório para análises que ultrapassam a economia, permitindo analisar dinâmicas sociais, demográficas, urbanas e culturais entre outras¹³¹.

A geografia é um campo por excelência das reflexões sobre os portos e um dos aspectos significativamente discutido envolve o *locus* das cidades, seu entorno e mesmo sua

¹³¹ POLÓNIA, Amélia. “A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna: uma aproximação historiográfica.”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 19-45.

hinterland. O geógrafo Brian Hoyle estudou os portos e especialmente a relação entre portos e cidades por décadas e a destacou esta relação como quintessência da economia no mundo moderno. Para o autor ela simboliza a interdependência e inter-relação entre ambiente e sociedade, diversidade cultural e historicidade. Cidades ao longo da história são uma constante e os portos nós de transportes, viabilizando o crescimento econômico em diversas escalas¹³².

Hoyle elaborou um modelo conceitual das transformações das relações entre portos e cidades em cinco etapas, que sistematizam a interface cidade-porto ao longo da história, cuja subdivisão leva em consideração: a cronologia, os tipos de contato com a sociedade e as inovações tecnológicas: *Porto-Cidade Primitivo* (Antiguidade/Medieval até o século XIX); *Porto-Cidade em Expansão* (Século XIX ao início do XX); *Porto-Cidade Industrial Moderna* (Meados do Século XX); *Recuo da Frente Marítima* (1960-1980) e *Remodelação da Frente Marítima* (1970-1990)¹³³.

Destacamos as duas primeiras etapas que caracterizam as transformações do porto de Ilhéus em discussão: *O Porto-Cidade Primitivo* que conforme Hoyle é de “íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto”, que no Brasil equivale ao porto do período colonial, até o início do século XX, quando dos portos passam por um processo de construção e melhoramentos. E a segunda etapa *Porto-Cidade em Expansão* na qual um “Crescimento comercial/industrial rápido força o porto a desenvolver as fronteiras da cidade com cais lineares e indústria de cargas fracionadas”¹³⁴. Podemos registrar a construção do porto de Ilhéus, nos anos 1920, nesta etapa, apesar das limitações estruturais à evolução do porto, que o impediram de atingir os patamares especializados aos quais Hoyle se refere relativos por exemplo à formação de uma indústria do fracionamento de cargas.

Os geógrafos Frédéric Monié e Flavia Vasconcelos indicam que há um gama variada de elementos que modificam as relações espaciais e funcionais cidade-porto, mas que é necessário uma perspectiva geo-histórico-analítica que considere evolução tecnológica, desenvolvimento logístico, novos atores portuários, conjuntura econômica e dinâmicas globais, para além das especificidades locais. Defendem que a exemplo do modelo elaborado

¹³² HOYLE, Brian S. “Cities and ports: concepts and issues”. *Vergueta*, Las Palmas, nº 3, 1997-1998, pp. 263-278.

¹³³ Id. Ibid. p. 268.

¹³⁴ Id. Ibid. p. 268.

por Hoyle já referido é fundamental se identificar a ocorrência de momentos ou fases comuns e recorrentes em cidades portuárias de todo o mundo¹³⁵.

A experiência colonial conforma uma destas aproximações, os autores ressaltam que em países periféricos como o Brasil, as estruturas portuárias cumpriam objetivos geopolíticos na conquista, controle e defesa de territórios ultramarinos e o ponto de articulação de interações espaciais de longo alcance que marcaram a inserção do Brasil no capitalismo mercantil. Citando Gerardo Silva e Giuseppe Cocco, sintetizam: as cidades portuárias funcionaram como “portas de entrada” dos colonizadores, escravos e bens manufaturados europeus e como “pontos de saída” das riquezas do país¹³⁶.

Cezar Honorato traça a evolução histórica dos portos adotando os conceitos de porto antigo e porto capitalista, como diferenciações de lógicas de função e funcionamento portuários. A transformação do primeiro tipo no segundo foi lenta e complexa. Honorato registra a precariedade das estruturas do porto antigo definido como “o local físico de chegada e saída de mercadorias – murada ou a baía” em países centrais como a Inglaterra na primeira metade do XIX, quando apesar de já experimentar a industrialização, a racionalidade capitalista ainda não atingira os portos:

o que eram chamados de portos eram pontilhões ou trapiches, ou mesmo cais, onde poderiam atracar os barcos quando se tratava de áreas de bom calado, ou, ainda, onde os barcos ficavam fundeados ao largo com segurança contra os ventos, correntes e as intempéries da natureza. A carga transportada em pequenas embarcações a remo até o cais ou ao trapiche e, daí, manualmente, era levada até os armazéns que ficavam no entorno, onde era estocada e, posteriormente, conduzida para o mercado¹³⁷.

Honorato analisa que entre os elementos do processo de transformação estavam: a velocidade de deslocamento de todos os meios de transporte e a sua capacidade de transportar grandes volumes de pessoas e mercadorias para todas as partes do mundo. Mas também, era fundamental a busca por caminhos marítimos mais rápidos e mais seguros, reduzindo o custo do transporte, diminuindo os riscos e aumentando o capital fixo sobre o capital variável para aumentar a taxa de lucro. A transformação do porto antigo no capitalista “implicou na transformação lógica do seu processo produtivo e na forma de arrumação do espaço

¹³⁵ MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flávia. “Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação”. In: MONIÉ, Frédéric (Dir.). “Portos, cidades e regiões”. *Confins*, 2012, n. 15. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/7685>. Acesso em 12.01.2016.

¹³⁶ Id. Ibid.

¹³⁷ HONORATO, Cezar Teixeira. “Do porto antigo ao porto capitalista no Brasil: reflexões teórico-conceituais”. (Texto Inédito), p. 2.

litorâneo”. As atividades passaram a ser concentradas territorialmente para maior racionalização e controle do processo produtivo¹³⁸.

A partir da reflexão de Karl Marx sobre a circulação ele analisa o papel dos portos na composição da ampliação do capital se se tem como referência o volume de capital e a tecnologia necessários para fazer frente a tais estruturas. E conclui:

O lucro maior de um sistema portuário capitalista está na rapidez do embarque/desembarque de mercadorias, na rotatividade de mercadorias nos seus armazéns, e mais importante, na capacidade de receber um número cada vez maior de navios nas suas instalações, caracterizando, nesse caso, um aumento de produtividade¹³⁹.

Miguel Suárez Bosa analisando portos localizados nas costas africanas, americanas e ilhas Atlânticas ressalta os portos como elementos-chave para a economia e destaca que a expansão de um porto “requires sufficient resources to mobilise assets and production factors, such as raw materials, goods or people. These ports were built in different countries to meet the needs of their developing economies and to enhance their profits”¹⁴⁰.

Destas exposições alguns pontos são cruciais para a reflexão sobre as transformações dos portos no Brasil: a dependência da economia das estruturas portuárias, que enfrentam um ambiente internacionalizado de transformações técnicas e tecnológicas, no qual o país passa a ser inserido de forma diferenciada daquela limitada pela inserção colonial, para a participação em um mercado de dimensões transoceânicas; as limitações à ampliação do lucro, e por último a problemática da necessidade de reunir o volume de recursos e condições para a superação dos problemas para a participação do “novo mundo” capitalista.

No início do XIX, já em plena Revolução Industrial, os recursos disponíveis eram limitados. As fontes de energia prendiam-se a força dos ventos, da água e à capacidade térmica da madeira utilizada como carvão vegetal. Os navios eram de madeira e as velas e cabos eram fabricados com fibras vegetais¹⁴¹.

O desenvolvimento e disseminação da tecnologia a vapor na propulsão naval e a expansão da utilização de novos materiais como o ferro, o aço e suas ligas impactaram a

¹³⁸ Id. Ibid. p. 5.

¹³⁹ Id. Ibid. p. 7.

¹⁴⁰ BOSA, Miguel Suárez. “Atlantic ports: an interpretative model”. In: Bosa, Miguel Suárez. *Atlantic ports and the first globalisation, c. 1850-1930*. Responsibility: edited by Miguel Suárez Bosa. Publication: Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2014. Series: Cambridge imperial and post-colonial studies series.

¹⁴¹ SENNA, Armando Bittencourt de. “O Atlântico, ciência e tecnologia naval e oceânica nos séculos XIX e XX.” In ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de [et. al]. *Atlântico: a história de um oceano*. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2013. pp. 293-336.

funcionalidade dos projetos de construção de navios produzindo mudanças na concepção de construção e capacidade resultando na aceleração e estabilidade dos fluxos de mercadorias rompendo com limitações naturais, que criaram fortes demandas por mudanças nas estruturas portuárias¹⁴².

Tal processo experimentado a partir da Revolução Industrial causou forte impacto na economia brasileira. O Brasil do século XIX ainda vivia o predomínio dos ventos e das velas, as mudanças na economia mundial acentuaram a necessidade de desenvolvimento da infraestrutura de transportes. Estava em curso uma das etapas das transformações da necessidade de implementação de vias de comunicação e transporte que, como uma primeira reação foi uma impulsão para a formação de uma malha que acelerasse o escoamento da produção agrícola aos portos, aos navios e ao comércio transatlântico, o que aumentava a visibilidade e urgência de soluções para a questão portuária.

No Brasil cuja economia estava fundada na agroexportação, os portos ao longo do século XIX passam a ocupar lugar central para o avanço da economia, que atrelada ao mercado exterior atravessava transformações na velocidade e volumetria da circulação das mercadorias e da proporção dos lucros que transitavam exatamente pelas estruturas portuárias. O modelo implantado então é o de levar mais rapidamente os produtos agrícolas aos portos.

Cezar Texeira Honorato ressalta a importância na estruturação jurídica relativa aos portos no Brasil da “transformação do litoral de público em estatal, formando as Terras de Marinha”¹⁴³. Honorato citando Rosita Souza define que no direito brasileiro, a “terra de marinha é uma faixa de terra de 33 metros de largura, contados a partir da linha do preamar médio registrado em 1831. Essa faixa é constituída de terra firme, sobre a qual se pode desenvolver atividade produtiva”¹⁴⁴.

Honorato chama a atenção de que as necessidades e dificuldades para a construção e a modernização dos portos no Brasil ganharam evidência ao longo do século XIX, quando o país buscou se adequar às transformações dos países centrais capitalistas sob o impacto do incremento tecnológico¹⁴⁵. As tentativas da implementação de mudanças nas estruturas portuárias foram em geral frustradas no período imperial e apenas empreendidas no século seguinte.

¹⁴² Id. Ibid.

¹⁴³ Id. Ibid.

¹⁴⁴ HONORATO, Cezar Teixeira. “O estado imperial e a modernização portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs). História Econômica da Independência e do Império. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2000.

¹⁴⁵ Id. Ibid.

A reforma de portos apenas passou a se apresentar como um problema por volta de 1868/1869, quando o movimento portuário teve um aumento expressivo e os maiores portos do país: Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco e os das províncias de São Paulo, Alagoas e Pará se encontravam “em vias de saturação” devido ao aumento da demanda de produtos bem como apresentavam grandes dificuldades de controle alfandegário. Ao governo imperial preocupado com a cobrança de impostos, mais do que propor uma política portuária o mais importante era dar eficiência aos trabalhos das alfândegas¹⁴⁶.

Nos Oitocentos foram gestadas as estratégias para possibilitar a modernização dos portos, sintetizada na expressão de Honorato, “o surgimento do porto como objeto jurídico”¹⁴⁷. No Brasil a análise da legislação portuária é uma das chaves de interpretação importantes nos trabalhos historiográficos, pois ela está no centro da viabilidade da modernização de portos em um país no qual o governo não dispunha do volume de capitais necessários a tais empreendimentos.

Entre os instrumentos jurídicos de regulamentação da questão portuária a legislação vai sendo implantada e se modificando no sentido da centralização dos processos de construção, reformas e administrativos dos portos, e aumento do controle sobre as atividades portuárias e alfandegaria e, fundamentalmente, a atuação de atores financeiros nacionais e, sobretudo, estrangeiros.

Honorato analisa os impactos do Decreto 1746 de 13 de outubro de 1869, como o primeiro instrumento que, de fato pôs em movimento as tentativas de modernização nos portos. O historiador identifica a aproximação da elaboração da legislação dos portos com a das ferrovias, que já demonstravam bons resultados no período. Entre estas a concessão de exploração por 90 anos, a criação de um fundo de amortização, o resgate pelo Governo após um período de exploração, mas fundamentalmente este historiador destaca o acréscimo da garantia da concessão das terras de marinha¹⁴⁸.

A concessão dos serviços públicos passam a ser um dos elementos fundamentais ao setor que exigia grande volume de recursos. Para o Estado instalar o instituto de concessão no caso de melhoria dos portos foi necessário que as Terras de Marinha fossem transformadas em propriedade do Estado, e que este se arrogasse no direito de repassá-las a empresários não sob a forma de propriedade absoluta, que é estatal, mas como posse¹⁴⁹.

¹⁴⁶ Honorato, *O polvo e o porto*.

¹⁴⁷ Id. Ibid.

¹⁴⁸ Honorato p. 111.

¹⁴⁹ Id. Ibid. p. 110.

A viabilidade da exploração das Terras de Marinha gerava recursos para o concessionário que auferia os lucros daí decorrentes¹⁵⁰. A importância dos aspectos jurídicos para a estruturação dos portos no Brasil, conforme Honorato é uma das questões centrais e à medida que ela foi sendo elaborada, partiu-se de uma situação da fragmentação administrativa e político-econômica para avançar no sentido da centralização pela União.

A construção do Porto de Ilhéus, modificado da categoria de ancoradouro natural para a de Porto Organizado, é exemplo deste processo no qual o encaminhamento em torno das terras de marinha foi nevrálgico. A discriminação dos instrumentos jurídicos (fig. 17) não busca esgotar a legislação referente à trajetória dos portos, mas dar visibilidade a alguns dos principais caminhos jurídicos.

Figura 17 - Instrumentos jurídicos no processo de modernização e centralização portuária 1820 – 1947

Documento	Atribuições	Objetivos
1820, 13/07. Decreto	Atribui competência à Repartição da Marinha todos os portos da costa brasileira	Redefinir o papel dos portos após a chegada da Corte ao Brasil; dirimir conflitos de posse entre súditos do Rio de Janeiro.
1828, 29/08. Decreto	Autoriza a realização de obras públicas por empresários nacionais ou estrangeiros para prover a navegação dos rios, abrir canais, construir estradas, pontes, calçadas ou aquedutos;	Estimular a realização particular de obras como o melhoramento dos portos. O Estado assume a propriedade das terras públicas de marinha, possibilitando a exploração por estrangeiros desde que associados aos nativos
1832, 14/11. Instrução	Estabelece definição jurídica de terras de marinha	Abrangia aquelas banhadas pelo mar e rios navegáveis distantes “15 braças cavreiras” (trinta e três metros) contadas dos pontos a que chega o preamar médio”.
1833, 8/10. Decreto nº 60	Autoriza o governo a contratar companhias nacionais ou estrangeiras para o tráfego nos rios, baías e no litoral.	Ampliar o comércio de cabotagem e aumentar a integração entre as várias regiões
1836, 22/06 Regulamento	Regulamenta a Alfândega	Reformular a política alfandegaria brasileira
1846. Decreto nº447	Aprova o Regulamento da Capitania dos Portos	Reserva da navegação de cabotagem aos navios nacionais.
1868, 22/02. Decreto nº 4.105	Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos acrescidos natural ou artificialmente.	Tornar os terrenos produtivos, aumentar as rendas publicas, viabilizar a defesa militar e o bom estado de portos e rios.
1869, 13/10. Decreto nº 1.746	Autorizava o governo a fazer a concessão de portos por 90 anos à iniciativa privada; garantia de juros de 12% ao ano, percepção de taxas propostas pelos empresários mediante aprovação do governo.	Atrair a iniciativa privada para construir e administrar os portos. Atrair capital inglês; Concessões para obras nos portos: Rio de Janeiro e Maranhão (1870, 1890); Santos (1870, 1882, 1888); Salvador (1871, 1810); Manaus (1900) entre outros em maior parte fracassadas
1886, 16/10. Lei 8.314	Outorgou às empresas concessionárias garantia de juros de 6% ao ano; amortização	Os portos do café e da borracha foram os mais atrativos de capital privado.

¹⁵⁰ Id. Ibid. 110.

Orçamentária	do capital privado; criação de taxas <i>ad-valorem</i> sobre importações e exportações.	
1903, 08/06. Decreto nº 4.859	Criação de Caixa especial para execução das obras dos portos; O governo ficava responsável pelas obras e poderia conceder à iniciativa privada por 10 anos.	Dificuldades dos pequenos portos conseguirem financiamento das obras.
1907, 14/22. Decreto nº 6.368	Cria a Caixa Especial de Portos-CEP única com recursos para melhoramentos dos portos; cobrança de taxa de 2% ouro sobre o valor oficial da importação pelos portos e fronteiras como fonte de receitas da CEP.	Início de processo de centralização das medidas sobre os portos.
1910, 31/12. Lei nº 2.356	Criação da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais – IFPRC	Centralização das ações estatais.
1920, 23/02 Decreto nº 14.075	Estudos e dragagem para melhoramento dos portos	Concessão de crédito para despesas com os estudos de portos e serviços de dragagem, a cargo da IFPRC
1922- Regulamento.	Portos Organizados. Definição considera as instalações técnicas e tecnológicas necessárias ao tráfego de navios. Define Empresas de Portos como aquelas encarregadas da exploração dos serviços dos portos.	Harmonizar equipe técnica e administração pública nos portos com capitânicas, alfândegas e fiscalizações.
1932	Criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNP	Cuidar simultaneamente da infraestrutura e navegação
1934, 01/07. Decreto nº 24.324	Bases e taxas para a cobrança da armazenagem interna ou aduaneira	Organização e estabilização de taxas
1943, 31/12. Decreto nº 6.166	Transformação do DNP em Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais - DPNRC	Estimular, orientar e administrar a construção, melhoramento, manutenção e exploração dos portos e vias navegáveis.

Fonte: Esta tabela foi organizada pela autora a partir das referências BRASIL. *Os Portos Brasileiros: sua evolução, características e movimento comercial. Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais. -Local: São Paulo*¹⁵¹.

Um dos elementos prioritários nesta trajetória jurídica foi visualização da expansão e do aprimoramento dos instrumentos de concessão pública. Rita Rosado cita a representação da Associação Comercial da Bahia na rescisão do contrato da Companhia das Docas do Porto da Bahia em 1916, para se referir à importância da concessão pública e a dependência do capital estrangeiro em um estado sem condições para atender às necessidades de estruturas de transporte: “A concessão é um ato de tal relevância que se o considera fora da esfera traçada para as funções ordinárias da administração pública: a concessão sempre envolve a alienação temporária de uma parcela da soberania nacional”¹⁵².

¹⁵¹ Disponível em <https://archive.org/details/portosbras1949>. Acesso em 10/03/2015; HONORATO. *O polvo e o porto*, op. cit. e GOULARTI FILHO, Alcides. “Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. In: *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n.3 (31), p. 455-489, dez 2007. Disponível em [file:///C:/Users/User/Downloads/07_Goulart%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/07_Goulart%20(2).pdf). Acesso em: 15/03/2015; PEREIRA, Vicente de Britto. *Transportes: história, crises e caminhos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

¹⁵² ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. “A modernização do Porto de Salvador na Primeira República (1891-1930)”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO,

A historicidade dos portos de Ilhéus está relacionada à modelagem que os portos exercem sobre o espaço urbanos onde se situam e o envolvimento que produzem sobre o entorno por eles abarcados. Sua longa trajetória colonial, enquanto ancoradouro natural, subordinada ao porto de Salvador, funcionando como uma espécie de entreposto, conforme visto no capítulo anterior, se modifica a partir do final do século XIX com a expansão das exportações do cacau no mercado externo.

A lógica de transporte da produção regional ao mercado internacional ao longo do século XIX foi uma preocupação das classes dominantes locais diante das limitações impostas pelas vias terrestres, (raras picadas e estradas carroçáveis sem manutenção), fluviais com raros trechos navegáveis por canoas ou lanchas e marítimas através de embarcações a remo e à vela.

A pressão começa a aumentar com as necessidades de eficiência no transporte do cacau a partir de 1890, quando este produto se consolidou na pauta de exportação do Estado da Bahia representando naquele momento 9% da produção mundial e 20% do total das exportações do Estado.

Ora, um dos mecanismos para a melhoria da exportação passava por maior integração do sul nos interstícios da navegação a vapor promovida pelo estado e concedida à exploração de particulares, notadamente de origem inglesa. Ilhéus era então o maior produtor do cacau do Sul Baiano, e situada no litoral, era a porta de saída do cacau rumo à exportação. Este foi também um período no qual se tornava evidente a expansão agrícola em seu entorno e embora o cacau fosse produzido extensivamente, vislumbrava-se as potencialidades de crescimento desta expansão.

As camadas dominantes da região enfrentaram dificuldades diversas. Caracterizada como praça de escasso meio circulante e de créditos, tinha dificuldades para a organização de negócios que exigissem grande soma de capitais. As precárias condições do porto tornaram-se um problema nevrálgico para a região e ocupou esforços e protestos por solução para a modernização que resultaria em desenvolvimento de suas estruturas, a exemplo do que ocorria com o café. Nos jornais, o movimento e os problemas portuários eram abordados diariamente.

Este capítulo analisa o porto de Ilhéus e suas vicissitudes que compõem a partir de 1920, com a construção de elementos estruturantes de um porto organizado, a exemplo de um cais de saneamento, pontes e armazéns, e que terá como resultados a realização da exportação do cacau de forma direta para outros países. E por último no seu declínio com a adoção da

construção de um novo porto no Malhado como solução para a exportação do produto da monocultura da região. E se estende até 1947 com as propostas de sua encampação, conjuntamente com a ferrovia Ilhéus-Conquista quando a presença do Estado nas concessões destes serviços públicos se torna um desejo hegemônico entre as classes dominantes locais e no caso da ferrovia inclusive de seus concessionários ingleses.

Ao longo da história do porto as elites locais para superar as limitações dos serviços portuários empreenderam diversas campanhas: pela construção; pelo melhoramento; pela dragagem; por sua substituição através da construção de um porto em novo local; e contra a construção do porto em Maraú. Fundamental era fazer a exportação direta e escapar da relação problemática com Salvador!

Um porto é preciso

O ano de 1883 marcou o momento em que Ilhéus, tornado município dois anos antes, iniciou gestões sistemáticas no sentido da construção do porto na baía do Pontal. A Câmara Municipal solicitou à Assembleia Provincial a concessão de loterias para a promoção da construção do cais do porto¹⁵³.

A concessão da construção da Ferrovia Ilhéus a Conquista nas mãos dos ingleses a partir de 1908 funcionou como mola propulsora para as negociações mais complexas em torno da construção do porto, tendo em vista que a anterioridade dos investimentos na opção ferroviária se consolidou no século XIX.

Quando os portos começaram seus processos efetivos de construção e reformas, já havia uma legislação e formas de fiscalização aprimorada pela disseminação das mesmas no país, tendo gerado uma centralização administrativa por parte da União muito mais consolidada. Ora, a percepção das dificuldades para a construção das obras do porto certamente era evidente para aqueles que o pleiteavam do governo. Neste período mesmo o porto da capital Salvador, prioridade para o governo da Bahia tentava implementar melhoramentos e enfrentava obstáculos e fracassos já de longa data.

Conseguir realizar reformas em portos menores como Ilhéus representava um desafio ainda maior que suscitou inclusive a necessidade de uma política voltada para a viabilidade de portos menores. E na cidade necessitou de persistência, mas também de manobras políticas e

¹⁵³ CAMPOS, *op.cit.* p. 407.

jurídicas. Em Ilhéus, o município “cerrou fileiras” com Bento Berillo para enfrentar as questões, articulando saídas jurídicas e apoio político para a causa.

Em 07 de outubro de 1909, quase um ano após ter vendido a concessão da ferrovia Ilhéus a Conquista para os ingleses, Bento Berillo apresentou um pedido de concessão já instruído com anteprojeto de obras; orçamento; minuta do contrato; e demonstrações de ações de realização de obras que evidenciavam a aplicação de capitais independente das garantias estabelecidas para os contratos amparados em lei. O pedido foi negado por falta de previsão legal¹⁵⁴.

Em 06 de abril de 1911, Ilhéus, cuja Câmara Municipal já possuía a autorização, desde 1888 para manipular a concessão dos terrenos de marinha, deu novo passo para concretizar a aspiração de ter um porto que ampliasse os lucros do cacau. Agora com a atuação do Intendente João Cavalcanti Mangabeira que firmou um contrato com Bento Berillo para a construção de um cais de saneamento e uma ponte de embarque.

Realizar obras com permissão da Intendência que configurem uma estrutura de um porto, embora a Lei de 1869, ainda não delimitasse exatamente quais eram os elementos e equipamentos, ditos de forma geral “docas e armazéns” como fez a lei de 1922, que definiu o que seriam portos organizados, certamente configurou uma manobra jurídica importante, tendo em vista que as concessões públicas tinham como principal *front* a lei.

As leis eram o campo de trabalho de João Mangabeira, advogado nascido e formado em Salvador, mas que logo se transferiu para Ilhéus, em 1894, no dizer de Gustavo Falcón, “animado para exercer a profissão e ingressar na política”, o que fez nas fileiras do adamismo, grupo no poder local.

Mangabeira foi Intendente na gestão seguinte à do líder do poderoso bloco de poder político Domingos Adami de Sá. Mas a ambição política dele não permite que fique circunscrito aos interesses do adamismo. Para Falcón, João Mangabeira, Deputado Estadual em 1906, e Deputado Federal pela Bahia e Intendente de Ilhéus concomitantemente já se desembaraçava, em 1908, do provincianismo político para se engajar como legislador de causas nacionais. Nos anos destacava nacionalmente¹⁵⁵

Seu engajamento na defesa do porto para Ilhéus foi parte significativa de sua ascensão política. Em 1918, a coluna política do *Jornal de Ilhéus*, acidamente desferiu contra Mangabeira afirmando que ele enganava a todos para conseguir votos, disseminando que Ilhéus teria um porto alfandegado, no qual seus eleitores teriam empregos.

¹⁵⁴ Id. Ibid. p.588.

¹⁵⁵ FALCÓN, op. cit. pp. 103-104.

O ataque político contra Mangabeira deixa entrever que este já exercia influência política em Salvador e no Rio de Janeiro. Ora, ainda que o porto fosse uma “ponte” que aproximasse setores dos grupos políticos locais, o fato é que as fraturas dos interesses eram eventualmente expostas.

O *Jornal de Ilhéus* pertencia a Misael Tavares, sócio de Bento Berillo e a coluna reflete as velhas disputas pelo poder local entre os adamistas, políticos ligados aos interesses dos engenhos e produção do açúcar, bem como ao corte de madeiras das famílias aristocráticas dos antigos grandes proprietários, inclusive do Recôncavo e os pessoístas, os “novos ricos”, segundo categoriza Mary Ann Mahony, ligados essencialmente à produção do cacau¹⁵⁶.

O jornal não se posicionou contra a possibilidade do porto alfandegado, mas em relação a que Mangabeira angariasse os votos e queria disseminar a ideia de que a atuação de Mangabeira seria inexpressiva, em face da atuação financeira efetiva que estava sendo feita. O mandato de Mangabeira representou o limite do poder dos Adami de Sá.

A ascensão do bloco de poder de J. J Seabra do Partido Republicano Democrata ao Governo do Estado alterou as relações de poder na política local tendo ascendido o grupo pessoísta. Mangabeira foi substituído por Antônio Pessoa, Intendente entre 1912 e 1915 e este por sua vez por Misael Tavares, o “novo rico” por excelência que também fazia parte do grupo político de Antonio Pessoa.

Bento Berillo se beneficiou dos diversos blocos no poder, pois para que pudesse pleitear tantas vezes ao governo federal a concessão do porto, o apoio do município foi fundamental renovando algumas vezes o prazo da concessão feita pela Municipalidade em 1911, nos mandatos dos pessoístas que se seguiram ao de Mangabeira.

Os negócios do porto e do cacau eram mais significativos que as disputas, e a campanha em prol da construção do porto foi então, um dos elementos de convergência política que propiciou as rivalidades entre adamistas e pessoístas nos anos 1920.

Mary Ann Mahony elenca uma série de elementos explicativos do fim da dicotomia política adamistas X pessoístas:

¹⁵⁶ *Jornal de Ilhéus, 24 de fevereiro de 1918*. As disputas entre adamistas e pessoístas é temática aborda por diversos historiadores: FALCÓN, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ianamá/EDUFBA, 1995; MAHONY, Mary Ann. *The World Cacao Made: society, politics and history, in Southern Bahia, Brazil, 1822-1919*. Dissertation of the degree of doctor of Philosophy. Yale University. Estados Unidos, 1996; RIBEIRO, André Luis Rosa. *Memórias e identidade: reformas urbanas e arquitetura cemiterial na região cacauera (1880-1950)* Ilhéus: Editus, 2005; e SOUZA, Gabriel José Brandão de. *Construindo e (des) construindo uma história local: a relação entre os coronéis do cacau e a imprensa ilheense (1900-1915)*. (Dissertação de Mestrado). Programa de pós-Graduação em História Regional e Local do Departamento de Ciências Humanas – Campus V, Santo Antonio de Jesus da Universidade do Estado da Bahia, UNEB, 2017.

Na década de 1920, os dois grupos das elites começaram a perceber que partilhavam inimigos comuns. A luta por Sequeiro Grande, ou a ‘guerra’ dos ‘Badarós e de Basílio’, como veio a ser conhecida, foi um ponto crítico nesse processo. A fúria dos trabalhadores rurais desempregados e pequenos fazendeiros expropriados que havia sido liberada pela desavença entre as elites chocaram a ambos os grupos. Sua emergente consciência definiu-se com maior clareza quando se defrontaram com as altas taxas de juros e os preços internacionais instáveis para o cacau. Aos poucos, os fazendeiros de cacau reconheceram que sua incapacidade de caminhar unidos podia levá-los à ruína financeira e à instabilidade política da região. Ficou cada vez mais evidente, a ambos os grupos, que a solidariedade de classe era mais importante que a disputa pelo poder¹⁵⁷.

Ainda segundo esta historiadora os novos representantes das classes dominantes no poder começaram a perceber as dificuldades em participar de um mercado mundial que atravessando conjunturas desfavoráveis, mantinha a ameaça da bancarrota sobre os cacauicultores e a perda das fazendas¹⁵⁸.

Apesar de nos referirmos a esta “*pax*” política nas classes dominantes, não deixavam de existir choques de interesses, pois grandes proprietários a exemplo de Cerqueira Lima, ligado aos interesses do ICB certamente se articulava na defesa da continuidade da exportação pelo Porto de Salvador.

Entendemos que, se por um lado à exportação direta ao diminuir as cobranças sobre o cacau e passar a instituir Ilhéus como praça comercial internacional, por outro, os interesses, mesmo daqueles que tinham negócios fincados na região deviam abrigar interesses contraditórios em face de inserções em múltiplos negócios a exemplo das casas exportadoras.

A maior casa exportadora de cacau que nos anos 1920 experimentou grande crescimento, a Wildberger & Cia, possuía muitos interesses no sul baiano, mas estava inserida na Associação Comercial da Bahia e tinha influência direta sobre as reformas do porto da capital, posto que representasse uma série de bancos, grupos de empresas e investidores, sobretudo o conglomerado financeiro concessionário das obras do porto de Salvador, diversos outros investidores.

A dimensão dos capitais estrangeiros é um dos aspectos que gostaríamos de ressaltar. Joaci Cunha analisou a influência do capital francês na Bahia e identificou as atividades da Wildberger na expansão desses capitais em relação ao Porto de Salvador. Esta empresa estava

¹⁵⁷ MAHONY, “Um passado para justificar um presente”, *op. cit.* p. 760. Sequeiro Grande, ou Sequeiro do Espinho, correspondia ao atual município de Itajuípe, final de linha da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, que não avançou para além dessa localidade, local onde no ano de 1919 entraram em disputa armada por terras, dois dos integrantes dos grupos pessoístas e adamistas respectivamente Badarós e Basílio.

¹⁵⁸ Id. *Ibid.*

vinculada aos maiores bancos franceses: o *Crédit Lyonnais de Paris* e o *Crédit Foncier du Brésil*, banco parisiense vinculado ao *Crédit Mobilier Français*”¹⁵⁹.

O *Crédit Lyonnais de Paris* foi tomado por Lenin como exemplo da grande concentração do capital e discute como o aumento da concentração e do movimento dos bancos modificam a sua própria importância:

Os capitalistas dispersos acabam por constituir um capitalista coletivo. Ao movimentar contas correntes de vários capitalistas, o banco realiza, aparentemente, uma operação puramente técnica, unicamente auxiliar. Mas quando esta operação cresce até atingir proporções gigantescas, resulta que um punhado de monopolistas subordina as operações comerciais e industriais de toda a sociedade capitalista, colocando-se em condições - por meio das suas relações bancárias, das contas correntes e de outras operações financeiras -, primeiro de conhecer com exatidão a situação dos diferentes capitalistas, depois de controlá-los, exercer influência sobre eles mediante a ampliação ou a restrição do crédito, facilitando-o ou dificultando-o, e, finalmente, de decidir inteiramente sobre o seu destino, determinar a sua rentabilidade, privá-los de capital ou permitir-lhes aumentá-lo rapidamente e em grandes proporções, etc.¹⁶⁰

Cunha refere-se a Marx, para quem o *Crédit Mobilier Français*

Introduziu na sociedade francesa, a combinação da indústria com sociedade anônima bancária permitindo que a ‘febre da especulação’ se tornasse a base do desenvolvimento industrial. E, na política administrativa, incorporou os programas de reformas urbanas ao seu mecanismo de acumulação financeira, para o que foi decisiva a aliança com o imperador. A partir da acumulação permitida por essas bases o *Crédit* lançou-se em empreendimentos semelhantes noutras partes da Europa e da América do Sul¹⁶¹.

A partir de 1905, a Wildberger & Cia representando o *Crédit Mobilier Français* e a *Caisse Commerciale et industrielle* de Paris relacionando-se às lideranças do Estado ganhou grande importância nos serviços de infraestrutura pública se destacando quando a *Société de Construction du Port de Bahia* recebeu a concessão dos melhoramentos do Porto de Salvador.

Para isso a companhia cessionária realizou empréstimo no valor de 75 milhões de francos, junto ao banco francês *Etienne Muller & Comp*, cedendo

¹⁵⁹ CUNHA, Joaci. Op. cit. p. 113.

¹⁶⁰ LENIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo fase superior do capitalismo*. In: VI LENINE. *Obras escolhidas*. São Paulo: Alfa-Omega, 1986. v.1. p. 601.

¹⁶¹ CUNHA, Joaci de Sousa. *O fazer político da Bahia na República Velha, 1906-1930*. (Tese de Doutorado) Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Bahia – UFBA, 2011

a esta firma a empreitada das obras, que incluíam a construção dos edifícios dos Correios, Mercado Modelo e a reforma do bairro comercial, além do alargamento e calçamento de algumas ruas próximas. *Etienne Muller*, entretanto, transferiu à mesma *Caisse Commerciale et Industriale de Paris* os compromissos contratuais assumidos pela Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia, em agosto de 1907¹⁶².

Cunha ressaltou a importância do *Crédit Mobilier* no cenário financeiro internacional e que provavelmente o capital francês se viu atraído para a capital baiana, por sua trajetória de apoio a projetos de concessão de obras públicas pelo financiamento estatal através da garantia de juros. A ação da Wildberger & Cia, portanto se articula ao grande capital e certamente não coadunava plenamente com os dos grupos de interesses do porto de Ilhéus¹⁶³.

O fato é que o sucesso do contrato de 1911 entre Bento Berillo e a Municipalidade apenas surtiu resultados no âmbito federal na década seguinte, posto que de imediato o contrato não fosse levado em consideração pelos órgãos competentes, já que a autorização para a concessão de construção portuária segundo o Decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869 era exclusiva do governo federal.

O parecer do consultor geral da República foi contrário à concessão pelo município a Bento Berillo. Em 1915 o Ministro da Viação solicitou ao governo da Bahia que o cancelasse¹⁶⁴. Silva Campos menciona nova tentativa sem sucesso de Bento Berillo em 30 de janeiro de 1917 quando ele enviou memorial ao Ministro de Viação com declaração de aptidão para participar de concorrência pública, pedido negado.

Alguns itens começam a sinalizar mudanças no processo. A Marinha havia concedido a título precário a autorização para a *State* construir uma ponte de embarque¹⁶⁵ e, significativamente Bento Berillo conseguiu em 10 de abril de 1918 do Ministério da Fazenda um termo de aforamento por vinte anos de acrescidos de marinha resultantes de aterro por ele realizado e a autorização de construção de um trecho do cais, aterro, pontes e armazéns¹⁶⁶. Não foi possível identificar o volume do financiamento destas obras. Sobre a atuação da *State*, Silva Campos menciona que Bento Berillo “declarava que tinha parte predominante na estrada de ferro que servia ao dito porto”¹⁶⁷.

No livro *Impressões do Brasil* publicado em Londres a divulgação das condições, a atuação da *State* e a qualidade estrutural e técnica da ferrovia era demonstrada pelas

¹⁶². Id. Ibid. p. 114.

¹⁶³ Id. Ibid.

¹⁶⁴ CAMPOS, op.cit.

¹⁶⁵ AN

¹⁶⁶ Id. Ibid.

¹⁶⁷ CAMPOS. op. cit. p. 589.

informações sobre sua extensão, o número de obras de arte (200 pontes); bem como informar a experiência de engenheiros e especificar a empreiteira responsável pela construção da ferrovia, no caso a *Fry Miers e Co*¹⁶⁸. Esta última empreiteira construtora da ferrovia e representante no Brasil da *Baldwin* com sede no Rio de Janeiro e importante produtora das locomotivas americanas.

Além de expor sobre a ferrovia para atrair os investidores era fundamental, a exposição da *State* de seus investimentos no porto. Ela apresenta-se como a primeira empresa a dotar o porto de maior eficiência no serviço de carga e descarga de mercadorias. Os redatores acrescentam expressamente na propaganda a amplitude da manipulação da *State* na construção do porto:

A companhia possui a única ponte existente no porto de Ilhéus e nela podem os pequenos vapores atracar, qualquer que seja o estado da maré. Tem havido ocasiões de se embarcarem nada menos de 3.000 sacos de cacau num só dia. Entretanto, os serviços do porto são ainda muito imperfeitos e inadequados. Atualmente, estuda a companhia um projeto para alargar e aprofundar o canal de entrada do porto, aproveitando o material retirado para o aterro duma grande faixa no atual porto, construindo uma muralha de granito. Para isso, foram já feitos os estudos necessários; e é intenção da companhia construir um porto que dê franco acesso aos maiores transatlânticos que navegam na costa do Brasil¹⁶⁹.

A partir de 1918 parece se avolumar a pressão em torno da implementação de previsão legal que permitisse a concessão das obras do porto junto à União para o grupo ligado a Bento Berillo. No dia 28 de outubro do mesmo ano, reuniram-se no escritório de Bento Berillo em Salvador e alguns investidores, entre eles exportadores de cacau para criar a empresa que daria sustentação jurídica à realização das negociações dos terrenos de marinha e realização das obras.

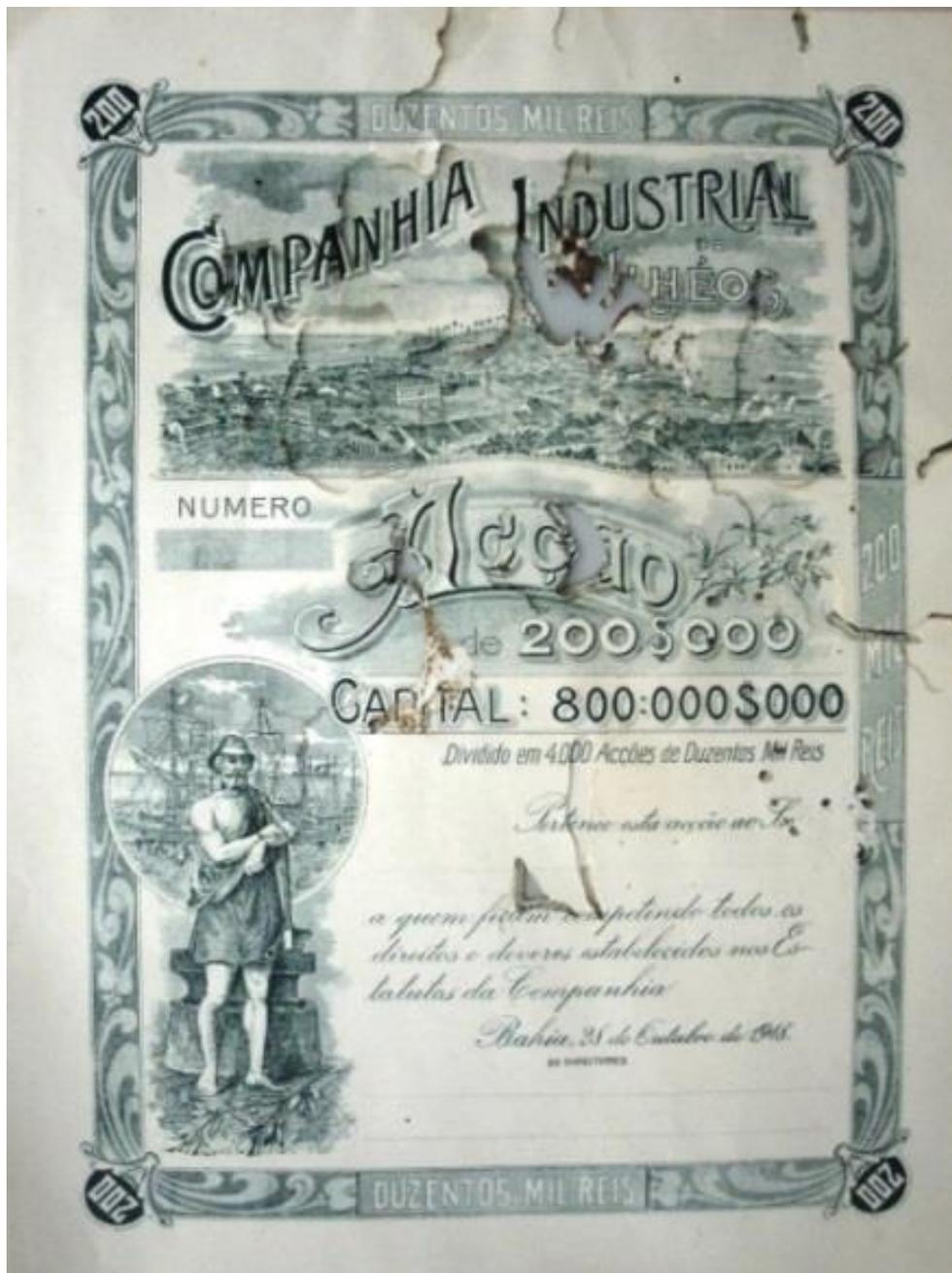
A Ata de Instalação da *Sociedade Anônima Companhia Industrial de Ilhéus no dia 28 de outubro* resume o estado de evolução da construção do porto. A *Companhia* tinha sede em Salvador e Capital inicial fixado em 800 contos de reis divididos em ações de duzentos mil réis, conforme título exibido (fig. 18), cuja representação pictórica destaca uma cidade

¹⁶⁸ LLOYD, Reginald, FELDWICK, Walter; DELANEY L. T; EULALIO, Joaquim, WRIGHT, Arnold. *Impressões do Brasil no século vinte: sua história, seu povo, comércio, indústrias e recursos*. Front Cover. Lloyd's greater Britain publishing Company, Limited, 1913 - Brazil - 1079 pages. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g24g.htm>. Acesso em 10/06/2016.

¹⁶⁹ Id. Ibid s/p.

marítima com significativa ocupação urbana e símbolos da navegação, destacando uma grande profusão de embarcações e mastros.

Figura 18- Título privado da Companhia Industrial de Ilhéus



Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA

A desigual distribuição do volume de ações por acionista evidenciava a atuação de Bento Berillo já estruturado em torno das obras realizadas e sua capacidade de reunir recursos significativos.

Figura 19 - Distribuição das Ações da Cia Industrial de Ilhéus - 1918

Subscritor	Nº de Ações
Bento Berillo de Oliveira	2.500
Hugo Kaufmann	500
Plínio Tude de Souza	450
Plínio Tude de Souza (por procuração de Epiphanio Fernandes de Souza)	10
Plínio Tude de Souza (por procuração de José Fernandes Tude de Souza)	10
Joaquim Barreto de Araújo	25
Plínio Moscozo Filho (representado por Plínio Moscozo)	10
Plínio Moscozo (por procuração de Álvaro Moscozo)	10
José Gonçalves de Castro Cincurá	05
Miguel Batilotti	05

Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA . Livro de Atas da Cia Industrial, 28 de outubro de 1918.

Bento Berillo foi aclamado presidente e declarou como bens que formavam o seu capital na companhia, no total de 2.500 ações, os seguintes itens avaliados por peritos nomeados: um cais já construído medindo cento e setenta metros quadrados, 250 contos de reis; uma ponte metálica para o serviço de carga e descarga, 50 contos de reis; concessões e vantagens decorrentes do contrato de 10 de abril daquele ano acima referido: o arrendamento de um terreno acrescido de marinha parte já aterrada, quinhentos contos de reis¹⁷⁰.

A finalidade da empresa era precisamente executar o contrato assinado entre Bento Berillo e a União na Procuradoria Geral da Fazenda Publica, de arrendamento de um terreno acrescido de marinha, parte já aterrada e parte por aterrar; construir e explorar o segundo trecho do cais, aterro, pontes e armazéns¹⁷¹. Posteriormente, foram eleitos como membros efetivos do conselho Fiscal: Hugo Kaufmann, Plínio Tude de Souza e Manoel Oriolano Dantas¹⁷². Como visto na (fig. 14) foram poucos os subscritores se contarmos que a Lei 434 de 4 de julho de 1891 exigia um mínimo de sete sócios.

É expressiva a participação da empresa Tude, Irmão & Cia. Zorzo fornece alguns dados sobre a trajetória desta empresa de capital nacional fundada na cidade de Amargosa na Bahia, que se expandiu na Bahia em várias atividades, com lojas em Salvador, Nazaré, Jequié, tendo chegado a manter representação em Paris, à Rue 5 Saulnier. Na figura 20 a Sede da empresa em Salvador nota-se a recorrência das casas exportadoras funcionarem em construções que guardavam aspecto imponente, com muitas janelas e portas.

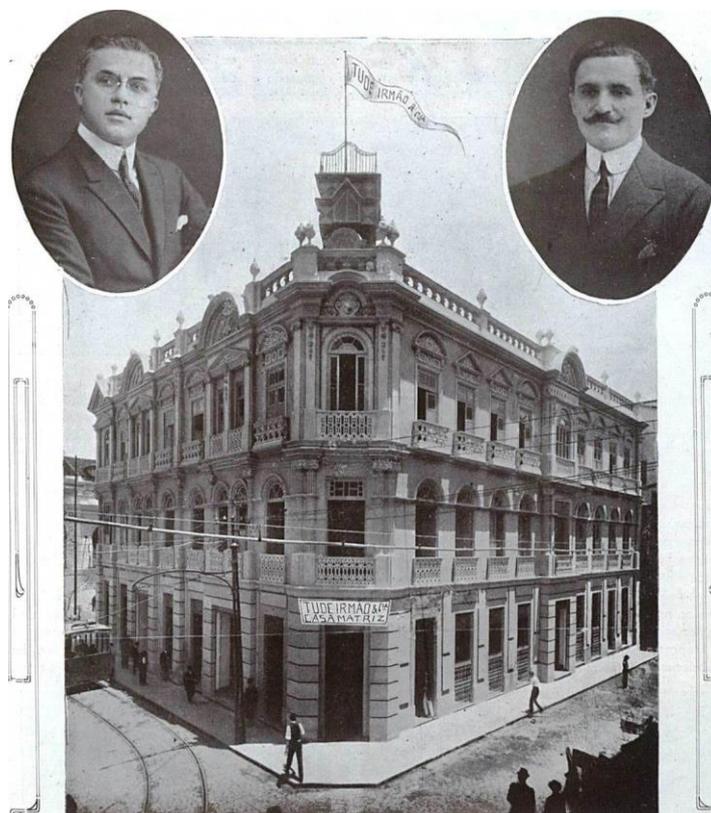
¹⁷⁰ CODEBA. Livro de Atas da Cia Industrial, 28 de outubro de 1918.

¹⁷¹ CODEBA. Livro de Atas da *Industrial*, 28 de outubro de 1918.

¹⁷² CODEBA. Livro de Atas da Cia Industrial 28 de outubro de 1918.

O sucesso da empresa da família Tude, empregadora de mais de uma centena de empregados, teria se dado durante a expansão comercial provocada pela construção das ferrovias baianas, atuando na exportação e importação de materiais do ramo, além de ter penetrado em outros como da eletricidade e da indústria, a exemplo da Fábrica de óleos vegetais¹⁷³.

Figura 20 - A sede da Casa Tude & Irmão em Salvador



Fonte: No alto à esquerda Plínio Tude e à direita Epiphanyo Fernandes de Sousa. In: BN. Revista Bahia Ilustrada, 1918. Disponível em: <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 15 de junho de 2017.

Os Tude não se limitaram ao Recôncavo, entraram também na exportação do cacau. Gustavo Falcón insere a Tude Irmão & Cia em quinto lugar entre os maiores emprestadores de Ilhéus entre 1890-1930 no percentual de 4,08%, parte importante da “rede de crédito” no dizer da historiadora Mary Ann Mahony¹⁷⁴. Acima desta empresa estavam apenas: O Banco de Crédito Hipotecário e Agrícola do Estado (13,60%); a exportadora inglesa F. Stevenson & Cia Ltda (10,23%); Wildberger & Cia (8,46%) e Misael Tavares (5,28%)¹⁷⁵.

¹⁷³ ZORZO, op. cit.

¹⁷⁴ Ver Gustavo Falcón, os “Coronéis do cacau” p. 121 e Mary Ann Mahony “The word the cocoa made”. op. cit.

¹⁷⁵ FALCÓN, Id. Ibid. p.121.

Típico empório de vendas de vinhos, louças e miudezas, comercializavam fumo, café, cacau, couros, piaçava e ipeca. Eles não se tornaram produtores de cacau como as outras empresas, mas além da exportação e do fornecimento de crédito, atuaram no porto de Ilhéus. Figuram entre os acionistas da *Industrial*, diversos dos sócios majoritários da diretoria desta empresa: Plínio Tude de Souza, Epiphânio Fernandes de Souza, Miguel Batilloti e Manuel Oriolano Dantas. A atuação da Tude, no setor portuário se iniciou no Recôncavo, pois as firmas comerciais eram proprietários de armazéns, trapiches e embarcações para enviar produtos, entre eles o café, para o Porto de Salvador. Os Tude eram donos de 04 barcos a vela que faziam este tráfego¹⁷⁶.

Entre os acionistas não figura Misael Tavares, certamente seu nome daria peso à estrutura da Companhia. Encontramos referências esparsas da participação do mesmo nas obras da ferrovia e do porto. Na Ata da Assembleia Geral de Acionistas da *Industrial*, de 30 de março 1938, Bento Berillo pediu que constasse da ata “o sentimento profundo da Assembleia pelo falecimento do grande amigo da Companhia Coronel Misael Tavares que desde o início da construção das obras do porto, franqueou seus capitais para realização deste importante empreendimento na terra de seu berço”¹⁷⁷. Mas nenhuma trata do volume de recursos aplicados nestas fases.

Continuaram as investidas de Bento Berillo. Em 1919 enviou telegrama ao Ministro da Viação pedindo o atendimento dos pedidos anteriores sem êxito. Em 19 de julho de 1920 voltou à carga e pediu a concessão ao Congresso, que reiterou a falta de previsão legislativa. As elites locais buscavam atrair também a população para se manifestar em prol da concessão do porto em atividades de externação dos significados do porto.

Silva Campos descreveu: “Inauguraram-se com muitas festas, no dia 7 de setembro, um trecho do cais de saneamento e a primeira ponte de atracação do porto. Ruidoso acontecimento. Houve franco regozijo no seio da população vindo muita gente das cercanias para presenciar a cerimonia”. E em seguida continua que: em 19 de outubro daquele ano uma comissão técnica da IFPRC iniciou os estudos objetivando a desobstrução da barra. Promoveram uma sondagem e o levantamento cartográfico do porto e águas adjacentes¹⁷⁸.

Esta comissão de estudos que custou aos cofres da União 14.932,30 (catorze contos e novecentos e trinta e dois mil réis) foi viabilizada por conta do crédito aberto pelo Decreto

¹⁷⁶ ZORZO, op. cit.

¹⁷⁷ CODEBA. Livro de Atas da Cia Industrial.

¹⁷⁸ CAMPOS, op. cit. p. 571.

14.075,00 de 23 de fevereiro de 1920, que atribuiu recursos para que o IFPRC realizasse estudos e dragagem para melhoramento dos portos¹⁷⁹.

A atuação de Mangabeira neste caso da comissão deve ter provocado grande cólera no editor da coluna de política do *Jornal de Ilhéus* referida em 1918, pois este político, segundo Silva Campos, conseguiu inserir na comissão diversos jovens de Ilhéus que tiveram ocupação por um bom período, confirmando seu poder e sinalizando que sua interferência poderia resultar no mesmo caso de indicação de cargos, tanto no porto quanto na Alfândega a serem implantadas¹⁸⁰.

Um pequeno porto

Os estudos em 1920 foram executados sob a responsabilidade do engenheiro Vital dos Santos Souza que emitiu parecer bastante favorável às obras do porto e considerou as solicitações das “classes conservadoras”; que entre os prejuízos causados pela enchente de 1914 agravara a obstrução da barra do Rio Cachoeira tornando o porto inacessível a embarcações de calado superior a 7 pés, antes este limite era de dez pés; e que o porto possuía importância comercial. Citou as estatísticas de 1918 que acusaram uma tonelagem de exportações e importações num total de 41.478, 578¹⁸¹.

O engenheiro considerou em seu relatório as condições do porto; as obras realizadas àquela altura e os percursos que faziam as embarcações para entrar e sair do porto. No local do porto, o rio tem largura média de até 600 metros e profundidade média de 5 metros. O cais de 600 m de extensão e 2,90 m de altura era de pedra seca, fundado ao nível das baixas marés, com parâmetro externo taludado e rejuntado a cimento.

Havia uma ponte da estrada de ferro e uma da *Industrial* onde atracavam os vapores para recebimento da carga, bem como de passageiros (fig. 21), insuficientes ao movimento. A conquista ao rio abrangeu uma área de 54.000 metros quadrados¹⁸².

¹⁷⁹ Ministério de Viação e Obras Públicas (1821-1960). 1920, p.319-322. Disponível em: http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/via%C3%A7%C3%A3o_e_obras_p%C3%BAblicas. Acesso em 10/11/2016.

¹⁸⁰ Id. Ibid. p. 572.

¹⁸¹ BRASIL. Relatório do MVOP, 1920, p.319-322. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>. Acesso em 10/11/2016.

¹⁸² BRASIL. Relatório do MVOP, 1920 p.319-322. Disponível em: http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/via%C3%A7%C3%A3o_e_obras_p%C3%BAblicas. Acesso em 10/11/2016.

Figura 21 - A ponte de desembarque vendo-se ao fundo um vapor da Navegação Bahiana



Fonte: FCM. BRITO, Raymundo de Souza. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Typografia Lincoln, 1923.

As embarcações para sair da baía, se afastavam do cais para a margem direita para passar próximo ao morro Pernambuco, atravessando o canal de estreita passagem entre este e uma “coroa”, o “Capão”. O leito do rio em geral é formado de areia e vasa. A margem direita é arenosa e com rochas em alguns pontos, mas na margem esquerda, há rochas em diversos pontos e as rochas contornam todo o morro do Unhão (em frente ao Pernambuco), até a barra. Sendo que o Morro de Pernambuco em cujo cimo estava colocado um farolete de luz intermitente para sinalizar a entrada da barra também era contornado por rochas¹⁸³.

O acesso à barra se fazia pelos canais do sul entre os rochedos submersos denominados “Sororoca” e a extremidade do morro de Pernambuco; e do norte, entre a terra e uma linha de rochedos esparsos situados a cerca de dois quilômetros da terra denominados: Ilhéu Grande, Ilhéu Pequeno, Itapitanga, Itaipim e Sororoca, os três primeiros visíveis em quaisquer marés. Conclui afirmando que os trabalhos fundamentais de melhoria são o aprofundamento do canal, a partir da barra até o porto, e desbaste das coroas rochosas.

O engenheiro concluiu a descrição com a extensão do Cachoeira que no local tem larguras variáveis de 400 a 600 metros, e desemboca no oceano a cerca de 1600 metros a

¹⁸³ BRASIL. Relatório do MVOP, 1920. p.319-322. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>. Acesso em 10/11/2016.

jusante do porto com uma largura de 500 metros, e o canal de navegação margeando o lado esquerdo, entre a ponte da estrada de ferro e o morro do Unhão¹⁸⁴.

Os estudos do engenheiro chefe da Comissão do IFRPC Vital dos Santos Souza deram base a um plano de melhoramento do porto que custaria 4.600.000,00 (quatro contos e seiscentos mil réis) e projetava ao dobro a movimentação de toneladas anuais incluindo: dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução em 520 metros cúbicos; aprofundamento do cais de atracação, aterro, armazéns, vias férreas, canalização de água, esgotamento de águas pluviais¹⁸⁵.

O plano foi aprovado pelo Decreto 15.716, de 05 de outubro de 1922, que aprovou em artigo único as plantas da barra e do porto de Ilhéus. Em 24 de outubro do mesmo ano a Inspeção teve ordem de organizar edital de concorrência pública da concessão das obras do porto de Ilhéus. Bento Berillo se apressa e requer a concessão para si ou para a *Industrial* organizada com “capitais baianos” para fins da exploração do porto.

Foi preciso criar uma exceção na Lei Orçamentária para atender ao pedido de Bento Berillo, o que ocorreu na Lei nº 4.632, em 06 de janeiro de 1923, que autorizou o governo no art. 97 nº XXXIX:

A conceder, da forma ou pelo processo que julgar mais acertado, a exploração dos portos de Ilhéus e Canavieiras, no Estado da Bahia, exigidas as condições da idoneidade do contratante e do limite máximo das taxas, que será o das que forem adoptadas para o porto de S. Salvador¹⁸⁶.

Em 1923, Bento Berillo havia construído o primeiro dos armazéns. Em agosto de 1923, a *Industrial* divulgava aos comércios de Ilhéus e Itabuna que daria início aos serviços de armazenagem, transportes e consignações de mercadorias. As taxas de armazenagem eram estabelecidas em relação ao peso em quilos da mercadoria, sendo que volume com pesos maiores ao estabelecido na tabela que variava entre 30 e 200 quilos e variando entre 100 e 800 mil réis, e quando o serviço ultrapassasse 30 dias, haveria um ajuste prévio. O serviço de transportes abrangia as atividades desde o cais e armazéns até a estação da Estrada de Ferro e o caminho inverso em vagões completos, por toneladas. Nas consignações a Companhia

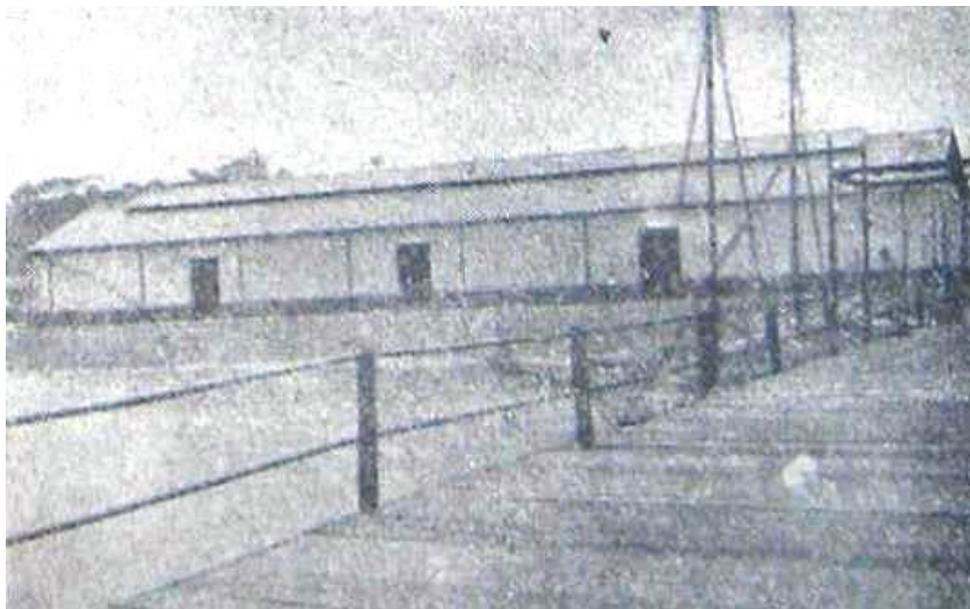
¹⁸⁴ BRASIL. Relatório do MVOP, 1920. p.319-322. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>. Acesso em 10/11/2016.

¹⁸⁵ BRASIL. Relatório do MVOP, 1921. p.361-362. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>. Acesso em 10/11/2016.

¹⁸⁶ Lei Orçamentária nº 4.632, em 06 de janeiro de 1923. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1920-1929/lei-4632-6-janeiro-1923-566566-republicacao-90139-pl.html>. Acesso em 15/01/2017.

cobrava comissão de 200 mil réis por volume para realizar o serviço de importação e exportação¹⁸⁷.

Figura 22 - O primeiro dos armazéns construídos no porto de Ilhéus



Fonte: FCM. SOUZA, Raymundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923. p. 21.

Os aspectos que viabilizaram em seguida a publicação do Decreto nº 16.019, de 25 de Abril de 1923 pelo qual o Presidente da República concedeu a Bento Berillo a autorização para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéus se basearam nas seguintes considerações¹⁸⁸:

1. A expressividade já apresentada pela exportação de cacau e outros produtos na zona do Estado da Bahia tributaria do porto de Ilhéus;
2. a necessidade de melhoramento na barra do rio Cachoeira que dificultava o acesso de embarcações de calado superior a 1,5 metros em baixas marés e de aparelhamento para garantir as exportações e permitir o desenvolvimento;
3. os estudos realizados no porto e aprovação do projeto das obras a executar estabelecidos pela IFPRC;

¹⁸⁷ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 09 de agosto de 1923.

¹⁸⁸ Todos os dados sobre este decreto foram retirados de Decreto nº 16.019, de 25 de Abril de 1923. Diário Oficial da União - Seção 1 - 2/5/1923, Página 13036 (Publicação Original). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16019-25-abril-1923-529571-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 20/01/2015.

4. as provas de idoneidade moral e financeira apresentadas por Bento Berillo evidenciadas pela execução de diversas obras municipais e empreendimentos realizados por ele às próprias expensas em prol do município de Ilhéus;

5. que a Bento Berillo foram aforados os terrenos de marinha alcançados pelas obras projetadas, nos quais ele construiu, á sua custa, benfeitorias interessantes ao porto, como cais, armazém e linha férrea, que também serão abrangidos pelas obras de melhoramento;

6. que esse industrial a partir de 1909 empregou esforços para dotar o porto de Ilhéos com o aparelhamento que seu movimento exige, executando melhoramentos e pleiteando a concessão para exploração daquele porto:

O Decreto discriminou o orçamento aprovado de quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis. O período de uso e gozo era de 60 (sessenta anos). Findo este prazo contado da data do registro do contrato pelo Tribunal de Contas, reverteriam ao domínio da União, sem indenização alguma, as obras, os terrenos, benfeitorias e material fixo e rodante.

Figura 23 - Obras de melhoramento no porto objeto da concessão a Bento Berillo

a) Dragagem: Canal de acesso, 300.000 m ³	4,00	1.200.000,00	1.200.000,00
Bacia de evoluções, 130.000 m ³	3,00	<u>390.000,00</u>	1.590.000,00
b) Cais de atracação: 200 metros lineares	5.000,00	1.000.000,00	
Enrocamento (extremos do cais) 6.000m ³	15,00	90.000,00	
Aterro atrás do cais, 60.000m ³	2,00	<u>120.000,00</u>	1.210.000,00
c) Armazéns: de 20X50 (2), 2.000 m ²	250,00	<u>500.000,00</u>	500.000,00
d) Aparelhamento do cais: Guindastes a vapor para 1T,5 (2) .	40.000,00	80.000,00	
Guindastes a vapor para 5T (1)	50.000,00	50.000,00	
Linhas para guindastes, 200 m lineares	75,00	15.000,00	
Vias férreas, bitola de um metro, 400 m lineares	75,00	<u>30.000,00</u>	175.000,00
e) Material rodante: Locomotivas de manobras (2).	30.000,00	60.000,00	
Vagões (6)	12.000,00	72.000,00	132.000,00
f) Calçamento: Avenida externa 7.500 m ²	10,00	75.000,00	
Faixa do cais, 5.000 m ²	10,00	<u>50.000,00</u>	125.000,00
g) Serviços diversos: Agua, luz, esgoto, etc	-	<u>150.000,00</u>	150.000,00
h) Desapropriação: Na zona do cais	-	<u>300.000,00</u>	<u>300.000,00</u>
Eventuais e administração (10 %)			<u>418.200,00</u>
Total			<u>4.600.200,00</u>

Fonte: Decreto nº 16.019, de 25 de Abril de 1923. Diário Oficial da União - Seção 1 - 2/5/1923, Página 13036 (Publicação Original)¹⁸⁹.

Os terrenos de marinha eram a “pedra de toque” para a viabilização dos investimentos no porto como visto anteriormente. Foi grande a sua importância no período

¹⁸⁹ Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16019-25-abril-1923-529571-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 10/10/2015.

inicial da construção quando ainda não havia o gozo de benefícios mobilizados pelo poder público: no prazo da concessão, “terá o concessionário o usufruto dos terrenos de marinha, acrescidos ganhos ao mar, dos terrenos desapropriados e dos que forem aterrados, podendo arrendar, nos prazos que o Governo determinar, ou conceder, os que forem desnecessários para as obras e suas dependências”¹⁹⁰.

Entre os direitos, obrigações e administração ainda destacam-se os aspectos a seguir. Os armazéns construídos pelo concessionário gozavam de todos os favores e vantagens e ficavam sujeitos aos ônus dos armazéns alfandegados e entrepostos da União. O prazo de construção das obras era de quatro anos. A IFPRC era o órgão fiscalizador responsável por acompanhar e aprovar todas as fases das obras, e gozava, inclusive, de quantia anual a receber pelos serviços prestados, cujos relatórios eram necessários à aprovação de Tomadas de Contas abrangendo períodos semestrais¹⁹¹.

Outro aspecto era o alinhamento obrigatório ao porto de Salvador, pois o concessionário ficava obrigado a cobrar as mesmas taxas que vigorassem naquele porto devendo reduzir as suas taxas sempre que o fossem as daquele porto, de forma que no porto de Ilhéus nunca fossem cobradas taxas superiores as que vigorassem no porto de Salvador¹⁹². E, por último, a titularidade da ligação das linhas férreas do cais com a da estrada de ferro que chegassem ao porto, estabelecendo com esta um acordo de tráfego mútuo, sujeito á aprovação do Governo Federal¹⁹³.

Apenas em 13 de agosto de 1924 no Decreto 16.544, o executivo federal aprovou a transferência do contrato de Bento Berillo para a *Industrial*, incorporando as obras realizadas, àquela altura: 750 metros de cais, aterro do mar em uma área de aproximadamente 70.000 metros, pontes, armazém, e linha férrea ao longo do cais e fazendo alterações como prorrogação do prazo de início das obras, modificação do canal de acesso através da barra; implantação de duas pequenas e outras alterações, além de estabelecer a quantia de 645 contos e 350 mil réis como capital reconhecido pelo governo¹⁹⁴.

A *Industrial* não possuía o direito de exploração do porto enquanto estivesse em construção, porém o Governo lhes permitiu fazer a cobrança de taxas para operações de carga e descarga que vinha realizando em instalações internas.

¹⁹⁰ Decreto nº 16.019, de 25 de Abril de 1923. Diário Oficial da União - Seção 1 - 2/5/1923, Página 13036 (Publicação Original). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16019-25-abril-1923-529571-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 20/01/2015.

¹⁹¹ Id. Ibid.

¹⁹² Id. Ibid.

¹⁹³ Id. Ibid.

¹⁹⁴ CAMPOS, op. cit. p. 590.

Após a oficialização da concessão do porto a Bento Berillo encontramos o quantum do empréstimo feito por Misael Tavares à *Industrial*, na importância de 2.500 contos de réis para o início das obras de melhoramento estabelecidas no decreto. Brandão e Rosário ao fornecerem dados biográficos de Misael Tavares afirmam: “abriu o porto de Ilhéus aos navios de todo o mundo, ao financiar a construção do cais e dos armazéns da *Industrial*, permitindo o início da exportação direta de cacau para o exterior¹⁹⁵”. Misael Tavares foi sem dúvida um elo forte do capital local com o capital estrangeiro nas melhorias de infraestrutura da região.

A *Industrial* então deu início às obras contratando a Companhia Hollandesa de Obras Públicas para a realização da dragagem do porto. Foram extraídos do canal de acesso 78.684 metros cúbicos de sedimentos com uma draga de alcatruzes¹⁹⁶.

Os anos do porto: terrenos de marinha e as reformas urbanas

A economia no Brasil nos anos 1920, entre o pós 1ª Guerra Mundial e o Crack da Bolsa de Nova York, fluía como uma “gangorra” entre altos e baixos, na busca da “reconstrução da normalidade” perdida em 1914, o que significou o retorno ao padrão ouro e à instabilidade do câmbio alternando inflação e deflação.

A reabertura do comércio internacional se dava em momento de grande instabilidade nos países industriais a exemplo dos Estados Unidos. Principalmente no campo da recomposição das matérias-primas. Num primeiro momento os preços subiram extraordinariamente com a liberação da demanda para, em seguida, caírem drasticamente, em função de políticas restritivas em diversos países dando lugar a uma situação de penúria. A euforia era efêmera e mantinha-se o desafio de inserção na economia global¹⁹⁷.

A recessão mundial de 1920 atingiu a política econômica, com grande desestabilização do câmbio. Em 1922 o estado do déficit de caixa do governo era crítico, e a década fluía à mercê da política monetária de valorização e defesa do café. Fristch destaca o

¹⁹⁵ BRANDÃO, op. cit. p. 239.

¹⁹⁶ A draga utilizada para a remoção de sedimentos no porto de Ilhéus foi do tipo que aplica uma força mecânica para escavar o material. A draga de alcatruzes dispõe de uma grande corrente com caçambas que trazem o material de fundo até uma esteira montada em uma balança que eleva e projeta o material dragado a uma certa distância, ou o despeja em outra embarcação. Os sedimentos resultantes são geralmente transportados em barcas ou barcaças, dependendo do volume a ser transportado. Conforme:

¹⁹⁷ Franco, Gustavo H. B.; LAGO, Luiz Aranha Corrêa do. “O processo econômico: a economia da Primeira República, 1889-1930” p. 173-237. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. (Coordenação). *História do Brasil Nação: 1808-2010. A abertura para o mundo, 1889-1930*. v. 3. Rio de Janeiro: Objetiva; Madrid: Fundação MAPFRE, 2012.

esgarçamento político promovido pelas sucessivas crises econômicas que debilitam a “crença nas vantagens do liberalismo econômico”:

Quando após um breve interlúdio de estabilidade o país recebe o impacto avassalador da crise internacional de 1929 – complicado aqui pela crise da superprodução de café, que amplifica enormemente os efeitos negativos generalizados da Grande Depressão sobre as economias primário-exportadoras, não é só o sistema político que se desintegra. Com ele termina também o modo caracteristicamente liberal de gestão dos fluxos comerciais e financeiros entre a economia brasileira e a economia mundial, mantido desde a era imperial¹⁹⁸.

Aníbal Villela e Wilson Suzigan afirmam que a década dos vinte pode ser considerada como o auge da economia de exportação, apesar da crise do comércio exterior dos anos 1920-23 e do Início da Grande Depressão, em 1929. A agricultura de exportação continuou como o fator dinâmico da economia. Numa breve periodização: crise em 1922-23; Recuperação e manutenção dos preços do café em níveis elevados como resultantes da terceira valorização do café que tornaram as relações de troca bastante favoráveis de 1924 até 1928 (destacam que o valor das exportações atingiu níveis não alcançados no período 1889-1939), permitindo a expansão das importações; afluxo de capitais oficiais e particulares, a partir de 1926¹⁹⁹.

A Bahia acompanhou o declínio. O cacau representou alguma melhora em relação às perdas de posição nas exportações nacionais. Porém se o café abrangia mais da metade das exportações nacionais, a participação das exportações da Bahia representava apenas 6 e 7%, em média. O estado perdia espaço no mercado internacional do açúcar, enquanto Pernambuco ocupava melhores posições ao conseguir se modernizar a estrutura produtiva²⁰⁰.

No cenário estadual a situação não era muito favorável para a região sul da Bahia a despeito da expansão do cacau, os recursos acumulados pelo governo com a exportação do cacau possibilitava incrementar o aparelhamento de outras áreas do estado. Thales de Azevedo analisando a trajetória do Banco da Bahia faz um balanço das condições econômicas do estado. Aborda a situação do banco nos anos 1920: após o período de depressão de quatro a cinco anos que se seguiram ao final da Primeira Guerra, a inflação estava equilibrada e, em

¹⁹⁸ FRITSCH, Winston. “Apogeu e crise na Primeira República, 1900-1930. In: ABREU, Marcelo de Paiva”. *A ordem do progresso: dois séculos de política econômica no Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014. pp. 45-77.

¹⁹⁹ VILLELA, Aníbal e SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira 1889-1945*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973. p. 151.

²⁰⁰ Fundação Centro de Pesquisas e Estudos (BA). *A inserção da Bahia na evolução nacional: 2ª etapa 1890-1930*. Salvador: CPE, 1980. p. 22.

1925, a Diretoria considerou que o banco se encontrava em “franca prosperidade”, pagando bons dividendos, reforçando suas reservas e quase dobrando seu capital²⁰¹.

Azevedo discorre sobre o cenário desfavorável para a Bahia e as relações desequilibradas do Estado com as receitas do cacau e os investimentos no sul da Bahia. Principia se referindo aos problemas em 1928 da rede ferroviária do Estado. A extensão total em tráfego era àquela altura de 2.264 km e estavam em construção 233 km, voltados, porém em maioria para “ligar as regiões secas com as áreas úmidas e férteis do centro do Estado. Mas às tarifas altas adicionavam-se aos impostos elevados para deterem o crescimento das atividades”²⁰².

O autor destaca que a Bahia não conseguira realizar uma reorientação política e econômica com em outras partes do país, e a comparação é com o “Sul industrial”:

A Bahia conseguira, sobretudo, à custa do cacau, realizar poupanças com que fizera investimentos produtivos e promissores, realmente vultosos para a sua capacidade, tais como a construção por completo de 324 km da E. F. Nazaré, o equipamento da Cia Navegação Baiana e da Viação do Rio São Francisco, a construção da E. F. Centro-Oeste da Bahia, depois incorporada à rede federal, a construção de várias usinas centrais de açúcar e, por concessão, o porto de Ilhéus e o trecho cacauero da E. F. Ilhéus–Conquista. Com os investimentos feitos em estradas, educação, melhoria das técnicas e da assistência às atividades agropecuárias, o interior já produzira cerca de 40% da receita estadual e do giro comercial de todo o Estado²⁰³.

Rômulo de Almeida numa análise perspectiva da economia baiana considerou que:

A Bahia não conseguia capitalizar. A única ‘fronteira era o cacau. O sertão manda excesso de braços para São Paulo: 50% da população de alguns municípios entre 1920 e 1940. Numa curva de longa tendência (médias móveis em longos períodos) poderíamos figurar esse período da história da Bahia por uma alta no começo do século, uma baixa nas décadas de 20 e 30, uma recuperação no meiado (décadas 40 de 50)²⁰⁴.

Almeida verifica que no caso do cacau, em 1893 havia registrado uma exportação superior a 100.000 sacas, e em 1911 superou as 500.000 sacas. Porém, ao exportar 1.000.000

²⁰¹ Thales de Azevedo “A era republicana” 184-201. p In: AZEVEDO, Thales de; LINS, E. Q. Vieira. *História do Banco da Bahia 1858-1958*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1969. p. 200

²⁰² Id. Ibid. p. 200.

²⁰³ Id. Ibid.

²⁰⁴ ALMEIDA, Rômulo Barreto de. “Traços da história econômica da Bahia no último século e meio”. Revista de Desenvolvimento Econômico Ano XI, nº 19, Salvador, Ba, 2009. p. 99.

sacas nos anos 1920 já enfrentava forte concorrência das plantações coloniais africanas e tinha diminuída a sua participação no mercado mundial²⁰⁵.

O cacau levava vantagem em relação aos outros produtos baianos e a instabilidade dos preços não conseguiram impedir esta dianteira. A qualidade da produção era um problema no sul da Bahia. O economista ressalta que as tentativas de racionalização da cultura, com investimentos em melhores equipamentos principalmente para a secagem do cacau como barcaças e estufas foram tentativas individuais. Ele atribui ainda às péssimas condições de transporte e às condições gerais do negócio o impedimento da melhoria do tratamento do cacau. E explicava os problemas a partir de argumentos em torno de inúmeras características tais como: a ignorância e a resistência de lavradores a inovações e à escassez de atuação do Estado no sul baiano.

Numa zona despreparada, em vez de promover o Estado as inversões públicas necessárias a utilizar toda a produtividade potencial da zona, ele lançou mão avidamente das receitas do cacau para cobrir as aperturas crônicas de um orçamento sobrecarregado com um grande território carente de pequenos e estéreis auxílios, e, sobretudo com a necessidade de dar empregos públicos a desempregados de todas as categorias. Foi o Estado um fator de descapitalização.

Em Ilhéus, os anos 1920, foram “os anos do porto”, tempo de euforia nos quais crescia a participação do cacau nas exportações, mas se tropeçava nas crises. A percepção em Ilhéus era de expansão crescimento da lavoura cacauzeira, os números representativos do crescimento em volume da produção pareciam fazer frente às crises. O município via as rendas municipais aumentarem dos 376.844,12 contos de réis arrecadados em 1920, para 881.774,13 em 1925 e 1.165.415,130 em 1929²⁰⁶.

Década de construção do porto que em 1923 ascendeu à categoria de porto organizado e passou a ser considerado nos relatórios do Ministério da Fazenda e nos países que participavam do mercado global e da Exportação Direta, 1926. Bem como foi um tempo permeado pela expectativa de melhores resultados para o município, produtores e comerciantes, que veriam reduzida a carga de cobrança de taxas sobre o cacau.

Ao tempo em que se construía o porto, seus problemas estruturais em relação à acessibilidade ao porto existiam como limitadores. Um dos acidentes que ganhou destaque nacional foi o naufrágio do paquete a vapor *Commandatuba* que no início da noite, por volta

²⁰⁵ Id. Ibid.

²⁰⁶ QUEIROZ, Paulo Peltier. Novo Plano Regulador da cidade de Ilhéus. 1938. p. 57.

das 18:10 do dia 17 de agosto de 1922 causou comoção em toda população que assistia ao incidente em frente a praia do Vesúvio no lugar denominado “Pedra da Rapa”. A condução da embarcação estava sob a responsabilidade do prático Antonio Nobre que nada pôde fazer frente ao súbito temporal embalado por forte ventania, que levou a embarcação a chocar-se com as rochas e partir-se ao meio²⁰⁷.

Nem mesmo o resgate pode ser feito pelo vapor *Jequitinhonha* que teve que regressar do Morro de Pernambuco para não ser o próximo a naufragar. Naquele momento a colônia de pescadores tomou a iniciativa através de seu presidente Angelo Pereira Lima de reunir jangadas, botes, saveiros para socorrer os náufragos. Esta iniciativa valeu posteriormente aos pescadores a doação de 200 mil réis à referida agremiação feita pelo intendente Cel. Eustaquio de Souza Bastos²⁰⁸.

Os problemas da navegação impactavam o dia a dia da população, o jornal registrou:

Os estridulosos apitos do vapor porfiadamente em sinal de socorro surpreenderam a população de Ilhéus. O povo num instante se alvoroçou, o comercio cerrou suas portas e num instante em frete ao Hotel Vesúvio se acotovelava uma multidão de milhares de pessoas, sequiosas por notícias de bordo. [...] De momento a momento ouviam-se distintamente ais e gritos lancinantes – socorro!²⁰⁹

Os prejuízos em mercadorias foram grandes, Misael Tavares, Hugo Kaufmann, Stevenson, Wildberger, Amando Peixoto, Aureliano Brandão por Ilídio Castro, Amaral Pacheco, Martinho Conceição por Nelson Lemos perderam seus carregamentos de cacau nas águas do Atlântico. Importante é que a carga possuía seguro²¹⁰.

O prejuízo do naufrágio foi avaliado em 200 contos de réis²¹¹. A culpa era atribuída à falta de desobstrução do canal na entrada do Porto de Ilhéus, fazendo com que as embarcações passem rentes com os arrecifes do Morro de Pernambuco, aumentando o risco de encalhes e naufrágios.

Personagem central nesta situação era o prático que, várias vezes assumia a direção dos vapores na passagem da barra de Ilhéus, quase “heróis” do município, contra aquele local que causava verdadeiro pânico para quem se atrevia a transpor; isso quando não encalhavam como ocorreu com o vapor “Ilhéus”²¹² em 23 de novembro de 1922, e revelou o medo da

²⁰⁷ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 19 ago. de 1922.

²⁰⁸ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 19 ago. de 1922.

²⁰⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 19 ago. de 1922.

²¹⁰ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 19 ago. de 1922.

²¹¹ BN. *O Paiz*, 20 ago. de 1922.

²¹² CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 23 de novembro de 1922.

guarnição da referida embarcação. E uma pergunta permanecia pairando diante da situação gritante: onde estavam os investidores para resolver aquilo?

Os anos 1920 foram significativos no que se refere aos conflitos em torno dos terrenos de marinha (a área ganha ao mar estava completa); das garantias de exploração do porto de Ilhéus e seu funcionamento. Neste processo, a justiça foi um dos campos de luta importantes para assegurar e dirimir estes conflitos. E deles se ocuparam Bento Berillo, a *Industrial*, e seus sócios de forma constante, enfrentando os reveses, inclusive políticos na busca de garantir os benefícios obtidos em contrapartida às onerosas obras assumidas.

O aterramento de áreas na zona portuária, os terrenos de marinha estiveram na origem da conquista da concessão pelo Governo Federal da construção do Porto, mas também nos conflitos por sua utilização e nos interstícios das reformas urbanas da cidade.

Em 27 de janeiro de 1923, Berillo peticionou à Justiça Federal no Estado da Bahia alegando que era arrendatária de um terreno acrescido de marinha, parte já aterrado e parte a aterrar entre os morros do Unhão e da Pimenta, por transferência, conforme o termo de 14 de março de 1921 da Procuradoria Geral da Fazenda Pública, pela qual pagava uma taxa à União e entregaria ao município uma área ao fundo dos prédios do porto destinada à construção da Rua Nova²¹³.

Segundo Berillo a Municipalidade promoveu a dotação de um cais de saneamento e um mercado na zona arrendada e fez um contrato estabelecendo como compensações e retribuições que a Companhia podia cobrar uma taxa, aprovada pelo Intendente, pelos volumes que transitassem pelas pontes e escadas, ou atracação de qualquer embarcação. Como foi o porto foi construído pela companhia trata-se de uma propriedade particular destinada pelo contrato a se tornar pública.

Ele reclamava, porém, que terceiros buscando levar vantagens se insurgiam contra tal cobrança para utilizar de um meio de fácil desembarque sem qualquer ônus. E expôs: “aliam-se para isto elementos privados com interesse nesta capital e naquela cidade” (Ilhéus) e cita dois nomes de negociantes que segundo ele agiam por si e por terceiros: Nelson Lemos, de Ilhéus e Bernardo Muderli, da Capital²¹⁴.

Contra eles pediu a manutenção de posse por violência e turbação do seu direito sobre a ponte de sua propriedade, onde pretendiam fazer embarque sem o pagamento da taxa

²¹³ *Correio de Ilhéus*, 06/02/1923.

²¹⁴ Não foi possível identificar dados sobre os dois nomes referidos por Bento Berillo.

de utilização do cais. Bento Berillo foi mantido na posse e expôs ao público os conflitos entre os grupos locais e os da capital²¹⁵.

Os confrontos de um lado entre a EFIC e a *Industrial* e de outro a Municipalidade também faziam parte do cenário. Em 17 de abril de 1924, o *Correio de Ilhéus* publicou uma correspondência do Intendente Mário Pessoa ao jornal o Monitor, que havia veiculado sobre o estado lastimável da Rua Bento Berillo que se tornou palco de disputas entre o poder público e o privado²¹⁶.

Na correspondência extensa, o Intendente afirma que eram justas as reclamações do público, que o saneamento desta rua o preocupava desde o início de sua administração e a preocupação aumentara com os aguaceiros que tinham caído na cidade naqueles dias. Ironicamente, para Bento Berillo a rua que tinha recebido seu nome para lhe servir como homenagem por sua atuação em prol do bem estar público da cidade de Ilhéus, agora se transformava em uma acusação de conduta incorreta, posto que a empresa por ele também representada descumpria com as regras de concessão de um serviço público.

Mário Pessoa disse que ouviu engenheiros e técnicos sobre a rua e que eles eram unânimes em atribuir os problemas à *State*, pois esta construíra o leito da linha férrea sem as obras de arte de escoamento das águas pluviais indicadas pela técnica, descumprindo, portanto, com as cláusulas da concessão estadual que obrigava a execução de obras de arte e trabalhos necessários para que a estrada não gerasse obstáculos ao escoamento das águas, bem como de que não podia impedir a circulação de qualquer via pública anterior ou posteriormente estabelecida. E atribuiu à empresa a responsabilidade de responder pelos danos.

O Intendente procurou o gerente Hull propondo compartilhar as despesas de saneamento. Hull se comprometera em abrir valetas longitudinais descobertas, o que deixou indignado o intendente, pois este tipo de valeta se constituía em “verdadeiros focos de mosquito, inteiramente condenados pelos princípios mais mezinhos de higiene pública”, por último, o gerente declarou que mandaria “cercar a rua”²¹⁷.

Pessoa informou que não haveria de tolerar tal situação e estaria “vigilante para a defesa dos interesses de sua terra”. E ainda, que esperava apenas a conclusão da planta cadastral da cidade que já estava iniciada e a melhoria da arrecadação municipal para executar

²¹⁵ Correio de Ilhéus, 30/01/1923.

²¹⁶ CEDOC/UESC. Correio de Ilhéus. 17 abr. 1924.

²¹⁷ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*. 17 abr. 1924.

por concorrência pública as obras de saneamento, nivelamento e calçamento da Rua Bento Berillo e que a *State* seria chamada às responsabilidades.

A percepção de que o grupo formado em torno da ferrovia e do porto tinha limites fica estabelecido em Ilhéus como um dever político, posto que era necessário defender os interesses locais contra ações de interesses estrangeiros que extrapolavam os limites.

Este acirramento é muito provável que tenha influenciado outro caso que põe em rivalidade o poder público e os interesses dos representantes do porto e da ferrovia. O caso da construção do armazém da Kaufmann & Cia *versus* Municipalidade de Ilhéus deu mais ainda visibilidade aos conflitos de interesses entre os negócios do cacau e do porto, as dificuldades para a negociação dos terrenos de marinha e os aspectos urbanos de uma cidade em combate pelo progresso.

Em 08 de junho de 1924, o *Correio de Ilhéus* publicou na íntegra o ofício que o Intendente Mario Pessoa da Costa e Silva (1924-1927) dirigiu ao Conselho Municipal e foi lido na primeira reunião do ano. Nele Mario Pessoa apresenta as bases do orçamento de 1925; fala da escassez dos recursos para realizar as obras públicas; e da majoração do imposto de exportação do cacau, (*ad valorem* de 12, 13, e 14%, 10 % de adicionais, 2% para estatística, 5 % para serviço agrônômico, e mil réis por kilo de cacau) produto fortemente tributado pelo Estado, que não dava retorno em investimentos a Ilhéus, fazendo coro às recorrentes reclamações contra a falta de aplicação das rendas geradas pelo cacau por parte do governo do Estado.

O cenário descrito pelo Intendente não era favorável: “tudo encareceu para o particular e para o governo” a mão de obra, os fretes das embarcações e as tarifas da *State* que acompanhavam as oscilações do câmbio haviam se elevado dificultando as realizações das atividades públicas para quem se queria negar o aumento de impostos. A queixa do Intendente se refere ao “sobe-desce” do câmbio nos anos 1920 que provocou instabilidade financeira. Em seguida passa a expor uma disputa entre a intendência e a *Kaufmann e Co.* pois, se trata da reapresentação ao Conselho Municipal do pedido da *Industrial* das modificações da planta das novas ruas a serem abertas nos acrescidos de marinha do porto.

A proposta de modificação havia sido apresentada ao Intendente do período anterior Eustáquio de Souza Bastos (1920-1923) que a aprovou, mas não ao Conselho Municipal, a quem a Lei do Estado da Bahia de 1.387 de 1920, que estabeleceu as diretrizes para reorganizar os municípios com acréscimos de Marinha, bem como, a forma que pela qual seriam dispostos tais terrenos, atribuiu a competência para tal autorização entre outras formas

de organização e posturas. O Conselho era exatamente o responsável pela elaboração do Código de Posturas.

O Código de Posturas do Município de Ilhéus, aprovado em 1920, era omissivo e, portanto, não exercia sua competência de forma plena. Diante disso, houve uma crítica à aprovação “solitária” (arbitrária) de Eustáquio Bastos quando Intendente, da planta da *Industrial* acusando-o de não ter sido referendado pelo Conselho Municipal.

A falta de normatização da matéria permitiu a Mario Pessoa embargar as obras do prédio, que Hugo Kaufmann presidente da exportadora de cacau acima referida pretendia construir, alegando a contrariedade de todos os interesses da cidade. Argumentou que a largura das ruas devia ser proporcional à altura dos prédios, conforme os Códigos de Posturas de qualquer município.

Em decorrência do dilema sobre a falta de referendo do Conselho Municipal entenderam que a aprovação do arruamento proposto pela *Industrial* deveria ser anulada e por via de consequência o projeto de construção do prédio da Kaufmann & Co também estava pendente de legalidade.

Para o Intendente era necessário embargar a obra posto que o grande prédio Kaufmann & Co a ser construído em frente aos prédios de Misael Tavares e da Wildberger & Comp, considerado prédio de altura regular, como se vê na (fig. 24) da altura de um sobrado, seria feito, segundo a proposta da *Industrial*, em uma rua que teria apenas cinco metros de largura, o que afetaria a higiene, por falta de ar e luz.

Estabeleceu-se então um conflito na fronteira das relações públicas urbanas e os interesses dos setores privados dos negócios portuários. Destaco as fachadas das casas exportadoras de cacau, sobrados ou térreos, eram depósitos imponentes, com várias portas e janelas.

Neste ponto o Intendente apelou para os higienistas, citou o francês Jules Courmont e previu a constituição de “um foco de micróbios, em que a umidade, a obscuridade e os detritos de toda espécie se associariam para formar as condições mais favoráveis à pululação dos germes patógenos”²¹⁸. O Intendente referiu-se ainda à reforma do engenheiro Pereira Passos no Rio de Janeiro e afirmou que não se admitia que as ruas tivessem largura inferior a 14 metros de meio fio a meio fio²¹⁹.

²¹⁸ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 08 de junho de 1924.

²¹⁹ Id. *Ibid.*

Figura 24 - Edifício da Wildberger & Cia em Ilhéus, 1928.



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodriguez, *Álbum artístico, comercial e industrial da Bahia*, 1930, p. 356.

Acatar a proposta de arruamento da *Industrial* significava para o Intendente, estar na contramão das obras de embelezamento que estariam sendo feitas pelo mundo com o alargamento de ruas e formação de ‘boulevards’, visto que as ruas precisavam permitir a penetração da luz e circulação do ar. O Intendente vislumbrava uma Ilhéus “parisiense”.

Além disto, grave problema seria para o transcurso dos veículos, os quais passariam por uma rua muito estreita o que, além de todos os transtornos de trânsito tais como congestionamentos, poderia causar acidentes por choques dos veículos. O ordenamento da ocupação do centro da cidade nas décadas de 1910 e 1920 estava no âmago das preocupações do poder municipal, preocupado em delimitar algum espaço de poder, diante de uma cidade que passava a ser desenhada em função dos interesses dos negócios do cacau, do porto e da ferrovia.

Destacar-se no Brasil em franco processo de reformas urbanas que principiaram e tiveram como vitrine o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX significava adotá-la como modelo. Tal movimento atingiu as capitais, Salvador entre elas em torno das reformas de Salvador J. J Seabra promoveu um esgotamento dos cofres públicos²²⁰. Também significava dar demonstração simultaneamente do poder que a cultura do cacau propiciava ao sul baiano entre as regiões do Estado, e que Ilhéus, liderando a produção do cacau estava *pari passu* com as cidades mais desenvolvidas do país. Gerir este processo passou a ser a principal

²²⁰ Ver CUNHA, Joaci. Op. cit.

função do poder público, como nas capitais: Rio de Janeiro e Salvador, nas quais o porto também era “pedra fundamental”.

Para Philipe Carvalho²²¹:

Com a economia e a população em ascensão, os anos 1920 também foram o período em que a cultura urbana se tornou mais proeminente em Ilhéus e Itabuna, apesar de os dois municípios viverem momentos diferentes de sua história. Ilhéus era uma cidade com 40 anos, além dos mais de 300 anos em que foi de capitania à vila; enquanto Itabuna era um município recém-emancipado e elevado à categoria de cidade em 1910. Ainda assim, gradualmente, hábitos como ir ao cinema e ao teatro, frequentar restaurantes, cafés e confeitarias, divertir-se caminhando por logradouros públicos ou mesmo comparecer aos jogos esportivos, tornaram-se recorrente entre a população local. A vida comercial e os serviços portuários e ferroviários acentuaram os sentidos de quem vivia nas cidades pela constante movimentação de entradas e saídas de embarcações, de trens e outros meios de transportes. Em paralelo, as autoridades dos governos municipais realizaram intervenções em ruas, avenidas e praças, procurando dotá-las de jardins, parques e monumentos, acompanhados de discursos baseados nos princípios de civilização e de progresso²²².

Os anos 1920, já contavam com investimentos em reformas urbanas da cidade. O Intendente Mário Pessoa, médico e sucessor político da liderança política Antonio Pessoa integrante do bloco no poder desde 1912, se situava entre as categorias profissionais que lideraram as reformas e intervenções urbanas na Primeira República, médicos e engenheiros que ascendiam aos poderes municipais e uniam reformas urbanas e saúde pública.

Mário Pessoa foi o responsável pela autorização para a elaboração do Código de Posturas em 23 de fevereiro de 1924 e editado pela Lei nº 277 de 01 de outubro no mesmo ano, com o objetivo de disciplinar os costumes da cidade “moderna”, de execução de diversas obras que promoveram novo desenho urbano para a cidade, esgotamento, alinhamento de ruas, construção de pontes, embelezamento de praças e jardins, construção do primeiro trecho da avenida “Beira Mar”, entre outras²²³.

André Ribeiro destaca que o Código de Posturas dividiu a cidade em duas zonas: a urbana (ruas e praças da cidade em um raio de três quilômetros no perímetro urbano) e a

²²¹ CARVALHO, Philipe Murilo Santana de. *Itabuna uma cidade em disputa: tensões e conflitos urbanos no Sul da Bahia (1930-1948)*. Jundiaí, Paco Editorial, 2012.

²²² Id. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. Tese (doutorado) Universidade Federal da Bahia. Programa de Pós-Graduação em História Social. Salvador, 2015. p. 42.

²²³ PESSOA, Mário de Castro. *No tempo de Mário Pessoa: administração do Dr. Mário Pessoa da Costa e Silva, como Intendente e Prefeito do Município de Ilhéus. (1924/27–1938/42)*. Edição da Família do autor, 1994. O Código de Posturas era constituído por 743 artigos abrangendo aspectos como vias públicas, construções e reconstruções, indústria, comércio, segurança pública, higiene, habitações, manipulação de alimentos, cemitérios, plantações, estradas e pontes, entre outras. Mario Pessoa também contratou a elaboração da Planta Cadastral da Cidade, subúrbios e do Pontal.

suburbana (faixa de três quilômetros entre a urbana e a rural) sendo a primeira a área de preferência para a realização das reformas, como de resto nas reformas das cidades em geral no período, quando a burguesia ainda não havia deixado o centro²²⁴. Segundo este autor, o território da cidade conquistou o mangue, invadiu fazendas, subiu morros, transformando o espaço e as formas de neles se viver. Um modo de vida burguês, a partir da articulação dos capitais agrários, comerciais e estrangeiros no centro, que expulsou os moradores mais modestos para os bairros ocupados por trabalhadores, como comerciários, ferroviários, estivadores, além de prostitutas, pescadores e pequenos comerciantes que subiram principalmente os morros do Unhão, Conquista e Malhado²²⁵.

Ele ainda destaca que este processo tinha as suas contradições: “a Ilhéus moderna, ao tempo que passava por reformas que incluíam redes de esgotos, de abastecimento de água, ainda via passar pelas ruas calçadas as tropas de burros, trazendo o cacau das fazendas para os armazéns do porto”²²⁶.

Importante para o avanço das reformas realizadas criou uma política de incentivos fiscais que implicava na concessão de “isenção de impostos’ para a construção, recuo e reconstrução de prédios urbanos, alinhando-os conforme a Planta Cadastral” e, também, para “quaisquer indústrias novas que se estabelecessem no município, especialmente, as que se prendam à extração dos produtos de cacau ou do preparo de óleos vegetais”²²⁷.

A Lei Municipal 258, de 23 de fevereiro de 1924, concedia a isenção de décimas para os prédios construídos que recuassem ou avançassem para o alinhamento exigido pela municipalidade, obedecendo à planta e ao alinhamento aprovados, estendendo o benefício fiscal a todo prédio existente no perímetro da cidade que fora completamente reconstruído²²⁸.

A situação da ocupação da zona portuária no centro da cidade revelava que este era, um local de grande interesse do seu projeto, daí a motivação para fazer intervenções confrontando aos interesses dos negócios portuários que fizessem destoar esta zona do resto da cidade. Era necessário controlar e disciplinar esta ocupação, a exemplo da construção do armazém da Kaufmann e Co.

Significava também impor-se no confronto com os interesses supracitados, mas também diante do poder central, instância autorizada a conceder o aforamento dos terrenos de

²²⁴ Ribeiro, André Rosa. *Memória e Identidade*.

²²⁵ Id. *Ibid.*

²²⁶ Id. *Ibid.* p. 111.

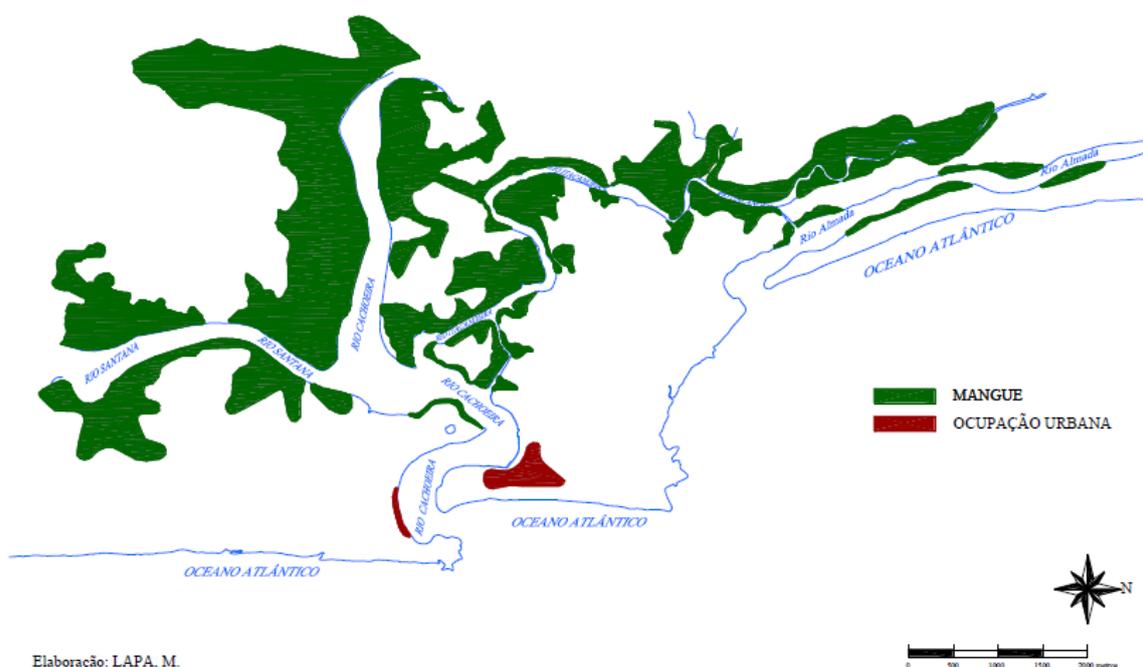
²²⁷ PESSOA, Mário de Castro, *op. cit.* p. 32.

²²⁸ Id. *Ibid.* p. 33.

marinha, que em Ilhéus ganharam importância capital, posto que, o processo de construção do porto implicou em aterro, e da zona portuária foi que surgiu o centro dinâmico da cidade.

O período de Pessoa como Intendente foi marcado pelo momento em que Ilhéus realizou a exportação direta de cacau. De acordo com o mapa de ocupação urbana abaixo: (fig. 25) podemos perceber que a expansão da cidade se deu a partir da zona portuária. Até 1900, se estendeu no entorno do porto, em estreita faixa costeira na Baía do Pontal, além de ampliar sua extensão para frente marítima do litoral.

Figura 25 - Ilhéus, ocupação urbana até 1900



Fonte: LAPA, Marilene Oliveira. *Produção da cidade, planejamento e meio ambiente: o caso de Ilhéus-BA*, (Dissertação de Mestrado) Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente. Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC, 2001. p. 25.

No período seguinte a ocupação urbana foi se espalhando para o morro, ao tempo em que se sobressaía uma preocupação com a face marítima da cidade, além de tímida ocupação da região do Malhado, local onde foi construído um novo porto na década de 1070. As figuras 26 a 28 evidenciam a preocupação de dotar a cidade de ruas largas e aprazíveis, constituídas de construções imponentes e de expressão urbana, para realçar a riqueza promovida pelo cacau.

Figura 26 - Praça Luis Viana, Capela de São Sebastião e à direita o Bar Vesúvio com vista para o Morro de Pernambuco, 1920.



Fonte: SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco de nossa história*. Itabuna, BA: Agora, 2005.p. 46.

Do Vesúvio, acima, se podia assistir à entrada e saída de embarcações da Bahia do Pontal. Praças, ruas largas, avenidas iluminadas e sobrados imponentes são desejados para a produção de uma nova cidade.

Figura 27 - Avenida a Beira-Mar (hoje Soares Lopes). Abertura no governo de Mário Pessoa



Fonte: SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco de nossa história*. Itabuna, BA: Agora, 2005.p. 118.

A construção da Avenida a beira do mar deu destaque ao período da administração de Mário Pessoa e é razoável de entender as motivações do médico, pois realçava o caráter litorâneo da cidade e era a primeira vista de quem vinha nas embarcações, regressando à cidade, em visita, em busca de negócios e outros, antes de acessar a barra de entrada na Baía do Pontal, bem como a sua urbanização significava diminuir o impacto da areia da praia nas

entradas dos sobrados de abastados proprietários que estavam sendo construídos em sua extensão.

A preocupação com o alinhamento e a largura das ruas evidentemente era uma preocupação da liderança municipal em função dos aspectos da higiene que circulavam no período, porém, nem o centro deixa de ser constituído por vielas. Foi ainda significativa a preocupação com a reforma de praças e o paisagismo. Provavelmente, embora tenham destaque construções imponentes, era preservada a posição de destaque do o prédio-sede do poder público que, se destaca no centro da figura 28. No entorno do prédio vê-se uma praça com algumas árvores, possivelmente para que outras construções não competissem com a imponência da sede do poder municipal.

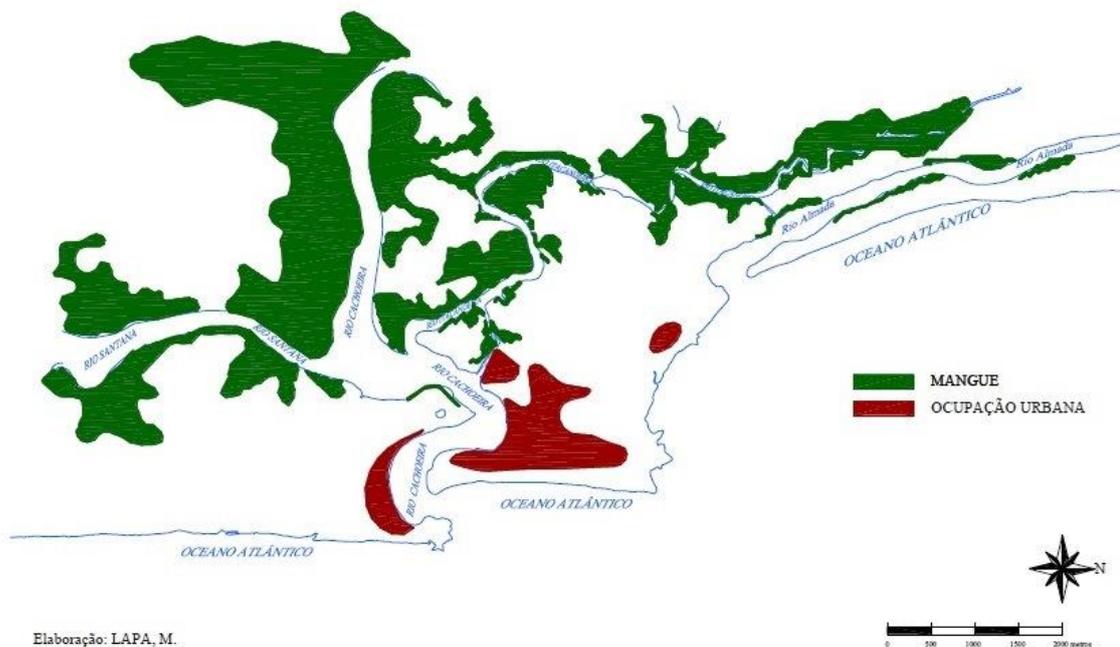
Figura 28 - Vista parcial do centro da cidade e do acesso à barra da Baía do Pontal, o Morro de São Sebastião em segundo plano, e o morro de Pernambuco ao fundo, 1925.



Fonte: SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco de nossa história*. Itabuna, BA: Agora, 2005.p. 74.

O embelezamento e a arborização do centro vistos nas figuras 26 a 28 destoavam do que se via na ocupação da zona portuária. Para esta área, parecia estar justificada a preocupação com o risco da “desordem” que a cidade corria em face do arruamento promovido pela *Industrial* e seus interesses voltados para a exploração econômica do espaço urbano, mas que se chocava com o que pretendia a municipalidade

Figura 29 - Ilhéus – Ocupação Urbana até 1930



Fonte: LAPA, Marilene Oliveira. *Produção da cidade, planejamento e meio ambiente: o caso de Ilhéus-BA*, (Dissertação de Mestrado) Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente. Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC, 2001. p.33.

A zona portuária constituía-se em ponto nevrálgico, pois conforme se pode perceber nos mapas de Marilene Lapa, a cidade irradiou-se a partir deste porto em construção. O porto ocupava o centro da cidade e esta foi sendo ocupada, como visto nos mapas acima, a partir de seu entorno. A ocupação do entorno do porto pode ser vista na figura 25, no interior da Baía do Pontal. O município buscava delimitar os espaços dos diversos grupos em disputa, normatizar o delineamento urbano do entorno do porto, completamente em desalinho, como se pode ver na figura 30.

Flávio Santos destaca que dentro da Bahia, a preocupação se dava em relação à precariedade do padrão de ocupação da orla da Bahia do Pontal: “vê-se ao fundo um conjunto de canoas e uma ponte de embarque; vê-se duas construções que parecem galpões e, mais ao fundo, no sítio onde hoje se encontra o bairro 2 de julho, um conjunto de casas comprimidas entre a encosta e as águas da Baía”²²⁹. A relação porto-cidade resultou na desorganização da construção das casas, na falta de arruamento e calçamento²³⁰. As ruas durante as chuvas se transformavam em lamaçais difíceis de serem atravessados. A desorganização visível na

²²⁹ SANTOS, Flávio Gonçalves dos. “A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971)”. *Revista Crítica Histórica* Ano VII, nº 13, junho/2016.

²³⁰ Id. Ibid.

fotografia parecia em desacordo com a modernização representada pela ferrovia que se esgueirava pelas ruas.

Figura 30 - Vista da Baía do Pontal por volta de 1910



Fonte: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. “A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971)”. *Revista Crítica Histórica* Ano VII, nº 13, junho/2016.

A figura abaixo mostra em outro ângulo o porto e a estação da estrada de ferro. O cais ainda não havia sido construído e o entorno era pouco ocupado. Os vagões da EFIC transitavam muito proximamente às águas da Baía do Pontal. Existiam alguns galpões e uma ocupação rarefeita no entorno do porto, além da primeira ponte de atracação, sendo que esta foi de forma visível a todos construída pela *State*. Inclusive ela era designada como a ponte da estrada de ferro.

Figura 31 - A gare da estrada de ferro de Ilhéus.



Fonte: BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. Ilhéus: Edições SBS, 1970. p. 44. “À direita, ao fundo o palacete de Ramiro de Castro. O cais do antigo porto ainda não havia sido construído” (comentário dos autores).

O morro ao fundo da estação pertencia a Ramiro de Castro, proprietário importante que concorria com o porto em direitos sobre os terrenos de marinha. Abaixo o palacete da Fazenda Pimenta, vendo-se os trilhos da *State* a sua frente.

Figura 32 - Sede da Fazenda Pimenta de Ramiro de Castro, réplica do Palácio do Catete no Rio de Janeiro



Fonte: SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco de nossa história*. Itabuna, BA: Agora, 2005.p. 78.

A ocupação dos acrescidos de marinha ocorria em significativa extensão da orla da Baía. Construções esparsas iam sendo feitas, sem que houvesse um plano de arruamento aprovado. As imagens das edificações que aparentam proprietários de menor poder aquisitivo, podem ser vistas na figura abaixo.

Figura 33 - Terrenos de marinha sendo ocupados por construções.



Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA - Cx 27-28-30.

Conforme Mário Pessoa, na situação da Intendência *versus* Kaufmann, o local pretendido já estava ocupado pela construção os prédios de dois dos maiores investidores em Ilhéus, Misael Tavares e Wildberger & Cia, com trânsito nas diversas esferas públicas. Estes negociantes em momentos diversos estiveram relacionados á Kaufmann & Co., cujas relações foram próximas ou distantes a depender do período, o que implicava um acúmulo grande de poder.

As tensões entre a *Wildberger* e a *Kaufmann* tinham se iniciado com a ruptura das relações comerciais em 1918. A *Kaufmann* tinha sido a compradora exclusiva de cacau de Wildberger & Cia, e ao que parece as relações entre elas não se restabelecerem, passando a ser de grande concorrência. Arnold Wildberger inclusive destaca que a *Wildberger* passou um

tempo sem representação em Ilhéus, após esta ruptura, mas que devido à importância da praça de Ilhéus, a *Wildberger* aí se estabeleceu de forma direta no ano de 1920²³¹.

Arnold Wildberger se estende um pouco sobre a situação: a ruptura teria criado problemas para a *Wildberger* que ficara de fora da comercialização do cacau em Ilhéus por um período. Então em 1920, esta voltou a se fixar em Ilhéus com a antiga filial, nomeando para gerente Paulo Rorschach, empregado da capital, e Martinho Conceição, como único comprador na cidade de Itabuna. Ora a disputa pelo mercado revela que a tradição e o hábito comercial são elementos importantes na negociação:

Como sempre, em momentos tais, para fazer-se nova freguesia foi preciso espalhar muito dinheiro. Tivemos de pagar caro a lição, pois que, geralmente os bons fregueses ficam onde estão e os maus procuram os novatos. Foi o que se deu com a filial. Entre os muitos fregueses novos, havia os bons e os maus, de modo que passados alguns anos, viemos a sofrer as consequências²³².

Já as relações entre Misael Tavares e Hugo Kaufmann tomaram rumos diversos, conjuntamente envolvidos nos investimentos do porto, o primeiro como investidor desde seu início, a despeito dos poucos vestígios encontrados sobre o assunto, bem como fornecendo apoio em seu mandato como Intendente (1916-19) a Bento Berillo; e, o segundo, figurou inclusive como sócio fundador e dirigente da *Industrial*²³³.

Em 1927, Hugo Kaufmann fundou a primeira usina de beneficiamento de cacau de Ilhéus na zona portuária²³⁴. As origens da usina de beneficiamento do cacau ao projeto mal sucedido da Associação Comercial de Ilhéus, da qual Kaufmann além de fundador foi presidente (1917–1920), e estariam relacionadas aos pedidos de subvenção de João Mangabeira ao Governo Federal²³⁵.

A ACI construíra um prédio para explorar a primeira usina de beneficiamento do cacau, movida à eletricidade (fig. 34), porém, as máquinas adquiridas eram adequadas para o processamento de cereais e não para o beneficiamento do cacau²³⁶.

²³¹ WILDBERGER, Arnold. op. cit.

²³² Id. Ibid. p. 47.

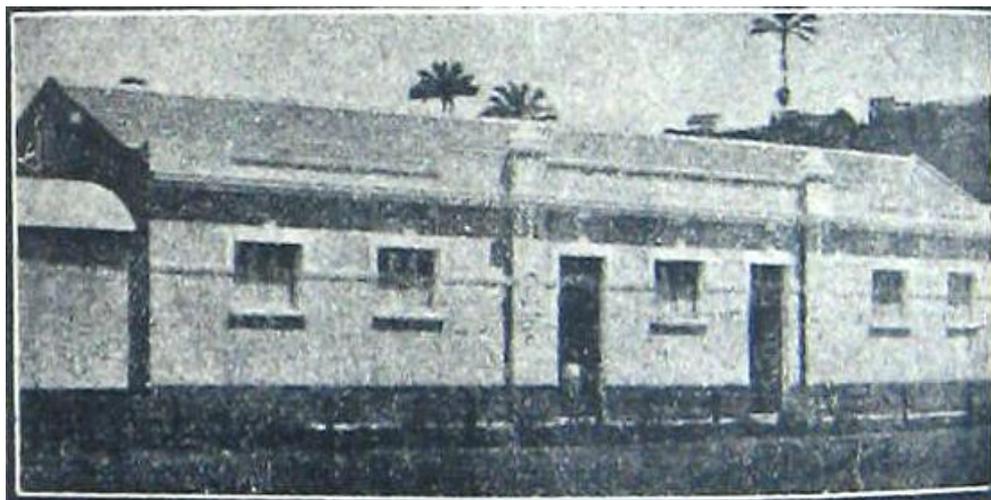
²³³ CODEBA - Livro de Atas da Companhia Industrial de Ilhéus vol. I, p. 2.

²³⁴ ACI. Relatório 1927. pp. 68 e 69.

²³⁵ BRITO, Raymundo de Souza. op. cit. 1923. p. 39 e BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. Ilhéus: Edições SBS, 1970. p. 241.

²³⁶ BRITO, Raymundo de Souza. op. cit. 1923. p. 39.

Figura 34 - Usina de beneficiamento do cacau da ACI



Fonte: FCM. BRITO, Raymundo de Souza. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Typografia Lincoln, 1923. p. 38.

Em 1927, a ACI avaliou a inutilidade da estufa de secagem do cacau e fez a doação do maquinário para o Ministério da Agricultura para ser utilizada na estação experimental que aquele Ministério estava montando em Água Preta para beneficiamento de cereais²³⁷.

Hugo Kaufmann solicitou à ACI o arrendamento do prédio para a montagem de uma fábrica de chocolate, e segundo o relatório da associação, a diretoria considerou que esta indústria preencheria uma lacuna importante. A iniciativa de Kaufmann pelo visto diminuiria o impacto da “lacuna” de uma projeto no mínimo mal projetado com a construção de uma Usina com equipamentos que ficaram em parte dentro das caixas por sua inadequação.

Fato é que a associação que negociaria este espaço com a municipalidade em troca de terrenos para a construção da sede decidiu priorizar o arrendamento ao ex-Presidente da ACI que foi feito por um período de cinco anos a partir de 1 de agosto de 1927. Kaufmann ainda solicitou à ACI a aquisição a Ramiro de Castro de dois terrenos contíguos para a expansão da fábrica, que assim o fez.

Segundo José Leite nos terrenos adquiridos pela ACI Kaufmann construiu mais um galpão onde instalou novos maquinários, e, posteriormente, construiu as instalações da Usina Vitória nas proximidades do porto de Ilhéus. Na figura 35 vê-se o maquinário (fig. 35)²³⁸.

²³⁷ ²³⁷ BRITO, Raymundo de Souza. op. cit. 1923. p. 39. ACI. Relatório 1927. pp. 68 e 69.

²³⁸ José Leite de Souza foi Presidente da ACI e fundamentou as informações divulgadas nos relatórios da Associação. Disponível em: <https://bancodavitoria.wordpress.com/2008/08/09/a-verdadeira-historia-da-usina-vitoria/>. Acesso em 18 de julho de 2017.

Figura 35 - Interior da Fábrica de chocolate



Fonte: Acervo José Rezende Mendonça. Foto autor desconhecido.²³⁹.

Na figura 36 um dos raros registros do trabalho que não os trabalhos relativos à lavoura do cacau, bastante divulgados. Nela, vislumbramos os empregados com roupas sem proteção, camisas sem mangas e mesmo shorts e usando sandálias, sugerindo pouca preocupação do proprietário com aspectos relacionados a acidentes de trabalho e que devia tratar-se de local bastante quente para o trabalho.

Figura 36 - Interior da Fábrica de chocolate



Fonte: Foto autor desconhecido²⁴⁰. Acervo José Rezende Mendonça.

²³⁹ Disponível em: <http://catucadas.blogspot.com.br/2008/05/hugo-kaufmann-cia.html>. Acesso em: 10/12/2017

²⁴⁰ Disponível em: <http://catucadas.blogspot.com.br/2008/05/hugo-kaufmann-cia.html>. Acesso em: 10/12/2017.

A fotografia abaixo expõe a utilização de trabalho feminino na Usina Vitória no setor de embalagem do chocolate, o que deveria ser entendido como afeito à mão de obra das mulheres.

Figura 37 - Interior da fábrica de chocolate



Fonte: Acervo José Rezende Mendonça. Foto autor desconhecido²⁴¹.

Em 1935, a aliança entre Hugo Kaufmann e Misael Tavares ficou evidente na criação da firma Kaufmann & Tavares para a industrialização do cacau. A Usina Vitória foi construída nas imediações do Porto, ocupando terrenos de marinha conforme se pode ver na figura 38.

Figura 38 - Fábrica de chocolate de Hugo Kaufmann atrás do armazém do porto em primeiro plano.



Fonte: SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco de nossa história*. Itabuna, BA: Agora, 2005 p. 101.

²⁴¹ Disponível em: <http://catucadas.blogspot.com.br/2008/05/hugo-kaufmann-cia.html>. Acesso em: 10/12/2017.

A construção do armazém pela *Kaufmann e Co* dava mais visibilidade ainda ao loteamento do poder no município e este interferia no processo para demarcar a sua posição. O que no caso da Intendência ganhava foros de defesa dos interesses locais, em relação ao nacional, mas também em relação à penetração do capital estrangeiro representada pelos agentes das casas exportadoras de cacau.

O que não podia ser veiculado nos foros do Conselho Municipal na imprensa ganhava canal de expressão, as origens estrangeiras de Kaufmann passam a ser postas em relevo na avaliação de seu pleito. O articulista critica a presença de negociantes estrangeiros em Ilhéus afirmando que a estes falta compromisso com a cidade que lhe proporcionou vasta riqueza e proveitos comerciais, por isto sua indiferença em relação às questões urbanistas.

Expressões preconceituosas como “sapatinho de inglês em pé de chinesa de elite”, e os gentílicos: germânico, teuto, prussiano e renano foram utilizados para discriminar pela generalização de sujeitos e origens fazem parte do repertório das notícias.

Em nenhum momento Kaufmann, que era assim atacado por sua origem e fenótipo branco, como pode se ver na figura abaixo, foi dito suíço, sua nacionalidade específica, o que remete possivelmente à atuação da Suíça na Primeira Guerra Mundial entre O Império Alemão e Austro-Húngaro, indicando uma crítica à posição Suíça de uma “neutralidade armada” diante dos problemas da cidade.

Figura 39 - Hugo Kaufmann



Fonte: BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. p. 235. Ilhéus: Edições SBS, 1970.

No dia 03 de julho de 1924, o *Correio de Ilhéus* voltou à carga e divulgou que a construção de um armazém na Rua Cel. Eustáquio Bastos, em frente ao cais de desembarque pela Kaufmann & Co. era um “absurdo” repetindo as razões expostas por Mario Pessoa, a pouca higiene e salubridade, por falta de largura da via pública que se deveria parecer à empresa uma frivolidade, era importantíssimo para o público.

Por sua vez, os referidos construtores conseguiram medida judicial perante a justiça federal, para manter a obra, de modo que apesar do clamor social a construção teve andamento. A matéria exaltava a necessidade do Intendente de parar a obra e que isso seria a vontade de todos, portanto cumprimento do seu efetivo dever perante os munícipes.

Em 08 de julho de 1924, o *Correio de Ilhéus* destaca no editorial “O arruamento da área conquistada pela ‘Industrial de Ilhéus’. Embargo do Município – Manutenção de Posse.” Para divulgar a atitude de Kaufman de apelar para o judiciário federal contra o embargo do Intendente se expande sobre a complexidade da negociação quando se tratava dos terrenos de marinha.

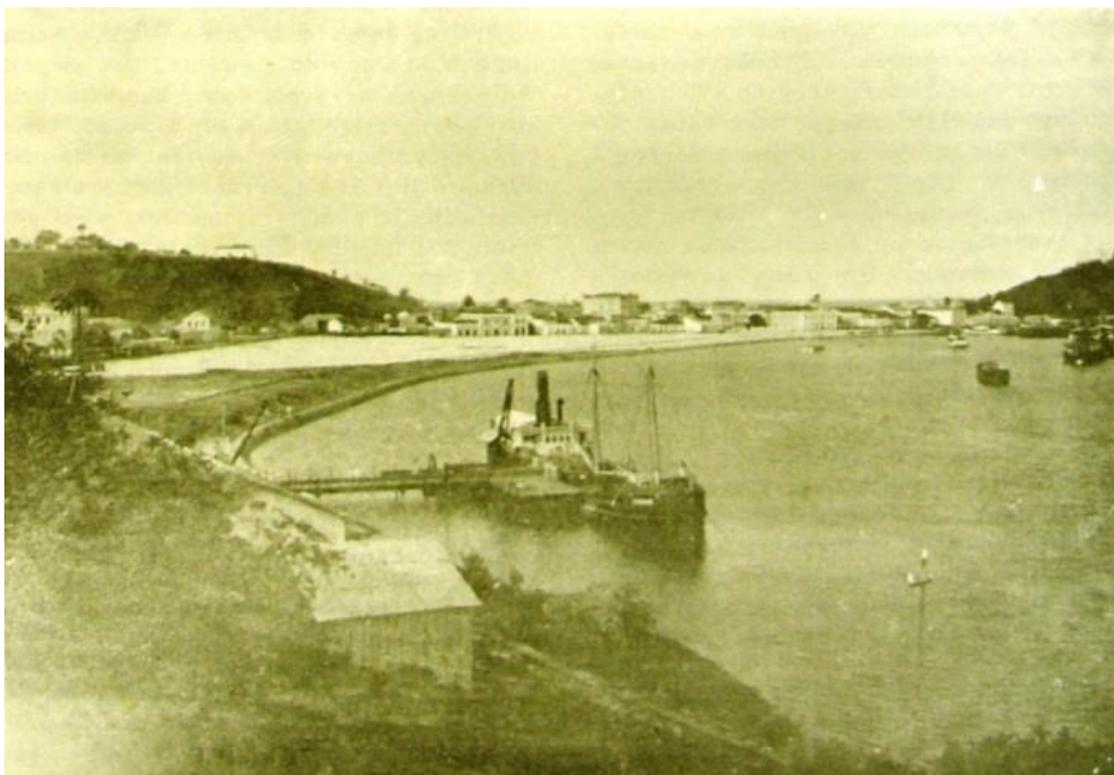
Principia relatando que a *Industrial* possuía a concessão dos terrenos a título precário dos terrenos conquistados ao mar na grande extensão das obras do cais de saneamento da cidade como se pode ver na figura 40 e pretendia construir por si ou seus concessionários a área urbanizada para o que necessitava de aprovação pela municipalidade de um plano de arruamento.

Segundo também o mesmo número do jornal, tal situação criava dificuldades em encontrar interessados para adquirir terrenos a título precário sem que o Poder Público Municipal houvesse definido o arruamento e reproduz a cláusula IV do Decreto 1690, de 25 de abril de 1923:

Durante o prazo de concessão terá o concessionário o usufruto dos terrenos de marinha acrescidos ganhos ao mar, dos terrenos desapropriados e dos que forem aterrados, podendo arrendar, nos prazos que o governo determinar ou conceder os que forem desnecessários para as suas dependências. O arrendamento só se poderá realizar depois de aprovado pelo governo o plano dos arruamentos dos referidos terrenos, sendo ouvida a Municipalidade, reservados lotes para edifícios públicos federais, estaduais e municipais²⁴².

²⁴² *Correio de Ilhéus*, 8 de julho de 1924.

Figura 40 - Terrenos acrescidos de marinha em toda a extensão do cais de saneamento do porto de Ilhéus.



Fonte: BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. Ilhéus: Edições SBS, 1970. p. 50. A foto mostra a área conquistada ao mar e ao rio. A data provável é 1919, durante a construção do cais. Em primeiro plano a ponte de madeira da EFIC, que foi autorizada a título precário pela Marinha no ano de 1917. AN - GIF1 4B398.

Ora, o aforamento dos terrenos de marinha era vital para a construção do porto, e a *Industrial* queria torná-los aptos para a construção, mas sem a aprovação do Governo Federal isto terminava sendo inviável.

A batalha a ser enfrentada em nível local e federal tornava lento e incerto todo o processo. A posse de uma área extensa no centro era uma vantagem que necessitava ser aproveitada e a *Industrial* precisava que fossem vendidos muitos lotes para que pudessem gerar bastante rendimento, sendo assim, largas avenidas não eram nem de longe de interesse da empresa. Algumas áreas dos terrenos de marinha já parecem mais urbanizadas, com definição de ruas com alinhamentos evidentes como revela a figura abaixo.

O jornal instigou a oposição à casa exportadora afirmando que a vitória dos Kaufmann poderia representar a minimização do poder Municipal, reduzindo, até mesmo retirando a competência constitucional atribuída ao Conselho Municipal e, assim, permitindo um arruamento de largura muito estreita sem considerar a necessidade de higiene e a salubridade necessária para as vias municipais.

Figura 41 - Casa de Vieira Amorim construída nos terrenos acrescidos de marinha aterrados por Bento Berillo de Oliveira em Ilhéus.



Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA - Cx 27-28-30.

O editorial destaca que os interditos possessórios não poderiam ser manejados contra os atos *ratione imperii* (atos de impérios, ou seja, atos que a Administração impõe coercitivamente aos administrados, não sendo permitida aos particulares a obediência facultativa.). Para discutir a decisão dada pela Justiça Federal o Intendente contrata os serviços do Advogado Ubaldino Gonzaga um dos nomes mais exaltados na Bahia.

A edição o jornal *Correio de Ilhéus* do dia 24 de julho de 1924 traz uma pequena reportagem com “Hugo Kaufmann & Comp *versus* Municipalidade de Ilhéus”, nela o jornal afirma que no dia 08 de julho de 1924, desse mesmo jornal, foi transcrita no Diário Oficial, impressionando os advogados da capital os quais consideraram o caso líquido em favor da Municipalidade de Ilhéus.

A edição o jornal *Correio de Ilhéus* do dia 26 de julho de 1924 há uma nova reportagem com o título “Hugo Kaufmann & Comp. *Versus* Municipalidade de Ilhéus – O Brillhante parecer do Procurador da República”. Oscar Viana, Procurador da República, na seção da Bahia proferiu parecer em favor do Município de Ilhéus nos autos de manutenção de posse em que litigam a Hugo Kaufmann & Co contra o Município de Ilhéus.

O parecer se sustentava no Decreto nº 16019, de 25 de abril de 1923, no qual, de acordo com a cláusula IV na interpretação do Procurador não seria possível o arrendamento

de terreno acrescido de marinha pela *Industrial* à empresa Kaufmann porque não havia sido aprovado o plano de arrumamento perante o Conselho Municipal e o Governo Federal.

A edição seguinte, 12 de agosto de 1924, do *Correio de Ilhéus*, traz a informação completa sobre o Parecer do Procurador da República, sendo veiculada a seguinte notícia: Foi requerido nos autos do processo entre a Municipalidade de Ilhéus e a Kaufmann & Co., que a União interviesse no feito, como assistente. Afirma em seguida que Bento Berillo transferiu para a *Industrial* a construção do Porto de Ilhéus, em consonância com o Decreto 16.019 de 25/04/1923. Esta Companhia possuía a concessão do serviço sendo propriedade da União, mas o usufruto é da Companhia.

Diante dos fatos e leis o parecer se posicionava no sentido de que a aprovação do projeto de arruamento se deu pelo antigo Intendente do Município sem que o projeto fosse aprovado pelo Governo Federal e referendado pela Municipalidade diante da ausência dessa aprovação não seria possível conceder à Kaufmann & Co. a construção do prédio. O parecer pela não observância da cláusula IV do referido Decreto.

No dia 09 de agosto de 1924 foi publicado no *Diário Oficial* um ofício expedido pelo Intendente Mário Pessoa ao Governador da Bahia, Góes Calmon. Tal ofício foi integralmente publicado na edição do dia 19 de agosto de 1924 do *Correio de Ilhéus* com a informação de que o Intendente de Ilhéus solicitava a ajuda do Governador para que o intento da firma Kaufmann não se concretizasse, e não terminasse a obra.

O Intendente ressalta que a situação é complexa e a falta de provimento jurisdicional em tempo hábil restará ineficiente, uma vez que a obra do prédio avança dia-a-dia. A firma utilizando a figura do interdito possessório conseguiu que o Município não embargasse uma obra sem licença para construir, bem como que o embargo realizado foi afastado, confundindo os institutos jurídicos.

O embargo não se trataria de turbação (tumulto à posse), mas uma medida administrativa para coibir um ato sem respaldo das autoridades e dependente de autorização dessa mesma municipalidade, por outro lado, com o impedimento da suposta turbação a Firma foi autorizada a construir sem autorização do poder público local, ente unicamente competente para tal feito.

Mário Pessoa enviou um telegrama ao Ministro da Viação e Obras Públicas – Bento Berillo de Oliveira, o qual concedeu e vendeu os terrenos acréscimos de marinha na localidade próxima ao Porto, onde se deu a construção do prédio Kaufmann. No referido telegrama informa como ocorreu a obra, sem aprovação do projeto de arrumamento e sem autorização municipal, mas após um embargo municipal a Kaufmann & Co. conseguiu uma

medida judicial para manter a posse e assim continuou a construção do prédio que avançava rapidamente.

No dia 11 de outubro de 1924 o jornal informa que nesse dia terminara o prazo para que os peritos analisassem a obra realizada pela *Kaufmann* e que o desfecho desse processo interessava a todos os munícipes, principalmente, à observância da autorização municipal, da constituição e demais leis brasileiras.

No dia 28 de outubro de 1924 informa que no *Diário Oficial* da Bahia do dia 27 de outubro de 1924, na seção *Vox Populi* foi proferida homenagem ao Intendente pela aguerrida atitude no caso Kaufmann & Co. versus Municipalidade de Ilhéus, comparecendo em sessões e tribunais, defendendo os interesses do Município que representa, bem como lutando fervorosamente pela suspensão da construção feita pela empresa citada.

As tensões entre a Intendência e o grupo do porto e da ferrovia se acirraram no mandato de Mário Pessoa de forma crescente, pois, quando há disputa de poder os aspectos legais que em algumas situações podem ser negligenciados, em outras passam a ser exigidos. Este parece ser o caso na multa de vinte contos de réis a ser recolhida no prazo de 08 dias, que a Intendência Municipal aplicou à *Industrial*, por quebra de contrato, pois cabia a esta empresa construir um mercado, calçado e ajardinado a praça nova nos acrescidos de marinha da cidade, o que não realizou no prazo legal²⁴³.

No dia 29 de novembro de 1924 o Intendente protestou contra uma hipoteca realizada pela firma Kaufmann, a qual hipotecou todos os seus bens, inclusive o terreno acrescido de marinha, do qual tratava a discussão judicial, demonstra-se assim que o Intendente se mostra bastante diligente e vigilante dos direitos do município que representa.

No dia 28 de agosto de 1926, saiu a notícia “Venceu o legítimo direito e Ilhéus – A Municipalidade Triunfou contra a pretensão de Hugo Kaufmann & Co”. Esse texto traz todo o caminho percorrido pela *Industrial* acusada de ter dado causa ao problema surgido, quando arrendou terreno sem que o projeto de arruamento tivesse sido aprovado pela Municipalidade e assim, permitiu que a Kaufmann & Co construísse no terreno.

Após manejar uma ação judicial a firma referida conseguiu uma liminar para que o Município de Ilhéus não turbasse a posse, o que permitiu a construção no terreno sem licença aprovada e sem que a municipalidade pudesse embargar a obra. Ao fim do processo no primeiro grau, o Município de Ilhéus saiu vencedor e a firma Kaufmann & Co sentenciada a demolir o armazém construído, sendo reafirmados e exaltados, todos os direitos de Ilhéus. Na

²⁴³ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*. 29 nov. 1924.

Edição de 02 de setembro de 1926 o jornal trouxe na íntegra a sentença, onde mais uma vez foi transcrito como ocorreu a situação e todos os seus atos judiciais, ao fim destaca-se que a firma não comprovou a licença para construir, bem como o pedido da licença havia sido negado, portanto faltava respaldo à empresa para prosseguir na obra.

A União opinou pela improcedência da demanda, dando parecer favorável ao Município de Ilhéus. A *Industrial* apesar de citada tinha deixado o processo correr à revelia apesar do envolvimento do sócio fundador, talvez devido à fragilidade da Companhia em relação à situação tão delicada quanto à dos terrenos de marinha tendo em vista que a defesa do município ressaltou a necessidade de observância das normas, leis e da Constituição.

O município de Ilhéus obteve êxito na causa, e a Kaufmann & Cia teria que demolir a obra, e se adequar ao arruamento de no mínimo 12 metros de largura. Este caso é emblemático da intrínseca relação entre terrenos de marinha, porto e reformas urbanas, e evidenciou uma oposição e a busca da Intendência de Ilhéus, de não ficar completamente de fora do controle dos destinos do porto e da *Industrial*.

Deu-se o impedimento da construção, porém, tal obstáculo não foi eficiente para impedir Kaufmann de adquirir e construir seus prédios, armazéns e galpões: as figuras seguintes exibem alguns de seus prédios de localização em terrenos de marinha, próximas e estratégicas em relação ao porto.

Figura 42 - Prédio de Hugo Kaufmann & Co.



Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA - Cx 27-28-30.

O depósito de Kaufmann próximo à ponte do porto revela na figura 43 a sua especialização na zona do porto e uma estratégia para a diminuição dos custos. Os terrenos de marinha eram espaços privilegiados para estas atividades.

Figura 43 - Prédio da Kaufmann & Cia próximo à Ponte de Embarque do Porto



Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA - Cx 27-28-30.

Tudo pela exportação direta!

A adequação do porto estava quase completada para minimamente se colocar no circuito nacional e internacionalmente. Tratava-se agora de avançar no objetivo da realização da exportação direta a partir do porto de Ilhéus e romper com a subordinação ao porto de Salvador.

Em abril de 1924, o engenheiro Hildebrando de Araújo Góes, Inspetor da IFPRC, deu entrevista ao jornal *A Tarde*, de Salvador no qual se posicionou sobre o porto de Ilhéus e destacou que, com a existência de um terminal de estrada de ferro 82 km e uma exportação de cacau anual de mais de 700.000 sacos, Ilhéus fez jus a um porto próprio. Em seguida diz que o projeto do porto foi por ele modificado melhorando as condições técnicas quanto à direção do canal que demanda a barra, e as da bacia de evolução. Afirmou que com as modificações feitas no projeto o porto dará entrada facilmente a navios de 25 pés de calado, deixando de ser

um porto tributário da capital nas taxas de carga, descarga e armazenagem, adquirindo autonomia e vida própria²⁴⁴.

Em 1925 o relatório do IRPC, acompanhava os progressos nas obras do porto e o cumprimento ou não do contrato realização entre a União e Bento Berillo: a dragagem do porto durou pouco mais de dois meses e o volume dragado permitiu a abertura de um canal de 5 metros de profundidade, com o talude de 2/3 e a profundidade de 6 metros e a extensão de 2.550 metros; foi concluída a construção do armazém número 1 de trinta metros de extensão; uma ponte de atracação estava em construção e a fiscalização concluiu uma planta geral do porto.

Em fevereiro a *Industrial* foi autorizada a entregar de forma provisória o tráfego ao público de suas instalações, para o início da exploração comercial do cais com a cobrança de taxas. Estas taxas passaram a ser cobradas em 01 de maio daquele ano e segundo o relatório a renda arrecadada pela Companhia somou 407.820,30 contos de reis.

A entrada de embarcações a vapor naquele momento era menor que a entrada de embarcações a vela: 204 a vapor, contra 313 a vela. O calado dos vapores atingiu 4m, 97 e dos veleiros 2m, 11, e entraram no porto vapores da Cia Nacional de Navegação Costeira²⁴⁵, do Lloyd Brasileiro²⁴⁶ e da Companhia de Navegação Bahiana.

Em 16 de janeiro de 1926 o *Correio de Ilhéus* divulga finalmente a esperada notícia!

Bento Berillo de Oliveira, esforçado presidente da Companhia Industrial de Ilhéus. S. S. teve a gentileza de informar-nos que no dia 25 do corrente, entrará neste porto o grande cargueiro norueguês [sic] 'Falco', que vem receber nesta cidade, trinta mil sacos de cacau pertencentes a várias firmas desta praça para transportar aos mercados consumidores estrangeiros o principal produto da exportação baiana, ficando deste modo inaugurada a exportação para o estrangeiro, em grandes vapores, o que exprime mais um passo para o nosso progresso, ao mesmo tempo que revela a eficiência e os excelentes resultados dos serviços executados e recentemente terminados para Companhia Holandesa, que durante mais de um ano manteve no porto de Ilhéus, em ininterrupto serviço, grandes aparelhos de dragagem e rebocadores destinados a esses trabalhos. Apesar disso não faltaram

²⁴⁴ CEDOC/UESC. Correio de Ilhéus. 17 de abril de 1924.

²⁴⁵ Cf. Carlos Alberto Campello Ribeiro: A Cia Nacional de Navegação Costeira foi uma das mais importantes empresas privadas nacionais de navegação do Brasil no século XX criada com a finalidade de prestar serviços de navegação entre o Porto do Rio de Janeiro, os portos do Sul do Brasil e os do Rio da Prata, na primeira década do século XX, já prestava serviços de Belém ao Rio Grande do Sul. In: *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)*. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em História Social, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

²⁴⁶ Id. Ibid. No final do XIX predominavam no transporte marítimo os navios pertencentes a companhias estrangeiras, especialmente as inglesas. A mais importante empresa de navegação nacional era o Lloyd Brasileiro, fundada em 1890 com a fusão de companhias subsidiadas pelo governo. E destaca que desde então o controle desta empresa oscila entre o público e o privado.

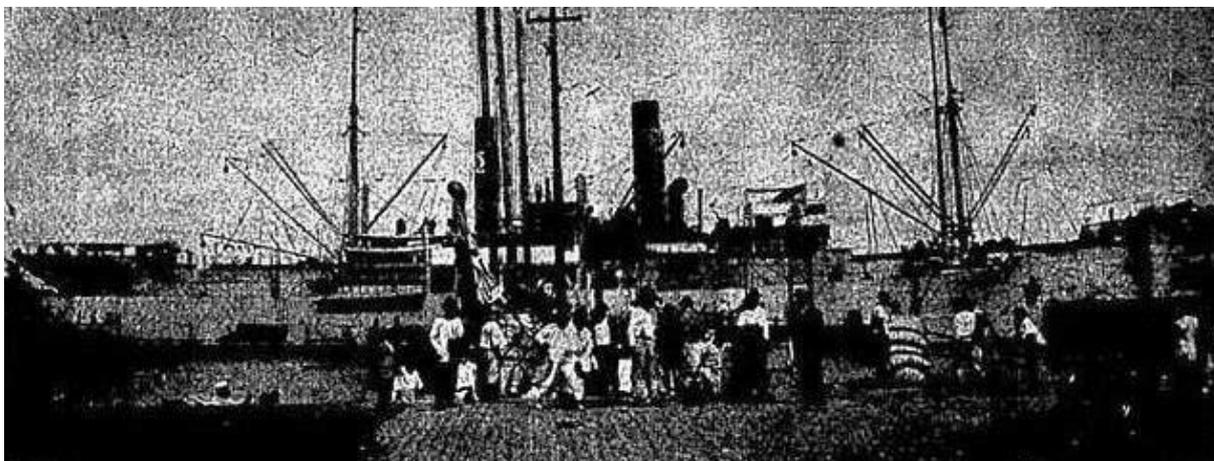
previsões de mau agouro e a descrença e o desânimo se fizeram no espírito de muita gente que se comprazia em malsinar a benemérita e grande obra da ‘Industrial’, contra a qual se movem campanhas de difamação²⁴⁷.

Em 19 de janeiro de 1926 reproduz uma notícia do jornal da capital que noticiou em sua primeira página sob a manchete “uma estreia auspiciosa” que o porto de Ilhéus estava aparelhado para receber grandes navios:

O Falco, vai ali receber 30 mil sacos de cacau para a Europa. Composto de armazéns amplos para cargas e pontes acostáveis, inaugura com a chegada do grande cargueiro sueco, o Falco. A riquíssima zona cacauceira só comprova a sua grandeza econômica para o Estado. Entre os dias 30 e 31 do corrente, o Falco entra com 8 ou 9 pés e sai com 15 ou 16, podendo receber em sua ponte navios com calado de 18 pés na baixa maré e 25 pés na preamar e ainda conta com guindastes para celeridade no carregamento. Todo esse esforço deve-se a Companhia Industrial de Ilhéus, figura central nesse processo que na pessoa do Cel. Bento Berillo de Oliveira se faz acontecer²⁴⁸.

Segundo o Intendente Mario Pessoa, este contato para atingir o objetivo da exportação direta ocorreu depois de demoradas discussões para que o cacau partisse para os portos dos Estados Unidos, do Uruguai e da Argentina, o que ocorreu graças ao apoio da transportadora em vapores *The Swedish Brazil Plata Line*. Daí o pioneirismo do Falco, um cargueiro sueco de 03 mil toneladas, com 100 metros de comprimento e 16 pés de calado que transportou para Nova York 47.150 sacos de cacau.

Figura 44 - O navio sueco Falco sendo carregado de cacau



Fonte: BN. Revista *Ilustração Brasileira (FRA)*, Rio de Janeiro, 1928²⁴⁹.

²⁴⁷ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*. 16/01/1926. O Falco era uma embarcação sueca e não norueguesa.

²⁴⁸ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 28 de janeiro de 1926.

²⁴⁹ Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 de junho de 2016.

O clima que se estabeleceu foi de vaidade da “autonomia” adquirida pelo ‘principal produto’ da pauta de exportação baiana, ao mesmo tempo em que se trazia à tona a fragmentação de interesses e estabeleceu um campo de disputa entre “nós” que apoiamos o porto de Ilhéus, contra os “outros”, os “inimigos do nosso porto”.

‘O Falco Seguiu’. Após sete dias de permanência em nosso porto, recebendo grande carregamento do nosso principal produto, o cacau, zarpou a 6 do corrente, com destino a New York o cargueiro Sueco ‘Falco’, que iniciou a linha direta deste a portos consumidores, no estrangeiro. O serviço de carregamento foi regularíssimo e irrepreensível, em nada deixando a desejar dos outros portos, mostrando-se a nossa estiva sempre hábil e competente. O ‘Falco’ passou garbosamente pela barra, calando 17 pés, sem nenhum entrave, o que bem patenteou a eficiência das ultimas obras efetuadas, a cargo da Companhia Industrial, levando no seu bojo 47.150 sacos de Cacau, sendo 18.000 de Wildberger & Cia., 12.500 de Hugo Kaufmann & Cia., 7.150 de Correa Ribeiro & Cia., 7.000 de Agenor Gordilho e 2.500 de F. Stevenson & Cia., com destino a New-York e Boston²⁵⁰.

O Intendente Mário Pessoa exultou:

Estou convencido, e comigo muita gente, que a exportação direta trouxe fartas vantagens para Ilhéus, mormente para os fazendeiros que tem tirado da mesma lucro imediato, já no que diz respeito à diminuição de despesas de transporte, como sejam: frete, seguro, despesas de docas e reembarque na capital, já no que se refere à pouca demora do produto nos armazéns desta cidade, até porque tem acontecido, desce da fazenda no trem e embarca no mesmo dia nos excelentes porões suecos²⁵¹.

A Associação Comercial de Ilhéus comemorou a exportação direta. No relatório do ano de 1926 propalou:

Felizmente não passou deste ano a realização de uma das mais altas aspirações das classes laboriosas desta região. – a exportação direta. Assim que com a entrada do grande cargueiro sueco ‘Falco’ no dia 30 de janeiro, pelas 14 horas se tornou positivo, aquilo que para muita gente não passava de mera utopia ou coisa que o valha. Entretanto, os nossos inimigos, ou por outra, os inimigos ferrenhos do progresso de Ilhéus não se cansaram implacáveis e desapiedados de lançar mão de todos os recursos, cabíveis ou não, como fossem as alegações da insuficiência da profundidade da barra, da

²⁵⁰ Carlos Alberto Oliveira cita *Correio de Ilhéus de 09 de fev. de 1926* apud. CHIAPETTI, Jorge. *O uso corporativo do território brasileiro e o processo de formação de um espaço derivado: transformações e permanências na Região Cacaueira da Bahia*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista – UNESP, 2009. p. 36.

²⁵¹ PESSOA, Mário de Castro. *No tempo de Mário Pessoa* p. 49.

pouca largura da baía, quando não preferissem bordar em torno do assunto estranhas lendas irrisórias, destituídas da menor parcela de senso²⁵².

A ACI relata também a Sessão comemorativa do início da exportação direta e da recepção à oficialidade do Falco. Estavam presentes: o Intendente Mário Pessoa, o Cônsul da Suécia, os Vice-Cônsules da Inglaterra e de Portugal, o Engenheiro-Chefe da fiscalização do Porto, Misael Tavares, Bento Berillo, diretores da *Industrial*, a imprensa, entre outros. A comemoração foi “regada” a champagne²⁵³. Mas, o brilho e a alegria pela grande conquista da exportação direta logo empalideceriam.

Logo depois da exportação pelo Falco, a grande carga do Bore:

Como noticiamos em nossa derradeira edição, o sueco Bore, que neste porto passou muitos dias, zarpou anteontem com destino a capital e daí direto a Nova York. O Bore completará naquele lugar o carregamento contratado recebendo ali dez mil sacos do nosso cacau. Foi esta a carga preciosa que mandamos pelo sueco Bore, com os nomes das casas exportadores Hugo Kaufmann 14.500 sacos Wildberger e Comp. 14.250 sacos; Correia Ribeiro & Cia, 7.870 sacos; F Stevenson & Comp. 6.584; Agenor Gordilho & Comp. 5.500 sacos; Herman Lussenhop & Comp. 750 sacos. Total: 48.954 sacos. No começo de abril deve entrar um outro sueco afim de levar um pequeno carregamento de cacau para os Estados Unidos. É possível que na futura safra tenhamos pequenos cargueiros ingleses para transportarem o cacau para a Europa. É justo divulga pelas colunas deste vespertino, o serviço de fiscalização feito pelo pessoal da Mesa de Rendas desta cidade, que exerceu durante a estadia do Bore, uma vigilância digna de encômios na ocasião do embarque do cacau²⁵⁴.

Portos que penetram no mercado externo precisam de reconhecimento nacional e internacional. Muitos são os aspectos a dar conta: técnicos; jurídicos; a introdução em rotas consolidadas; a concorrência com outros portos; a regularidade das linhas que passarão a fazer escalas; a qualidade das embarcações que circularão; os privilégios a serem concedidos para atrair as Companhias entre outros.

O pequeno porto de Ilhéus logo enfrentou a sua luta por este reconhecimento em várias frentes. Já em 11 de abril de 1926 um telegrama do Governador do Estado Góis Calmon (1924-1928) chegou à ACI:

Seguinte telegrama acabo receber nosso consulado Geral em Nova York'.
'Fui procurado Hershey Corporation e outros importadores cacau da Bahia,

²⁵² ACI. Relatório, 1927. p.11.

²⁵³ ACI. Relatório, 1927. p.11.

²⁵⁴ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*. 20 mar. 1926.

que se queixam últimos carregamentos chegados Ilhéus entre os quais trazido vapor ‘Falco’ contem de mistura com cacau superior qualidade, favas pequenas e achatadas; esses carregamentos dificilmente podem ser considerados como de superior qualidade; apesar acharem com direito recusá-los, importadores contentam-se pedir providências para evitar repetição do fato em futuros embarques”²⁵⁵.

O que se dizia ser “campanha difamatória” contra o porto de Ilhéus, especialmente à barra, ganhava outros argumentos. A ACI chamou a queixa contra a má qualidade do cacau exportado de “‘supostas’ reclamações dos importadores norte-americanos” contra o cacau baiano, que estaria tendo uma classificação falsa, já que era vendido como de tipo superior um cacau inferior²⁵⁶.

A ACI de imediato fez circular panfletos levantando a campanha **Em defesa do cacau** na qual notifica e alerta os produtores de cacau do que estava ocorrendo. Em tom de “cruzada” contra países, tratava a crítica à qualidade do cacau como perseguição, e afirmava:

Há da parte dos demais centros produtores de cacau do resto do mundo, o maior empenho em afastar a concorrência e para isso alcançarem, não escolhem meios. Usam de todos os recursos e o de que mais lançam mão é da qualidade do nosso artigo. Precisamos compreender que a nossa vitória depende tão somente da qualidade, primeiramente, e da quantidade em segundo lugar²⁵⁷.

A ACI indicava ao produtor no panfleto: só colher o fruto maduro; proceder à fermentação por igual; realizar uma secagem perfeita e fazer uma baldeação rigorosa. A associação de baseava nos elementos que segundo o político Berbert de Castro faziam com que o cacau de outros países atingissem uma comercialização com preços mais elevados que afirmava os motivos acima e acrescentava: “exclusivamente pelo seu ótimo preparo e magnífico aspecto – bem limpo, igualmente fermentado, de secagem uniforme, cor caracteristicamente acentuada, aroma agradável”²⁵⁸. Ou seja, a responsabilidade da fragilidade do sistema era dos produtores de cacau!

A campanha da ACI difundida na região ocultava um aspecto fundamental, as advertências então deveriam ser dirigidas aos grandes produtores e às casas exportadores que não cuidavam do aprimoramento do produto comercializado, já que como visto acima, o

²⁵⁵ Associação Comercial de Ilhéus. Relatório da Diretoria. Exercício 1926-1927. pp.8-9.

²⁵⁶ ACI. Relatório 1926. p. 8.

²⁵⁷ ACI. Relatório 1926.

²⁵⁸ ACI. Relatório 1926. pp. 9-10.

carregamento do Falco havia sido feito com cargas de empresas do naipe de Wildberger e Co e F. Stevenson e Co.

O Sindicato dos Agricultores de Cacau também escreveu à ACI em 29 de maio daquele ano para atender aos questionamentos do Ministro da Agricultura sobre a qualidade da remessa do Falco para Nova York, perguntando se ela havia sido classificada pela ACI²⁵⁹. A Associação respondeu informando da campanha que promovia na região em prol da qualidade do cacau; que as reclamações surgem oficial e diplomaticamente, apesar de que os exportadores que são os responsáveis pelo carregamento afirmem não receber nenhuma reclamação dos americanos; e por último que não expediu nenhum certificado de classificação porque não tem autorização do Ministério da Agricultura para tal²⁶⁰.

Com a reclamação feita os Ministérios da Agricultura e da Fazenda por falta de estrutura própria acordaram que a classificação fosse feita pela ACI. Este órgão da classe dominante recebeu tal incumbência em junho daquele ano e passou a classificar o cacau em ‘superior’, ‘good fair’, ‘regular’ e ‘refugo’ a partir de amostras apresentadas pelo embarcador com antecedência mínima de 24 horas, chamando para sair a responsabilidade de vistoriar os produtos voltados à exportação²⁶¹.

A Intendência havia solicitado às grandes casas exportadoras que se manifestassem a respeito da chegada do cacau ao exterior, sua aceitação, cotação e se tinha havido reclamações contra a má qualidade do produto. As respostas destas Companhias foram unanimes em não terem recebido reclamações, mas sim elogios²⁶².

Transcrevemos abaixo alguns excertos de duas das correspondências. Segundo Hugo Kauffman & Cia:

Diversas casas de New York nos escrevem espontaneamente manifestando a sua satisfação com o cacau que nós embarcamos aqui em vapores diretos, dizendo que este cacau não somente é superior em qualidade ao que está sendo embarcado na Bahia, mas também dá um rendimento muito melhor no peso²⁶³.

²⁵⁹ ACI. Relatório 1926. p. 35.

²⁶⁰ ACI. Relatório 1926. pp. 35-36.

²⁶¹ ACI. Relatório 1926. p. 37. A ACI não explica quais os critérios que diferenciavam a classificação do cacau. Cf. Arnold Wildberger. Por volta de 1932, existia uma revista em Hamburgo, intitulada Gordian, que se referia a três tipos exportados pela Bahia tendo como critério o índice de defeitos do cacau: “superior” com o máximo de 2% de defeitos, “good fair” com o máximo de 5% de defeitos, “fair fermented” aqueles acima de 5% de defeitos. In Wildberger. Emil Wildberger, meu pai. p. 44.

²⁶² PESSOA, Mário de Castro. Op.cit. p. 5°.

²⁶³ PESSOA, Mário de Castro. Op.cit. p. 51.

Wildberger & Cia informa:

Temos diversas cartas dos nossos correspondentes elogiando a pontualidade das nossas entregas. Nos embarques diretos o cacau está exposto a contratempos e manipulações ‘só uma vez’ ao passo que sendo exportado via Bahia, temos igualmente o embarque em Ilhéus mais descarga na Bahia, armazenagem na Bahia e reembarque na Bahia²⁶⁴.

E se defende: “os recebimentos diretos e a qualidade do cacau exportado diretamente só poderia ser prejudicada pela exportação direta se os dirigentes das casas locais fossem uns inconscientes e incompetentes”²⁶⁵. A caça e a denúncia dos inimigos do porto, inclusive dos internos, também fazia parte do processo. O *Correio de Ilhéus* em 22 de maio de 1926 vai além da demarcação de poder entre os portos e divulga notícia de jornal da capital, no qual se atribui nomes a estes:

‘Os Srs. Stevenson e Gamboa procuram interromper o nosso progresso’: Bahia 20. Continua forte campanha difamatória contra o porto de Ilhéus, encabeçada pela casa Stevenson & Cia., Roiz Gamboa e o corretor Oscar Cordeiro que estão agora promovendo junto às Companhias de grandes cargueiros estrangeiros uma greve no sentido daqueles ‘liners’ não tocarem mais no porto da Bahia esperando assim intervenção dos poderes públicos e do alto comércio para evitar, sob pressão, essa ameaça da exportação direta do porto de Ilhéus. Esses exploradores são quase todos estrangeiros e estão agindo sem o menor respeito à hospitalidade e generosidade com que são acolhidos em nossa terra. Toda essa gente defende gananciosamente todos os seus interesses pessoais: a Casa Stevenson como agente de duas ou três companhias de vapores estrangeiros sente-se prejudicada com a concorrência de navios suecos; Roiz Gamboa, superintendente de docas desta capital, sendo genro de um dos maiores acionistas da Cessionária do Porto, que perde milhares de contos com a saída direta de cacau de Ilhéus; e finalmente, Oscar Cordeiro, que age como mandatário dos exploradores estrangeiros interessados em grandes lucros, foi o escolhido pelas suas qualidades de intriga, insidia, perversidade e submissão aos patrões exportadores dos quais defende no exercício de sua profissão²⁶⁶.

É importante explicitar dados sobre a empresa F. Stevenson & Co. Limited, para que se reflita sobre os ataques a esta empresa, bem como sobre o “poder de fogo dela”. A empresa foi fundada na Bahia em 1844 pelo pai de Francis Stevenson, que assumiu a sua direção por volta de 1880 após a conclusão dos estudos na Escócia. Associada a esta firma existia em Londres a F. Stevenson & Co. Ltd. Liverpool.

Os negócios abrangiam a importação (farinhas, sebo, charque, cimento, alcatrão, pinho, papel para embrulho, soda cáustica, querosene, explosivos), a exportação (de produtos

²⁶⁴ PESSOA, Mário de Castro. Op.cit. p. 52.

²⁶⁵ PESSOA, Mário de Castro. Op.cit. p. 53.

²⁶⁶ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 22 de maio de 1926

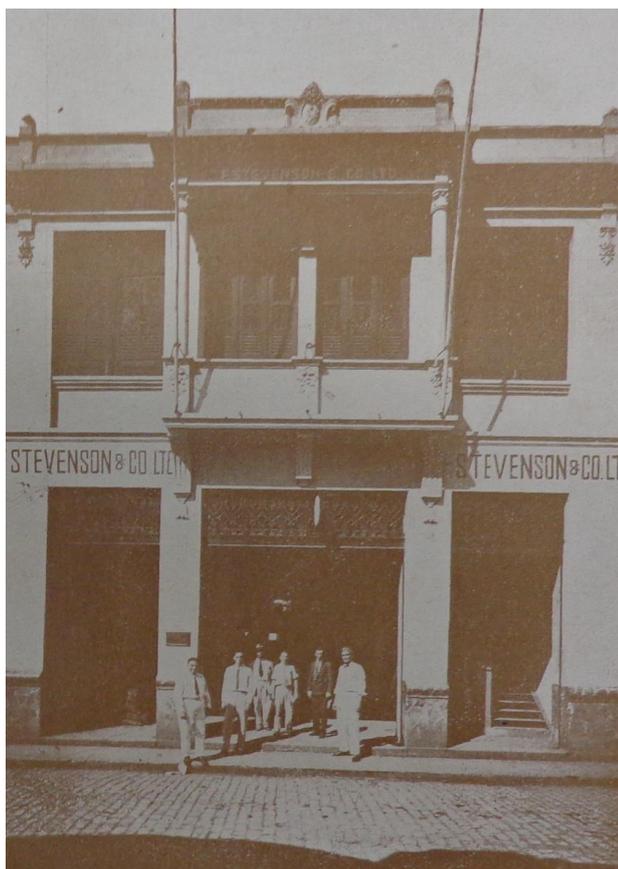
como cacau, borracha, piaçaba, madeiras para marcenaria fina, cera de carnaúba) e a representação de companhias de navegação.

Francis Stevenson nasceu na Bahia, como alguns dos descendentes dos primeiros de titulares de firmas estrangeiras que se envolveram no mercado internacional referidos no capítulo anterior. Não identificamos evidências do envolvimento desta empresa no caso da exportação direta conforme referido pelo articulista.

O que se sabe é que como atividade principal no qual a firma estava envolvida era o de importação, exportação e representação de companhias de navegação, ramo de negócios de poucos na Bahia, e que Stevenson foi por muitos anos vice-cônsul inglês e cônsul, na ausência do titular do cargo, na Associação Comercial da Bahia.

Assim, ele possuía um trânsito importante no mundo dos negócios e políticos baianos. E podia interferir negativamente nos negócios do Porto de Ilhéus como indicado pelo jornal. Em Ilhéus a casa Stevenson era grande exportadora e de produtora de cacau e piaçava, conforme Falcón o segundo maior prestador de dinheiro aos produtores de cacau²⁶⁷.

Figura 45 - Fachada do Edifício da F. Stevenson em Ilhéus



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodriguez, *Álbum artístico, comercial e industrial da Bahia*, 1930 p.358.

²⁶⁷ Não conseguimos identificar dados sobre os outros acusados no jornal de conspirar contra o Porto.

O jornal afirmando que aquela vitória se devia exclusivamente ao desenvolvimento da lavoura cacauera argumentava que a situação grave acontecia em função do porto estar aberto ao mercado externo do cacau, o que abria para os horizontes para o cacau, pois podiam desenvolver serviços de transporte em cargueiros potentes, mas que os “inimigos do porto” se sentiam ameaçados também porque se tratava de dar início também à importação direta²⁶⁸

Em junho o entusiasmo e perspectivas continuavam grandes, pois o editorial do *Correio de Ilhéus* vislumbrava o aumento da abrangência interna do Porto de Ilhéus, imaginando inclusive as estratégias para vencer a concorrência com Salvador nos municípios produtores de cacau próximos ao Recôncavo:

O cacau de Jequié, Camamu, Maraú, Valença, Santarém, Rio de Contas, Taperoá e Valença, bem assim o de Canavieiras, Belmonte, Porto Seguro, Prado, Alcobaça, Ponta de Areia, Mucury, etc. Todo ele virá para Ilhéus a fim de sair diretamente deste para os portos consumidores do estrangeiro, constando-nos até, que a Companhia Bahiana, ou outra, esta em estudos ou cogitações no sentido de ser estabelecida uma linha de navios menores que possam fazer o serviço desses portos inferiores que tem, todavia uma relevância capital para o caso, visto como por eles saem grandes quantidades do rico produto²⁶⁹.

Na mesma edição estava estampado um discurso de Epaminondas Berbert de Castro, líder da Câmara de Deputados feito no plenário da Câmara destacando o avanço do Porto de Ilhéus e propagandeava uma intensificação do movimento marítimo. Inicia ressaltando que além dos vapores da Navegação Bahiana, “que sempre encontrou ali a sua melhor fonte de receita”, era regularmente frequentado por navios de varias companhias como o Lloyd Brasileiro, a Navegação Costeira e o Lloyd Nacional assiduamente ligando Ilhéus ao Rio de Janeiro, à Bahia e a outros portos do país²⁷⁰.

As reformas recentes do porto passaram a permitir a entrada de paquetes de 25 pés de calado na preamar média. E já se realizou a exportação direta por uma linha sueca de navegação a *The Swedish Brasil Plate Line*, e anunciava que outras empresas estrangeiras a exemplo da *Prince Line* cogitavam incluir o porto de Ilhéus na escala de seus transatlânticos. O Deputado reclamou apenas a falta de uma Polícia Marítima²⁷¹.

A coluna Exportação Direta criada no jornal para ampliar a noção da importância do movimento do porto informava: “ontem deixou o nosso porto o cargueiro sueco Miranda,

²⁶⁸ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 22 de maio de 1926.

²⁶⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 15 jun. 1926.

²⁷⁰ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 15 jun. 1926.

²⁷¹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 15 jun. 1926.

levando o carregamento de 6.550 sacos de cacau para as praças de Buenos Aires e Montevideu”. Os embarcadores de cacau? Wildberger & Cia., F. Stevenson & Comp, e Correa Ribeiro & Comp.²⁷².

Outra providência fora que a ACI divulgava que “o Ministro da Fazenda não só se dignara reconhecer a competência da Mesa de Rendas, como também criar a lei que elevasse Ilhéus, para os efeitos da importação direta, à categoria de Alfândega de 4ª classe”, se valendo da campanha de Annibal Freire, Berbert de Castro e João Mangabeira²⁷³.

A Wildberger & Cia. em sua atuação transitava de forma dominante nas exportações dos Portos da Bahia, Ilhéus, Canavieiras e Belmonte. A dinâmica dos negócios convivia com diversas estratégias de negócio. Arnold Wildberger relata que até o ano de 1930 os negócios floresciam em Ilhéus, mas também em Canavieiras, e principalmente em Belmonte e no Rio Jequitinhonha, onde a firma comprava entre 70 e 80% de toda a produção cacauaieira.

Em Belmonte a empresa construiu tabuleiros e barcaças para poder receber todo o cacau mole que descia pelo rio em canoas de propriedade da empresa e também, faziam o transporte do produto em barco próprio, a exemplo do Itapicuru abaixo.

Se o transporte realizado pela empresa levava o cacau para Salvador, podia significar uma concorrência com o Porto de Ilhéus que pretendia absorver a exportação dos produtos dos municípios mencionados. Conforme o *Correio de Ilhéus*, de 24 de outubro de 1929, Belmonte e Canavieiras já enviavam seu cacau para Ilhéus para ser exportado e que Porto Seguro, Alcobaça e outros municípios também tinham decidido o mesmo²⁷⁴.

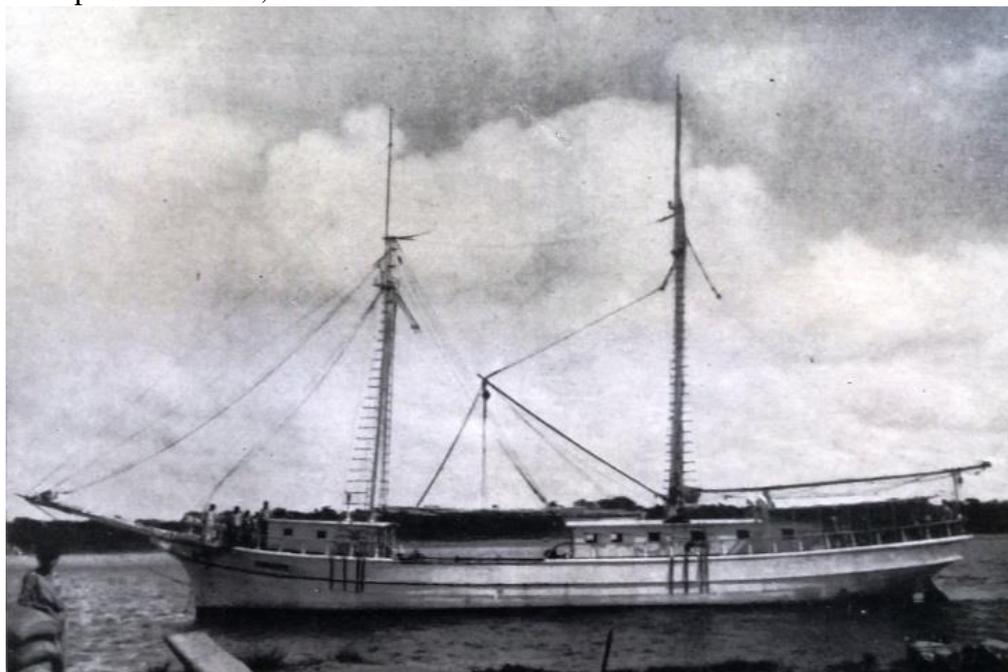
O serviço de transporte para Ilhéus era feito em vapores da Navegação Bahiana, em lanchas e barcaças e já se realizava intensamente e ressaltou o motivo: o frete para Ilhéus representava uma economia de 50% ou mais, sobre o que se tem que pagar para o porto da capital.

²⁷² CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 15 jun. 1926.

²⁷³ ACI. Relatório 1926, pp. 54-55.

²⁷⁴ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*. 24 de outubro de 1929.

Figura 46- Hiate a motor Itapicuru da Wildberger & Cia, que trafegou a partir de 1929 entre os portos da Baía, Canavieiras e Belmonte



Fonte: WILDBERGER, Arnold. *Notícias Históricas de Wildberger & Cia*

O clima de euforia se refletia no urbano, no qual inaugurações embalaram a municipalidade de Ilhéus. Praças continuavam a serem reformadas, casas eram desapropriadas para a construção de avenidas, construção de pontes e o calçamento das ruas. Até a estrada de rodagem para Itabuna já permitia o tráfego até o Banco da Vitória. Contudo já em 28 de julho do ano de 1926 retornavam as preocupações com o histórico assoreamento da barra.

Naquele ano de expectativas positivas e nos seguintes foi razoável a relação entre o governo e a *Industrial*. O governo aprovou a planta dos terrenos de marinha que cabiam à exploração da empresa:

Ao Sr. Inspetor Federal dos portos, Rios e Canais dirigiu o Ministro da Viação um aviso sob n. 20, declarando que fica aprovada a planta da faixa de terreno destinada à exploração deste porto. No caso, porém, de verificar a Inspeção que a faixa de terreno indicada nessa planta corresponde a menos de sessenta mil metros cúbicos (60m³) de aterro deverá ser glosada na conta de capital da Companhia, por ocasião da primeira tomada de contas que for efetuada, a importância correspondente a essa diferença²⁷⁵.

²⁷⁵ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus* 23 de dezembro de 1926.

Os problemas do porto chegavam de todos os lados e a intensificação das Companhias no porto, bem como a ampliação de circulação nos portos europeus não pareceu tão venturosa quanto divulgada a princípio.

Em setembro de 1926 a ACI recebeu reclamações do ônus do serviço de transporte de mercadorias feito pela *Industrial* da Ponte da Estrada de Ferro até a Pimenta, para o armazém número 1. E exigiam que nada fosse cobrado, uma vez que não havia outras formas de acesso que os vagões da *State*²⁷⁶.

Os entraves internos eram grandes, pois existiam obstáculos que ganharam uma dimensão nacional e internacional. Em dezembro a ACI denunciou a interferência de “inimigos do porto” ligados aos interesses do porto da capital na Europa e reclamou das atitudes adotadas pelo Convênio das principais companhias de navegação europeias, que mantinham a linha: Bahia, Havre, Hamburgo e Rotterdam entre outras grandes áreas portuárias, a *Freyght Conference*, que teria estabelecido a cobrança do Porto de Ilhéus de taxa de fretes mais alta que a fixada para o Porto de Salvador. A taxa de frete foi fixada em 80 *shillings* mais 10% por 800 kilos para o Porto de Ilhéus enquanto para o Porto de Salvador, ou como a ele se referiam: da Bahia, era de 50 *shillings* mais 10% por 800 kilos²⁷⁷.

Mais do que isso, segundo a ACI, o Convênio exigia que os exportadores não pudessem efetuar embarques em outras companhias que não as por ele determinadas caso não estivessem em condições de atender a tonelagem precisa. Os navios da *Freyght Conference* seriam em sua maioria grandes demais para entrar na barra do Porto de Ilhéus. Proibir o embarque em outras embarcações sob a pena de perderem direito ao rebate de 10% que são restituídos sobre os fretes pagos significava o ‘fechamento do porto’ e privilegiar os negociantes de Salvador para não perderem a preferência nos fretes²⁷⁸.

Em reação a ACI redigiu uma representação ao Diretor-Presidente do Lloyd Brasileiro, que fazia parte do Convênio; ao Ministro do Exterior; e à Associação Comercial da Bahia pedindo apoio para que fosse aplicada a mesma taxa que vigorava em Salvador e que pudessem embarcar a mercadoria em navios ‘outsiders’ quando a tonelagem fornecida pelo navio do Convênio for insuficiente. A Associação ainda afirma o sucesso da exportação direta

²⁷⁶ ACI. Relatório 1926. p. 24.

²⁷⁷ ACI. Relatório 1926. pp. 46-47.

²⁷⁸ Rebate correspondia à “vantagem que as empresas de navegação concedem aos embarcadores para a obtenção de preferência nos embarques”. Cf. RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)*. (Tese de Doutorado). Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS Programa de Pós-graduação em História Social, 2007. p. 189. ACI. Relatório 1926. p. 48.

para os Estados Unidos, o que significa que também estavam em condições de enviar também para a Europa²⁷⁹.

O Diretor do Lloyd Brasileiro Cantuária Guimarães responde, em 5 de fevereiro de 1927, que desconhecia medida da *Freyght Conference* sobre a elevação da taxa de fretes do Porto de Ilhéus. E aqui se torna explícita parte do loteamento das rotas e sua distribuição entre os países e as tensões entre o Porto de Ilhéus e o Lloyd.

A ACI reclamando da política dos ‘trusts’ dispara:

Esse círculo com que o interesse e a ambição desmedidos de certas companhias estrangeiras, pretendem garrotear o natural escoadouro do mais próspero e futuroso município deste Estado e suas adjacências, reflete também o mal que se origina do protecionismo excessivo às organizações das sociedades anônimas ou companhias sob a forma de ‘trusts’. De há muito que a grande República dos Estados Unidos da América do Norte já reconheceu esse malefício, afastando-o para logo, da organização das companhias de vapores norte-americanos e estrangeiros, por ser notório o entrave que o regime dos ‘trusts’ proporciona à indústria do transporte²⁸⁰.

A Associação subira o tom e emitira nova correspondência ao Diretor do Lloyd na qual indagava porque ocultava do Ministro do MVOP o que estava ocorrendo e não ‘confessava’ a culpa de ter apoiado medidas do Convênio em uma circular datada de 17 de novembro de 1926 pelas companhias que o formam, no qual estabeleciam que: “perderão o direito aos rebates os embarcadores que fizerem seus carregamentos diretamente de Ilhéus para os portos da esfera desta Conferencia, em qualquer que sejam os vapores”²⁸¹.

Em 16 de fevereiro Cantuária Guimarães responde ao MVOP para que o Ministro por sua vez encaminhe a resposta à Associação, argumentando que:

- os fretes cobrados pelo Lloyd constam de tabela divulgada e os para Ilhéus são iguais aos para Salvador, Havre, Rotterdam e Hamburgo;
- que a fixação dos fretes já havia sido feita pela *Homeward Freyght Conference* há cinco anos observando os mesmos fretes e vantagens feitas pelas companhias estrangeiras;
- o Lloyd goza a liberdade de enviar seus navios a qualquer porto brasileiro para receber e enviar carga a qualquer porto europeu, prerrogativa que além dele só gozam as companhias inglesas enquanto as de outras nacionalidades apenas podem receber carga para

²⁷⁹ ACI. Relatório 1926. pp. 46-49.

²⁸⁰ ACI. Relatório 1927, p. 63.

²⁸¹ ACI. Relatório 1927. p. 19.

os portos que lhes são atribuídos (os belgas para a Antuérpia; os alemães para Rotterdam, Hamburgo e Bremen; os franceses para o Havre, Marselha e outros portos franceses);

- foi pensada a inclusão do Porto de Ilhéus nos portos de escala dos navios do Lloyd para Liverpool, tendo sido designado o vapor ‘Campos’, mas se verificou a dificuldade de entrada de navios de mais de cem metros no Porto e abandonou-se esta ideia;

- os navios do Lloyd nas linhas de transatlânticos não podem entrar em Ilhéus.

- que os navios suecos que exportam cacau para os Estados Unidos são relativamente pequenos, pois só tem capacidade para 3.000 toneladas²⁸².

Cantuária Guimarães de um só golpe atingia os “amigos do porto”, tendo em vista que desmerecer a grandiosidade do feito da entrada do Falco no Porto e a exportação direta afirmando tratar-se de um negócio de pequena “monta” e perspectivas, já que atendia a embarcações consideradas pequenas no mundo dos negócios marítimos internacionais. Portanto, os suecos não seriam atores importantes e de peso no “tabuleiro do jogo” da navegação. Em 30 de março, a ACI foi informada que a pequena capacidade de navios que conseguiam “entrar no pequeno raio da curva do canal de acesso junto à barra apenas de navios de pouco mais de cem metros” foi dada pela IFRPC.

A “direta” do Diretor do Lloyd ficou como um espinho encravado. Em 1928 a ACI voltou ao problema:

Os nossos associados devem de ainda estar lembrados do caso do Freyght Conference que, aliada à sistemáticos inimigos do progresso de Ilhéus, tentou comprometer e embaraçar a nossa exportação direta caluniando o nosso porto no intuito evidente de suprimir a referida exportação em proveito dos que na Bahia ainda se sentem prejudicados com o fato de nosso cacau não transitar por lá na sua totalidade²⁸³.

E continuam afirmando que a atuação da ACI foi fundamental para impedir que Ilhéus fosse boicotada. Só que agora ampliavam os conflitos, enviando para o governador do estado Vital Soares afirmando que não imaginavam que os articuladores da tentativa de rechaço do Porto de Ilhéus na ocasião do confronto com o Convênio era instigada pelo Sindicato de Agricultores da Bahia que para prejudicar o Porto de Ilhéus alegava que a baixa dos preços do cacau era originária do fato da exportação direta, o que a ACI repudia, informando que os lucros são crescentes e o cacau produzido na região esta sendo bem aceito

²⁸² ACI. Relatório 1927. p. 19-20.

²⁸³ ACI. Relatório 1929. p. 30.

nos mercados consumidores, com tipos uniformizados, livre das baldeações no porto da Bahia que o depreciavam²⁸⁴.

Ora, diante de tudo o relatado sobre a luta pelo reconhecimento do Porto de Ilhéus no tabuleiro do jogo da Exportação Direta, certamente o porto estava mergulhado em um problema insolúvel para os recursos envolvidos de seus melhoramentos: ele era pequeno e tinha uma barra estreita sob o ataque constante do acúmulo de sedimentos e um canal de acesso de pouca profundidade, que colocavam para o Porto de Ilhéus uma existência no dizer de Milton Santos em “aparente paradoxo”: aquele de um porto concorrente enviar ao outro uma parte do que coletava. O Porto de Ilhéus apesar de todo o esforço não conseguia carregar por completo as grandes embarcações que tinham que completar sua carga rumo aos outros países, no Porto de Salvador²⁸⁵.

Em 1927, o relatório do INPRC, divulgou a exploração do Porto de Ilhéus entre os outros, agora como porto organizado, e que a exemplo do de Manaus, Santos e Laguna, não cobrava a taxa de 2% ouro sobre os produtos exportados. Sinalizou a intensificação de seu movimento, mas demonstrou desanimo em relação ao andamento das obras necessárias à adequação do porto: “a Companhia limitou-se durante o ano a fazer o calçamento da rua que dá para o cais, em frente ao armazém nº 1, com a área de 476,19 metros quadrados, e a iniciar a construção da segunda ponte de madeira”²⁸⁶.

E incisivo afirmou que, em 06 de fevereiro de 1925, a Companhia tinha sido autorizada a cobrar taxas constantes do contrato, com a condição de executar as obras necessárias no prazo de um ano depois de aprovado o projeto. Se a Companhia sueca viabilizava a exaltação ao porto, as companhias de navegação nacionais ao contrário causavam grande insatisfação, pois não enviavam ao porto as embarcações de suas frotas.

As relações com o Lloyd Brasileiro eram tensas e se fazia um esforço grande para atrair os seus paquetes. Em julho de 1926 o luxuoso paquete Íris, do Lloyd Brasileiro tivera um defeito na saída da barra, como a preocupação era grande, o repórter tratou logo de investigar, o motivo, e foi visitar o Comandante para saber as causas tendo arrancado dele a declaração de isenção do Porto no problema, bem como rasgados elogios ao Porto²⁸⁷.

As reclamações se deviam tanto às de cargas, quanto às de passageiros. De acordo com as estatísticas da época, a cifra de passageiros de Ilhéus, acusava um total de 8.960,

²⁸⁴ ACI. Relatório 1929. p. 30.

²⁸⁵ Santos, Milton. Aspectos geográficos da concorrência. Op. cit. pp. 42-43.

²⁸⁶ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. 1927. pp. 306-307. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>. Acesso em 10 de agosto de 2016.

²⁸⁷ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 14 de fevereiro de 1926.

divididos entre o Lloyd Brasileiro (1.058), Companhia Nacional de Navegação Costeira (2.002); e a Companhia de Navegação Bahiana (6.900)²⁸⁸. Vê-se que os números passaram a importar ao município, e na mesma oportunidade se anunciou que a cidade agora teria um serviço de estatística. Passou a ser muito importante registrar, calcular, e sistematizar as receitas para fazer o planejamento além de reivindicar a intensificação e a melhoria da qualidade de embarcações no porto.

A Navegação Bahiana transportava o maior número de passageiros, o que significava a disponibilização de maior número de vapores. Reivindicava-se o trânsito de navios importantes como os que faziam a escala em portos como os de Vitória, Salvador e Recife²⁸⁹.

Uma mudança que alterou a qualidade do serviço de passageiros foi que passaram a aportar em Ilhéus os grandes vapores da “Costeira” que iam ali fazer escala. Esta tinha sido a solicitação do Deputado Berbert de Castro quando foi ao Escritório da Navegação Costeira pleitear a inserção de Ilhéus na rota²⁹⁰.

Lá fora informado que já estavam em construção nos estaleiros da França, Inglaterra e Itália, 09 belos e confortáveis paquetes que iriam fazer a linha Pará-República Argentina, com escala em Ilhéus, cada um desses vapores de 5 mil toneladas cada, o deslocamento alcançaria uma velocidade média de 16 milhas por hora, com 3 pavimentos e acomodação para 50 passageiros em camarote de luxo, 200 de primeira classe, 100 de segunda e 50 de terceira, totalizando o transporte de 400 passageiros²⁹¹.

Os paquetes *Itaité*, *Itaimbé* e *Itapagé* construídos na França foram entregues à Navegação Costeira. Em seguida o *Itaituba*, *Itaperuna*, *Itaipava* e *Itapacy* que faziam a linha Porto Alegre-Aracajú com escala em Ilhéus foram desmontados e transformados em cargueiros²⁹².

Após a partida do Falco com o carregamento que, inaugurou a exportação direta pelo porto de Ilhéus, uma grande quantidade de navios, notadamente de origem sueca afluíram ao porto sinalizando a negociação articulada no exterior referida por Mário Pessoa e Berbert de Castro a mais bem articulada da história do Porto de Ilhéus. Não nos foi possível identificar se havia e qual a participação dos ingleses nesta negociação.

Ilhéus ampliava assim sua inserção nos fluxos internacionais da navegação. O volume das exportações era diariamente anunciado nos jornais em números de sacas de cacau.

²⁸⁸ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*. 10 de abril de 1926.

²⁸⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 10 abril de 1926.

²⁹⁰ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 14 de agosto de 1926.

²⁹¹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 14 de agosto de 1926.

²⁹² CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 14 de agosto de 1926.

No Correio de Ilhéus foi criada uma coluna “Exportação Direta” especialmente para noticiar os grandes feitos. Em novembro de 1926, o sueco *Mirabella*, saiu carregado de Ilhéus diretamente para Nova York, com 38.780 sacos de cacau²⁹³. Geralmente os anúncios acrescentavam a relação das casas exportadoras responsáveis pela comercialização do cacau com as quantidades exportadas por cada uma e o total negociado por embarcação.

O Falco retornou diversas vezes e outras embarcações também se repetiam com regularidade: o Bore, o Carolina, o Gudmundra, o Mirabella, o Anglia, o Hibernia, o Orânia, o Miranda, o Knappinsborg, o Magda, o Liguria, o Fin, entre outros.

As publicações dos jornais, apesar das dificuldades concretas de acesso e saída do porto que persistiam em 1926, faziam esforços para minorar os problemas e divulgavam notícias falando do grande futuro de Ilhéus e não deixou de existirem notícias com a da entrada do cargueiro sueco Gudmundra da Companhia R. A. B. Tredrika Kramfors em relação à qual o Comandante foi entrevistado com evidente atribuição de palavras ao mesmo como estratégia para criar um clima de tranquilidade e segurança em relação ao movimento do porto²⁹⁴.

O grande cargueiro chegava de Santos. Vinha, então, pela segunda vez carregar no porto de Ilhéus. Era movido por máquinas de turbina que ocupavam pequeno espaço no navio de modo que os porões em número de cinco eram amplos, chegando a comportar 45.000 sacas de cacau. Segundo o seu Comandante, este navio teria entrado no porto com facilidade, e com a mesma facilidade manobrou e atracou à ponte. Logo depois de desembarcado foi carregado com 41.189 sacas de cacau para o porto de Nova York, Boston e Philadelphia com a utilização de dois possantes guindastes²⁹⁵.

Ressaltava o Comandante da embarcação, Albert Wikmund, que o canal era de fato estreito, mas sendo constantemente dragado dava passagem a qualquer navio como o seu e que dentro do porto há profundidade suficiente para a manobra de atracação, o que fez sem incidentes. Ainda salientou o comandante que o cacau que saia deste porto não sofria depreciação nos mercados estrangeiros, aonde chegava nas mesmas condições que o exportado pela capital²⁹⁶.

Entre os elogios ao Porto destacaram-se alguns eventos que foram bastante divulgados e que, posteriormente, na década de 1930, serviram para fomentar a campanha mesmo no Rio de Janeiro contra a *Industrial*, quanto a favor da encampação do Porto. O

²⁹³ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 18 de novembro de 1926.

²⁹⁴ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 21 de dezembro de 1926.

²⁹⁵ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 21 de dezembro de 1926

²⁹⁶ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 21 de dezembro de 1926.

cargueiro sueco Mirabella foi um deles. Era uma embarcação de significativa frequência no porto. Em novembro de 1926 saíra com um carregamento para Nova York com um carregamento de 38.780 sacos de cacau²⁹⁷. Em julho de 1927, ele encalhou quando carregado, ia transpor a barra em sua saída. Para ‘safar-se’ lançou ao mar 5.000 sacas de cacau com destino ao porto de Nova York. O encalhe foi revoltosamente observado pela população local e, segundo Brandão, o fato provocou uma campanha para impedir a exportação por parte de grupos que faziam oposição ao porto²⁹⁸.

Ocorreu, porém uma situação excepcional neste acidente, que demandou a atuação da ACI. Após o descarte os sacos de cacau ao mar acima referido estes foram recolhidos por pessoas que buscavam renegociá-los, ainda que deteriorado pelo sal marinho. A ACI, responsável pela vigilância e classificação saiu em campanha buscando divulgar a própria atuação, para evitar a revenda dos salvados do vapor Mirabella. Tratou inclusive de alertar à Associação Comercial da Bahia da tentativa de que tentassem negociar em Salvador.

Ao mesmo tempo em que se acompanhavam os números exportados pelos vapores suecos, acompanhava-se e reivindicava-se constantemente maior presença das companhias nacionais. A opinião dos redatores de jornais era de que o movimentado porto de Ilhéus exigia pelo menos três vapores por semana ancorados em seu cais evitando, assim, o acúmulo de cargas nos armazéns por falta de espaço nas embarcações que já chegam abarrotadas de passageiros e mercadorias²⁹⁹.

Essa é uma das maiores reclamações dos agentes da *Industrial*. O próprio agente do Lloyd brasileiro relatou que, enquanto esperava a passagem do vapor Comandante Vasconcellos “se viu forçado a deixar congestionada uma grande parte do carregamento destinada àquele navio por já virem os mesmos abarrotados dos portos de escala”. Tal situação chamava a atenção para a superlotação de passageiros bem como a de carga um risco para a vida das pessoas que se tornara uma prática corriqueira.

O vapor Comandante Vasconcellos trouxera mais de seiscentos passageiros ao chegar em Ilhéus, desembarcou pessoas e embarcou outras, partindo novamente superlotado com quinhentas e tantas pessoas no interior da embarcação; outro caso foi a última viagem do Marahú com destino à capital que saiu com mais de trezentos, esse fato acontecia

²⁹⁷ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*. 18 nov. 1926.

²⁹⁸ BRANDÃO, Arthur e Rosário, Milton. *Estórias da história de Ilhéus*. Ilhéus: Edições SBS, 1970. p. 66. E ACI. Relatório 1927. pp. 29-30.

²⁹⁹ CEDOC\UESC *Correio de Ilhéus*, 14 de fevereiro de 1928.

constantemente sem que a companhia tomasse providência, pois não conseguia mandar navios para este porto com maior regularidade³⁰⁰.

O *Correio de Ilhéus*, de 19 de abril de 1928, divulgava notícia do jornal Diário de Notícias da Capital e comemorava a posição do Porto de Ilhéus no ranking dos portos exportadores entre os trinta portos existentes, o Porto de Ilhéus atingiu o sétimo lugar, acima de portos como Recife, Belém, Antonina e outros³⁰¹ Salvador estava em terceiro lugar. O articulista indagava os motivos para que senadores e deputados baianos não lutassem em prol do Porto de Ilhéus, já que o cacau era o “termômetro” da vida financeira do estado.

Na mesma página o *Correio de Ilhéus* destacava a regularidade da presença de navios estrangeiros no porto, o que se esperava das companhias nacionais. Naquele 14 de fevereiro de 1928 divulgava que: o cargueiro sueco Anglia, entrara no dia 12 daquele mês e estava sendo carregado pra a América do Norte.

O principal da notícia era que o Anglia entrara atravessando o canal de acesso com muita facilidade e anunciava que, em poucos dias, outros paquetes da *The Swedish* seriam carregadas de cacau no Porto. Ele partiu com 26.166 sacos exportados por Wildberger, 15.000, Hugo Kaufmann 6.000, Tude & Irmão 4.000 Stevenson 1.166. Era também importante destacar que a cultura era potente e afirmava que apesar de terminada a safra, ainda saiam dezenas de milhares de sacos que existiam nos armazéns com grande *stock* para embarcar³⁰².

Era contínua a preocupação com o boicote ao porto pelas companhias nacionais. Em julho de 1928, o *Correio de Ilhéus* anunciava o temor do momento: que o Lloyd Brasileiro suspendesse a linha de Ilhéus, “pela irregularidade do serviço das docas e pelos consequentes prejuízos que sofre a companhia com a demora de seus navios, com a falta de ponte, para a regular descarga de mercadorias, fatos que dão origem a constantes reclamações das firmas”³⁰³.

A boa notícia veio logo no mês seguinte: o Lloyd Brasileiro estabeleceu finalmente uma linha direta do Porto de Ilhéus para a Europa, com a regularidade um por mês com a seguinte escala: Liverpool, Hauwer, Rotterdam e se necessário o Havre³⁰⁴.

Em meio às negociações com as empresas nacionais mais naufrágios. O Hiate Mattos foi outro caso de naufrágio. Segundo o repórter do *Diário da Tarde* foi semelhante ao do

³⁰⁰ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 14 de fevereiro de 1928.

³⁰¹ ³⁰¹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus* de 19 de abril de 1928

³⁰² CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 14 de fevereiro de 1928.

³⁰³ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 19 de julho de 1928.

³⁰⁴ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 19 de agosto de 1928.

Itabira, que teve repercussão na imprensa da capital. O hiate naufragou dentro da barra e permanecia lá por um tempo dilatado na sua pouco invejável posição. O repórter buscou informações. O coronel Pedro Catalão, disse saber apenas de que as mercadorias salvas tinham de ser entregues aos consignatários. O Gerente da Stevenson informou que um escafandrista havia chegado e estava esperando outros companheiros para iniciar o trabalho de salvamento do Mattos. O serviço seria feito por conta da seguradora *Alliança da Bahia*³⁰⁵.

Em 27 de julho de 1929 o jornal comemorou a primeira vez que chegou ao porto o paquete Itapura, da Companhia Nacional de Navegação Costeira com destino a Salvador e Aracajú. O destaque o retorno em uma semana ao Porto de Ilhéus, daquela embarcação que tinha “excelentes condições de conforto e ótimas instalações”³⁰⁶. A Navegação Costeira então cumpria com os compromissos feitos com o porto de Ilhéus.

Em 1930, o governo federal pressionou a *Industrial* a fazer melhoramentos e adquirir uma draga de sucção auto transportadora para a manutenção da profundidade do canal de acesso ao porto e a introdução de vagonetes elétricos para facilitar o transporte das mercadorias entre os armazéns e as pontes de atracação dos navios. Para tal melhoramento a *Industrial* poderia cobrar a taxa de três réis por cada kilo de mercadoria carregada ou descarregada no porto³⁰⁷.

Na década de 1930 a negociação dos terrenos de marinha continuava sendo uma necessidade da *Industrial* e ao que parece um desafio, o que sugere que as dificuldades em negociar os terrenos de marinha não fosse muito fácil como indicado nos anos da disputa entre a Kaufmann & Co. e o poder público municipal nos anos 1920.

Voltando às questões da navegação nacional e o Porto de Ilhéus. Não demorou muito para que o Ministério das Relações Exteriores se pronunciasse elogiando a diretoria da Companhia de Navegação Costeira por ter ampliado a linha Pelotas–Aracaju com escala regular no porto de Ilhéus. Segundo o relato, este porto é o segundo da Bahia cuja exportação para o exterior atingiu em 1928 56.620 contos de réis e só nos dois primeiros meses do ano de 1929 saíram mercadorias deste porto no valor de 8. 023 contos de réis, chamando atenção da Lloyd brasileiro que se apressou em anunciar a inauguração da linha Rio – Victória - Ilhéus – Nova York contemplando o transporte de café e cacau³⁰⁸.

A escala seria feita pelos navios que realizavam a linha de Liverpool, portanto, oferecendo maior conforto e comodidade para os seus passageiros. Ainda informa que o navio

³⁰⁵ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 3 de jan. de 1929.

³⁰⁶ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 27 de julho de 1929.

³⁰⁷ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 01 de abril de 1930.

³⁰⁸ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 12 de agosto de 1930.

sueco Itália que faz a linha Ilhéus – Buenos Aires – Montevideo saiu com 9.250 sacas de cacau ao tempo que já aportava em outra rampa o confortável pacote *Itapuhy* da numerosa frota da companhia de Navegação Costeira, que possuía dez metros a mais do que os Itas que aportavam no cais³⁰⁹.

Na década de 1930 em meio aos graves problemas econômicos causados à lavoura cacauera que sobrevieram com a crise de 1929; as mudanças no poder com a Revolução de 1930; a queda dos preços do cacau; as dificuldades de produção nas safras, e a grave onda de falências as expectativas em relação ao porto também se complicaram, pois os problemas causados pelo assoreamento aumentaram, sem que a *Industrial* desse conta de resolvê-los.

A dragagem tinha efeito provisório, logo o assoreamento voltava a ameaçar o funcionamento do Porto. A *Industrial* para minimizar o problema do cacau que se acumulava nos armazéns sem o escoamento devido concedeu à empresa de “Salvador D. Brussel e Cia Ltda”, os direitos sobre a prestação de serviços de alvarengagem. As alvarengas eram carregadas nas pontes de atracação e rebocadas, para fora da barra abastecer os navios de grande calado.

Figura 47 - Bento Berillo de Oliveira e o pessoal da Companhia Industrial de Ilhéus.



Fonte: Centro de Documentação da Companhia de Docas da Bahia - CODEBA CX 27– 28–30. Sentado na primeira fila, terceiro da direita para esquerda, usando roupa branca está Bento Berillo.

³⁰⁹ CEDOC/UESC *Correio de Ilhéus*, 12 de agosto de 1930.

A empresa promoveu parcialmente as obras à que estava obrigada, mas não fez frente à principal de renovar de forma eficiente e rápida a dragagem. Ela apelou para o envolvimento governamental na responsabilidade de contratar a draga; e, como solução, promoveu o uso dos serviços de alvarengas que, por sua vez, introduziu um grau de precariedade significativo nos serviços de cargas, além do aumento dos custos, desagradando sobremaneira aos que se utilizavam dos serviços do porto e às empresas que para ele encaminhavam suas embarcações, submetidas assim a perigos de avarias e atraso no carregamento, embarque e desembarque de maneira geral.

O porto não parava, o sueco *Liguria* seguia para Santos, Antonina, Paranaguá, São Francisco do Sul e Buenos Aires com 6.000 sacos de cacau³¹⁰. Em compensação os acidentes foram se tornando cada vez mais espetaculares.

O Diário da Tarde de 8 de maio de 1931 publicou uma denúncia feita no Rio de Janeiro divulgada pelo Correio da Manhã envolvendo a *Industrial* e a *State* reclamando moralidade na administração. Segundo aquele jornal a empresa concessionária do Porto de Ilhéus foi criada “à sombra de favores escandalosíssimos” de políticos que se apropriavam dos recursos públicos. E a acusação citava nomes:

Graças aos srs. Miguel Calmon e Simões Filho, a dita concessionária ganhou no Ministério da Viação, sob o domínio dos senhores Francisco Sá e Victor Konder a fama de protegida insaciável . Até hoje, só benefícios lhe tem sido assegurados. Os deveres impostos ficam no esquecimento, e o porto de Ilhéus é um dos piores e mais abandonados do Brasil. Até os armazéns que a empresa era obrigada a construir, foram edificados pela ‘*State of Bahia*’, e são de plena propriedade dessa estrada. À fiscalização do governo, a empresa declara que os armazéns são seus, o que é mentira. Não há direitos adquiridos contra a nação, e os que invocam a empresa precisam ser reexaminados³¹¹.

O jornal ilheense defendeu o porto e a ferrovia, atribuindo o adjetivo de mirabolante à denúncia. Afirmou que os serviços portuários de Ilhéus deixavam a desejar embora fossem reclamadas, inclusive pelo próprio jornal, a dragagem da barra e do porto, e o aparelhamento conveniente das docas a que faltam guindastes e equipamentos para maior facilidade maior no serviço de carga e descargas dos navios. Mas que isto não indica que o caso da “*Industrial*”

³¹⁰ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 6 de setembro de 1930.

³¹¹ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 8 de maio de 1931.

seja dos que devam “esbarrar na Junta de Sanções” a não ser que existam provas que o público e o jornal ainda desconheciam³¹².

O que acontece em Ilhéus quanto á dispensa ou protelação do cumprimento de algumas cláusulas do contrato, acontece forçosamente a todas as companhias dessa natureza, que carecem de grandes capitais para a montagem rigorosa dos serviços a seu cargo. Mas não se pode dizer, por exemplo, como disse o grande matutino da capital federal, que a ‘Industrial de Ilhéus’ não tenha recursos próprios, nem portos, nem docas, por que isso seria faltar a verdade evidente. Os armazéns da ‘Industrial’ em números de dois, satisfazem atualmente ao movimento do porto, mesmo nos meses de maior movimento. Suas pontes atendem regularmente ao serviço, salvo nas ocasiões excepcionais de tráfego intenso de vapores. E que reconhecer os benefícios propiciados pela Industrial não significa que se deixe de reclamar a dragagem do Porto e o melhoramento das docas³¹³.

Ora, a denúncia ocorreu em meio ao processo de criação do Instituto de Cacau da Bahia, cuja relação com o Porto de Ilhéus será abordada mais adiante, colocou em evidência nacional os problemas do porto de Ilhéus, bem como as divergências entre os grupos de interesses pelo controle desta estrutura portuária escoadora de importante produto do mercado externo.

Esta denúncia apareceu também em meio ao surgimento de pedidos de encampação do Porto, da qual era partidário o próprio Prefeito Eusínio Lavigne. A campanha contra o Porto de Ilhéus sob o controle da *Industrial* e por via de consequência dos ingleses começa a adquirir uma dimensão nacional.

Em meio a estas discussões um jornalista do *Diário da Tarde* procurou Bento Berillo para saber a respeito da execução pela Companhia sobre os melhoramentos do porto a que a empresa estava obrigada a realizar, especialmente sobre a dragagem e o aparelhamento das docas³¹⁴. Berillo referiu-se às construções do segundo armazém e da segunda ponte iniciados e concluídos nos dois últimos anos, falou da remodelação da primeira ponte e do calçamento do trecho das docas que medeia entre o primeiro e segundo armazéns em execução. E, em seguida, mostrou ao jornalista uma copia do memorial enviado à Inspeção dos Portos, na qual tratava minuciosamente do assunto com farta documentação³¹⁵.

Expôs que as últimas obras que faltavam ser construídas: a terceira ponte e o terceiro armazém seriam adiadas, pois, no momento já existiam duas pontes e dois armazéns para o

³¹² CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 8 de maio de 1931.

³¹³ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 8 de maio de 1931.

³¹⁴ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 25 de maio de 1931.

³¹⁵ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 25 de maio de 1931.

serviço, além de a *Industrial* arrendar à EFIC uma ponte e um armazém. Mais urgente era a dragagem e afirmou que a empresa já dispunha de recurso para a aquisição de uma draga auto transportadora que era o tipo adequado³¹⁶.

As negociações tinham sido infrutíferas e as mencionou: manteve negociações para a compra da draga “México” à venda na Argentina, e da “Marsa” pertencente à empresa *Thos. Cmc. Lasen & Co*, de Glasgow, que se achava no Marrocos. Porém os pareceres dos técnicos e fiscais tinham sido desfavoráveis. E mais, devido à baixa do câmbio foram suspensas outras propostas e a Companhia estava examinando a possibilidade de adquirir ou utilizar uma das dragas do governo³¹⁷.

Apenas no início de 1932 o governo decretou a instituição da Mesa de Rendas Alfandegada de Ilhéus, mas, a efetiva instalação dos serviços alfandegários só se efetuou a partir dos primeiros meses de 1933³¹⁸. E em 16 de agosto deste último ano a comemoração em torno da realização da Importação Direta com a chegada do vapor Mantiqueira, que trazia a primeira carga de mercadorias estrangeiras, foi mais discreta, diferentemente do episódio da primeira exportação direta ocorrido em 1926. O carregamento procedente de Roterdã fora embarcado no porto de Antuérpia³¹⁹.

Em 1932, surgiram os contatos da Noruega interessados na importação de cacau, esta era uma possibilidade de abrir comércio com a Europa. A legação do Brasil naquele país fez contatos com a ACI interessada em articular o comércio externo. A ACI lhes indica as consideradas principais casas exportadoras: Wildberger & Cia; Tude, Irmão & Cia; Hugo Kaufmann & Cia; F. Stevenson & Cia; Correia Ribeiro & Cia; Epifanio Souza & Cia e Hermann Lussenhop e propagandeava que o porto de Ilhéus estava apto a uma exportação direta com o exterior, e há cinco anos exportava cerca de 500.000 sacas anuais para os portos de Nova York, Buenos Aires e Montevideú, podendo fazê-lo para qualquer país da Europa³²⁰.

Era avançar na possibilidade desejada de expansão no mercado europeu. A firma norueguesa *Odd Strom & Co.*, queria saber dos preços do cacau superior–Bahia que deveria ser calculado sobre 50 kilos, de preferência CIF, endereçado aos portos de: Oslo, Bergen, e Trondheim. Condições de pagamento a vista contra documentos, ou a 90 dias de embarque, podendo a comissão ser incluída no preço³²¹.

³¹⁶ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 25 de maio de 1931.

³¹⁷ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 25 de maio de 1931.

³¹⁸ ACI. Relatório 1934. p. 21.

³¹⁹ ACI. Relatório 1934.

³²⁰ ACI. Relatório 1934. pp. 58-61.

³²¹ ACI. Relatório 1934. pp. 58-61.

Segundo Arnold Wildberger, foi oferecida, em 1936, à Wildberger & Cia a representação da agência geral da agência norueguesa *The Northern Pan América Line*, com sede em Oslo que, pretendia fazer o serviço de transporte Ilhéus para os Estados Unidos. E o primeiro navio desta nova linha esteve no porto de Ilhéus em 1936, o Helle. Esta empresa transitava pelos principais portos com Brasil a exemplo de Recife, Natal e Belém.

Arnold Wildberger cita a importância do contato para dar a dimensão da importância da empresa. Ele destaca que a *Odd Strom & Co.* pertencia a Olivind Lorentzen conselheiro do rei da Noruega que posteriormente dirigiu toda a navegação mercante norueguesa sob o controle dos aliados quando foi invadida por Hitler em 1940. A inauguração da linha norueguesa resultou na criação de um Vice-Consulado da Noruega em Ilhéus tendo sido indicado Vice-Cônsul Robert Durand, sócio da Wildberger & Cia³²².

A situação não estava nada confortável para a *Industrial*. Em 02 de dezembro de 1933, o sueco Finn, embarcação de 15 pés e 6 polegadas, buscando desviar-se dos arrecifes, assentou-se no banco de areia com 33.900 sacos de cacau com destino a Nova York. Ele passou mais de 48 horas até chegar a ajuda do rebocador Itapura.

Segundo o *Diário da Tarde* o Finn se desgovernou porque não conseguiu em tempo evitar o baixio, foi desviado para a parte rasa do morro de Pernambuco e a sua saída deveria ter se dado dois dias antes de sua saída no sábado, pois naquele dia de dispunha de uma grande maré³²³. Se ele não conseguisse se soltar, a *Swedish Plata Line* enviaria dois vapores: o Ilhéus, que receberia parte da carga e o Porto Seguro que faria o transbordo e daria o reboque a duas alvarengas enviadas da capital. Para o jornalista esse incidente comprovava a incapacidade do porto de canal raso e estreito receber embarcações e a necessidade urgente de que o Ministro da Viação deveria colaborar com o concessionário do porto na solução do problema: “ou era isso ou marcharemos diretos em rumo do descrédito do nosso porto³²⁴”.

No ano de 1934 já se disseminava a proposta de encampação do porto desde janeiro daquele ano de 1934³²⁵. Bento Berillo possivelmente preocupado com o desfecho do protesto de encampação promoveu no ano de 1934, ano de decréscimo dos resultados do porto, propagandas de página inteira divulgando a venda dos terrenos nos jornais, conforme.

O anúncio utilizava o termo “venda” de terrenos de marinha, embora este termo não fosse adequado à negociação de que se tratava, visto que o título atribuía apenas a posse. Este

³²² WILDBERGER, Arnold. *Meu pai, Emil Wildberger 1871-1946: um suíço a serviço da Bahia*. Salvador; Ignoramus, 1979. pp. 48.49.

³²³ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 4 de dezembro de 1933

³²⁴ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 4 de dezembro de 1933.

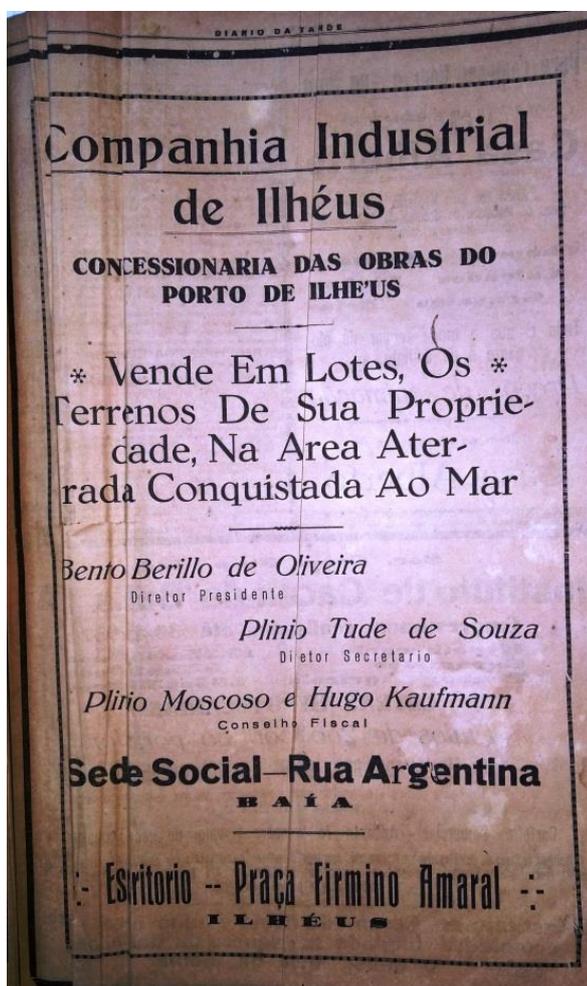
³²⁵ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 4 de janeiro de 1934.

anúncio ocupava uma página inteira dos jornais na página à esquerda, à direita um anúncio também de página inteira da *State*, apresentando também os serviços do porto (fig 48).

A obstrução da barra aumentava em um crescente e, em novembro de 08 de novembro de 1934, o Liguria, cargueiro sueco ficou em posição difícil, pois tentando transpor a barra, para sair com um carregamento de cacau ficou encalhado por oito dias, se impondo como única medida a de descarregar milhares de sacos para que a embarcação pudesse desatolar. A esta altura o jornalista avaliava que nem os navios da Bahiana conseguiam entrarem ou saírem³²⁶.

Agravou-se a situação do porto de Ilhéus cuja barra estava praticamente fechada até mesmo para os navios de calado médio, fechando assim as possibilidades de navegação principal desse escoadouro da zona cacauífera³²⁷.

Figura 48 - Anúncio de venda de terrenos de marinha pela Cia Industrial de Ilhéus



Fonte: CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 03/01/1934.

³²⁶ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 10 nov. 1934.

³²⁷ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 10 de novembro de 1934.

No dia 13 já circulavam as notícias de que o governo enviaria uma draga que estava na capital para fazer o serviço no porto de Ilhéus, tendo em vista a incapacidade da *Industrial* de fazê-lo por si³²⁸.

A Companhia sueca enviou o rebocador Seefalk que chegou no dia 14 com o equipamento necessário ao salvamento do cargueiro, e dois escafandristas para fazerem a sondagem e verificação das avarias³²⁹. No dia 16 de novembro ele conseguiu desencalhar, após o descarregamento do cacau. O Seefalk não conseguiu entrar na barra, para safar o Liguria, e ficou ao largo, por seu calado exceder à profundidade do canal de acesso³³⁰.

O movimento do porto foi drasticamente reduzido para iates e barcos a vela e as companhias nacionais suprimiram as escalas em Ilhéus, navios maiores levavam uma semana esperando marés altas para transpor a barra. Em outubro de 1935 foi iniciada a dragagem do canal, da barra e do ancoradouro. Neste ano, a *Industrial* construiu mais dois armazéns e os navio do Lloyd voltaram a aportar em Ilhéus³³¹.

A localização do porto dentro da Bahia do Pontal tornava evidente a dificuldade para a navegação, a barra estreita e rasa, a foz do rio Cachoeira. O Porto de Ilhéus se modernizava, mas não conseguia deixar de sofrer as implicações de seu passado como “ancoradouro natural” construído sob uma lógica diferente da capitalista.

O movimento dos portos

Os números da movimentação de embarcações e mercadorias do porto de Ilhéus e os demais portos apresentados nos gráficos foram investigados a partir da relação destes com o Porto de Salvador. Este caminho foi pensado em face da construção do Porto de Ilhéus em constante disputa com o da Capital.

Não há de nossa parte a intenção de tratar a análise dos números como uma questão como de competição entre os portos, tendo em vista que a dimensão dos negócios portuários de Salvador atingiam números de patamares extraordinariamente distintos em relação ao de Ilhéus e aos demais.

A documentação utilizada permitiu levantar os dados, porém são necessárias algumas considerações sobre os obstáculos no trato da documentação. Tornou-se difícil realizar o

³²⁸ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 13 nov. 1934.

³²⁹ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 14 nov. 1934.

³³⁰ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 16 nov. 1934.

³³¹ BRANDÃO, op. cit. p 90.

levantamento da movimentação dos portos a partir da documentação do governo do estado da Bahia por esta não contemplar todo o período investigado, ou seja, as séries estavam incompletas e os dados apresentados de forma diversa, não permitiram uma sistematização segura.

Foi dada então a prioridade na pesquisa aos relatórios da União posto que fosse esta a instância responsável pela fiscalização dos portos e, de certa forma, buscou-se evitar os impactos das discrepâncias dos dados estatísticos entre instituições federais e estaduais, que no período ainda estavam em aperfeiçoamento das pesquisas e levantamentos estatísticos no Brasil.

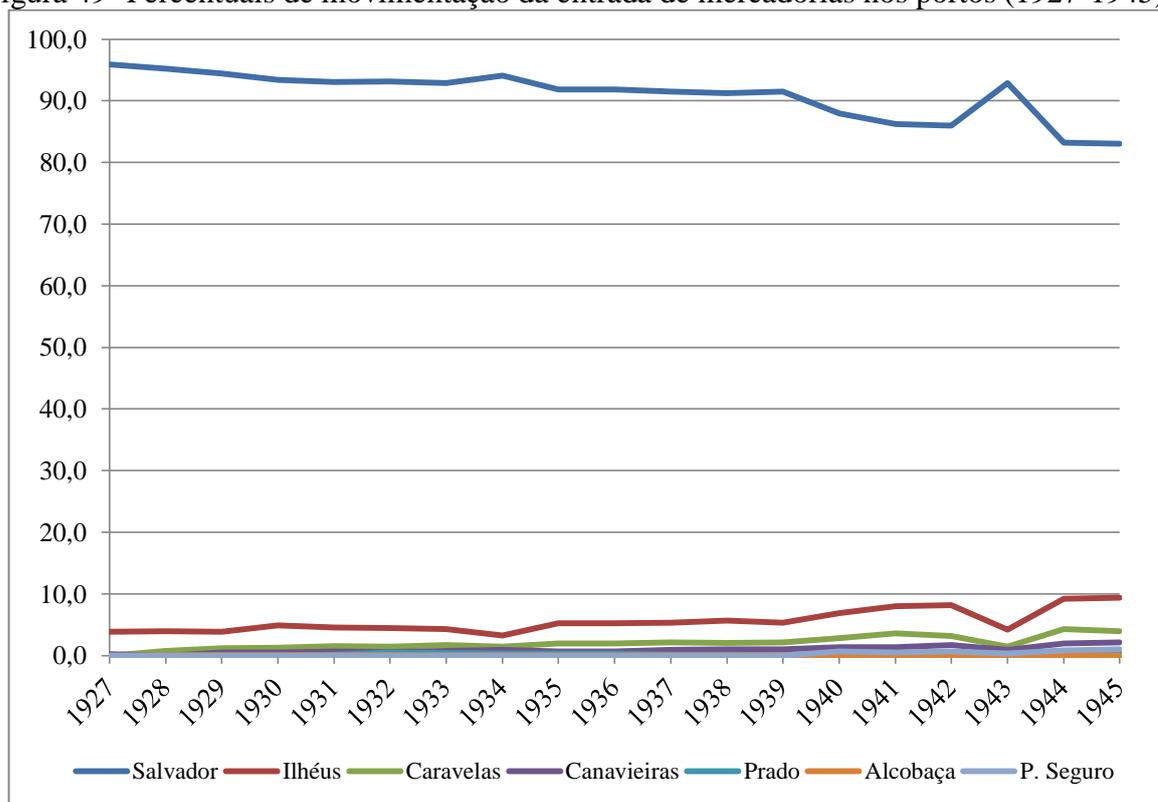
A figura 49 apresenta de forma agregada as embarcações brasileiras e estrangeiras, a participação em toneladas da movimentação na entrada das mercadorias de cada um dos portos do estado da Bahia no período de 1927 a 1945, e a evidência da alta participação dos portos de Salvador e Ilhéus em todo o período, em relação aos portos de Canavieiras, Caravelas, Prado, Alcobaça e Porto Seguro.

A dominância da participação é do porto de Salvador que movimentava o maior montante de embarcações nacionais e estrangeiras. Quanto aos demais portos, eles tiveram uma baixa participação, uma vez que suas movimentações foram pautadas nas movimentações de embarcações brasileiras.

Em relação aos portos de Ilhéus e Salvador, embora este último apresente percentuais descendentes ao longo dos períodos pesquisados fica notória a relação inversa de suas movimentações. Ou seja, naqueles anos em que houve uma redução das movimentações no Porto de Ilhéus foi possível verificar que houve um crescimento na movimentação no porto de Salvador, e vice-versa.

Nos anos de crescimento da movimentação no Porto de Ilhéus há um decréscimo no Porto de Salvador. Apesar disto, se identifica a conservação de uma tendência ascendente da movimentação no Porto de Ilhéus até o ano de 1934. Neste ano houve uma redução da movimentação das embarcações e, por consequência, da movimentação de mercadorias no porto de Ilhéus voltando a ascender a partir do ano seguinte.

Figura 49- Percentuais de movimentação da entrada de mercadorias nos portos (1927-1945).



Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³³².

Na figura 50 apresentamos também a participação da movimentação na saída das mercadorias de cada um dos portos no Estado da Bahia no período 1927-1945. Os dados também foram agregados no que se refere às embarcações brasileiras e estrangeiras,

Nesta figura se observa a manutenção da participação dos portos de Salvador e Ilhéus no período. Salvador, como no anterior apresentando o maior montante. Em relação aos outros portos, eles apresentam baixa participação pelo mesmo motivo acima citado: por suas movimentações estarem pautadas nas movimentações de embarcações brasileiras e também devido ao fato de alguns portos terem sido criados e extintos ao longo do período.

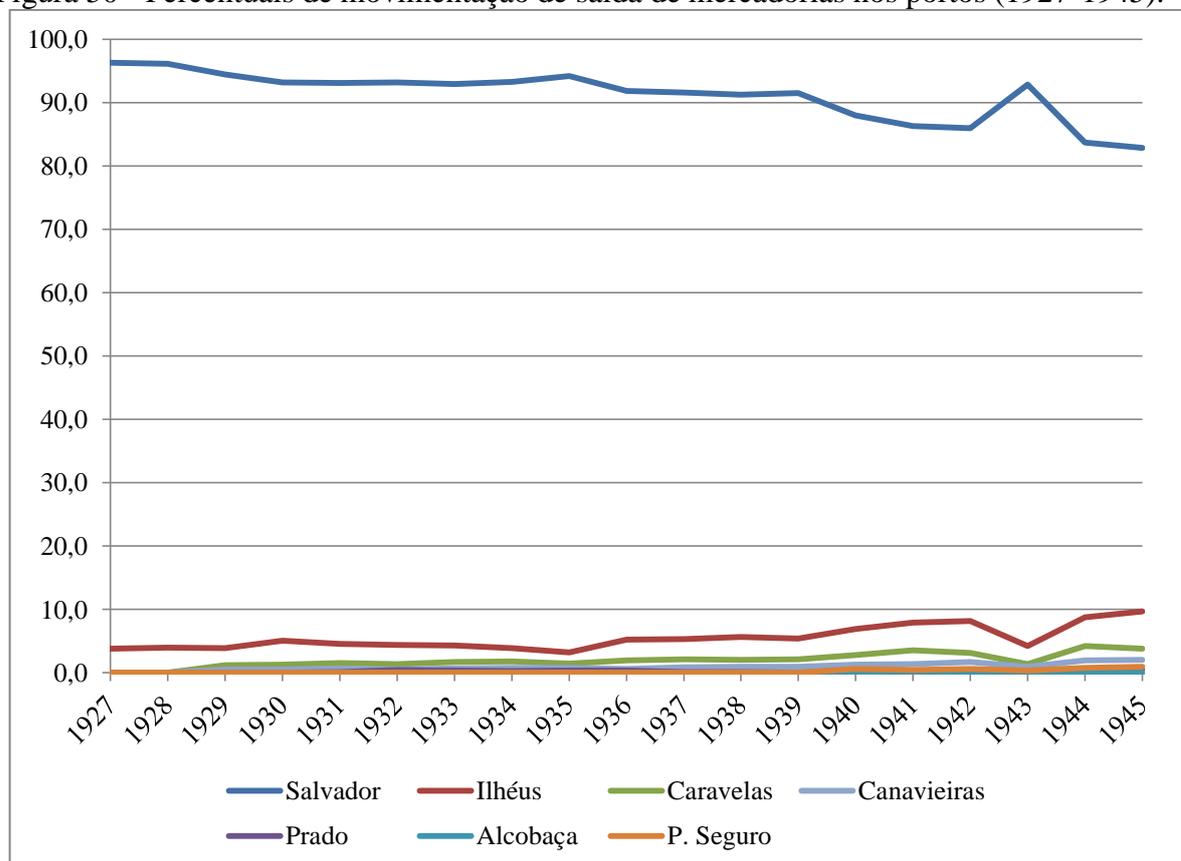
No que diz respeito aos portos de Ilhéus e Salvador, embora este último apresente percentuais decrescentes ao longo dos períodos, é também notória a relação inversa das movimentações.

Nos anos de redução das saídas de mercadorias no porto de Ilhéus ocorreu um aumento da movimentação no Porto de Salvador, e nos anos de decréscimo no porto de Ilhéus há um aumento no porto de Salvador. O que parece mais importante destacar é que o porto de Ilhéus conservou uma tendência de ascensão até 1934.

³³² Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12/06/2015.

Neste caso a redução da movimentação de embarcações e, por consequência, das mercadorias do porto de Ilhéus foi no ano de 1935 voltando a crescer a partir do ano seguinte.

Figura 50 - Percentuais de movimentação de saída de mercadorias nos portos (1927-1945).



Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³³³.

Na figura 51 foram agregados os portos com menos de 2% de participação na movimentação na entrada das mercadorias no estado da Bahia no período 1927-1945. Nesta figura é possível observar que ocorreu uma elevação da participação desses portos quando foram agregados.

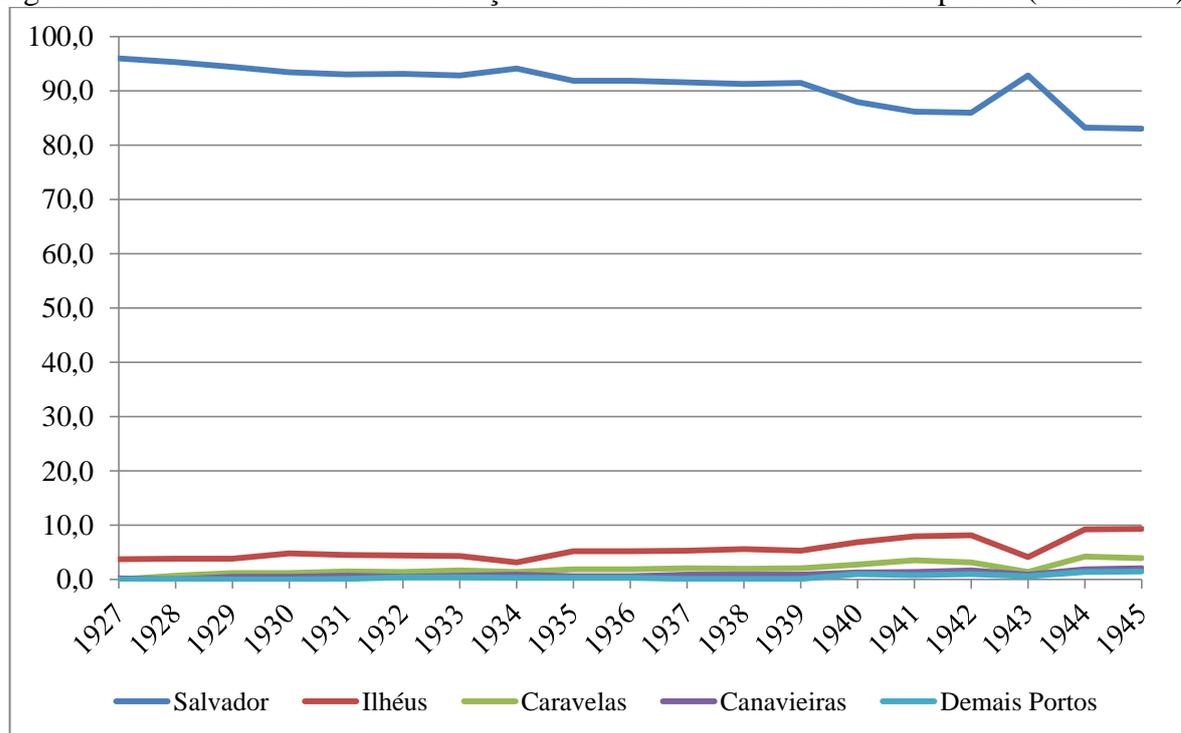
É evidente a importância da participação destes pequenos portos nos escoamento da produção baiana. No que diz respeito aos portos de Ilhéus e Salvador, embora este último apresente percentuais descendentes ao longo do período, e uma relação inversa nas movimentações.

Nos anos de redução das movimentações no porto de Ilhéus há uma ascendência na movimentação no porto de Salvador e em anos de ascendência no porto de Ilhéus há uma descendência no porto de Salvador, mas sempre conservando a marcha ascendente no porto

³³³ Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12/06/2015.

de Ilhéus, até 1934. Neste ano houve uma redução da movimentação de embarcações e consequentemente de mercadorias do porto de Ilhéus voltando a ascender a partir do ano seguinte.

Figura 51 - Percentuais da movimentação da entrada de mercadorias nos portos (1927-1945).

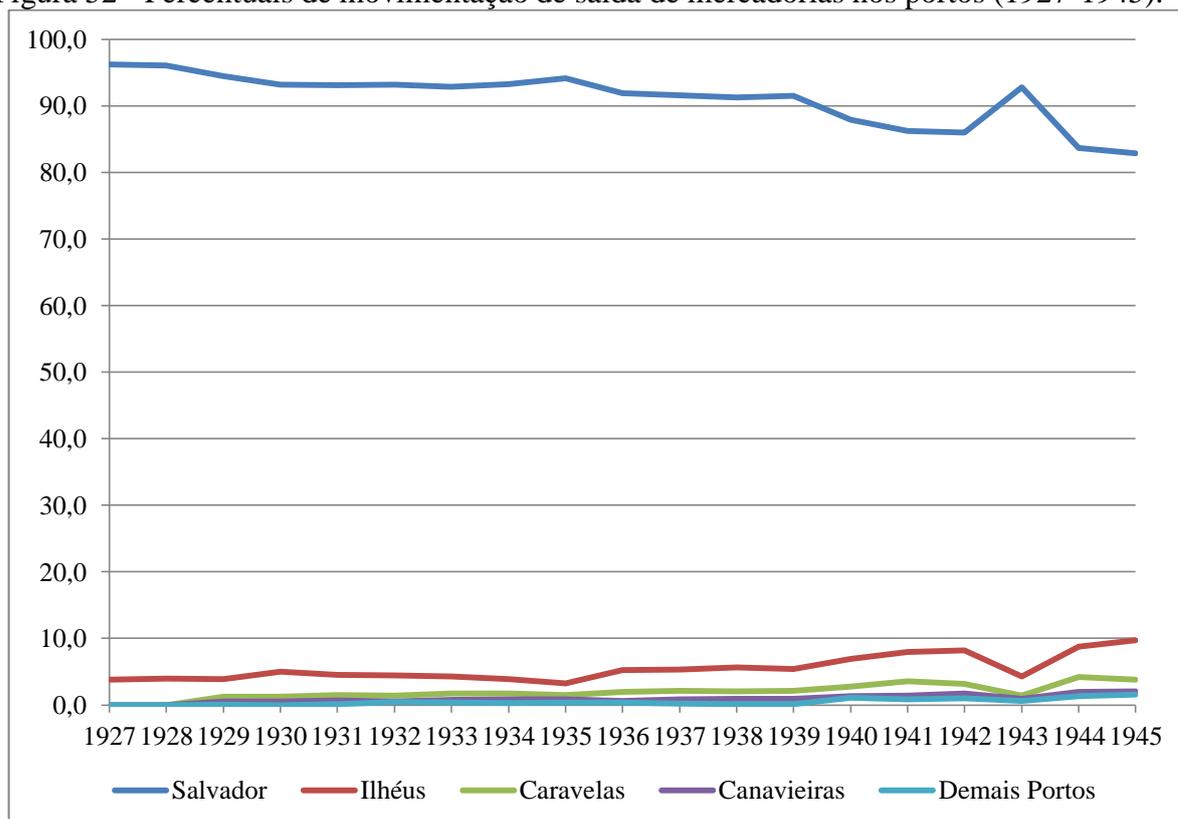


Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³³⁴

Mantendo-se agregados os portos com menos de 2% na sua participação da movimentação na saída das mercadorias visualiza-se a participação desses portos (fig. 52). No que diz respeito aos portos de Ilhéus e Salvador, embora o segundo represente o maior montante e apresente percentuais descendentes ao longo dos períodos, o primeiro tem característica ascendente em todo o período em análise, mesmo com algumas depressões nos anos de 1929, 1935, 1939 e 1943.

³³⁴ . Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12/06/2015.

Figura 52 - Percentuais de movimentação de saída de mercadorias nos portos (1927-1945).



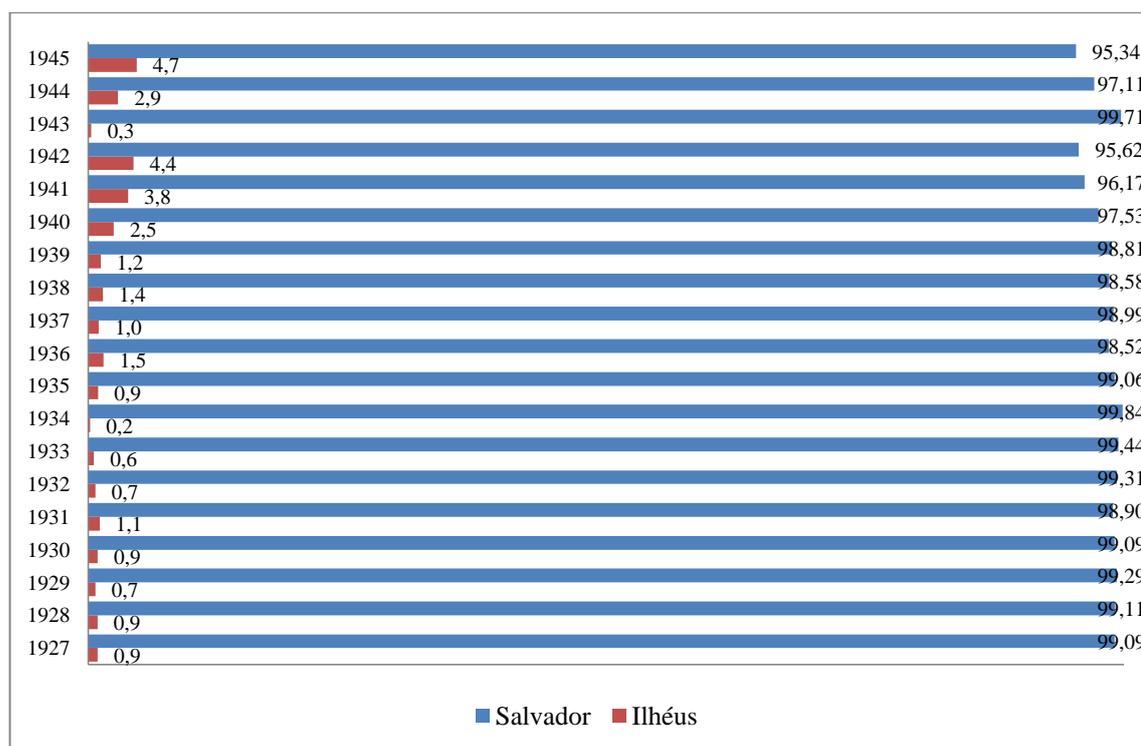
Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³³⁵.

Quanto à movimentação da entrada de mercadorias em embarcações estrangeiras (fig. 53) nos portos de Ilhéus e Salvador verifica-se que somente os portos de Ilhéus e Salvador eram responsáveis por esta circulação, sendo o maior montante no Porto de Salvador.

No entanto, o Porto de Ilhéus apresenta uma característica ascendente ao longo do período (1927-1945), com alguns movimentos descendentes nos anos de 1934 e 1943. O ano de 1934 marcou a grande crise provocada pelo assoreamento do porto que, apenas foi solucionada no final de 1935, o ano de 1943 também foi marcado pela crise, pois, durante a Segunda Guerra Mundial o Instituto de Cacau da Bahia passou a ser o único responsável pela exportação do cacau através do porto de Salvador como será visto adiante. Nos anos 1943 e 1944 os percentuais do porto de Ilhéus, foram de 0,3 e 2,9%, aumentando para um percentual de 4,7% das exportações baianas em 1945 devido à liberação da comercialização do cacau.

³³⁵ Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12/06/2015.

Figura 53 – Percentuais de movimentação de entrada de mercadorias por embarcações estrangeiras nos portos de Ilhéus e Salvador (1927-1945).



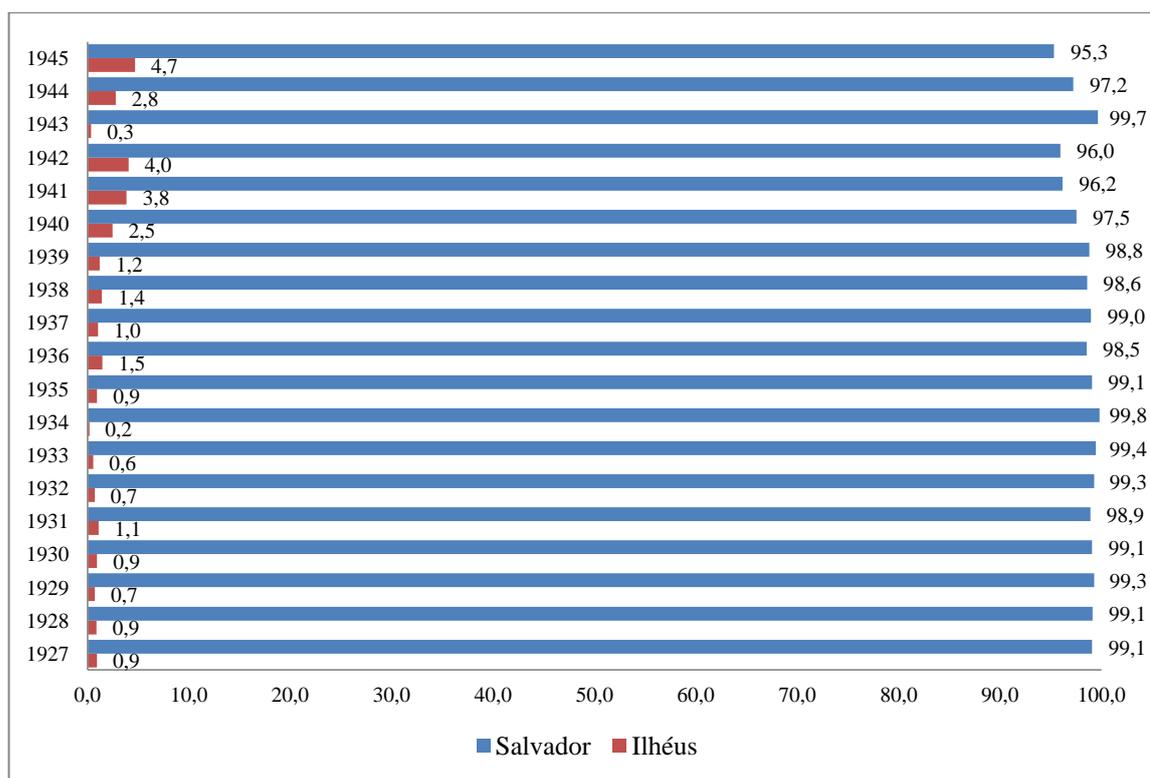
Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³³⁶.

Na figura 54 relacionamos a movimentação da saída de mercadorias por embarcações estrangeiras nos portos de Ilhéus e Salvador. O Porto de Ilhéus, seguindo o movimento de entrada analisado na figura anterior, mantém sua característica ascendente ao longo do período (1927-1945), no que se refere à saída de mercadorias com alguns movimentos descendentes nos anos de 1934 e nos de 1943-1944 também sofrendo a saída pela concentração no ICB de toda a comercialização do cacau através do porto de Salvador.

O que não afasta a característica de ser um porto relevante para as exportações baianas. Uma vez que no ano de 1945 já representava 4,7% das exportações baianas. Ressalte-se que de acordo com o relatório do DNPC de 1934 no Porto de Ilhéus não há o movimento de importação de longo curso, sendo o movimento de longo curso no Porto de Ilhéus relativo somente á exportação toda de cacau.

³³⁶ Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12\06\2015.

Figura 54 - Percentuais de movimentação de saída de mercadorias por embarcações estrangeiras nos portos Ilhéus e Salvador (1927-1945).



Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³³⁷.

A figura 55 apresenta a variação anual da movimentação de entrada de mercadorias por embarcações estrangeiras nos portos de Ilhéus e Salvador. É possível observar as variações da movimentação de mercadorias frente aos possíveis acontecimentos que as influenciam. É possível afirmar que o porto de Ilhéus apresenta uma maior variação na sua movimentação de mercadorias de exportação se comparado ao Porto de Salvador.

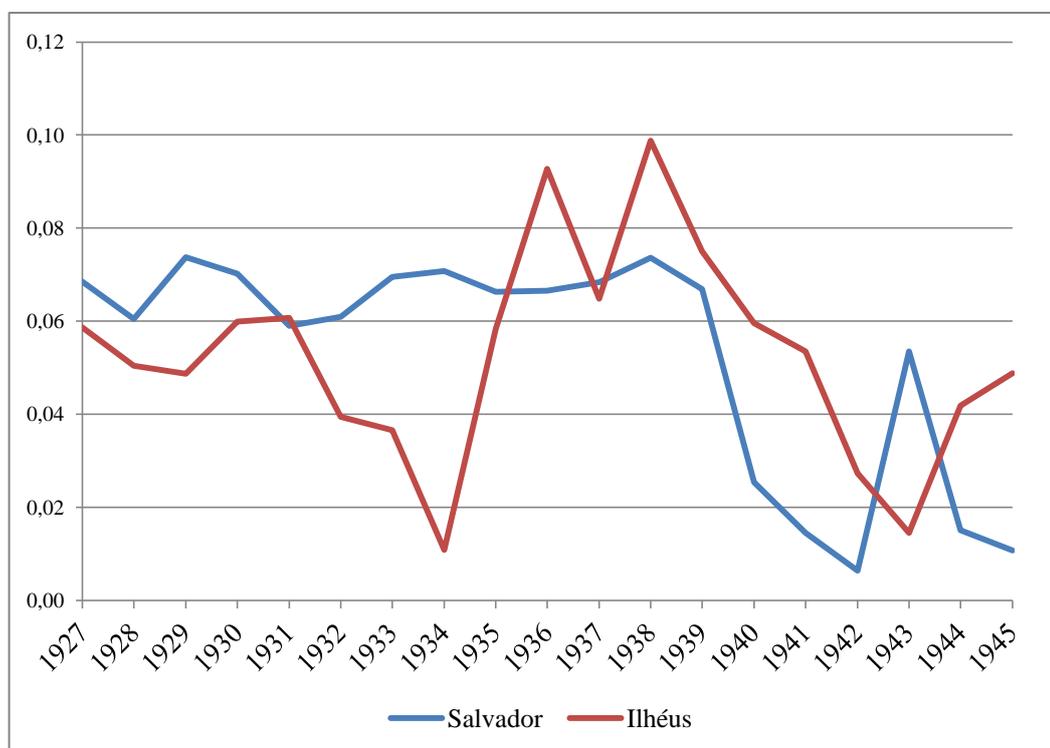
Quanto aos problemas, que influenciam nessas variações vão desde as condições geográficas como o assoreamento do porto (1934/1935), passando pela dragagem, 1935, indo até questões externas como a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) quando diminuiu sensivelmente o movimento de entradas e saídas de navios estrangeiros. Bem como havia a monopolização do cacau pelo Instituto de Cacau da Bahia que, desde 1943, causava prejuízos aos que exportavam cacau pelo Porto de Ilhéus.

O ano de 1945, final da Segunda Guerra foi realmente um elemento de impacto negativo para o Porto de Ilhéus. Chama a atenção que se levarmos em consideração período

³³⁷ Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12\06\2015.

de 1936 a 1947 a *Industrial* distribuiu dividendos em todos os anos com exceção de 1945³³⁸. As variações das movimentações a partir do ano de 1939 dão uma noção da queda do movimento de embarcações estrangeiras o corrido no período da guerra.

Figura 55 - Distribuição da variação anual da movimentação de entrada de mercadorias por exportação nos portos Ilhéus e Salvador (1927-1945).



Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial. 1927-1945³³⁹.

A Segunda Guerra Mundial afastou um elevado número de embarcações estrangeiras, grandes compradores de mercadorias, sobretudo do cacau, que segundo o relatório do DNPC relativo a 1934, é todo o movimento de longo curso no Porto de Ilhéus.

Assim, é possível observar as variações da movimentação de mercadorias tanto no Porto de Ilhéus quanto no Porto de Salvador (fig. 56). No entanto, ainda é possível afirmar que o Porto de Ilhéus apresenta maior variação na movimentação de mercadorias de exportação se comparado ao Porto de Salvador³⁴⁰.

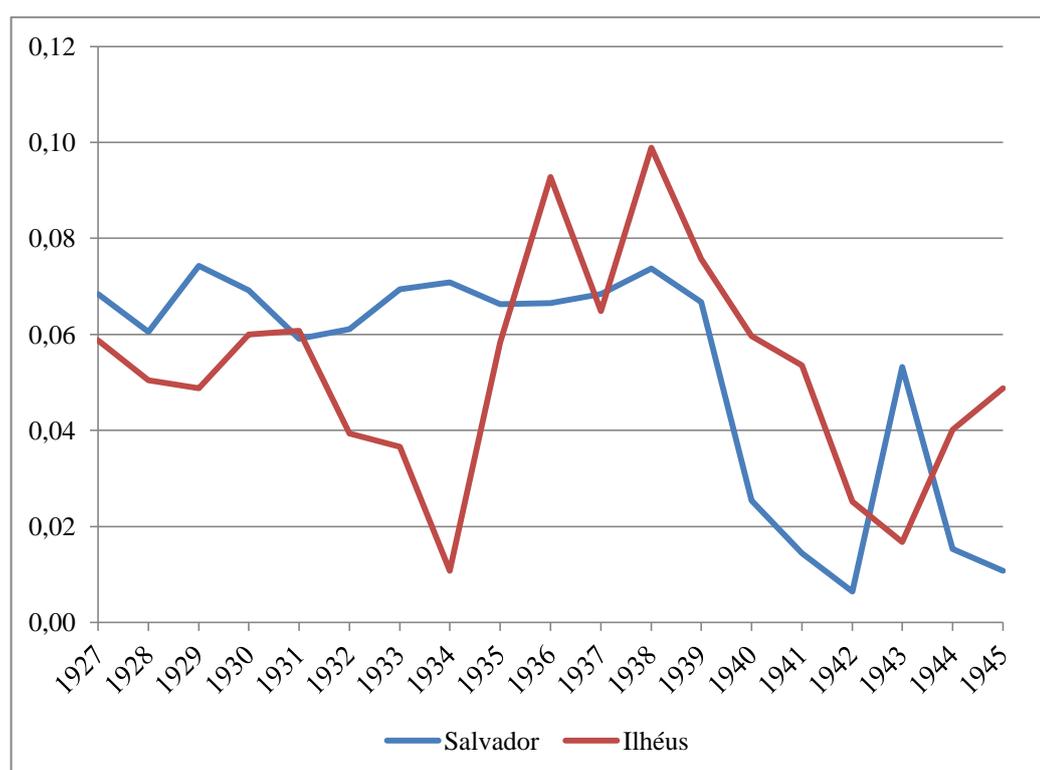
³³⁸ Ver ROSADO, Rita de Cássia Santana. *Cronologia portos da Bahia*. Salvador, Companhia das Docas do Estado da Bahia, 2000.

³³⁹ Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12/06/2015.

³⁴⁰ BMF. BRASIL MVOP. DNPC. Relatório dos Serviços Executados durante o Anno de 1934. Rio de Janeiro, 1937. Disponível em: <https://archive.org/stream/relatriodosservi1934depa#page/n5/mode/2up>. Acessado em 20 de junho de 2016.

Mantiveram-se inalterados os problemas que influenciara nessas variações, sobretudo as questões externas como a Segunda Grande Guerra (1939-1945) que, impactou consideravelmente o movimento de entradas e saídas de navios estrangeiros. Assim, as variações nas movimentações a partir do ano de 1939, dão uma noção da queda do movimento de embarcações estrangeiras.

Figura 56- Distribuição da variação anual da movimentação de saída de mercadorias por exportação nos portos Ilhéus e Salvador (1927-1945)



Fonte: BMF. Movimento Marítimo. Diretoria de Estatística Comercial, 1927-1945³⁴¹.

Alguns fatores são fundamentais para entender as movimentações no Porto de Ilhéus, tanto na sua participação nas entradas e saídas das mercadorias no estado da Bahia quanto no período 1927-1945, quanto nas variações anuais. Estes fatores envolvem questões de ordens geográficas, técnicas, além de questões externas.

De acordo com o Relatório do DNPC de 1936, o porto de Ilhéus fez um contrato para a dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução, e ficou estabelecido pelo “programa de ampliação das obras portuárias” a construção de mais uma ponte de atracação.

³⁴¹ Disponível em: <https://archive.org/details/>. Acesso em 12/06/2015.

Essas obras apenas foram iniciadas em novembro de 1935 e deveriam ser concluídas no primeiro semestre de 1936. Iniciada em fins de novembro a dragagem obteve bons resultados e os serviços foram restabelecidos. O que explica as reduções das estradas e saídas nos anos de 1934 e 1935 com o retorno do crescimento no ano seguinte (1936), mantendo-se crescente nos anos posteriores, voltando a cair no ano de 1943 em meio a Segunda Guerra Mundial.

Quanto à movimentação de cacau o Relatório DNPC relativo a 1936 ressaltava que: “com o incremento da lavoura do cacau, pode-se admitir como certo, que a prosperidade do porto continue a aumentar, acompanhando o desenvolvimento da zona cacauzeira, cada vez mais beneficiada com a construção de estradas, que convergem para Ilhéus”³⁴². Assim pode-se afirmar que a retomada do crescimento da movimentação do porto de Ilhéus nos períodos que sucederam as melhorias se deu em razão da relevância do porto nos serviços de exportação do cacau.

O Tonel das Danaides

Em 1988, o Ministro Carlos Madeira do Tribunal Federal de Recursos foi o relator da apelação impetrada pela *Industrial*, contra a decisão judicial que negou a indenização pela rescisão da concessão do serviço público do porto declarada em 09 de março de 1947. Em seu parecer o ministro fez um histórico do processo no qual comparou o principal problema do Porto de Ilhéus à uma punição mitológica, tornando-o um “porto impossível”:

O assoreamento é um fator natural invencível: a correnteza dos rios leva até a bacia onde desaguam a areia que obstrui, diminuindo a sua profundidade. A dragagem retira a areia existente, mas não evita o despejo dos rios, travando-se assim uma luta contínua que lembra a imagem mitológica do Tonel das Danaides³⁴³.

³⁴² BMF. BRASIL MVOP. DNPN. Relatório dos Serviços Executados durante o Anno de 1936. Rio de Janeiro, 1937. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000397/relatoriodosserv1936depa/relatoriodosserv1936depa.pdf>. Acessado em 20 de junho de 2016, p. 97.

³⁴³ Conforme o Dicionário Caldas Aulete Digital: Danaides: “*pl.* (mitol.) cada uma das cinquenta irmãs condenadas a encher um tonel sem fundo. [...]. Tonel das danaides (Fig.) saco roto, poço sem fundo, trabalho perdido, coisa a que se não vê fim (alusão mitológica)”. Disponível em <http://www.aulete.com.br>. Acesso, 15 de dez. de 2016. FGV. Tribunal Federal de Recursos. Ação Rescisória 1.240, Companhia Industrial de Ilhéus AS. Concessão de serviço público – Indenização – Correção Monetária. Julgado em 9 de nov. de 1988.

Embora houvesse investimentos em terra, a situação da dragagem do Porto de Ilhéus requeria medidas urgentes para a sua desobstrução, tendo em vista que até navios pequenos como os da Companhia Bahiana de Navegação não conseguiam transpor a barra senão em hora de preamar.

O Relatório do DNPN de 1937 descrevia o problema do assoreamento do porto. Destacou que a renovação do banco de areia devido à enchente do Rio Cachoeira provocou reclamações havendo ameaças do Lloyd de interromper suas escalas pelo porto. A profundidade da barra era de 4m, quando concluída a dragagem pelo departamento em setembro de 1936, e em 1937 era de 2,60 metros, o que exigia dos vapores a espera de marés para entrar e sair, e assinala: “como acontece com os cargueiros, geralmente suecos, que permanecem no ancoradouro longos dias aguardando as preamares de sizíguas para zarpar, sendo que, mesmo assim, saem com o carregamento que só é completado na Baía”³⁴⁴.

A presença e constância da navegação sueca para Ilhéus, se estendeu por mais de uma década, a despeito dos prejuízos e perdas enfrentados nos encalhes e no tempo dispendido para a realização do carregamento dos vapores. É importante um estudo sobre as empresas seguradoras no período e a navegação sueca para uma análise sobre esta relação, o que não foi possível nos limites deste trabalho.

Relata ainda a incapacidade da *Industrial* manter o porto com a profundidade da barra e do canal de acesso de 5 metros, posto que a dragagem demandava equipamento de custo muito elevado (o material dragado tinha que ser lançado a grande distância) e condições climáticas favoráveis, e o pedido da empresa ao Governo Federal para que execute o serviço quando a draga estiver disponível.

O fiscal forneceu minúcias e informava que logo em seguida à realização da dragagem, o assoreamento recomeçava até atingir um limite que permanecia estacionário, o que significaria uma busca de equilíbrio no regime da barra e sugeriu uma possível solução de que a construção de obras fixas pudesse permitir a “conservação da velocidade da corrente do rio até profundidades maiores” que, por sua vez, pudesse impedir a formação do banco da barra ou o seu transporte para um local que não causasse prejuízos ao porto. Mas acentua que apesar das grandes despesas, a situação era considerada boa, pois, destaca o fiscal que a renda do porto, a partir de 1933 foi crescente até 1936 com pequena diferença para menos em 1937.

O fiscal também foi enfático em afirmar que esta diferença não afetava a situação da Companhia e devia ser considerada acidental: havia o problema da barra; mas também,

³⁴⁴ BMF. BRASIL. MVOP. DNPN, Relatório, 1937. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>. Acesso em 20 de jun. 2016. p. 300.

destaca que havia congestionamento de mercadorias no interior, por deficiência de material de transporte da EFIC; progressiva queda do preço do cacau; produtores protelaram a venda dos produtos aguardando melhor preço. Como obras no ano de 1937: o prosseguimento do calçamento com paralelepípedos de granito sobre areia, na faixa de exploração, por 2.039 metros quadrados e consertada parte da ponte nº 3 avariava pela manobra de um navio. As obras realizadas no ano somavam 1.464.732,00 mil réis³⁴⁵.

Eusínio Lavigne em campanha pela defesa de um porto novo para Ilhéus redigiu um memorando, provavelmente no mesmo ano que encaminhou ao Presidente Jânio Quadros, 1961, no qual resumiu o processo de investigação de soluções para o assoreamento do porto e a prática da alvarengagem articulada pela *Industrial*³⁴⁶.

Várias foram as diligências para solucionar o problema do assoreamento. A *Industrial* tentou adquirir uma draga com recursos particulares e depois recursos públicos, bem como foram sondados projetos técnicos de especialistas americanos. O engenheiro Paulo Peltier de Queiroz condenou o projeto por antieconômico; e, posteriormente o DPRC, enviou o engenheiro Ney Tourinho que, por sua vez, descartou o melhoramento do Porto de Ilhéus e sugeriu o aproveitamento da bacia do Malhado para a construção de um novo porto³⁴⁷.

Como mais uma forma de exploração dos recursos produzidos pelo cacau, a *Industrial* para enfrentar os problemas que dificultavam e ameaçavam a paralisia do porto agregou ao serviço portuário uma sociedade de alvarengagem a D'Brussel e & Cia que se encarregava de baldear o cacau, do porto fluvial, para os navios de alto calado fundeados fora da barra, na "Pedra de Ilhéus" em frente à cidade. Os lucros da empresa de alvarengagem "arrefeceram a disposição da *Industrial* na drenagem do porto fluvial, prova de que as duas sociedades eram distintas por fórmula jurídica, mas moralmente unidas". O comércio de Ilhéus e Itabuna, prejudicados pelos custos passou a promover forte campanha pela encampação do Porto pela União³⁴⁸.

³⁴⁵ Adotei a representação atualizada do valor em mil réis.

³⁴⁶ GPEADA. Eusínio Lavigne. "Fatos relacionados com o Porto de Ilhéus, que precisam se ser conhecidos pelo atual presidente da República, Dr. Jânio Quadros e que, sobejamente, justificam à sua determinação do novo porto do Malhado, em Ilhéus" In: LAVIGNE, Eusínio Gaston. "Uma parcela de minha contribuição em defesa do Porto de Ilhéus", Companhia de Industrias Gráficas – CINGRAF – BA, S/D. ." pp. 3-17

³⁴⁷ Id. Ibid.

³⁴⁸ Id. Ibid.

Figura 57 - Cacau baldeado por alvarengas sendo embarcado no mar



Fonte: Arquivo Google da Revista LIFE. Fotografia de Walter Sanders³⁴⁹.

Este serviço onerou, ainda mais, o escoamento do cacau, e gerou oposições à *Industria*, que passou a ser denunciada por irregularidades, e conflitos entre os segmentos envolvidos³⁵⁰. Tal situação reforçava os anseios em torno de uma solução definitiva para as dificuldades do Porto.

Figura 58 - Estivadores carregando navio a partir de uma alvarenga



Fonte: Arquivo Google da Revista LIFE. Fotografia de Walter Sanders³⁵¹.

³⁴⁹ Disponível em: <http://images.google.com/hosted/life/e33639af34c9d7a7.html>. Acesso em 05/09/2017.

³⁵⁰ NUNES. Op. cit.

³⁵¹ Disponível em <http://images.google.com/hosted/life/38dc010f28a38558.html>. Acesso em 05/09/2017.

O assoreamento além de ônus a todo o processo imprimia extraordinário aspecto de precariedade das condições de trabalho dos estivadores. Como se vê na figura abaixo.

Figura 59 - Carregamento do navio a partir de uma alvarenga



Fonte: Arquivo Google da Revista LIFE. Fotografia de Walter Sanders³⁵².

Em 1940 o Departamento Nacional de Portos e Navegação - DNPN³⁵³ criou uma Comissão para estudar o caso, que resultou no relatório “Porto de Ilhéus” produzido pelo engenheiro civil Ney Rebello Tourinho, que serviu de base para as discussões e relatórios posteriores e fundamentaram a proposta de implantação de um novo porto no Malhado.

A ACI se posicionando como uma “paladina” na luta em prol do funcionamento do Porto fez uma síntese de sua atuação e identificou a dragagem do porto como “o magno problema”, como o elemento que centralizou as mobilizações e articulações políticas em várias gestões e instâncias: em 1935 conseguiu a dragagem por conta de sua atuação junto ao governo “com o valioso apoio de instituições desta zona e do governo deste município e do de

³⁵² Disponível em: <http://images.google.com/hosted/life/3fc2965fe4e5bca7.html>. Acesso em 05/09/2017.

³⁵³ Órgão criado no Governo Vargas, em 1932 com o conceito de cuidar simultaneamente da infraestrutura e da navegação o que antes era feito por empresas privadas. Conforme PEREIRA, Vicente de Britto. “Transportes: história, crises e caminhos”. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

Itabuna” promovemos então, em prol da vinda da draga para este porto, uma campanha que se desenrolou durante vários meses e que só terminou quando os nossos apelos foram finalmente atendidos. E em 1938 a obstrução do canal de acesso implicou na disponibilidade pelo Governo da draga Bahia. Esta draga deu defeito logo no início do trabalho e o tubo de sucção afundou no canal. Ele foi seccionado, mas não se conseguiu retirá-lo por conta do naufrágio do iate “Itacaré” que também foi para o fundo aumentando ainda mais a obstrução. A campanha passou então a ser pela encampação do Porto, afastando a de sua exploração.

No “Tonel das Donaides” não havia só areia! Em 4 de Agosto de 1941, o Presidente da ACI Francisco Dórea, em entrevista ao vespertino carioca *O Globo* e na visita que fez à Associação Comercial do Rio de Janeiro, repetiu mais uma vez o trabalho infrutífero de reclamar da falta de transportes no Porto de Ilhéus. Apelou por ajuda para que se favorecesse o Porto com viagens mais constantes e regulares de vapores de médio calado. Mas apesar de promessas de esforços, “o tonel parecia ainda mais furado”, ou seja, a situação se agravou mais ainda com a supressão da linha Costeira e a redução das viagens do Lloyd para Ilhéus³⁵⁴.

Na década seguinte, intensificaram-se as ações de lideranças políticas regionais e as disputas entre setores das classes dominantes pela permanência, encampação ou construção de um novo porto em Ilhéus. As disputas, além das articulações políticas junto aos governos estadual e federal, resultaram na intensificação das discussões em torno do problema portuário que ganhou foros de campanha no ano de 1958 quando lideranças políticas e econômicas, instituições como as Associações Comerciais de Ilhéus e de Itabuna e os jornais locais se tornaram palco de debates com a promoção de conferências e notícias. As disputas eram agravadas pela rivalidade causada pela concorrência com Marauí, cidade próxima, também produtora de cacau, que nos anos 1950, também pleiteava a construção de um porto. A situação foi finalmente decidida em 1959 com o início da construção do Porto do Malhado em Ilhéus.

A “campanha” em prol do porto propicia a análise dos portos como modeladores das relações econômicas; das dinâmicas portuárias e urbanas; e amplia a compreensão do impacto dos portos sobre o interior em seu entorno a partir da construção/reiteração da noção de região e desta sobre os portos.

Os discursos produzidos em torno da melhoria ou construção de novo porto para o cacau produziram exclusões e reforçaram a construção da “região cacauera” como um espaço

³⁵⁴ ACI. Relatório de Diretoria, 194.

concreto e articulado, ocultando as diferenciações internas e concepções diversas sobre a construção desta região.

A disputa com Maraú delineou uma região cacaeira liderada por Ilhéus e Itabuna. Na concepção das lideranças ilheenses e itabunenses esta posição foi acentuada, sobretudo, pelo reforço da importância da produção do interior para o sucesso do porto. Em sua defesa do porto Eusínio Lavigne argumentava em 17 de janeiro de 1958: “A região – o poder econômico – é que determina a preferência do porto, e não a recíproca. Faz-se o porto da região e para a região, e não a região para o porto”³⁵⁵. Esta era a fundamentação básica que dava preferência a Ilhéus na construção do novo Porto, em detrimento de Maraú.

E ele proclama: “e quando dizemos ‘Ilhéus’ dizemos a região”. Para Lavigne a antiguidade do porto de Ilhéus e sua posição geográfica central em relação aos municípios produtores de cacau, aos quais era ligada por estradas asfaltadas e de ferro era a garantia do sucesso do investimento. No discurso feito na Associação Comercial de Itabuna, Lavigne aproveita as palavras de Gileno Amado, liderança política itabunense, para reforçar a dianteira das duas cidades na região cacaeira.

Como bem disse S. Excia. O porto em apreço pertence à região, e, da região, mais à Itabuna do que a Ilhéus. Efetivamente assim é, senhores. Dantes, anos idos, Itabuna era uma apêndice de Ilhéus, de tal sorte que o porto vivia mais em função do comércio de Ilhéus, então cidade isolada do vasto território sul-baiano. Hoje, as coisas mudaram pelo próprio desenvolvimento territorial, que colocou o cacau entre as grandes riquezas nacionais e o projeta com crescente procura no cenário do mercado internacional³⁵⁶.

Já Maraú, situava-se ao norte da região cacaeira, e não possuía um entorno desenvolvido, ou seja, necessitaria da construção de um entorno que desse suporte ao porto. Neste sentido, a concepção sobre o desenvolvimento, estruturada na relação porto-cidade se aproxima da concepção tradicional de porto como porta de entrada, na qual há uma interdependência entre porto e o interior, sendo o acesso diferencial ao mercado interno a razão de fracasso ou sucesso a do investimento e parâmetro de vantagem em situação de competitividade³⁵⁷.

³⁵⁵ LAVIGNE, Eusinio Gaston. “Defesa do porto marítimo da região cacaeira em Ilhéus”. Imprensa Oficial da Bahia, 1958. p. 9.

³⁵⁶ Lavigne, op. cit. p. 17.

³⁵⁷ Sobre a concepção de porto como porta de entrada ver John T. Start e Brian Slack em “Porto como porta de entrada: discutindo a concepção tradicional.” In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. “Cidade e portos: os espaços da globalização”. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

Lavigne propõe uma campanha em prol da constituição do que ele chamou de sociedade portuária:

Queremos, (...) mostrar que a nova sociedade, caracteristicamente popular, deverá exercer uma função político-econômica-educativa, em torno do seu ideal, que será a solução do pôrto de Ilhéus. Sua política: o pôrto de Ilhéus. Sua economia: o pôrto de Ilhéus. Sua educação: o pôrto de Ilhéus. Fazer política para a construção do porto. Construir o porto, para segurança da economia regional. Educar o povo, na batalha cívica pela modernização do porto de Ilhéus³⁵⁸.

Neste cenário Bento Berillo, Misael Tavares, Eusínio Lavigne e Gileno Amado representaram interesses diversos. As fragmentações entre os segmentos das elites regionais foram em alguns momentos menos poderosas do que o alcance da solução para o problema da questão portuária, que abrangia interesses de âmbito regional, no conflito entre os grupos dominantes sobressaiu-se, contudo uma correlação de forças vencedora, pois em 1959 foi definida a construção do Porto do Malhado.

O Porto de Ilhéus sofreu intervenção federal em 1963. A *Industrial*, administrou este porto sob intervenção até 9 de março de 1967, quando foi rescindido o contrato, passando a administração para o Departamento de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, órgão criado no governo João Goulart. O Porto do Malhado cujas obras iniciais datam de 1959 teve inauguradas obras estruturais nos anos de 1971 e 1972, marcando o desenvolvimento de novas relações entre porto, cidade e região cacauzeira. Se havia um projeto que se justificava pela existência de uma monocultura consolidada, este demonstrou, porém, ser fragmentário, tendo em vista, que seu prosseguimento não demonstrou uma articulação. Os encaminhamentos em relação aos transportes na região cacauzeira descolaram-se da concepção de que um porto depende de seu entorno.

³⁵⁸ LAVIGNE, op.cit. p. 16.

Capítulo III - PORTO-FERROVIA UM BINÔMIO NO CAPITALISMO BRASILEIRO

O binômio porto-ferrovia em ação

Em 27 de julho de 1922 a administração da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista publicou no jornal *Correio de Ilhéus*, o que parecia ser apenas mais um dos muitos e corriqueiros avisos da Companhia nos jornais da cidade³⁵⁹. Anunciava ao público consumidor de seus serviços, que havia inaugurado um desvio de seus trilhos ao longo do cais do Porto de Ilhéus, habilitando-se a transportar todas as mercadorias diretamente às pontes de embarque e desembarque. E mais, que seria possível fornecer carros vazios para o carregamento, tão logo as mercadorias fossem descarregadas das embarcações que chegavam ao cais.

A instalação de trilhos ferroviários ao longo do cais, para que as mercadorias transportadas nos vagões dos trens fossem conduzidas aos navios e embarcações que acostavam no porto foi uma importante modificação em relação ao porto de tipo antigo. Neste último, o embarque e desembarque de mercadorias era feito através do serviço de “estiva”, ou seja, nas costas dos trabalhadores do armazém às embarcações, incluindo o serviço de arrumação da carga. Com os trilhos crescia a produtividade e eficiência do serviço portuário, aumentava a celeridade ao processo e diminuía a demanda de mão de obra³⁶⁰.

A reação ao pequeno “Aviso” resultou em vários editoriais publicados no *Correio*, expondo opiniões, insatisfações, xenofobia, correspondências entre o poder público municipal e as empresas envolvidas: a *The State of Bahia South Western Railway Company Limited*³⁶¹ e a *Industrial*³⁶².

Em tom de denúncia, em 01 de agosto daquele ano, a manchete estampava: “A Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista faz inaugurações clandestinas”. O editorial reclamava

³⁵⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 27/07/1922.

³⁶⁰ HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Curitiba: Prismas, 2016.

³⁶¹ A *The State of Bahia South Western Railway Company Limited* ou Companhia de Estrada de Ferro do Sudoeste do Estado da Bahia Limitada era também designada nos diversos jornais que circularam em Ilhéus e Itabuna, desde 1914, como “a Estrada” ou “a State”. Foi criada pelos ingleses com sede em Londres, com a finalidade de promover as negociações necessárias para a construção e exploração da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista no ano de 1908.

³⁶² A Companhia Industrial de Ilhéus era também chamada de ‘Cia Industrial’ ‘Industrial de Ilhéus’ ou simplesmente ‘A Industrial’.

uma providência do Intendente do município o Coronel Eustáquio de Souza Bastos, contra a atitude da *State*. Segundo ele, a Estrada de Ferro fez clandestinamente a alteração de seu traçado, ao construir um desvio fora de sua zona de concessão e invadido um trecho do perímetro urbano, de forma que prejudicaria a circulação pelas ruas no entorno do porto localizado no centro da cidade, atingindo o interesse público.

A empresa se arrogaria o poder material e o direito de “meter as suas linhas pelas ruas da cidade e, mais ainda, que, a seu belo prazer, se fosse enfiando pela terra em qualquer lugar, para-choques, cancelas, cancelões, porteiras, portas, portões, portadas, grades, gradis”³⁶³, pois, atravessou o cais e fincou no meio da rua dois ‘moirões’³⁶⁴ como para-choques, na ponta dos trilhos. A manifestação se valia, inclusive, do vocabulário próprio da construção e do funcionamento das estradas de ferro, pois os elementos acima estão relacionados ao que são designadas “obras de arte”.

Foram frequentes as manifestações contra as empresas em questão, cujas críticas iam da admoestação subliminar ou direta, à xenofobia explícita. Em “defesa” dos interesses locais, exorta um dos editoriais: “Contenha-se a *State*. [...] Isto aqui não é colônia estrangeira. É uma nação e uma nação das mais respeitadas do Mundo, a despeito de certos estrangeiros, entre nós se considerarem de uma raça superior”³⁶⁵.

As notícias das irregularidades envolvendo o desvio ocorreram em meio a um bombardeio de críticas feitas nos jornais que apontavam más condições de funcionamento da estrada de ferro, situação nada confortável para a imagem da *State*. No conjunto, as condições dos serviços prestados parecem corroborar as denúncias contribuindo para configurar um clima de escândalo. Em meio à acusação de construção irregular, a edição do dia 03 de agosto, noticiou a ocorrência de acidente na Estrada de Ferro, um descarrilamento “nas perigosíssimas rampas do Almada”³⁶⁶. Na notícia se afirma que a empresa era chamada de “Companhia do descarrilamento”.

Oscar de Andrade, advogado que atuava em associações de trabalhadores como a União Protetora dos Artistas e Operários em Ilhéus e a Sociedade União Operária dos

³⁶³ As publicações sobre o caso foram feitas nos dias 27 de julho (‘Ao público’), 01 (‘A Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista faz inaugurações clandestinas’), 03 (A resposta da ‘*The State*’ ao senhor prefeito municipal), 08 (‘Desvios e Moirões’, ‘A mentira de Justus’), 10 (‘A Intendência, a ‘*State*’ e a ‘Industrial de Ilhéus’’) e “Desvios e moirões”), 12 (“Desvios e Moirões”), e 15 (“A Intendência, a ‘*State*’ e a ‘Industrial de Ilhéus’”) de agosto de 1922. CEDOC/UESC, *Correio de Ilhéus*. Ilhéus–BA.

³⁶⁴ Moirão ou mourão consiste de uma estaca de concreto, madeira ou pedra que serve para construir uma cerca. Colégio de Arquitetos. Disponível em: <http://www.colégiodearquitetos.com.br/dicionario/2009/02>. Acessado em 05 de novembro de 2016.

³⁶⁵ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 03/08/1922.

³⁶⁶ Sobre as rampas do Almada nos referiremos mais adiante.

Estivadores em Ilhéus sintetizou as insatisfações³⁶⁷. Pela intensidade dos ataques promovidos nos artigos, o advogado de trabalhadores, certamente reagia contra mudanças que deixariam sem trabalho muitos dos seus constituintes.

Ele assinou os artigos “Desvios e Moirões”, nos quais se valeu de duplos sentidos para indicar relações cercadas de irregularidades entre as duas empresas e seus grandes poderes na exploração dos serviços públicos, bem como, fustigar os ingleses da ferrovia ao ressaltar o declínio do poderio inglês após a Primeira Guerra Mundial. No artigo datado de 08 de agosto de 1922 ao responder à acusação de pária e de alugar o corpo feita por um seu interlocutor de pseudônimo *Justus*, definido pelo advogado como “simples empregado de linha de bonde” submisso aos ingleses, ele praguejava:

Eu, que defendo a integridade moral do Brasil, que certos *bifes, remplis de soi memes* não se furtam de achincalhar, quando bancam a tal superioridade de raça e se fiam na onipotência da loira Albion, esquecidos da última guerra, em que, não fossem os americanos, adeus riquezas, adeus pedantismo, adeus colônias, adeus cambio, adeus estradas de ferro, adeus marinha de guerra e mercante, etc., etc., etc., eu, então sou alugado de corpo e pária³⁶⁸.

Contra a *State* Oscar Andrade exprime de forma ácida os aspectos que dão base às queixas contra a ferrovia e atingem recorrentemente à Companhia:

é uma estradinha, mal construída, de péssimo material, tanto rodante como permanente, uma empresa que tem uma concessão para levar os seus trilhos a Conquista, que demora nesta cidade 400 km, mas que esbarrou em Itabuna, vae por muitos anos, com um percurso de apenas, cinquenta e nove quilômetros, e que não manifesta desejos de cumprir o seu contrato, prejudicando, deste modo o Estado, de que houve, além de outros favores, e da garantia de juros, uma companhia que não respeita os direitos de ninguém, que faz o que lhe vae às ventas, que trata mal aos passageiros, desde que estes vão á bilheteria comprar a sua passagem, até que desembarcam no ponto do seu destino³⁶⁹.

As reclamações contra as más condições materiais da estrada; o não cumprimento do traçado impedindo o desenvolvimento do estado do qual a empresa se beneficiava se valendo de direitos e isenções pela prestação de um serviço de interesse público sem realizar em

³⁶⁷ Sobre Oscar de Andrade e as associações de trabalhadores citadas ver: CARVALHO, Philippe Murillo Santana de. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. Tese (doutorado) Universidade Federal da Bahia. Programa de Pós-Graduação em História Social. Salvador, 2015.

³⁶⁸ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 08/08/1922.

³⁶⁹ CEDOC/UESC. *Correio de Ilhéus*, 10/08/1922.

contrapartida os trabalhos assumidos; a falta de qualidade no atendimento de serviço de transporte de pessoas em detrimento do de cargas; juntando-se a isto a gestão dos ingleses tida como arrogante em relação aos nacionais foram aspectos que fizeram parte da trajetória da *State* e ocuparam os jornais da região desde os seus primeiros anos de funcionamento.

No caso da instalação “clandestina” dos trilhos até o cais do porto o Intendente instado pelo articulista afirma que não havia sido solicitada à Intendência nenhuma autorização para a construção do desvio, que sobre o mesmo sabia apenas, que fora feito quando a *Industrial* fazia o aterro do cais do porto para transportar os materiais necessários à construção de armazéns. Ressaltou que no contrato com a *Industrial*, esta não dispunha do direito de construir aquele desvio nem fazer concessões à Estrada de Ferro.

A *State* respondeu ao Intendente que inaugurou seu “desvio” e “suportes” em virtude de um contrato realizado com a *Industrial*, que havia feito o cais de saneamento do porto e pretendia obter a concessão do governo federal para melhoramentos e construção deste.

Intermediando as tensões entre a *State*, a *Industrial* e a Intendência, temos a atuação de Bento Berillo, Diretor da *State* e Presidente da *Industrial* por décadas. Ele apresentou como solução a diminuição dos moirões que serviam de para-choques e o compromisso de que os veículos apenas circulariam com mercadorias após a inauguração do primeiro armazém a ser construído.

O Intendente acatou as sugestões de Bento Berillo como encaminhamento exigindo, porém, que se concluísse uma revisão do contrato entre a Intendência e a *Industrial* bem como a modificação da planta do porto. O tema saiu da pauta dos jornais, perdendo espaço para um evento também candente no período quando, em 17 de agosto de 1922, naufragou o vapor *Comandatuba* na barra do porto, em frente ao morro do Pernambuco, acontecimento que pôde ser assistido de terra e causou grande comoção na população.

A batalha dos artigos instiga à discussão sobre a relação entre as empresas do porto e da ferrovia e os poderes que detinham para, em alguma medida, confrontar o poder local e tornou evidente que estes poderes consubstanciaram o binômio porto-ferrovia no sul baiano, na primeira metade do século XX, o que até a década de 1930 atendia aos interesses de agentes políticos e econômicos locais da classe dominante, tendo passado a ser alvo de oposição a partir do avanço das mudanças político-econômicas de cunho nacional promovidas a partir do governo Vargas.

O presente capítulo busca analisar a trajetória de EFIC entre 1920 e 1947. O marco inicial deve-se ao fato de ser a partir deste momento que ocorre a inauguração do porto de Ilhéus, e que está estabelecido o porto-ferrovia, como nova estratégia de escoamento do

cacau, produto voltado para a agroexportação, triunfo do projeto britânico articulado ao capital local, e como baliza final o ano de 1947 que marcou a destruição deste projeto, com o processo de encampação da ferrovia pela União, abandonada pelos ingleses após a Segunda Guerra Mundial, bem como pela concorrência das rodovias. O projeto da opção rodoviária ganhou corpo a partir dos anos 1920 e foi reforçado a partir dos anos 1931 vinculado, sobretudo, ao poder estadual através do Instituto de Cacau da Bahia e ao capital norte americano dominante a partir da Segunda Guerra Mundial.

Também em 1947 foi reivindicada a encampação do porto como forma de atrair a intervenção do poder público, as insatisfações com a gestão do porto e com a escassez de recursos aplicados no porto e livrar-se dos problemas provocados pela estreiteza da barra e pelo assoreamento.

A expansão das estradas de ferro

A locomotiva inglesa expelindo fumaça e deslizando sobre uma estrada de ferro, se tornou parte integrante dos jornais de Ilhéus e Itabuna nos primeiros anos de existência da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista no início do século XX (fig. 60). Símbolo de movimento, de força, de modernização e do “maquinismo como espetáculo”, o desenho encabeçava os comunicados diários da *State*, anunciando: horários, preços de passagens e aumentos de tarifas, detalhes de seu funcionamento, condições do tráfego, entre outros. A estrada de ferro se imiscuía ao cotidiano das pessoas e imprimia novos hábitos e possibilidades.

A imagem simbolizava a aceleração do movimento, o advento da tecnologia, e o nome inglês da companhia escrito abaixo em letras de tipo moderno dava visibilidade à imponência da novidade que significava a presença daquele transporte e dos ingleses no sul da Bahia.

A “corrida” do trem para o mar, porto sinalizava o redimensionamento das conexões da área com o mercado mundial, acelerava e promovia a ampliação, a racionalidade e a eficiência. Segundo Francisco Foot Hardman a partir do trem e da navegação a vapor o mercado mundial ganhava concretude e “a forma fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade”.³⁷⁰

³⁷⁰ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 26.

Figura 60 - Notificações feitas pela *State* ao público



Fonte: CEDOC/UESC. *Jornal de Ilhéos*, 12 de setembro de 1915.

As origens, os interesses e os mecanismos da empresa construtora da estrada de ferro relacionam o sul da Bahia à trajetória histórica da Revolução Industrial e aos diversos aspectos que envolveram este processo de transformações econômicas profundas. Eric Hobsbawm destacou a preeminência inglesa:

Houve um momento na história do mundo em que a Grã-Bretanha podia ser descrita como sua única oficina mecânica, seu único importador e exportador em grande escala, seu único transportador, seu único país imperialista e quase que seu único investidor estrangeiro; e, por esse motivo, sua única potência naval e o único país que possuía uma verdadeira política mundial³⁷¹.

O aumento da circulação de bens levava para a Europa novas necessidades, mas seu substrato mais significativo era a criação de um “horizonte ilimitado de vendas e lucros” e foram os britânicos que capturaram esses mercados³⁷². Destacamos tal processo, por identificarmos que uma característica fundamental do sul baiano no início o século XX foi a captura de seu mercado pela Inglaterra.

³⁷¹ HOBSBAWM, Eric J. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 1.

³⁷² Id. *Ibid.*

Hobsbawm abordou ainda a expansão do mercado, dos capitais ingleses e do incremento da produção a partir do desenvolvimento das máquinas movidas a vapor; e dos próprios limites de seu desenvolvimento na Grã-Bretanha inicialmente ligados à precária produção do minério de ferro de baixa qualidade.

Com as estradas de ferro, a Grã Bretanha entrou num período de industrialização, sua economia já não se equilibrava mais precariamente no estreito patamar de dois ou três setores primários – principalmente os têxteis. Alicerçava-se firmemente na produção de bens de capital o que, por seu lado, facilitava o advento da tecnologia e da organização modernas³⁷³.

Na Inglaterra, as necessidades de transportes originaram a estrada de ferro, e impulsionaram a produção e utilização do carvão e do ferro, cujos impactos principalmente na metalurgia instauraram uma nova fase da industrialização inglesa (1840-1895) de produção de bens de capital, máquinas de ferro, aço e a vapor. Estas transformações resultaram: na industrialização do resto do mundo com a criação de um mercado para os bens de capital produzidos; e na pressão cada vez maior do acúmulo de capitais a serem aplicados em investimentos lucrativos. Rapidamente a Inglaterra foi banhada por uma malha ferroviária e os capitais acumulados exportados para os diversos países do mundo em materiais, mão de obra e tecnologia³⁷⁴.

Para Marx, as transformações de forma do capital de mercadoria em dinheiro e de dinheiro em mercadoria obedecem a um tempo de curso do capital, da produção e da circulação, de compra e de venda, que forma uma parte importante do seu tempo de reprodução. A circulação a princípio não agrega valor à mercadoria e o valor de uso das coisas só se efetiva em seu consumo. Mas o capital produtivo investido na indústria do transporte adiciona valor aos produtos transportados pela transferência de valor dos meios de transporte e pelo acréscimo de valor gerado pelo trabalho de transporte³⁷⁵.

Com o advento do trem, a Inglaterra acelerou o tempo de curso do capital e, por conseguinte a sua reprodução. A Inglaterra acumulava mais capital e ao aumentar as suas necessidades de matéria-prima adentrou os continentes, ampliando a interligação de *hinterlands*. As “railways” se espalharam para fora da Inglaterra, estendendo a “mania” ou “febre” ferroviária para os países na América, Ásia e África, com resultados diversos a partir

³⁷³ Id. Ibid. p. 110.

³⁷⁴ Id.. Ibid.

³⁷⁵ MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.

das estruturas produtivas de cada espaço e sociedade. O espaço delas é a região, expandida, delineada, redesenhada pelas *north eastern, great western, great southern, south western...*

A íntima relação entre as estradas de ferro e o desenvolvimento industrial na Inglaterra tornou-se um dos pontos mais controversos tendo em vista que se disseminou a concepção de que as nações que tivessem estradas de ferro se desenvolveriam também industrialmente. No caso do Brasil, José Cechin ressaltou que com as estradas de ferro o que resultou foi o barateamento de um produto caro e de exportação para compradores internacionais³⁷⁶.

Não se deu como em outros países, principalmente como na Inglaterra a consolidação com a mineração ou outras atividades econômicas (*linkages* para trás ou para frente). Na expressão de Steven Topik no Brasil as ferrovias foram a “espinha dorsal da economia exportadora”, e como em outros países, pela natureza do tipo de empreendimento que exige investimentos vultosos, implicaram na interferência do Estado³⁷⁷.

Além do destino principal da ferrovia no Brasil ter sido o transporte de matérias primas para o mercado externo, ou seja, o deslocamento de mercadorias se fazia do interior para os portos é também consenso na literatura que: a implantação das ferrovias gerou a expansão das fronteiras agrícolas de diversos produtos; o Brasil não dispunha de acumulação interna de capitais suficiente para implantar uma rede de estradas de ferro que integrasse as diversas regiões; a publicação da Lei nº 641 de 26 de julho de 1852 que autorizava a concessão de garantia de juros de 5 a 7% ao reduzir os riscos do investimento para a construção de ferrovias, igualmente ao que ocorreu em diversos países, foi o instrumento que deflagrou a atração do capital estrangeiro; o país não dispunha de condições técnicas, tecnológicas, materiais, e humanas mínimas para deflagrar o processo de construção das estradas de ferro; o capital inglês foi dominante no setor, e apenas em São Paulo o capital nacional foi expressivo tendo sido construídas várias estradas de ferro com grande participação do capital cafeeiro; que a expansão do rodoviarismo é um dos principais motivos de decadência do setor ferroviário no Brasil.

A experiência da ferrovia no Brasil no tempo pode ser pensada através de uma ampla periodização. A primeira fase tem como marco inicial o ano de 1854 quando foi inaugurada a *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*, construída pelo Barão de Mauá no Rio de Janeiro poucas décadas após a inauguração da primeira

³⁷⁶ CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Instituto de Economia, Campinas, 1978.

³⁷⁷ TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987.

ferrovia inglesa construída por George Stephenson com extensão de 61 km de comprimento (1825)³⁷⁸.

Este foi um período de significativa expansão da “mania ferroviária” e de grande participação do capital estrangeiro, sobretudo inglês. Apesar da intensidade do processo, até o ano de 1885 o Brasil contava com apenas 9.973 quilômetros de estradas de ferro.

Uma segunda fase que se estende de 1889 a 1930, período de prosperidade no desenvolvimento da rede ferroviária; mas no qual já se vislumbram os sinais de declínio, de dificuldades em relação ao câmbio; e de mudanças no impulso da política para o setor, no sentido da restrição dos gastos com o pagamento de juros que oneravam os cofres públicos.

Ressalto a crise financeira na Inglaterra a partir de 1873 que implicou em refluxo dos investimentos ingleses no setor ferroviário. Em 1930 a extensão de linhas férreas no Brasil tinha praticamente chegado à sua máxima extensão antes do aprofundamento do declínio, atingiu 32.478 quilômetros. Em 1940 essa medida tinha se ampliado apenas para 34.252 quilômetros.

Uma terceira fase de 1930 a 1950, período marcado pela encampação de diversas ferrovias pela União; de aprofundamento da decadência da malha ferroviária; dos impactos da crise de 1929 que resultou na política econômica de substituição das importações e provocou obstáculos às exportações e importações; por dificuldades da Inglaterra causadas pela Segunda Guerra Mundial; pelo início da concorrência das rodovias crescentemente adotadas como solução para o problema dos transportes em detrimento das ferrovias; bem como pelas disputas dos grupos de interesse no governo na adoção do rodoviarismo.

Segundo Paulo Queiroz a trajetória das ferrovias no Brasil esta marcada ao mesmo tempo por uma política prejudicial às estradas de ferro, “caracterizada pela exigência de taxas demasiadamente baixas e que frequentemente, chegavam a serem inferiores aos custos de operação”, além disto, destaca Guilherme Grandi “é notório, no caso brasileiro, como em muitos outros países, que o transporte ferroviário passou a partir da década de 1930 a sofrer uma crescente concorrência com os transportes rodoviários³⁷⁹”, e que as dificuldades das ferrovias são evidenciadas quando o Estado, progressivamente, ao longo do século XX assume a propriedade e operação ferroviária no país.

Conforme Grandi,

³⁷⁸ George Stephenson foi um mecânico inglês que construiu a primeira linha férrea em Darlington, na Inglaterra, com a extensão de 61 km de comprimento, via dupla em dois terços do percurso. SANTOS, Sílvio dos. *Transporte ferroviário: história e técnicas*. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

³⁷⁹ QUEIROZ, Paulo Cimó, apud. GRANDI, op. cit. p. 20.

[...] em 1945, o governo federal administrava 41% do total das ferrovias no país, os governos estaduais 31% e a iniciativa privada arcava com o restante dos 28%. Oito anos depois, em 1953, o panorama da administração das ferrovias configurava-se de um modo bastante distinto daquele verificado ao final da 2ª Guerra Mundial: governo federal administrava 69%, governos estaduais, 25%, e empresas particulares, 6%³⁸⁰.

Por fim, os anos 1950 a 1970, período marcado: pelo avanço das encampações pela União, pela centralização da administração das ferrovias através da criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA. Nos anos 1960 se expandiu a política do que ficou conhecido como a extinção dos “ramais antieconômicos”.

No espaço, a experiência ferroviária foi marcada por dinâmicas diversas. Uma perspectiva é a implantação das ferrovias no Sudeste, e em particular em São Paulo, onde as ferrovias se apoiaram no capital inglês, mas contaram substancialmente com o capital nacional. Algumas estradas foram construídas apenas com o capital nacional vinculado à produção do café.

O Nordeste foi muito mais vulnerável à profundidade da penetração do capital inglês, em função das dificuldades econômicas vivenciadas por seus estados. A decadência do açúcar e as crises no algodão produtos principais não permitiam a acumulação de capital que pudesse dar base aos custos de construção de uma ferrovia. E outros produtos a exemplo do fumo e do cacau também não propiciavam o acúmulo de capitais gerados pelo café em expansão.

É vasta a literatura produzida em torno da trajetória das ferrovias no Brasil. Destacam-se os esforços de geógrafos, economistas, historiadores e engenheiros, em perspectiva interdisciplinar na análise da temática. Conta-se com inúmeras publicações e trabalhos acadêmicos que analisam cada ferrovia de per si, obras que estudam variáveis generalizadoras do conjunto de ferrovias de um estado, de regiões ou mesmo no espectro de todo o país³⁸¹.

³⁸⁰ GRANDI, op. cit. p.21.

³⁸¹ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec; [Brasília]: INL, 1981; EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982; MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*. São Paulo, 1995. (Tese Doutorado). Universidade de São Paulo; ANDRADE, Dilma Paula de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. (Tese Doutorado). Universidade Federal Fluminense. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2000; ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana-Ba, UEFS, 2001; NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2005; FERNANDES, op. cit.; GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. Universidade de São Paulo: Alameda, 2013.

É também significativa a produção de memorialistas e de bibliografia produzida por diversos engenheiros e técnicos. Tal situação se explica em função da importância das ferrovias como experiência de negócios de grande porte e complexidade e dos impactos produzidos regionalmente por sua implantação. Permanece a nosso ver o interesse em torno da experiência, da inovação no setor de transportes brasileiro, bem como das transformações sociais.

Grande parte da bibliografia analisa a expansão ferroviária ligada à do café. Segundo Ivanil Nunes, “nos diversos estudos sobre a expansão da economia cafeeira percebe-se que há uma relação direta entre essa expansão e a construção das ferrovias” e acrescenta: vários outros autores e fontes argumentam que após 1940, por causa da decadência do complexo cafeeiro a partir da crise de 1929, teria ocorrido o esgotamento do modelo de transportes baseado na ferrovia, em função de os maiores rendimentos das ferrovias estarem atrelados à economia cafeeira³⁸². Esta literatura também aborda os diversos aspectos organizacionais relacionados à fundação das companhias, os recursos e obstáculos nas construções das vias, falhas nos projetos de construção, administração, as condições de manutenção das linhas, emprego de capital, além dos aspectos que envolvem a mão de obra e suas lutas políticas³⁸³.

A construção de ferrovias na Bahia refletia uma tendência que se instaurara desde os meados do século XIX. De acordo com Francisco Zorzo³⁸⁴ o transporte ferroviário funcionou como elemento catalisador da recuperação econômica do estado. Transportar mais rápido, extrair mais rapidamente matérias primas de regiões diversas e distantes gerou impactos substanciais. O sul da Bahia objeto de interesse do capital transnacional atraído pela produção de produtos “exóticos”, foi perpassado por este processo.

Na Bahia, Zorzo identificou o relativo pioneirismo na construção de ferrovias a partir de 1850 e aborda o complexo desenvolvimento da rede ferroviária baiana. Quanto aos investimentos na construção de ferrovias ele destaca a importância dos comerciantes para sua efetivação:

Mesmo quando se nota o papel decisivo dos capitalistas ingleses em certa altura dos empreendimentos ferroviários no Nordeste do Brasil, é preciso observar que esses homens estavam associados ao alto comércio que dominava também as casas exportadoras e importadoras. Isso foi fundamental, pois a montagem das empresas ferroviárias exigia grande

³⁸² NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2005, p. 28.

³⁸³ GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo*.

³⁸⁴ ZORZO, Op. cit.

capitalização, o que somente seria possível reunir naquele momento entre homens da classe comercial³⁸⁵.

Sobre os agentes da construção ferroviária Zorzo acrescentou que agiam dentro de um marco liberal e denominou “ferroviarismo periférico” à fórmula econômica da implantação de infraestrutura de transporte e comunicação, concretizado de acordo com uma objetividade empresarial que concebia a ferrovia como fator de circulação de riquezas. E ressalta que,

[...] o ferroviarismo foi periférico, pois a emergência das ferrovias qualificou-se como fato regional pontual, que se inseriu, perifericamente, à mercê dos desenvolvimentos tecnológicos de sua época que eram comandados pelos países mais industrializados. A indústria ocidental criou um mecanismo de obsolescência dos equipamentos que fez com que os instrumentos adquiridos pela empresa situada na região da periferia se desatualizassem no correr de poucos anos³⁸⁶.

A Ferrovia Ilhéus-Conquista é ainda objeto de escassos estudos, Ialmar Vianna discutiu os dados sobre a trajetória e a produtividade da ferrovia no transporte do cacau até o porto, relacionando o crescimento da lavoura ao advento da ferrovia. Registrou que a ferrovia dependia da expansão da produção cacaueira para seu movimento financeiro³⁸⁷.

Resultado de outra preocupação do período havia, também, a atenção com o processo de organização dos portos. Data de 1869, a primeira legislação do Império a prever a concessão dos direitos de organização e exploração dos portos brasileiros³⁸⁸. Nestes termos, as ações propostas pelos setores da elite cacaueira interessados na modernização dos portos e no estabelecimento de uma nova logística de transporte estão em sintonia, pelo menos inicialmente, com as visões dominantes de desenvolvimento do estado e do País³⁸⁹.

A ferrovia é analisada não apenas como parte do processo e escoamento do cacau, mercadoria de exportação, mas também, na dimensão: dos impactos e transformações que propiciou no cotidiano das áreas de sua abrangência; da elucidação dos conflitos intraclasse

³⁸⁵ Id. Ibid. p. 77

³⁸⁶ ZORZO, Op.cit, p. 72.

³⁸⁷ VIANNA, Ialmar Leocádia. *A estrada de ferro de Ilhéus-Conquista e a lavoura do cacau*. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, 1986.

³⁸⁸ Sobre o desenvolvimento de um arcabouço político-jurídico voltado ao complexo portuário no Império ver HONORATO, Cezar Teixeira. “O Estado Imperial e a modernização portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, Roberto do Amaral (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica/ Edusp/ Imprensa Oficial, 2002.

³⁸⁹ TENORIO JÚNIOR, 2011.

em torno de projetos de dominação e poder, e a sua inter-relação com a historicidade do porto, cuja trajetória foi objeto de análise no segundo capítulo.

A empresa de tipo novo

As companhias de estrados de ferro eram empresas de operação complexa que envolviam além da disponibilidade de grandes recursos, novas práticas especulativas, empresariais, administrativas e a sua disseminação pelo país foi beneficiária das alterações socioeconômicas, mas, também, jurídicas e institucionais ocorridas no século XIX: a Reforma Tarifária de 1844 (política tarifária protecionista); a Reforma monetária de 1846 (a adoção do padrão ouro); Lei de Terras e Abolição do Tráfico Atlântico de Escravos (controle de terras e mão de obra); e a Criação do Código Comercial (regulamentação das relações comerciais) propiciaram o rearranjo das relações econômicas e abriram espaço para a expansão do capitalismo britânico. No Brasil do século XIX, o Código Comercial teve uma função estratégica para a institucionalização da face mercantil das relações capitalistas.

O direito comercial tem um papel de destaque na consolidação da ordem capitalista, ao racionalizar e normalizar as atividades econômicas. No caso brasileiro, as mudanças ocorridas em virtude da superação do estatuto colonial, com o processo de consolidação do Estado a partir de 1824, demandavam uma atualização de seus instrumentos jurídicos, visto a dinamização e ampliação das atividades econômicas³⁹⁰.

Segundo Richard Graham “O Código Comercial, que uniformizou as leis relativas às falências, contratos, hipotecas e outros assuntos correlatos, facilitou e tornou menos arriscadas as operações comerciais³⁹¹”.

Carlos Gabriel Guimarães ressalta a importância da regulamentação das distinções entre as *Companhias* ou *Sociedades Anônimas* e as *Sociedades Comerciais*. Nas sociedades anônimas cabia ao Estado autorizar ou não o seu funcionamento. A empresa só era autorizada quando tinha sido integralizada a quarta parte do capital ou então autorizada pelo governo; o

³⁹⁰ BENTIVOGLIO, Julio. “Elaboração e aprovação do Código Comercial brasileiro de 1850: debates parlamentares e conjuntura econômica (1840-1850)”. *Revista Justiça e História* vol 5. n 10. Disponível: https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaucho/revista_justica_e_historia/issn_1676-5834/v5n10/doc/3_Julio_Bentivoglio.pdf. Acessado em 05 de outubro de 2016.

³⁹¹ GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1973.

capital era dividido em ações que podiam ser fracionadas; a responsabilidade dos sócios era limitada, ou seja, não eram responsáveis por obrigações maiores que o valor de suas ações; a responsabilidade ilimitada era restrita aos administradores ou diretores da companhia que respondiam pessoal e solidariamente a terceiros³⁹².

As práticas não estavam consolidadas, as discussões sobre as sociedades anônimas aconteciam concomitantemente no Reino Unido, onde a lei que regulamentava as sociedades limitadas, nas quais os sócios respondiam até o montante do capital estipulado no contrato quando de sua liquidação, datava de 1857, portanto, coeva à lei brasileira³⁹³. As modificações com o advento do Código Comercial de 1850 ampliaram o leque de instrumentos jurídicos e a tipificação de pessoas jurídicas promovendo o aprendizado de novos tipos de relações comerciais e por consequência do trabalho. Acresça-se a isto, que a Lei 1083, de 22 de agosto de 1860, possibilitou a penetração do capital inglês, na forma de bancos, companhias de seguro e outras concorrendo para agravar o sistema bancário brasileiro³⁹⁴.

A implantação de uma ferrovia implicava na constituição de empresas que se organizavam em torno de uma série de etapas e atividades que mesclavam interesses públicos e privados se nacionais, e quando estrangeiras agregavam aspectos legais, gerenciais e interesses de sociedades diversas, que demandavam uma “engenharia empresarial” para atingir um funcionamento produtivo.

Para Marx nestes novos empreendimentos.

Além do tempo gasto com compra e venda efetiva investe-se no tempo de trabalho na contabilidade, na qual entra ainda o trabalho materializado na forma de penas, tinta, papel, escrivadinhas e gastos de escritório. Assim essa função consome, por um lado, força de trabalho e, por outro, meios de trabalho³⁹⁵.

Uma ferrovia era construída por trechos ou sessões, parceladamente abertas à utilização pública, o que podia levar décadas, portanto, consistia em uma empresa que se constrói à medida que é operacionalizada. E mais, depende de decisões e autorizações externas a cada acréscimo ou alteração de suas atividades. A burocracia ocupava um tempo significativo das atividades.

³⁹² GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia (1854-1866) e da forma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.

³⁹³ Id.

³⁹⁴ Id. *Ibidem* p. 56.

³⁹⁵ MARX, Karl. *Op. cit.* p. 213.

A intervenção do Estado foi acontecendo em um crescente em relação ao setor ferroviário, o que é visível no aperfeiçoamento dos processos de controle. Estes se iniciaram e ampliaram no século XIX tendo se consolidado e centralizado em 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal SA, quando a União se tornou proprietária da maioria das vias férreas do Brasil.

Até 1897, os dados e as estatísticas das estradas eram sistematizados de forma individualizada, para cada uma delas, com resultados publicados no relatório anual do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Em 1898 foi publicada a lei nº 560 de 31 de dezembro de 1898 que obrigou a uniformização das informações das ferrovias de propriedade ou concessão federal, impondo a organização de estatísticas completas e estas passaram a preencher quadros modelos uniformes, com as estatísticas a compor um relatório nacional, publicado anualmente³⁹⁶. Este relatório era produzido a partir de uma classificação geral para facilitar a sistematização do controle cujas categorizações levavam em consideração os seguintes aspectos:

a) o regime jurídico - se era de vias férreas de serventia pública ou particular. As de serventia pública podiam ser de propriedade pública ou concedidas/fiscalizadas, por sua vez eram subdivididas pelo nível de administração pública administrativa, união, estado ou município e por último elas podiam ser administradas diretamente por uma das personalidades jurídicas (união, estado ou município), arrendadas, que recebiam juros garantidos ou subvenção; que se achavam no período de reembolso.

b) a classificação regional – delimitadas pela maior ou menor densidade ferroviária, e índice de desenvolvimento econômico em região norte, nordeste, sudeste e sul.

c) a classificação econômica – por categorias de renda bruta anual, eram divididas em estradas de 1ª acima de 20.000 contos de réis, de 2ª aquelas entre 20.000 e 5.000 contos de réis e de 3ª aquelas de renda inferior a 5.000 contos de réis. Esta três categorias eram aplicadas apenas quando se tratava de estradas de serventia pública³⁹⁷.

Estes relatórios em geral eram compostos por trinta ou mais quadros contendo diversos dados cada um. As dificuldades eram grandes para as empresas que precisavam lidar com quadros que podiam modificar os itens exigidos, bem como os cálculos a serem

³⁹⁶ Os relatórios foram inicialmente intitulados “Estatística das Estradas de Ferro da União e Concedidas pela União” em 1898; e no ano seguinte: “Estatística das Estradas de Ferro do Brasil”. Os volumes destes relatórios estão disponíveis *online*, no site: <http://www.fazenda.gov.br/biblioteca/biblioteca-digital>.

³⁹⁷ BMF. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1930 e 1931(em parte). Tomo XXXV. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. Disponível em: http://www.memoria.nemesis.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000376&m=2859&n=estatistica_ferro1930uniaio. Acesso: 15 de outubro de 2016.

realizados. Estão relacionados abaixo, para uma melhor percepção da amplitude das tentativas de controle sobre o setor.

No ano de 1931 eram os seguintes os quadros: quilometragem ferroviária do Brasil; extensão das linhas em tráfego, por estados; distribuição comparada das estradas de ferro pelos estados da federação; extensões e condições técnicas das estradas de ferro de serventia pública, em tráfego; bitolas e trilhos interpostos nas estradas de ferro de serventia pública; extensões inauguradas durante o ano; concessões e contratos federais (vigentes) de estradas de ferro; estações, situação, altitude e data da inauguração; locomotivas existentes; carros de passageiros existentes; outros carros ou vagões existentes; percurso dos trens e das locomotivas; percurso dos veículos; percursos das capacidades e do peso morto dos veículos; consumo de combustível e de lubrificantes; passageiros transportados; bagagens, encomendas e animais; detalhes do movimento, de passageiros, animais e telegramas; mercadorias transportadas; detalhe das bagagens, encomendas e mercadorias; receitas totais; receitas médias, despesas totais; despesas médias; resultados do tráfego; principais dados estatísticos relativos a dois anos consecutivos; principais dados estatísticos de dois anos consecutivos; resultados do tráfego no quinquênio; custo e capital das empresas ferroviárias; garantia de juros pela União (períodos positivo e de reembolso); despesa do pessoal e relações diversas; número médio, mensal, e empregados; quantidade de material substituído na via permanente; e por último acidentes durante o ano³⁹⁸.

Os quadros demonstram as preocupações com acompanhamento: da renda das ferrovias, do patrimônio; dos custos das empresas; dos recursos estatais aplicados no setor; das especificações e condições dos materiais utilizados; das condições técnicas e de manutenção das estradas.

Um quadro, por exemplo, como o de quantidade de material substituído na via permanente era composto dos seguintes itens: dormentes, trilhos (extensão substituída e peso por metros, acessórios dos trilhos (talas de junção, parafusos, grampos, tirefonds), mudanças de via (agulhas e corações), lastro de pedra (extensão existente e empregado do ano), e postes de telégrafo.

A rápida obsolescência dos materiais em função das descobertas e aperfeiçoamentos propiciados pela indústria mecânica inglesa e logo em seguida pela americana; os limites da qualidade dos produtos que haviam sido criados ou desenvolvidos há não muito tempo; e a

³⁹⁸ BMF. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1930 e 1931(em parte). Tomo XXXV. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspeção Federal das Estradas. Disponível em: http://www.memoria.nemesis.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000376&m=2859&n=estatistica_ferro1930uniaio. Acesso: 15 de outubro de 2016.

relação entre os materiais e segurança dos serviços oferecidos impunham a substituição destes por conta do desgaste progressivo.

Os materiais abandonados eram utilizados para outras atividades. É de se pensar sobre os impactos que a rápida deterioração dos principais itens produzia nos custos da estrada de ferro e, por conseguinte, no funcionamento das ferrovias. Conforme Cechin, que consultou os relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II:

No que toca aos dormentes sua duração média é de cerca de nove anos, seguindo-se que somente na Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1887, fazia-se necessário substituir 80.000 deles. A duração dos trilhos de ferro é menor e tem sido de três anos na segunda seção da EFDP onde as rampas são mais fortes, submetidas a máquinas mais pesadas e funcionam mais os freios³⁹⁹.

Cechin discorreu sobre a manutenção e operação das vias férreas, em geral que ele organizou em cinco divisões: tráfego e telégrafo; tração; via permanente; contabilidade e administração. À primeira compete a condução dos trens, a administração das estações, e operação e a manutenção do telegrafo, das oficinas de iluminação agás e elétrica. À segunda pertencem os serviços do material rodante necessitando de muitos trabalhadores com habilitações mecânicas especiais. Ao terceiro estão reservados os trabalhos de substituição de dormentes e trilhos deteriorados e conservação dos taludes e aterros. A quarta divisão ocupa-se em contabilizar o tráfego, discriminando as mercadorias, suas respectivas quantidades e receitas, o numero de passageiros. Encarregando-se, enfim, de elaborar as estatísticas da estrada de ferro. E a divisão administrativa compreende Diretoria, Secretaria, Tesouraria, Pagamentos e Intendência.⁴⁰⁰

Após o Processo de concorrência publica promovido por edital em junho de 1904, o Governo, através do Secretario da Agricultura Miguel Calmon de Pin e Almeida assinou o Contrato com Bento Berillo, para a construção uso e gozo da EFIC em 28 de dezembro do mesmo ano. O contrato foi feito sob a égide das leis de nº 37, de 7 de julho de 1893, e nº 57, de 23 de julho de 1894, que dispunham sobre o plano de viação férrea do Estado da Bahia.

É um instrumento que estabelece para o concessionário direitos e obrigações; demanda qualidade dos materiais; atende a interesses políticos; trata de aspectos administrativos; define aspectos técnicos da engenharia de construção; prevê atos de economicidade; estabelece critérios de uso do espaço urbano e de satisfação do público.

³⁹⁹ CECHIN. Op. cit. p. 51.

⁴⁰⁰Id. Ibid. p. 49.

A estrada estava, assim, caracterizada: bitola de um metro entre trilhos; construção dividida em duas sessões, a primeira partindo de Ilhéus até Tabocas, e a segunda sessão iniciando-se neste distrito e se estendendo até a cidade de Conquista, conforme o projeto do Engenheiro Guilherme Greenhalgh, reservado ao governo direito de alterações. Sendo que anualmente deveriam ser entregues vinte quilômetros ao tráfego.

O contrato previa para Bento Berillo ou para a empresa que este organizasse diversos privilégios: a) o tempo para a construção uso e gozo contados a partir do início dos trabalhos de construção de cinquenta anos; b) garantia de juros de 5 % ao ano, por 20 anos, a contar do início da construção (segundo cláusula contratual específica, as importâncias despendidas pelo Estado com a garantia de juros serão debitadas ao concessionário que as indenizará com a metade do excedente da renda líquida de oito por cento ao ano); c) privilégio de zona de 20 quilômetros para cada lado do eixo da estrada e por um período de 50 anos nenhuma outra poderá ser construída, com exceção da autorização da autoridade competente para ser o ponto de partida de outra, quando for reconhecida a utilidade no cruzamento da estrada ou por conveniência da construção de ramais, sem que, contudo a primeira estrada possa sofrer concorrência no que se refere ao transporte de cargas e passageiros; d) cessão gratuita de terrenos devolutos e pedreiras neles contidas para uso do leito da estrada e obras das respectivas plantas, e, bem assim, prejuízo das indenizações que forem de direito por qualquer benfeitoria; e) isenção dos impostos estaduais por solicitação do concessionário para o material necessário à construção e custeio da estrada, enquanto sua receita líquida não atingir a 7%; f) direito de desapropriação de terrenos de domínio particular, prédios e benfeitorias que forem necessárias; preferência para a construção de ramais ou prolongamentos; h) preferência em igualdade de condições para a aquisição de terrenos devolutos até a distância de 10 quilômetros de cada lado da estrada⁴⁰¹.

Destacam-se as obrigações contraídas pelo concessionário, a serem definidas mediante acordo prévio com o governo e segundo seus regulamentos, de promover a colonização. Tais obrigações entre outras de natureza eminentemente técnicas e inerentes ao serviço público de transportes, configuravam um verdadeiro programa de colonização.

Para isto, o concessionário tinha entre outros, o dever de: a) fundar núcleos coloniais à margem ou nas proximidades da linha promovendo o povoamento dos núcleos alternadamente, com estrangeiros e nacionais; b) fomentar o progresso agrícola de toda a zona da estrada introduzindo e popularizando os modernos e racionais processos de trabalho rural;

⁴⁰¹ APEB. Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio. Caixa 2333, Maço 22.

c) localizar os imigrantes que para a região forem encaminhados pelo governo; d) nos trechos da estrada em que existissem terras devolutas os imigrantes seriam distribuídos em lotes, medidos e demarcados, servidos por caminhos internos ou vicinais que se fizerem precisos para a comunicação entre os lotes; e) construção de estradas de rodagem que proporcionem transporte entre os núcleos coloniais assim formados e as estações mais próximas da estrada.

O nível de detalhamento era expressivo e chegava a determinar as condições e medidas dos caminhos vicinais de comunicação entre os lotes que também eram especificadas: “terão a largura mínima de dois metros, deverão ser limpos e estacados com sarjetas marginais para o escoamento das águas pluviais, pontes, pontilhões de madeira, e boeiros que se fizerem necessários”⁴⁰².

As cláusulas contratuais soavam como um “réquiem” aos anseios de colonização do estado que, ao longo do século XIX e início do XX, se manifestava recorrentemente favorável e pela necessidade da colonização. Na prática ele promoveu uma série de frustradas tentativas de colonização no sul baiano, que fracassaram primordialmente, por falta de apoio do próprio governo, a exemplo dos obstáculos, quando se tratava da legitimação do acesso à terra pelos colonos.

Se projetos de colonização estavam relacionados aos projetos de estradas de ferro que se embrenhavam pelo interior, pois as mesmas tinham como uma de suas justificativas a integração do interior, tal previsão se mostrava irreal, pois as propostas levadas a cabo no período imperial, e no governo republicano não obtiveram sucesso.

As tentativas de colonização fracassaram e, sobretudo, demonstraram grande fragilidade quanto ao item distribuição das terras, já que o governo não assumia uma posição efetiva de promover a fixação dos colonos. Assim, a atribuição à empresa de estrada de ferro em contrato configurava uma transferência de papéis insustentável⁴⁰³.

O contrato discriminava as atividades que deveriam ser desenvolvidas em relação aos estudos definitivos para a construção. Cabia ao concessionário, aceitar os estudos definitivos que o estado havia determinado, e restituir aos cofres públicos os gastos dispendidos com a parte dos estudos feita por Greenhalgh, para realizar os estudos definitivos da segunda sessão. O trato detalhava também os perfis geomorfológicos da construção da ferrovia; exigia qualidade dos materiais utilizados; dispunha sobre exigências de atendimento às demandas

⁴⁰² APEB. Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio. Caixa 2333, Maço 22.

⁴⁰³ Sobre a implantação dos processos de colonização no sul da Bahia ver: LYRA, Henrique Jorge Buckingham. *Colonos e colônias: uma avaliação das experiências de colonização agrícola na Bahia na segunda metade do século XIX*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais. UFBA. Salvador, 1982.

administrativas, financeiras e técnicas da fiscalização realizada por engenheiros para os quais o contratante pagava os honorários.

O contrato estabelecia que depois de entregue a estrada ao tráfego, a garantia de juros era efetivada sobre o capital realmente empregado na sua construção limitado ao máximo da lei, uma vez apresentados os balanços de liquidação da receita e despesa de custeio da Estrada exibidos pelo contratante ou empresa que organizar e devidamente examinados pelos agentes do governo. As contas podiam ser glosadas com encaminhamento para retificação e se passassem sessenta dias sem parecer do fiscal seriam consideradas aprovadas.

Cláusulas importantes para a relação entre o contratante e o governo eram as que tratavam das despesas de custeio da estrada. Pelo contrato, elas compreendiam aquelas que se fizessem com o tráfego de passageiros, mercadorias, reparos e conservação do material rodante, oficinas, estações e todas as dependências da via férrea, tais como armazéns, oficinas, depósitos de qualquer natureza do leito da estrada e todas as obras de arte a ela pertencentes.

O contrato deliberou sobre as tarifas e também estabelecia as condições de resgate da concessão decorridos vinte anos da data da conclusão da estrada. O governo reservava-se o direito de resgatá-la em falta de acordo mediante preço do resgate se tiver dívida de juros media entre o rendimento do quinquênio. O preço do resgate poderia ser pago pelo estado em títulos da dívida pública, estimados pelo seu valor nominal. O contrato previa também a reversão da concessão para o estado, com todos os seus pertences e utensílios ao final de cinquenta anos contados a partir da data da inauguração do ultimo trecho da Estrada sem que coubesse ao contratante o direito a indenização alguma.

Em janeiro de 1905, Bento Berillo deu início aos estudos da estrada e em 19 de setembro daquele ano o governo aprovou a transferência do contrato para a empresa *Oliveira, Carvalho e Cia*. No mês seguinte, em 27 de outubro ele iniciou oficialmente a construção da EFIC. O fiscal responsável naquele momento fala do grande júbilo da população durante a solenidade. A partir dali também iniciava o cômputo da garantia de juros.

A descrição constante do parecer do fiscal nas dificuldades de implantação de uma empresa complexa desvela a precariedade, a dificuldade de captar mão de obra, tendo em vista que era este um contingente pequeno em face de outras ferrovias, com que se instalava um processo desconhecido inclusive pelos administradores. Ressalte-se que Bento Berillo em nível de estudos restringia-se às primeiras letras.

A despeito de reunir capitais de abastados proprietários locais, esbarrava-se em um dos maiores problemas, a mão de obra, tanto qualificada quanto não qualificada. A fase de

construção demandava tanto de pessoal desqualificado para os trabalhos manuais quanto qualificados para os demais trabalhos, tendo em vista o conhecimento que a construção do “caminho forçado” exigia.

Os diferentes trabalhos, que vão se realizando com cuidadosa economia, ressentiram-se no princípio das inevitáveis dificuldades do meio e das hesitações das primeiras instalações de serviços complexos e completamente por organizar. O pessoal quase todo no começo era diminuto e sem prática e composto de trãnsfugas das colheitas de cacau. Mas, pouco a pouco, com a nova de ser uma realidade a construção dessa importante estrada foi aparecendo pessoal adestrado e atualmente estão os trabalhos prosseguindo com atividade, empregando cerca de 250 pessoas⁴⁰⁴.

São poucos os vestígios sobre a mão de obra utilizada na primeira etapa da construção da estrada. O fato como foi dito pelo fiscal de aproveitar o contingente de trabalhadores das fazendas de cacau deve ter desagradado aos proprietários locais.

A relação de atividades desenvolvidas em 1905; roçado em capoeirão, do capoeirão do machado e mata virgem, destocamento, escavação em terra, moledo, solta, rocha, e valas longitudinais e transporte horizontal correspondeu a 51:430\$868 (mil réis). Somado com as despesas administrativas, de pessoal, de escritório, expedientes, desapropriações, fiscalização e outras perfazendo um total de 101:235\$232. A garantia de juros foi de 5:061\$764⁴⁰⁵.

Almir El-Kareh explica “a garantia de juros concedida pelo Estado consistia numa contribuição anual que, somada à renda líquida da companhia devia perfazer os 5% de lucro sobre o capital total realmente investido. O que significava garantir ao capital sua reprodução até este limite”⁴⁰⁶. Era estabelecido por lei o máximo quilométrico que dava base ao calculo sobre o capital realmente empregado nas obras da Estrada. A lei n. 37 de 1893 estabelecia o máximo custo quilométrico em 35.000,00.

O ano de 1906 também foi de desenvolvimento irregular das atividades de construção da EFIC, novamente o fiscal atribui à falta de braços, em virtude da demanda das fazendas para a colheita e mesmo dos trabalhadores trazidos da capital ainda que com salários superiores aos dos trabalhadores das fazendas de cacau. A estrada no ano de 1907 recebeu 50:535\$000 de garantia de juros. Os trabalhos avançaram até o quilômetro 16, e a empresa

⁴⁰⁴ APEB. Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 8ª legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado, 1906.

⁴⁰⁵ APEB. Biblioteca. Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 8ª legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado, 1906. Caixa 112.

⁴⁰⁶ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982, p. 12.

levou a cabo o reconhecimento do trecho da seção entre Ilhéus e o Almada (norte), para evitar mais custos de terraplenagem e de obras de arte.

A lentidão das obras se estendeu até o ano de 1908. A garantia de juros a que a Oliveira Carvalho & Cia fez jus neste ano foi de 38.018.88 mil réis demonstrando que houve um emprego de recursos menor do que no ano anterior, revelando as dificuldades na continuidade das obras. Bento Berillo protestou por mais benefícios para que ele pudesse obter capitais na Europa para a construção da ferrovia. O governo concedeu pelo Decreto n. 544 de 23 de agosto de 1908 uma prorrogação do prazo por dois anos para a conclusão da 1ª sessão, entre Ilhéus e Itabuna e a redução de vinte para dez, o mínimo de quilômetros a serem construídos e entregues anualmente ao tráfego.

Bento Berillo obteve sucesso nas negociações em Londres e, em 11 de setembro de 1908, foi organizada a *The State of Bahia South Western Railway Limited Company*, com o objetivo de explorar a concessão da construção da EFIC. A companhia foi criada com um capital de £200.000 (duzentas mil libras esterlinas) divididas em 200.000 ações originárias de uma libra esterlina cada uma⁴⁰⁷.

A empresa tinha sede na Salters Hall Court, Cannon Street nº 3 fixando-se posteriormente na 8, Arthur Street-King William Street, ambos os endereços na City em Londres. A City em Londres, era o principal centro comercial e financeiro do mundo e nesta região da cidade se localizavam as principais instituições financeiras inglesas a exemplo do Banco da Inglaterra; das casas de câmbio e de comércio internacional⁴⁰⁸.

O próximo passo foi a obtenção das autorizações governamentais para o funcionamento no Brasil. A *State* principiou o processo de relações com o governo brasileiro e se constituiu então a empresa com funcionamento em dois mundos. Ela obteve a autorização do Governo Federal através do Decreto nº 7317, de 4 de fevereiro de 1909, para funcionar na República.

Na esteira da implantação das várias sociedades anônimas no Brasil destinadas ao investimento em obras que exigem grande quantidade de capitais, o governo brasileiro aperfeiçoou o controle sobre as empresas estrangeiras, que a partir do Código Comercial puderam funcionar no Brasil, a partir de sedes registradas no exterior.

No século XIX se davam diversos conflitos entre as legislações a serem aplicadas às empresas estrangeiras no Brasil.

⁴⁰⁷ *Impressões do Brasil no Século Vinte*. Reginald Lloyd et al, Londres e R.J. 1913. Disponível em <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g00.htm>. Acessado em 10 de janeiro de 2016.

⁴⁰⁸ GUIMARAES. Op. cit. p. 148.

As companhias inglesas, que adquiriram concessões pela lei de 1852, se regiam pelas leis britânicas das sociedades anônimas e não pelas brasileiras, daí também terem dificuldades de cobrar do Governo, na Justiça londrina, que aceitasse as chamadas das ações. Na década de 1880, o governo apertará mais o cerco, exigindo que as companhias tenham domicílio no Brasil⁴⁰⁹.

Assim a *State* (em português, Companhia Estrada de Ferro Sudoeste da Bahia Limitada) tinha sede em Londres e no Brasil. Estava ainda obrigada a apresentação de um Memorando⁴¹⁰, documento alentado, traduzido e registrado pelo tradutor público e interprete comercial juramentado da Praça do Rio de Janeiro, nomeado pela Junta Comercial da Capital Federal, no qual estavam reunidos: o contrato com os direitos deveres da empresa; estatutos e regulamento da companhia; e lista de acionistas com o número de suas ações.

A empresa apresentou um capital integralizado de seiscentos e quarenta contos de reis, sobre o qual foram pagas as taxas. E entre as principais obrigações estavam a de ter um representante local com plenos e ilimitados poderes para tratar de assuntos com governo e com particulares; a sujeição dos atos da empresa no Brasil às leis, regulamentos e jurisdição dos tribunais judiciários ou administrativos brasileiros; a submissão à autorização do governo brasileiro para realizar qualquer alteração no regulamento.

No Memorando os direitos e possibilidades de desenvolvimento de negócios no Brasil são bastante amplos, de produção, fabricação, participação em outras empresas públicas ou privadas de um leque de grande diversidade de negócios. Destaco neste momento os itens que sinalizam os direitos sobre o porto.

k) explorar o negócio de transporte de passageiros e mercadorias em todos os seus ramos, por terra ou mar, e também o negócio de recados a domicílio; l) construir, edificar, trabalhar e manter pontes, cais, molhes, docas, abrigadas, armazéns, trapiches, hotéis, estradas, pontes, canais, boias faróis e sinais, e pedir, aceitar e explorar qualquer concessão para a construção de obras do porto e outras obras públicas; m) explorar o negócio de armadores, proprietários de docas e trapicheiros, e cobrar direito de guindastes; ancoragem, farol e outros impostos e contribuições; p) fazer sociedade ou acordo qualquer para partilha de lucros, união de interesses, risco, conjunto, concessões recíprocas ou cooperação com qualquer pessoa ou companhia que explorar ou estiver ocupada ou em vias de explorar ou de se ocupar de qualquer negócio ou transação que a companhia tem licença para explorar ou

⁴⁰⁹ CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese (doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 2000.

⁴¹⁰ BPEB. Periódicos. *A Bahia*, 28 de março de 1909.

se ocupar ou qualquer negócio ou transação suscetível de ser feita de modo que esta companhia possa beneficiar direta ou indiretamente do mesmo ⁴¹¹;

No Memorando são indicadas as assinaturas de dois contratos, um com Bento Berillo como gerente da Ferrovia e outro com a *Fry, Myers & Co.*, empreiteiros responsáveis pela construção da ferrovia. A *The Brazilian Review* de 24 de outubro de 1911 publicava anúncios de materiais e serviços e fazia divulgação da *Fry, Miers & Co.*, London como prestando serviços de engenheiros, comerciantes e empreiteiros para materiais ferroviários, etc. com endereços na Bahia, tendo como representante Nathan & Co, Rua das Princesas nº 6 e no Rio de Janeiro, o representante *Fry, Youle & Co.*, Rua da alfândega nº 10⁴¹².

Permanece uma incógnita como esta empreiteira procedeu em relação ao recrutamento da mão de obra necessária para esta construção. O livro *Impressões sobre o Brasil* restringiu a situação da mão de obra brasileira a uma expressão: “mão de obra que foi não só muito cara como também pouco hábil”. Como também não foi possível identificar o custo da mão de obra utilizada, mas em se referindo aos custos, certamente “cara”, posto que valorizada, era a mão de obra relacionada na mesma obra de engenheiros e técnicos.

A referência indiferenciada e a generalização ocorriam quando se tratava dos trabalhadores de postos não qualificados, posto que em relação aos outros coubessem apresentação de nomes com sobrenomes, a designação das funções e sobre os mais graduados pequenos excertos biográficos. Iniciando por Londres eram destacados: os diretores da companhia Paget P. Mosley, J. P. (presidente); Arthur G. Brand J. P., e Guy Hannaford. O representante da companhia na Bahia (Salvador) era G. N. Green.

A respeito de W. John Ross, gerente geral da companhia em Ilhéus, ele foi nomeado para a *State* em 1911. O texto informa que não só dirigia a exploração das linhas em tráfego, como também aos trabalhos de construção das novas linhas. Seus dados biográficos indicam um currículo extenso: nasceu em Inverness na Escócia, onde se formou em Engenharia Civil; executor de várias obras em Londres; atuou como voluntário na guerra anglo-bôer. Aparentava ser engenheiro bastante experiente, pois atuou no Alto Amazonas nos trabalhos preparatórios de construção de uma estrada de ferro elétrica; na construção da Nigerian Gov. Railway e da Uruguay East Cost Railway.

Reginald Peel na seção de construção representante de Fry, Myers e Cia era o engenheiro-chefe, também no cargo desde 1911. Natural de Folkestone formou-se em

⁴¹¹ BPEB. Periódicos *A Bahia*, 28 de março de 1909. Memorando, artigo 3º alíneas, k, l, m e p.

⁴¹² BN. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 10 de junho de 2016.

engenharia civil em 1897. Foi inicialmente nomeado engenheiro ajudante e em seguida engenheiro em chefe da *Fry, Myers & Co.* Antes de representar esta empresa havia trabalhado nas obras do porto da Ilha de Man, com uma outra firma de engenheiros de Londres, a *Pearson & Son* e durante 10 anos com a *British South African Company*.

O superintendente do departamento de máquinas, Frederick G. Raven era natural de Darlington, (cidade industrial do nordeste da Inglaterra) e filho de Vincent Raven, engenheiro mecânico em chefe da *North Eastern Railway*, Inglaterra. Ele fez os seus estudos na Escola Pública de Uppingham e graduou-se em Cambridge (Christ's College) no bacharelado de Ciências. Raven praticou a sua profissão de engenheiro mecânico na *North Eastern Railway* como encarregado do maior depósito de locomotivas da companhia, que compreendia 89 máquinas para trens de passageiros, carga etc. Além disto, foi o fiscal da companhia na construção de 20 locomotivas por ela encomendadas à *North British Locomotive Works* de Glasgow. Na Argentina em 1911 foi chefe assistente da *Buenos Aires Western Railway*. De onde saiu no mesmo ano para assumir o cargo de superintendente de Máquinas na *State*, em Ilhéus. Nome de ingleses em Ilhéus destacados na obra são ainda Henry Dunningham o guarda-livros; Edgar J. Chadwick e E. A. B. Willmer os engenheiros de distrito; Olé W. Rolls, guarda-livros; J. M. Whellens e George Lefebvre, engenheiros ajudantes.

De brasileiros em posição de destaque apenas o diretor-gerente Bento Berillo que no texto é referido como “barão de Oliveira” e o inspetor do tráfego Adriano Machado⁴¹³. Este último gozava de reconhecimento social, pois o *Jornal de Ilhéus* fez uma homenagem na primeira página quando de sua mudança para o Rio de Janeiro, ao “Coronel Adriano Machado, que durante mais de 4 anos residiu nesta cidade, ocupando com brilho e honestidade o cargo de inspetor do tráfego da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista”. Chefe de um dos principais departamentos da Estrada de ferro, no dizer do jornal. Sua partida foi assistida por avultado número de pessoas “gradas” de todas as classes⁴¹⁴.

Na propaganda internacional havia uma divulgação especial dos superintendentes e gerentes ingleses. Muito provavelmente a divulgação de elogios aos gerentes ingleses fazia parte da estratégia de propaganda de valorização da empresa, como um “selo” de qualidade técnica. Diferente dos ingleses a que se referia Gilberto Freyre, que vinham ao Brasil com o objetivo de se estabelecerem como negociantes⁴¹⁵. Neste momento de expansão da profissão de engenheiros tratava-se da circulação daqueles que tinham habilidades técnicas e

⁴¹³ Ver figura 61.

⁴¹⁴ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus*, 30 de Outubro de 1915.

⁴¹⁵ FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. São Paulo: José Olympio, 1948.

administrativas. Interessava à empresa capitalista para emitir e vender seus títulos, que profissionais experientes e de prestígio técnico formassem um quadro de pessoal com perfil adaptado à mobilidade.

Maria Lúcia Lamounier ressalta que os engenheiros e os técnicos estrangeiros ocupavam cargos de planejamento, supervisão, elaboração dos estudos preliminares e da administração. Atuavam na compra de materiais no exterior, nos serviços de manutenção e nas oficinas. Além de destacar, que em geral, eles eram sujeitos atraídos pelo desconhecido, que não se incomodavam com viagens frequentes e condições precárias, o que incluía os riscos de contração de doenças, chama a atenção, sobretudo, que eles recebiam altos salários como compensação⁴¹⁶.

Para além das questões referidas, certamente que era preocupação dos britânicos do *Board*⁴¹⁷ a escolha da direção técnica e o controle burocrático sobre os engenheiros, as empreiteiras e os demais administradores, pois a eficiência e os acertos no trabalho significavam a redução de gastos, na escolha de melhores caminhos para a construção da ferrovia, e melhores condições da estrada favoreciam os lucros, pois diminuía despesas com a manutenção e o funcionamento da estrada⁴¹⁸.

Ao que parece era fundamental manter os gastos com pessoal dentro de um patamar bastante baixo. A *State* contou com a mão de obra brasileira em alguns cargos-chaves ao funcionamento da empresa. Em 04 de janeiro de 1913, a Revista carioca *O Malho*, publicou na seção “O Malho nos Estados” uma foto do “pessoal da *State*”.

Em se tratando de um periódico crítico e humorístico, onde a questão da cidadania era um aspecto central, nos sugere dois aspectos, o intuito de registrar que na ferrovia inglesa o corpo de trabalhadores responsáveis pelo bom funcionamento era significativamente composto por nacionais, ainda que não fossem os cargos de maiores salários.

⁴¹⁶ LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do Século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2012.

⁴¹⁷ *Board* é a palavra em inglês para designar o conselho administrativo de uma empresa.

⁴¹⁸ El-Kareh, *op. cit.*

Figura 61 - Pessoal da *The State of Bahia South Western Railway. C. Limited*



Fonte: BN. *O Malho*. Rio de Janeiro, 04/01/1913.⁴¹⁹

Os técnicos também tinham sua atuação tornada pública e experimentavam a mobilidade internacional. Em agosto de 1909, o *Diário de Notícias*, jornal do Rio de Janeiro na coluna “Hóspedes e Viajantes” deu destaque à partida para Ilhéus do Coronel Bento Berillo como representante da EFIC acompanhado do engenheiro-chefe H. Huggins “provetto e competente profissional, mas o destaque foi para o “competente mecânico” Felisberto A. Souza para iniciar seus serviços na construção da estrada, da qual é subempreiteiro e que já trabalhou em construções de ferrovias na África Ocidental, notadamente como contratante nas obras das *The Lagos Gold Coasts*⁴²⁰.

Ora, apesar de toda a racionalização envolvida no processo de construção de uma ferrovia, com a qualificação de técnicos engenheiros. posto que voltada agressivamente para a produção do maior volume de lucros e o menor investimento de capital, estes cuidados pelo visto não prevaleceram na *State*, posto, como denunciou Eusínio Lavigne as interferências políticas baianas conduziram esta Companhia à escolha de um trajeto, margeando rios concorrentes e que nas enchentes causavam grandes danos à estrada, e subindo as “perigosas rampas do Almada”, mais custoso e de difícil manutenção.

⁴¹⁹ A legenda desta foto na revista discrimina as pessoas e os cargos: ‘Na janela do escritório: Coronel Rafael Vasconcellos. Sentados, da direita para a esquerda: 1º Braulio Araújo, despachante; 2º Coronel Adriano Machado, chefe do Tráfego; 3º Bacharel Constâncio José Araujo, advogado da Companhia; 4º Laureano Brandão; 5º Pedro Bastos, chefe de trem. Em pé, na mesma ordem 1º Victoriano do Espírito Santo, feitor de linha; Julio Virolli, mecânico; 3º Carlos Rollim, chefe da estação central; Rafael Milner de Vasconcellos; 5º Mario Virolli, chefe da locomoção; 6º Ernani Gomes, mecânico; 7º José Machado, conferente’. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=116300&pesq=The%20State%20of%20Bahia%20South>. Acesso em 15 de junho de 2016.

⁴²⁰ BN. *Diário de Notícias*, 06 de agosto de 1909.

O guarda livros (responsável em princípio pelos registros contábeis e sua preservação) Olé Rolls se transformou em um gestor. Ele foi um dos gerentes ingleses mais conceituados talvez por ter atuado no período de construção, no qual a ferrovia estava em expansão, e os ingleses ainda não fossem mal vistos, ou a ferrovia ainda se apresentasse como uma promessa de desenvolvimento local.

Figura 62 - Olé W. Rolls gerente da EFIC



Fonte: CEDOC/UESC. *Jornal de Ilhéus*, 05 de julho de 1915.

Em 23 de maio de 1915 o *Jornal de Ilhéus* na coluna “viajantes” publicou sua partida para o Rio de Janeiro com a consorte, embarque assistido por várias pessoas. O seu retorno no paquete *Itaituba* deu lugar a uma grande festa foi divulgado no jornal do dia 5 de julho, e comemorado no dia seguinte como um dia de festa na cidade. A descrição feita pelo jornal dos festejos que se estenderam até a noite evidencia o prestígio que possuía um representante da EFIC até aquele momento⁴²¹.

O casal Rolls foi recebido na ponte da EFIC. A estação e ponte de desembarque e a casa de residência dos viajantes foram ornamentadas. Trabalhadores da Estrada de Ferro, “amigos e admiradores” foram recebê-los. Para o articulista aquele foi um tratamento raro dado a personalidades não envolvidas na política local: foi colocado à disposição do público um trem para conduzir as pessoas e a filarmônica Vitória para a ponte da Estrada onde desembarcou o Dr. Rolls. Atracado o paquete soou uma salva de 21 tiros e em seguida espocaram muitos foguetes. Foi formada uma comissão para recepcioná-lo, que lhes ofereceu

⁴²¹ CEDOC/UESC. *Jornal de Ilhéus* de 8 de julho de 1915.

buquês de flores naturais com inscrições em fitas de cores inglesas. O orador da Comissão que proferiu o discurso de boas vindas foi o influente médico negro Dr. Soares Lopes.

A popularidade de Soares Lopes era grande, ele foi médico, por muitos anos, dos trabalhadores da ferrovia. Philipe Carvalho refere-se à sua reiterada participação como orador oficial da União Protetora dos Artistas e Operários de Ilhéus fundada em 1922⁴²². Em 1933 o encontramos como Diretor de Higiene Municipal com destacado papel no combate à epidemia de varíola conclamando o povo a se vacinar voluntariamente.

Figura 63- Dr. João Batista Soares Lopes médico dos trabalhadores da EFIC



Fonte: Memória visual de Ilhéus, blogspot⁴²³.

Voltando à recepção: foi formado um “numeroso” préstito que acompanhou os viajantes até a sua residência. O Dr. Rolls foi guiado por uma manifestação, a sua frente a filarmônica Vitória, “clareada por fogos de bengala” e o seu retrato a óleo em rica moldura e um cartão de prata com dedicatória preparado. Não parou por aí: a noite foi organizada animada *soirée* que se estendeu até depois de meia noite.

O jornal ainda noticiou que dois representantes de Itabuna e Mutuns estiveram presentes a todas as festas e que a imprensa local, *Diário da Manhã*, participou das homenagens, inclusive com a produção de um longo discurso.

⁴²² CARVALHO, Philipe Murillo Santana de. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. (Tese de Doutorado). UFBA. PPGH. Salvador, 2015.

⁴²³ Disponível em: https://www.google.com.br/search?q=soares+lopes+m%C3%A9dico+ilheus&rlz=1C1AVNC_enBR631BR631&oq=soares+&aqs=chrome.l.69i57j35i39j69i60l2j0l2.4191j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8. Acesso em: 15 de junho de 2017.

Apesar de toda a reverência ao Dr. Rolls, o inglês mais destacado a trabalhar na *State*, foi sem dúvida o “Coronel de Engenheiros do Exército Inglês”, no dizer de Manuel Fogueira⁴²⁴, Francis Reginald Hull ou como era designado “Mister Hull” era filho do Comandante da Marinha Real Britânica Thomas Arthur Hull. Ele nasceu em Wimbledon, subúrbio de Londres em 21 de novembro de 1872, onde concluiu o curso superior em engenharia⁴²⁵. Engenheiro civil ele chegou em 1892 ao Brasil pela primeira vez contratado pela *São Paulo Railway* e retornou a Grã-Bretanha em 1893 para cursar Astronomia e Agrimensura. Em 1894 trabalhou nas minas de ouro na África do Sul e, em 1895, foi novamente contratado pela *São Paulo Railway* como engenheiro-chefe, onde permaneceu até o ano de 1900⁴²⁶.

O período em que trabalhou na ferrovia mais lucrativa de São Paulo foi o da construção da 3ª Seção na qual realizou levantamentos topográficos, fez a localização de dois terços do ramal ferroviário, no alto da Serra do Mar, incluindo a responsabilidade técnica pela construção de parte dos planos inclinados da Serra do Mar. Destacou-se também por obras de arte realizadas: túneis, viadutos com estrutura metálica, viadutos de pedra e cimento Portland⁴²⁷.

Pedro Vasquez afirma que a construção da Serra Nova de São Paulo da *São Paulo Railway* (período em que Hull lá trabalhava), foi uma das obras mais impressionantes daquele tempo, com a implantação de um moderno conjunto de planos inclinados entre 1897 e 1900 na qual foi empregada pela segunda vez no país a dinamite para ultrapassar os obstáculos⁴²⁸.

Entre 1911 e 1915 Hull foi superintendente da empresa operadora da Estrada de Ferro Brazil North-Eastern Railway, subsidiária da *South American Railway Construction Company Limited*, arrendatária da Estrada de Ferro Sobral e Baturité, no estado do Ceará.

No final de 1916 assumiu a função de Administrador Geral da *State*. A contratação de Hull, segundo o *Board* excelente administrador e engenheiro experiente, ocorreu devido à necessidade de substituição ao Administrador Geral Mr. M. F. H. Felton que renunciara ao

⁴²⁴ FOLGUEIRA, Manuel Rodriguez, *Álbum artístico, comercial e industrial da Bahia*, 1930.

⁴²⁵ Blogspot Fortalezaemfotos.com.br. Disponível em <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2011/01/francis-reginald-hull-mister-hull.html> Acesso em 10 de mai 2016.

⁴²⁶ Blogspot Fortalezaemfotos.com.br. Disponível em <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2011/01/francis-reginald-hull-mister-hull.html> Acesso em 10 de mai 2016.

⁴²⁷ Sobre os dados biográficos de Francis Hull ver CAPELO Filho, José; SARMIENTO, Lidia. *Arquitetura ferroviária no Ceará: registro gráfico e iconográfico*. Coedição com a Secretaria de Cultura do Estado do Ceará. Fortaleza: Edições UFC, 2010 e Blogspot Fortalezaemfotos.com.br. Disponível em <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2011/01/francis-reginald-hull-mister-hull.html> Acesso em 10 de mai 2016.

⁴²⁸ VASQUEZ, Pedro Karp. *Ferrovia e fotografia no Brasil da Primeira República*. São Paulo: Metalivros, 2008.

cargo em virtude de uma doença grave e em um momento de avaliação positiva dos números da *State* pelo *Board*⁴²⁹.

A primeira nota a destacar a sua chegada transmite um gesto receptivo, pois considerou que a atuação do novo gerente da EFIC estava agradando ao público, que há tempos estaria sofrendo “vexames e prejuízos pela falta de ordem e conforto” e além do mais com a “balburdia e descaso do serviço.” Chama a atenção a importância que a EFIC adquiriu enquanto transporte público de pessoas, apesar do seu objetivo principal ser o escoamento do cacau e de mercadorias. E a criação de uma compreensão de garantia dos direitos em relação ao transporte e sua caracterização como de uso público na medida em que no momento seguinte a nota destaca que naquele momento já se viajava em classes regulares e que a boa vontade e comprovada competência de Hull preenchendo as lacunas da empresa.

O articulista reclama a necessidade de conserto da gare da estação de Itabuna cuja cobertura avariada nos dias chuvosos não podia abrigar os passageiros em trânsito, e demonstra logo nos primeiros anos de sua existência a atitude da *State* de não dotar a cidade de uma estação adequada demandando que pelo menos ela fosse consertada⁴³⁰.

No oitavo encontro geral de acionistas da Companhia, em 06 de novembro de 1917, em Londres, o presidente da *State* relatava que tinha havido uma melhora “considerável” dos resultados em relação aos anos anteriores. Segundo ele as receitas brutas totais em 1916 haviam aumentado e acrescentou que elas apresentavam um aumento estável para cada ano posterior à abertura da linha ao tráfego. Embora, ele afirmasse que a vantagem não havia sido “grande coisa” devido ao aumento do custo, a dificuldade de obtenção de lojas de todos os tipos e as mudanças na administração local com a saída de Felton.

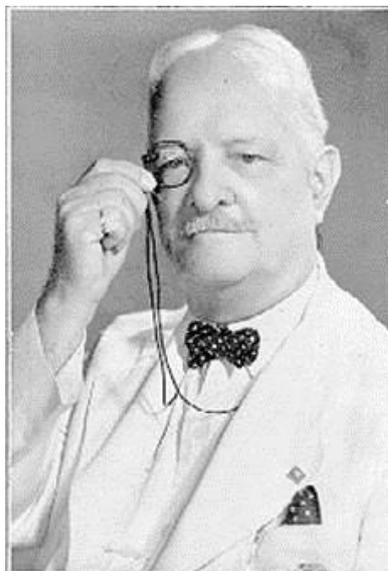
Em 1919 Hull foi nomeado Consultor Militar para Assuntos Ferroviários da Missão Militar Britânica na construção da Transiberiana no sul da Rússia. Retornando a Ilhéus entre 1921 e 1922 como Superintendente da *State* vindo a ser é nomeado Vice-Cônsul britânico em Ilhéus (1924-1930), gozando de grande reconhecimento entre as classes dominantes locais. Embora como pode ser visto no capítulo anterior que a despeito de sua distinção, afabilidade e hábitos elegantes, ele sabia ser rígido quando se tratava dos interesses da empresa como no confronto com o Intendente Mario Pessoa, quanto as responsabilidades contratuais da *State*.

⁴²⁹BMN. *Wileman's Brazilian Review*: a journal of trade and finance. Vol. 6, num. 19 (6 de novembro de 1917). páginas: 383-402, suplemento: I-IV. pp. 392-393. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/95001/1917/9500119171119.pdf>. Acesso em 20 jun. 2016.

⁴³⁰ CEDOC\UESC. *A Época*, 16 de dez. 1916.

Em 1932 ele recebeu da Chancelaria do Império Britânico o título honorífico de Escudeiro e as divisas honoríficas da Ordem do Império britânico⁴³¹. E segundo Capelo, entre 1933 e 1946 Hull retornou a fortaleza como Superintendente da The Ceará Tramway Light Power Co. Ltd, onde fixa residência até a morte em 1951, aos 79 anos.

Figura 64 - Francis Reginald Hull, “Mister Hull”



Fonte: Blogspot Fortalezaemfotos.com.br⁴³².

O critério remuneração pode ter sido um dos elementos a fazer com que aquele experiente e viajado engenheiro assumisse a Superintendência da *State*, uma pequena ferrovia diante da São Paulo Railway, na qual havia trabalhado e participado de obras complexas de engenharia. De acordo com a tabela de salários vigente em 1927, ele recebia nove contos e quinhentos mil réis, equivalente a 208 libras e mais a casa e a criados⁴³³.

A disparidade salarial entre o salário do superintendente e os outros trabalhadores era grande. Os segundo e terceiro maiores salários pagos pela *State* eram o do Chefe de Locomoção (equivalente a um cargo de engenheiro mecânico, chefe de oficinas) de um conto e oitocentos mil réis, e o cargo inicialmente ocupado por Rolls, de Contador, de um conto e setecentos mil réis, ambos acrescidos de aluguel de casa. Os engenheiros por sua vez percebiam um conto e seiscentos mil réis e casa. Os cargos melhor remunerados costumavam ser ocupados pelos ingleses.

⁴³¹ Blogspot Fortalezaemfotos.com.br. Disponível em <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2011/01/francis-reginald-hull-mister-hull.html> Acesso em 10 de mai 2016.

⁴³² Disponível em <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2011/01/francis-reginald-hull-mister-hull.html> Acesso em 10 de maio de 2016.

⁴³³ CARVALHO, op. cit. p. 202.

O capital traz consigo as contradições e a mobilização dos ferroviários contra a empresa inglesa também se expressou em Ilhéus. Os ferroviários foram das classes trabalhadoras das mais organizadas na Bahia. Na década de 1910 organizaram diversas greves, o Mr. Hull na superintendência da *State* enfrentou sua organização em dois movimentos grevistas nos anos de 1927 e 1933⁴³⁴.

Em 1927, os ferroviários entraram em greve na capital e no interior da Bahia, os ferroviários de Ilhéus tão logo souberam do movimento da capital aderiram à mesma, reivindicando o aumento de trinta por cento (30%) dos vencimentos e convertido da gratificação que recebiam em ordenado fixo. Philippe Carvalho ressalta: “as remunerações dos empregados brasileiros eram bem inferiores aos ordenados dos ingleses. A imprensa chamava o quadro de salários de ‘Tabela da Fome’, pois havia trabalhadores cujas remunerações não alcançavam 100\$000 cem mil réis mensais”⁴³⁵. Os trabalhadores foram vitoriosos. E em 1933 após um acidente com morte na ferrovia, os trabalhadores promoveram nova greve, que também sofreu o assédio do paternalismo das classes dominantes.

Figura 65 – Salários da EFIC (mil réis), 1927.

ADMINISTRAÇÃO	
Cargo	Remuneração
Superintendente (com casa e criados)	9.500,00 (208 libras)
Advogados	1.200,00
Secretário	730,00
Contador (com aluguel de casa)	1.700,00
Assistente	800,00
Almoxarife	530,00
Escriturários	300,00
Vigia	110,00
Servente	145,00
VIA PERMANENTE	
Cargo	Remuneração
Engenheiros (com casa)	1.600,00
Assistente	700,00
Mestre de linha	355,00
Escriturário	315,00
Eletricista	330,00
Apontador	280,00
Feitores	De 130,00 a 180,00

⁴³⁴ Sobre o movimento dos ferroviários na Bahia ler a obra de Robério Santos Souza. *Tudo pelo Trabalho Livre* op. cit. e de Philippe Murillo Santana de Carvalho. *Trabalhadores*. op. cit.

⁴³⁵ CARVALHO, op.cit. *Trabalhadores*. p. 202.

Trolistas	90,00
Operários	De 8,00 a 10,00 diária
Bombeiros	3,50 diária
Rodantes	3,30 diária
Encarregados de cerca	3,00 a 5,00 diária
TRÁFEGO	
Cargo	Remuneração
Chefe (inclusive aluguel de casa)	1.200,00
Escriturário	280,00
Agentes de estações	De 180,00 a 450,00
Sub Agente	De 100,00 a 320,00
Fiel	300,00
Fiscal de Trens	300,00
Condutores	De 130,00 a 220,00
Conferentes	De 150,00 a 300,00
Bilheteiro	200,00
Despachante	De 180,00 a 300,00
Faturista	220,00
Encarregado de bagagem	250,00
Balanceiro	200,00
Manobreiro	150,00
Estafeta	80,00
Guarda-chaves	De 3,30 a 3,80 diária
Guarda e servente	De 3,30 a 3,80 diária
Guarda-freios	De 3,30 a 4,20 diária
LOCOMOÇÃO	
Cargo	Remuneração
Chefe de locomoção (com aluguel de casa)	1.800,00
Mestre das oficinas	450,00
Escriturário	300,00
Mestre carpinteiro	300,00
Ajustadores	5,00 a 12,00 diária
Aprendizes	1,00 a 2,50 diária
Torneiros	6,00 a 10,00 diária
Ajudadores torneiros	3,00 a 6,00 diária
Ferreiros	6,00 a 10,00 diária
Malhador	5,00 diária
Modelador	4,50 diária
Latoeiro	6,50 diária
Reparadores	5,00 a 8,00 diária
Pintores	4,50 a 8,0 diária
Carpinteiros	5,00 a 8,00 diária
Operários	3,50 a 5,00 diária
Maquinista	140,00 a 325,00
Foguista	75,00 a 150,00

Limpadores	70,00 a 110,00
Vigia	140,00
Apontador	130,00

Fonte: APMIJM. *Correio de Ilhéus*, 26 mai. 1927. Reproduzida de CARVALHO, Philipe Murillo de Santana. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. Tese Doutorado. UFBA. PPGH. Salvador, 2015. p. 204.

Eventualmente o Presidente da *State*, Mr. Brown, vinha ao Brasil, visitar e fiscalizar a empresa e para tratar de assuntos com as autoridades públicas. A articulação de interesse entre porto e ferrovia, como um fluxo contínuo de negócios está registrado como direito da construtora da estrada de ferro desde o registro do contrato. Tal aspecto foi destacado na propaganda feita pela *State* no Brasil e fora dele.

A divulgação foi uma das estratégias dos negócios que ganhou evidência em meados do século XIX e se consolidou no século XX. A *State* projetava no mercado internacional a partir de Ilhéus três nichos de negócios, a ferrovia, o cacau e o porto.

Em 17 de maio de 1909 o governo do estado aprovou a transferência feita do contrato realizado com a *Oliveira Carvalho e Cia* para a *State*, com o qual ficava obrigado, agregado do aditamento realizado ao termo original ⁴³⁶.

A *State* era obrigada pela Lei nº 57, de 23 de julho, de 1893 a manter na capital do estado, representantes legalmente constituídos e com plenos poderes para tudo resolverem ⁴³⁷. Assim, a empresa respondia em três endereços, localizados em Londres, Salvador e Ilhéus administrados a partir do *Board* em Londres.

No contexto, a transferência da concessão para a companhia inglesa era a única possibilidade da ferrovia a ser construída, pois o estado que se declarava em 1909, dependente do avanço da viação para o seu desenvolvimento, já sinalizava mudanças na política em relação às ferrovias baianas posto que:

A soma elevada de capitais que exigem estes empreendimentos, principalmente tratando-se das linhas férreas, não nos permite dar-lhe o desenvolvimento desejado contando unicamente com os recursos ordinários do Tesouro máxime no momento atual. Sem falar na elevada cifra de 21.393:380\$780 que o estado tem empenhada até 31 de dezembro último nas suas linhas férreas, já monta a importância de 432.551\$220 o compromisso anual do tesouro com garantia de juros das apólices emitidas para compra e construção das mesmas linhas, compromisso que, atenta a situação do Tesouro, já é tão avultado que não podemos sobrecarrega-lo com a abertura de créditos extraordinários para serem satisfeitos com os recursos da nossa

⁴³⁶ APEB. Secretaria da Agricultura. Cx 2520. Maço. 348.

⁴³⁷ BPEB. ARGOLLO, Miguel de Teive e; França, Justino da Silveira. *Memoria sobre as estradas de ferro do Estado da Bahia*. [Salvador] Instituto Polytechnico da Bahia, 1908. p. 98.

escassa renda ordinária, criando para a administração os mais sérios embaraços e dificuldades⁴³⁸.

O reconhecimento público de inviabilidade de o Estado manter os investimentos no setor ferroviário foi seguido da solução proposta para o encaminhamento dos problemas, a qual era a negociação com o Governo Federal, para a encampação das estradas de ferro baianas, incluindo no conjunto a navegação dos São Francisco para assim promover a unificação da Rede de Viação da Bahia, arrendando-se a exploração a uma grande empresa⁴³⁹.

A Ilhéus a Conquista foi a última estrada de ferro a ser construída na Bahia, por uma empresa privada contando com o benefício da garantia de juros. Desde o final do XIX, os governos estadual e federal haviam modificado a política em relação ao setor, resgatando as concessões, buscavam, assim, diminuir o volume de recursos necessários para fazer face ao pagamento de garantia de juros das ferrovias.

Camelo Filho destaca que tendencialmente foi sendo construída a opção de resgatar para arrendar, com a perspectiva de que houvesse uma melhoria na prestação dos serviços, o que não ocorreu. Os arrendamentos não promoveram a recuperação das estradas que tenderam à depreciação e posteriormente por via de consequência à extinção⁴⁴⁰. Este autor cita a Estrada de Ferro Central da Bahia, concessionária da companhia inglesa *Brazilian Imperial Central da Bahia*, estrada de integração e considerada de fundamental importância para o governo imperial e, depois, federal porque fazia a ligação com a Central do Brasil e com os rios São Francisco, Tocantins e Araguaia. Ela foi resgatada pelo governo federal em 1902 e arrendada aos particulares e foi então que as obras foram paralisadas e o acúmulo de déficits se instalou. E ainda depois do segundo arrendamento à Cia Viação Geral da Bahia em 1909. As obras ficaram paradas por quarenta anos e apenas nos anos 1950 conseguiu fazer ligação com a Central do Brasil.

Com a transferência da concessão da construção da EFIC para os ingleses as obras da estrada de ferro houve uma retomada e estas passaram a ter outro ritmo. Campos noticiando a inauguração de uma ponte no distrito de Água Preta registrava a chegada dos materiais importados para a construção, marcando o início da superação da fase de abertura da estrada.

⁴³⁸ APEB. Biblioteca. Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia, 1909. Cx. 115.

⁴³⁹ APEB. Biblioteca. Mensagem apresentada à Assembleia Geral Legislativa do Estado da Bahia 1909. Cx. 115.

⁴⁴⁰ CAMELO FILHO. Op. cit.

Muito mais importante, porém, era o que ia ser agora iniciado com a construção da EFIC, para o que transpunha a barra no dia 3 de maio o cargueiro norueguês *Gere*, conduzindo 900 toneladas de material destinado à obra: trilhos, locomotivas, vagões, maquinaria e o mais. Dezenove dias depois começava a funcionar a estação telegráfica de Tabocas⁴⁴¹.

As expectativas no governo também eram positivas para o trecho entre o arraial de Água Branca e o Almada e foi significativamente adiantado, a despeito das chuvas copiosas que causavam inúmeros transtornos e finalmente seria inaugurado o tráfego dentro do prazo estabelecido, bem como, já se encontrava em Ilhéus praticamente todo montado o material fixo e rodante necessário à implantação do tráfego até Tabocas. Isto era motivo de júbilo após quatro anos de dúvidas em relação aos destinos do empreendimento.

Para o interior, o momento era especial e aparentava estar repleto de possibilidades. No ano de 1910, Tabocas, até então importante distrito se emancipou de Ilhéus, dando origem ao município de Itabuna que aguardava ansiosamente a chegada dos trilhos. O município nasceu em plena euforia com a expansão do cacau e buscou se adequar ao progresso. O primeiro Intendente de Itabuna (1908-1910) foi o engenheiro civil Olinto Batista Leone responsável pela construção de uma rede de esgotos, alargamento e calçamento de ruas. Conforme Antonio Gonçalves:

Os problemas que afligiam a cidade ‘recém-nascida’ pareciam aos poucos ter soluções que modificavam as feições de ‘local de passagem’ e ‘pouso de tropeiros’, que atribuíam ao ambiente os aspectos de transitoriedade para o de local de moradia. Os impactos naturais começavam a ser ‘domados’, um dos maiores problemas eram as cheias periódicas do Rio Cachoeira, em torno do qual, a cidade se fizera. Alagava-se a cidade em ambas as laterais do rio, promovendo um estado de insalubridade nas áreas mais baixas, se tornando um dos fatores de disseminação de doenças. Para isto, Leone promoveu a construção de uma muralha de contenção e proteção nas margens do rio. Ao controle da natureza adicionavam-se os benefícios de modernidade: em 1911 Leone inaugurou o sistema de iluminação pública a acetileno e, no mesmo ano ocorreu a primeira viagem experimental da locomotiva no trecho Itabuna - Ilhéus da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista em construção⁴⁴².

O ingleses, recém-chegados, principiaram a frustrar desde cedo as expectativas em relação ao traçado. A falta de cumprimento do traçado originalmente previsto se tornou um

⁴⁴¹ CAMPOS. Op. cit. p. 493.

⁴⁴² GONÇALVES, Antonio Carlos dos Santos. *Santa Casa de Misericórdia de Itabuna: filantropia, medicina social e reforma urbana (1917-1945)*. (Monografia) Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, 2015. p. 34.

dos motivos de grande insatisfação que serviria de argumento contra a empresa inglesa em toda a sua trajetória. A *State* iniciou a realização do traçado conforme seus próprios interesses na direção das grandes propriedades produtoras de cacau desligando-se do traçado contratado. As motivações não atenderam aos interesses estritamente britânicos. Eusínio Lavigne um dos grandes proprietários de terras e Prefeito de Ilhéus entre 1930 e 1937, ao abordar os “segredos internos” do traçado construído pela EFIC, empresa para a qual trabalhou como advogado em alguns processos jurídicos escreveu um relato que possibilita desvelar parte dos aspectos e negociações políticas que interferiram na construção da EFIC.

A citação é alongada, mas candente, e envolve a família do próprio Lavigne, o que sugere um recurso curioso de legitimação de seu lugar político de fala, além de fortalecimento como prova de uma fala verdadeira. Segundo ele:

Prevaleceu no julgamento duas propostas para a construção da Estrada a consideração particular, ao gosto da política municipal da época. O governo desprezou a proposta do traçado mais curto de Ilhéus-Itabuna (bacia do Cachoeira) para preferir, por motivos partidários, predominava politicamente a família Sá, do Almada, o Castelo Novo, a que a minha estava ligada, outra de Ilhéus-Almada Rio do Braço-Itabuna, por zona sem cacau, e em concorrência com o rio navegável do Almada a Ilhéus (bacia do Itaípe). Em virtude ainda da sobrevivência de interesses pessoais, o ramal de Rio do Braço para Ubaitaba deixou de seguir como era do projeto da Companhia, pelo vale do Catolé. Um governador fez questão de que a estrada passasse por Água Preta, hoje ‘Uruçuca’ onde possuía propriedades, e, assim, como prejuízo técnico, a Estrada subiu a Serra Verde em rampa forçada, como já havia acontecido com a rampa do Almada, outro defeito que se teria evitado com o traçado pelo Cachoeira. Esse ramal deveria ter saído acima de Ubaitaba, direção Jequié. Mas encaminhou-se direto a Ubaitaba, só por ser um povoado, quando, em verdade, o grosso da produção se estendia rio acima. Por aí se vê que ela, como se projetou, não consultou prioritariamente, a técnica e as reais condições da região cacauzeira, e não produziu o resultado esperado porque a politicagem, infelizmente, tem atravancado o progresso da Bahia, como, aliás, do Brasil⁴⁴³.

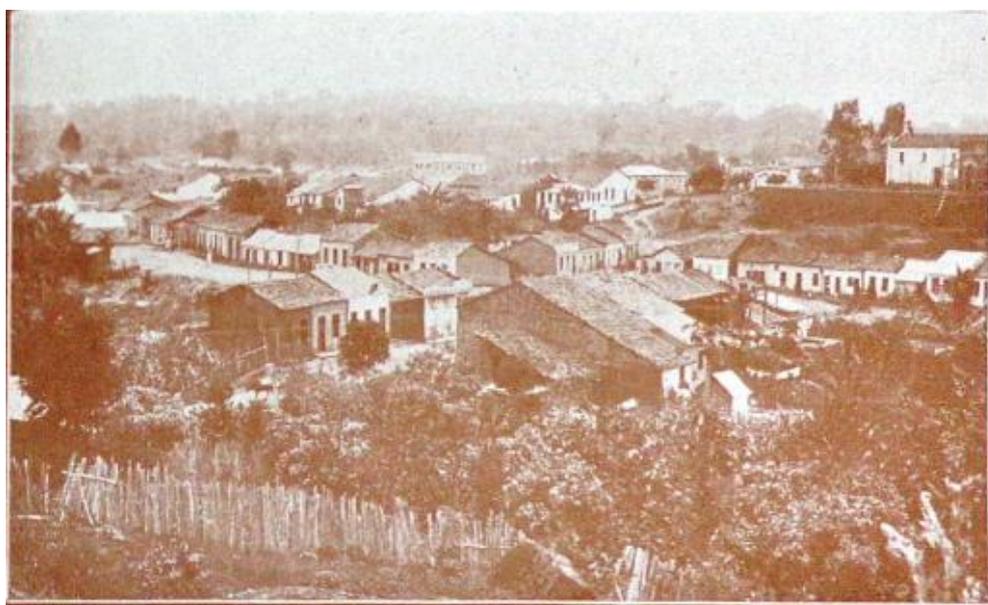
Quanto aos agentes políticos indicados por Lavigne no relato acima, cujas influências funcionaram como obstáculos à construção de uma ferrovia: que atendesse a critérios de interesse estratégicos da região; ao emprego de técnica mais adequada ao funcionamento da ferrovia; bem como de menor dispêndio de recursos de construção, tráfego e manutenção; estão relacionadas às famílias Sá e Lavigne.

⁴⁴³ LAVIGNE, Eusínio Gaston. “Uma parcela de minha contribuição na defesa do porto Malhado”. Memorando encaminhado ao Presidente Jânio Quadros. Companhia de Indústrias Gráficas – Ba, 1961.

Mary Ann Mahony destaca o peso político da família Sá constituída por várias gerações de grandes proprietários de terras desde o período colonial, entre outras áreas no Almada, região banhada por um rio navegável em significativa extensão. Na Bahia estavam inseridos entre as famílias tradicionais de produtores de açúcar do Recôncavo, além de terem transformado suas terras do sul da Bahia em grandes produtoras de cacau. O grupo político, por eles constituídos, liderou o poder local em Ilhéus pelo menos até as duas primeiras décadas republicanas⁴⁴⁴.

A referência às exigências de um governador na passagem da ferrovia pela Vila de Água Preta aponta para Vital Soares, na direção do poder estadual entre 1928 e 1930⁴⁴⁵. Nascido neste arraial foi estudar Direito em Salvador. Uma vez advogado ingressou na política em 1908, partidário de Rui Barbosa não obteve sucesso político, até a ascensão de Góis Calmon ao governo do estado (1924-1928), após a queda de J. J. Seabra.

Figura 66 - Vista da Vila de Água Preta



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodriguez, *Álbum artístico, comercial e industrial da Bahia*, 1930. pp. 286-287.

Ele foi eleito em 1925, Senador Estadual e, em 1926, foi para a Câmara dos Deputados, até que se candidatou para Governador no quadriênio (1928-1932). Seu Governo atuou no sentido de fortalecer as relações entre o setor comercial-financeiro com a política estadual e durou pouco, tendo enfrentado os impactos da crise de 1929, que causou graves

⁴⁴⁴ MAHONY, The word of the cocoa made. op. cit.

⁴⁴⁵ Vital Soares não concluiu o mandato, do qual se afastou para se candidatar à Vice-Presidente na chapa Júlio Prestes.

problemas ao agroexportador da Bahia⁴⁴⁶. Foi também grande proprietário de terras. A Vila de Água Preta ocupava o perímetro de uma de suas fazendas. No período em que esteve no governo da Bahia sancionou a lei de sua emancipação pela Lei nº 2.212, de agosto de 1929⁴⁴⁷.

Em abril de 1910 a *State* solicitou a autorização para a primeira intervenção, quando a empresa, apresentou uma planta preliminar, (fig. 67), da construção de um ramal bifurcado, saindo de um ponto perto da junção dos rios Almada e do Braço, em direção aos distritos cacauzeiros de Mucambo, Varjão, Água Preta, Vai Quem Quer, José Bicho e outros Guimarães⁴⁴⁸. A justificativa se fundava na produtividade da área, uma das regiões mais férteis que possuía estradas em péssimo estado, inundadas nas épocas de chuva, que tornavam os caminhos intransitáveis e que a modificação era uma consequência lógica do traçado original que decidiu que ao invés de seguir em linha reta para Itabuna, faria uma grande curva ao norte para alcançar o Almada, centro de uma zona importante de produção de cacau, onde estavam situadas as maiores propriedades produtoras.

A *State* solicitava ainda a substituição dos dez quilômetros que deveriam ser entregues ao tráfego pelos dos ramais construídos, que seriam inclusive, mais dispendiosos, pois o terreno é mais acidentado do que o trecho para Itabuna. E argumenta ao final de forma decisiva que esta mudança era imprescindível para justificar o projeto da ferrovia diante dos investidores, subscritores dos títulos⁴⁴⁹.

A solicitação foi atendida pelo governo, que estabeleceu um prazo de execução de dois anos para a execução do mesmo. O aspecto da influência política e econômica em relação ao traçado das ferrovias era uma característica inerente ao processo de construção das ferrovias, de custos altos para atender a tal pedido⁴⁵⁰. A companhia especificou qual a lógica que seguiam: “A companhia tem procurado seguir o justo critério no que entende com o estabelecimento de estações, desvios e paradas, qual seja a importância produtora dos lugares em conciliação com as condições da linha férrea”.

⁴⁴⁶ FGV/CPDOC. Dicionário da elite política republicana (1889-1930). Disponível em <http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>. Acesso em 14 de junho de 2017.

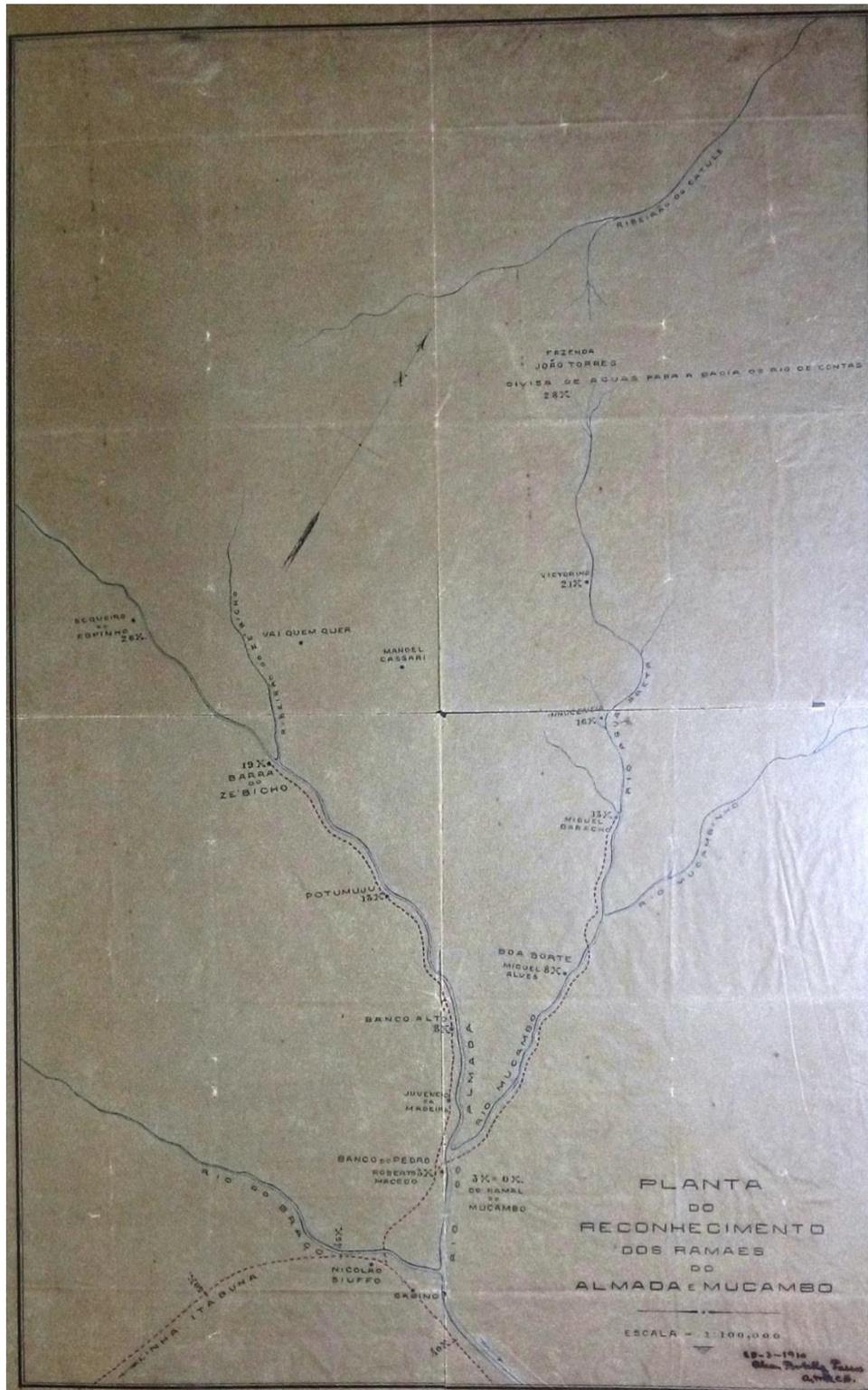
⁴⁴⁷ FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues, *Álbum artístico, comercial e industrial da Bahia*, 1930. pp. 286.

⁴⁴⁸ A alteração do traçado priorizava a área produtora do cacau. O traçado dos estudos preliminares de Greenhalgh foi criticado, pois “ao invés de seguir pela zona de produtividade, foi desviado e fixado por um zona estéril ou de baixa produtividade, representado pelo trecho Iguape até Lava Pés, isto porque, naquele tempo um chefe político de influência residia entre Urucutuca e Lava Pés no ponto da Provisão”. CEDOC\UESC. *Diário de Itabuna*, 19\12\1957.

⁴⁴⁹ APEB. Secretaria de Agricultura Indústria e Comércio. Caixa 2367. Maço 119.

⁴⁵⁰ Benévolo foi um dos primeiros autores a abordar a questão.

Figura 67- EFIC – Planta dos Ramais do Almada e Mucambo



Fonte: APEB. Secretaria de Agricultura Indústria e Comércio. Caixa 2367. Maço 119.

Misael Tavares cacauicultor, que em 1913 colheu 41.637 arrobas de cacau, proprietário de fazendas em todos os distritos de Ilhéus, constituídas de boas terras para o plantio de cacau, cana, mandioca e cereais, e outros produtos, após a construção da estrada de

ferro possuía a maioria de suas fazendas em pontos da estrada de ferro⁴⁵¹. Ou que Miguel José Alves Dias, proprietário de vinte e quatro fazendas no município também possuísse a maioria de suas terras à beira da estrada de ferro.

Mary Ann Mahony referiu-se à Planta Preliminar do Projeto da Companhia na figura acima para a construção dos Ramais dos Rios Almada e Rio do Braço em busca dos distritos de Mucambo, Varjão, Agua Preta, Vai Quem Quer, José Bicho. Destaca que os nomes das estações estavam relacionados aos grandes proprietários: Rosário, Almada, Gabino Kruschewsky, Nicolao Siuffo, Banco do Pedro/Roberto Macedo, Juvêncio da Madeira, Miguel Alves, Miguel Barracho, Inocêncio, Potumuju, Barra do Zé do Bicho, Sequeiro do Espinho⁴⁵².

A avaliação da historiadora é negativa sobre a trajetória da EFIC na região, indicando as limitações do desenvolvimento regional, tendo em vista que a sua construção atendeu principalmente a grandes proprietários e não interferiu quanto à falta e acesso de pequenos produtores ao mercado externo do cacau:

O transporte no campo permaneceu essencialmente o mesmo limitado à canoas nos rios e às tropas de mulas na terra. A inauguração da ferrovia em 1913 embora pudesse parecer que melhoraria os transportes no campo e abriria o interior de Ilhéus para uma comercialização mais direta com os exportadores, de diversas maneiras piorou a situação. É verdade que após 1913, plantações e fazendas do interior do campo estavam mais proximamente conectadas com a costa. A rota do trem seguia de Ilhéus para o norte e o oeste, seguindo do Rio Itaípe para o Almada antes de ir para o Rio do Braço, onde estava o ramal sul para Itabuna, outro para o oeste para Sequeiro do Espinho e um terceiro norte para Água Preta. Mas, por fim, a ferrovia inicialmente reforçou o poder de um pequeno número de cacauicultores sobre os transportes e as redes comerciais. Todas as estações estavam localizadas nas terras de uma grande propriedade. Estas paradas se tornaram locais de comércio para a venda de cacau no campo. No interior de Ilhéus, a chegada da ferrovia inicialmente pouco fez para melhorar o acesso dos pequenos produtores ao mercado⁴⁵³.

Maria Lucia Lamounier fez um levantamento da historiografia que discute o impacto das ferrovias sobre os tipos tradicionais de transporte de mercadorias e seus custos. Em São Paulo elas teriam tido impacto na redução dos custos e, portanto, redução dos preços do transporte pelos muladeiros⁴⁵⁴. Em relação ao Nordeste, argumentam que o açúcar não conseguiu gerar uma malha ferroviária densa, consistente e de custos baixos de fretes que

⁴⁵¹ BARROS. op. cit. p. 118.

⁴⁵² MAHONY, Mary Ann. *The World of cacao made*. p. 457.

⁴⁵³ Id. Ibid. p. 457-458. Tradução da autora.

⁴⁵⁴ R. H. Matoon, apud. LAMOUNIER, op. cit. p. 91.

permitisse a substituição das tropas de animais, os itinerários foram modificados, mas não substituiu o uso das tropas de animais, passando a existir uma coexistência entre a mula e a ferrovia⁴⁵⁵.

A situação no cacau neste aspecto, apesar do percentual significativo do transporte do cacau pela EFIC, com tarifas praticadas que, por uma década levavam em consideração as variações do câmbio, também não permitiu a substituição do transporte feito pelas mulas bem como pela navegação fluvial.

Figura 68 - Tropa de mulas carregadas com sacos de cacau



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodriguez, *Álbum artístico, comercial e industrial da Bahia*, 1930.

Um episódio ocorrido em 1915 expõe os choques de interesses de proprietários, da EFIC e das relações de poder na construção da ferrovia. Augusto Henriques Guimarães negociante e fazendeiro do Município de Ilhéus proprietário da fazenda São José e outras solicitou que fosse ordenada a construção pela *State* de um desvio e parada no ramal do Mucambo para a fazenda São José, para o qual apresenta a linha de reconhecimento abaixo Imagem .

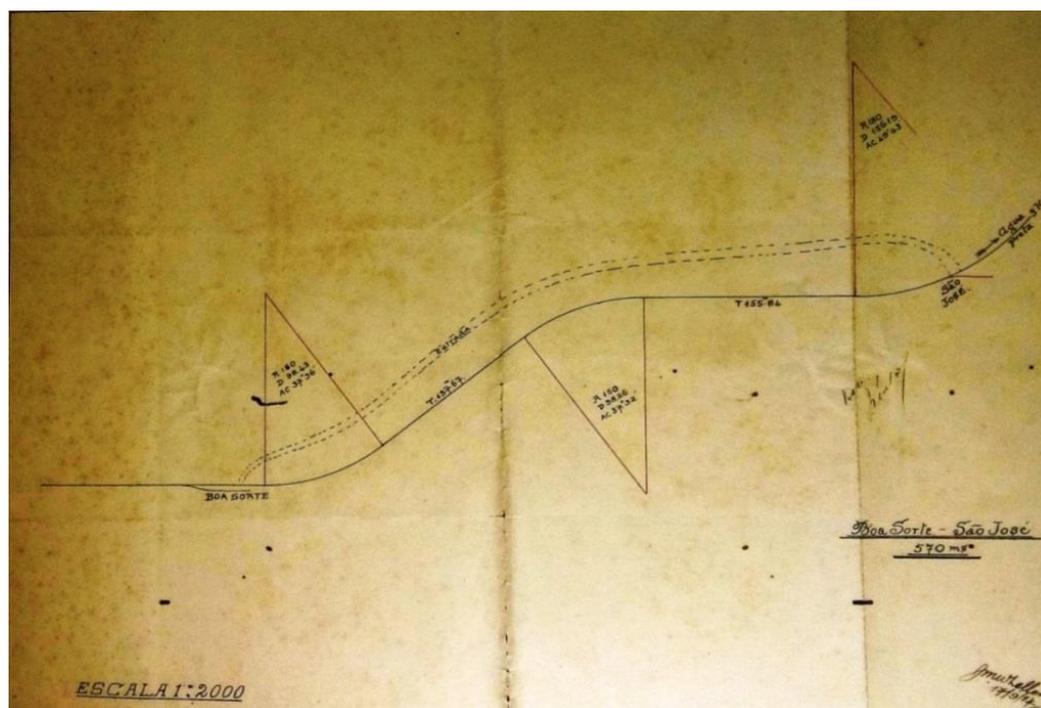
Como argumentos, o impetrante do pedido indicou: o interesse de diversas estradas, no atendimento a um público mais amplo; a grande produtividade de sua fazenda em torno de 7.000 arrobas de cacau, que prometiam expansão por se tratarem de plantações constituídas de árvores novas, e possuir um estabelecimento comercial movimentado.

Ele exemplifica que na construção da estrada em curto espaço de tempo, 3 de julho de 1913 a 7 de janeiro de 1914, foram embarcados 12.690 arrobas de cacau. Guimarães, inclusive, anexa o demonstrativo deste embarque realizado e que ainda era acrescido a este volume outros produtos e mercadorias. Afirmando também que a adequação da construção era atestada por fiscais do estado.

⁴⁵⁵ José Cechin, Peter Eisenberg e Euvaldo Cabral de Mello, apud. LAMOUNIER, op. cit. pp.91-92.

E, mais, se propunha a pagar as despesas para a construção do solicitado desvio, conforme orçamento em mil reis, de construção realizado pela própria *State* que relacionava: um gasto de materiais envolvendo: agulhas e cruzamentos, 10 trilhos, 75 dormentes, 300 grampos, 10 pares de talas de junção, 40 parafusos totalizando 732,00 (setecentos e trinta e dois réis), de mão de obra para preparo do terreno e assentamento 250,00 (duzentos e cinquenta réis). Para o que os ingleses indicam o total de 1.000,00 (um conto de réis).

Figura 69 - Estudo de desvio no ramal de Mucambo solicitado ao governo do estado



Fonte: APEB. Secretaria de Agricultura Indústria e Comércio. Caixa 2367. Maço 119.

A *State* se recusou a construir o desvio solicitado. Afirmava que adotavam como critério a seleção dos pontos de estações, desvios e paradas em função da “importância produtora dos lugares em conciliação com as condições da linha férrea”. E que era a “consulta a essa dupla influência o seu procedimento sistemático no cumprimento de suas obrigações neste particular”⁴⁵⁶.

Argumentava que era muito útil e proveitoso aos trabalhos da Estrada de Ferro, o barracão que Henrique Guimarães tinha construído para uso da *State* sem qualquer cobrança, a hospedagem e apoio que havia dado aos trabalhadores durante a construção do ramal, mas

⁴⁵⁶ APEB. Secretaria de Agricultura Indústria e Comércio. Caixa 2367. Maço 119.

que este desvio era desnecessário e havia sido escolhida a passagem da estrada de ferro pela Fazenda Boa Sorte.

Segundo a empresa era a melhor fazenda da zona, e uma das maiores exportadoras de cacau do município de Ilhéus, por estar localizada na confluência de uma estrada de rodagem articulada como outras, por onde a produção escoava e tinha uma produtividade muito maior que a do solicitante a Fazenda São José, respectivamente 5.000 e 1.500 arrobas em conjunto com as condições da linha férrea, bem como que as distâncias entre as duas fazendas e o ramal construído não era tão grande: 650 metros para a São José; e 400 metros para a Boa Sorte⁴⁵⁷.

A Companhia afirmara que a disputa se tratava apenas de “inimizade” entre os proprietários, pois Guimarães preferia fazer o escoamento em Água Preta, distante 3.600 metros, enquanto o ponto mais próximo da Boa Sorte distava apenas de 650 metros⁴⁵⁸.

A empresa contra argumenta ainda que foi decidida a construção passando pela fazenda Boa Sorte após a consulta às condições da linha e verificou a existência de boa tangente em nível, de situação apropriada à construção de uma plataforma para o movimento de animais de carga, de ausência de reclamações por indenizações, casas e armazéns a serem prejudicados e ter espaço para o aumento de linhas sem alteração das estradas de rodagem.

Ora, a Fazenda Boa Sorte era propriedade do Coronel Miguel José Alves Dias, um dos maiores proprietários de fazendas de cacau (vinte e quatro), foi Conselheiro Municipal e suas fazendas assim como ocorria com as terras de Misael Tavares, estavam situadas quase todas às margens da EFIC e dos principais rios: Mucambo, Almada e Água Preta⁴⁵⁹.

Francisco Borges de Barros afirmava que Dias colhia mais de trinta mil arrobas de cacau em um período de dois anos. A fazenda era local de residência de seu proprietário e contava com estufas e secadores de cacau. Dois elementos fundamentais para a produção de amêndoas de melhor qualidade, tendo em vista que a fase de secagem quando bem feita, era uma das mais importantes do sucesso da produção de cacau. Além de margeadas pela EFIC suas fazendas eram beneficiadas por comunicação através de estradas de rodagem feitas pelo Coronel⁴⁶⁰.

Em 22 de novembro de 1916, o estado deu provimento ao pedido do fazendeiro, correndo, porém as despesas por conta do peticionário. Fora derrotada a posição da *State* que afirmava não estar aberta a atender aos pedidos de fazendeiros locais que não confluíssem

⁴⁵⁷ APEB. Secretaria de Agricultura Indústria e Comércio. Caixa 2367. Maço 119.

⁴⁵⁸ APEB. Secretaria de Agricultura Indústria e Comércio. Caixa 2367. Maço 119

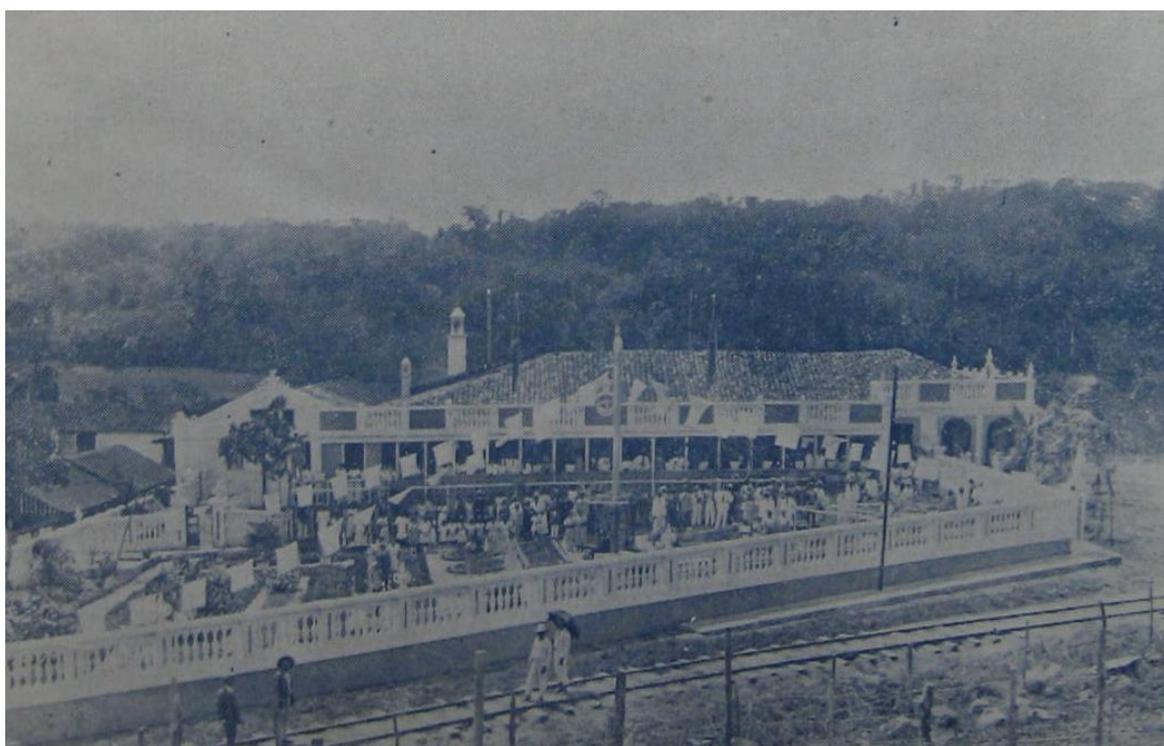
⁴⁵⁹ BARROS, op. cit.

⁴⁶⁰ Id. Ibid. p. 150.

com seus interesses, tendo em vista que os interesses de subscritores das ações da Companhia que estavam do outro lado do Atlântico é que justificavam as obras da empresa.

Setores da classe dominante ficavam bastante descontentes com a *State* que travava boas discussões políticas e jurídicas, se valendo em muito dos advogados na defesa de seus interesses. O grande fazendeiro Augusto Guimarães conseguiu que o desvio fosse construído como se pode ver na imagem, na qual a foto da fazenda expõe em primeiro plano os trilhos, com pessoas caminhando entre eles. O que indica que este realizou a construção almejada.

Figura 70 - A grande fazenda S. José, propriedade de Augusto Guimarães



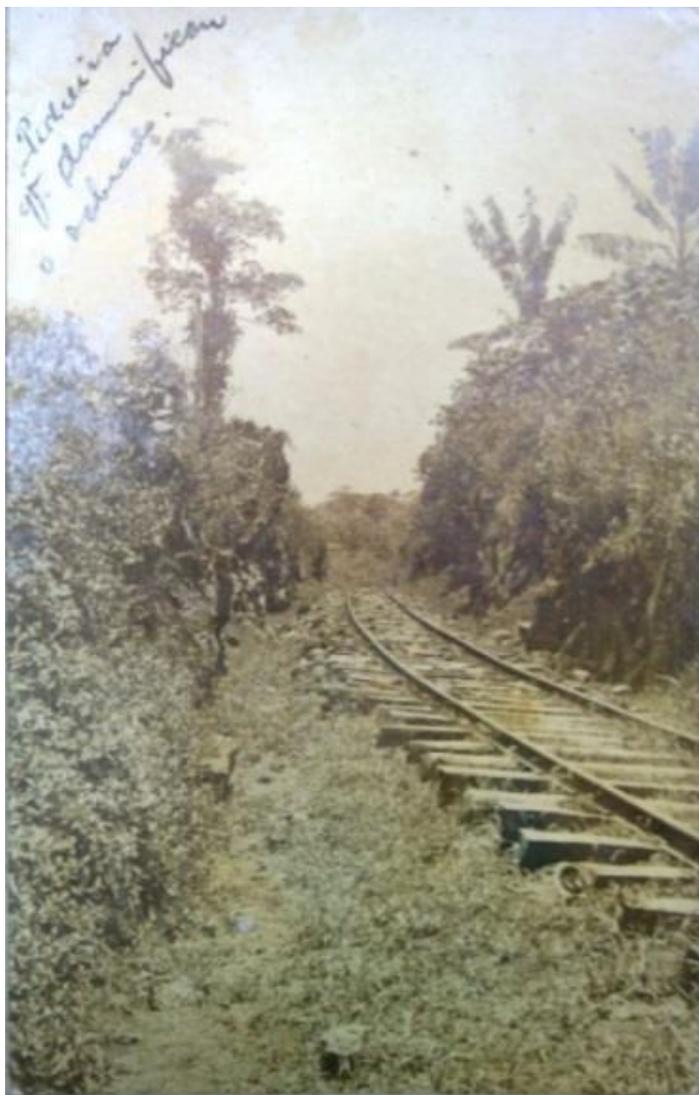
Fonte: FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923.

Outro confronto deu-se com Alcino Costa Dórea que acionou a *State* pedindo indenização pelos danos sofridos em sua propriedade, a Fazenda Sobradinho localizada em Potumuju, resultante do corte de uma pedreira. A obra se iniciou em 1912 e tinha como procedimento o uso de dinamite. Esta se deu quando da construção do leito do ramal de Sequeiro do Espinho.

Alegava ameaça de desabamento do telhado e algumas paredes do sobrado (fig. 72). Dórea alegou ainda que a *State* fez as obras sem aviso prévio ou consentimento, invadindo uma faixa de duzentos e cinquenta e cinco metros de comprimento do terreno. Que nesta faixa

do terreno existia uma pedra das mais duras e resistentes, (“Coração de negro”) que foi cortada à dinamite e produziu estilhaços que atingiram a casa deixando-a em ruínas, conforme se pode ver nas figuras abaixo.

Figura 71 - Pedreira cortada pelos trilhos da EFIC em Potumuju



Fonte: FEBC - Processo 279. Embargos Cíveis

Conforme a perícia a casa estava situada entre a estrada de rodagem pela frente e a estrada de ferro pelos fundos a 30 metros desta. A perícia ainda averiguou que havia danos na cerca e cacaveiros haviam sido cortados. A sentença do juiz da primeira instância foi baseada na falta de comprovação da propriedade da parte de Alcino Dórea e acolhia ainda a argumentação da *State* de que os estragos eram anteriores à construção da estrada de ferro.

Figura 72 - Frente e fundo do sobrado de Alcino Dórea na fazenda Sobradinho



Fonte: FEBC - Processo 279. Embargos Cíveis

Na apelação foi resumida a sentença na qual foram três os pontos importantes para a decisão: a petição inicial não fora instruída com o título do domínio do bem pelos autores; os imóveis foram reclamados antes da realização da escritura; houve falta de poderes para fazer a escritura.

O advogado de Dórea apelante alegou que ainda que a parte autora não fosse legítima para requerer o direito alegado, a ilegitimidade não foi alegada no prazo correto e não poderia ser alegada de ofício pelo Código Civil da época; bem como a falta do título de domínio não poderia ser causa de nulidade de sentença, uma vez que a posse era fato notório, não contestado pela parte ré, portanto, ainda que sem domínio, existia a posse das partes autoras.

A parte recorrente alegou ainda que os danos causados ao imóvel que comprometeram a infraestrutura fossem anteriores à aquisição dos autores, os réus não provaram que indenizaram os antigos proprietários, portanto remanescia o direito de indenização pelos autores e atuais possuidores/adquirentes da fazenda. E explicitava que a indenização constituía acessório ao imóvel danificado, portanto transmitida em caso de aquisição do bem, pois o acessório acompanhava o principal.

Destacava ainda que além dos danos materiais a parte ré se apropriou de faixa de terreno, esbulhando a posse do autor da ação que passou a requerer a indenização pelo terreno

esbulhado, além dos frutos, compreendidos pelos rendimentos que seriam alcançados pela faixa de terreno esbulhada.

As objeções feitas pela *State* eram que o autor ao tempo do ajuizamento da demanda não juntou documento hábil para provar que era proprietário do imóvel, portanto não era parte legítima para ajuizar a ação e a juntada do documento *a posteriori* não permitia a cobrança da indenização, e que Dórea não provara que os danos fossem causados pela *State* nem quando foram causados.

Alegava, ainda, que a vistoria do imóvel era nula por ter ocorrido em período de férias. Quanto à exibição do título de domínio a parte recorrente alegava que na escritura de compra e venda existia uma cláusula na qual o vendedor transferia ao comprador o direito de domínio, ação e posse sobre a fazenda no ato da assinatura da escritura. Assim restava evidente que todos os direitos foram transferidos com a compra e venda, sendo o autor parte legítima e detentor do direito de receber os valores a título de indenização.

A *State* não teria negado o esbulho e os danos nas cercas, tampouco negou a utilização de dinamite para cortar a pedreira, o que causou os danos na extensão de 90 metros de comprimento por 4 metros de largura, e 1,5 metros de altura. Sendo que na vistoria tivesse se constatado que os estilhaços poderiam causar os danos presentes na casa. As testemunhas disseram que o uso da dinamite foi prolongado por período que chegou a 1 ano. Assim o dano causado pelo uso de explosivo foi determinante na deterioração do imóvel, bem como demonstra o período esbulhado. E por último que o abandono do imóvel se deveu ao perigo de vida sofrido uma vez que os estilhaços podiam causar danos físicos. E porque a deterioração deixou o imóvel inabitável.

A *State* afirmou que indenizaria pelos danos aos cacauzeiros se o detentor do direito aparecesse, confirmando que fez a derrubada da plantação, esbulhou o terreno e causou os danos. Alegou que já que o autor não possuía legitimidade para ter o domínio da terra, poderiam se tratar de terras devolutas por não serem demarcadas e tituladas. A parte autora faz a juntada do documento onde se reconheceu a posse do imóvel a Alcino Costa Dórea, demarcando a área.

Ora, a *State* entrava em rota de colisão com diversos setores da sociedade local, inclusive com os membros da classe dominante para garantir suas vantagens sobre as terras que ocupava, causando grande resistência jurídica àqueles que com ela tivesse contendas. A utilização do Direito se constituía em estratégia importante para garantir os interesses da empresa que contava com rol de advogados importantes.

Não sabemos qual a decisão do tribunal, porém, o caso nos sugere que a construção de uma ferrovia é uma questão fundamental não só de valorização de terras para os proprietários locais, mas também de disputa por terras. Para a empresa que penetrava por áreas de terras devolutas, tal possibilidade além de diminuir os custos com indenizações agregava um interesse a mais, relativo à obtenção de propriedades. E, além disto, a ferrovia era um vetor de conflito entre os membros da própria classe dominante que dela se beneficiavam, posto que estes necessitassem demonstrar a efetividade de seu poder diante dos interesses de outros proprietários e da empresa.

As duas primeiras décadas do século XX, de construção e consolidação da EFIC foram momentos de expansão da produção do cacau, de boas vendas no mercado externo, e de perspectivas positivas para a EFIC no transporte da produção até o porto.

O *Board* realizava reuniões anuais dos acionistas em Londres. No Brasil o periódico *Wileman's* e eventualmente os jornais locais divulgavam anualmente estas reuniões. Identificamos notícias de 1916 a 1930⁴⁶¹. Nelas o presidente dava as notícias dos resultados das atividades da Companhia. Saudava os gerentes ingleses em atuação no Brasil e, invariavelmente, fazia homenagem especial ao gerente local Bento Berillo por seu desempenho. A ocorrência destas reuniões era divulgada nos jornais e revistas e buscavam atrair novos investidores, ou acalmar os que já eram acionistas da companhia.

Os dados que mais preocupavam eram os resultados da empresa, a variação do cambio e a interferência de adversidades a exemplo das enchentes que causavam bruscamente graves prejuízos, a exemplo da enchente de 1914, que se constitui um marco na memorialística da região:

Como houve uma enchente muito grande em 1914, essa enchente foi que trouxe Jorge Amado para Ilhéus, foi também a causa da vinda de meu pai [de Itabuna] para Ilhéus, porque ele era advogado da Estrada de Ferro, e nesta enchente, em um transbordo dos passageiros de um trem para uma balsa, houve o naufrágio da mesma em Castelo Novo, a balsa era da estrada de Ferro, morreu o presidente do Conselho de Itabuna, Fernando Dourado. Eu conheci a mulher dele, tinha uma pensão na rua em que eu morava. Meu pai era advogado da estrada de ferro, e a viúva cobrava uma indenização, o foro era em Ilhéus.⁴⁶²

⁴⁶¹ O *Wileman's Brazilian Review. A Journal of Trade and Finance* foi um semanário econômico editado pelo inglês Joseph Phillip Wileman até 1920, por seu filho Henrique Frederico Wileman até 1933, escrito em inglês com agentes em Santos, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Londres, Hamburgo e Nova York. Considerado um dos percursores da informação estatística no Brasil.

⁴⁶² SÁ BARRETO p. 76.

As relações entre a *State* e a *Industrial* eram expostas ao público cotidianamente. A propaganda da ferrovia e do porto era feita conjuntamente nos periódicos de circulação locais, nacionais e internacionais. No *Diário da Tarde* ao longo do ano de 1934, se encontra um anúncio de página inteira exibindo uma grade de horários de trens, cujo número ressalta a grande atividade da Estrada de Ferro, e alia a ideia de modernização, de movimento à aceleração da expansão da lavoura cacaeira.

A interação porto-ferrovia faz parte do anúncio: duas frases se seguem à apresentação que a *State* faz de si mesma: “o comercio desta região está aumentando rapidamente e a sua zona cacaeira está se estendendo. Este progresso será muito mais acelerado pelo desenvolvimento do Porto de Ilhéus” e “os serviços do Porto são feitos por uma companhia local sob contrato com o governo Federal. Desde fevereiro de 1926 vapores estrangeiros tem transportado cacau diretamente para Nova York”. Ora, o enaltecimento da exportação direta e ampliação da conquista do mercado americano destaca a importância do empreendimento porto-ferrovia em Ilhéus.

Outro veículo de divulgação deu-se com a publicação de um título volumoso de 1080 páginas *Impressões do Brazil no Seculo Vinte*, editada em 1913 e impressa na Inglaterra por Lloyd's Greater Britain Publishing Company, Ltda,(Londres) e L. T. Delaney (Rio de Janeiro). A edição conta com a assistência de um editor brasileiro e promoveu um levantamento das riquezas do Brasil nos diversos estados brasileiros, sinalizando as possibilidades e possíveis dificuldades ao desenvolvimento de bons negócios.

Em *Impressões do Brazil no Século Vinte* destaca-se a propaganda feita para o porto e para a ferrovia. Na qual o porto e a ferrovia estão interligados.

Cerca de metade do cacau é expedido diretamente para a Bahia; e para esta metade, há um armazém especial onde o produto fica depositado até a chegada do vapor. A companhia possui a única ponte existente no porto de Ilhéus e nela podem os pequenos vapores atracar, qualquer que seja o estado da maré. Tem havido ocasiões de se embarcarem nada menos de 3.000 sacos de cacau num só dia. Entretanto, os serviços do porto são ainda muito imperfeitos e inadequados. Atualmente, estuda a companhia um projeto para alargar e aprofundar o canal de entrada do porto aproveitando o material retirado para o aterro duma grande faixa no atual porto, construindo uma muralha de granito. [...] e é intenção da companhia construir um porto que dê franco acesso aos maiores transatlânticos que navegam na costa do Brasil⁴⁶³.

⁴⁶³ *Impressões do Brazil no Século Vinte*. Reginald Lloyd et al, Londres e R.J. 1913. Disponível em <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g00.htm>. Acessado em 10 de janeiro de 2016.

Figura 73 - Anúncio da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista

ESTRADA DE FERRO DE ILHEUS A CONQUISTA

The State Of Bahia South Western Railway Company, Ltd.

Esta Companhia é proprietária e administradora de uma linha de penetração que partindo de Ilhéus, vai a Itabuna, com ramais a Agua Preta, Sequeira de Espinho e Ilapira.

A zona caçoeira de Ilhéus é servida pela linha férrea, dando transporte direto das fazendas ao porto.

Abaixo são as estatísticas do movimento do tráfego e da produção de Cacau para os seis anos passados no Estado da Bahia.

:- Linha Em Trafego 126 Quilometros :-
Serão abertos brevemente ao trafego mais 3 quilometros

O comercio desta região está aumentando rapidamente e a zona caçoeira está com o estendendo. Este progresso será muito mais acelerado pelo desenvolvimento do Porto de Ilhéus

Os serviços do Porto são feitos por uma Companhia local sob contrato com o governo Federal. Desde fevereiro de 1926 vapores estrangeiros tem carregado cacau diretamente para New York

Horario para os trens de passageiros

Estações	Hora	Classe	Horas	Estações	Hora	Classe	Horas
Ilhéus	8:00	Todas as dias	10:00	Ilhéus	15:00	Todas as dias	17:00
Sequeira	8:30	Todas as dias	10:30	Ilhéus	15:30	Todas as dias	17:30
Agua Preta	8:45	Todas as dias	10:45	Ilhéus	15:45	Todas as dias	17:45
Sequeira de Espinho	9:00	Todas as dias	11:00	Ilhéus	16:00	Todas as dias	18:00
Ilhéus	9:15	Todas as dias	11:15	Ilhéus	16:15	Todas as dias	18:15
Ilhéus	9:30	Todas as dias	11:30	Ilhéus	16:30	Todas as dias	18:30
Ilhéus	9:45	Todas as dias	11:45	Ilhéus	16:45	Todas as dias	18:45
Ilhéus	10:00	Todas as dias	12:00	Ilhéus	17:00	Todas as dias	19:00
Ilhéus	10:15	Todas as dias	12:15	Ilhéus	17:15	Todas as dias	19:15
Ilhéus	10:30	Todas as dias	12:30	Ilhéus	17:30	Todas as dias	19:30
Ilhéus	10:45	Todas as dias	12:45	Ilhéus	17:45	Todas as dias	19:45
Ilhéus	11:00	Todas as dias	13:00	Ilhéus	18:00	Todas as dias	20:00
Ilhéus	11:15	Todas as dias	13:15	Ilhéus	18:15	Todas as dias	20:15
Ilhéus	11:30	Todas as dias	13:30	Ilhéus	18:30	Todas as dias	20:30
Ilhéus	11:45	Todas as dias	13:45	Ilhéus	18:45	Todas as dias	20:45
Ilhéus	12:00	Todas as dias	14:00	Ilhéus	19:00	Todas as dias	21:00
Ilhéus	12:15	Todas as dias	14:15	Ilhéus	19:15	Todas as dias	21:15
Ilhéus	12:30	Todas as dias	14:30	Ilhéus	19:30	Todas as dias	21:30
Ilhéus	12:45	Todas as dias	14:45	Ilhéus	19:45	Todas as dias	21:45
Ilhéus	13:00	Todas as dias	15:00	Ilhéus	20:00	Todas as dias	22:00
Ilhéus	13:15	Todas as dias	15:15	Ilhéus	20:15	Todas as dias	22:15
Ilhéus	13:30	Todas as dias	15:30	Ilhéus	20:30	Todas as dias	22:30
Ilhéus	13:45	Todas as dias	15:45	Ilhéus	20:45	Todas as dias	22:45
Ilhéus	14:00	Todas as dias	16:00	Ilhéus	21:00	Todas as dias	23:00
Ilhéus	14:15	Todas as dias	16:15	Ilhéus	21:15	Todas as dias	23:15
Ilhéus	14:30	Todas as dias	16:30	Ilhéus	21:30	Todas as dias	23:30
Ilhéus	14:45	Todas as dias	16:45	Ilhéus	21:45	Todas as dias	23:45
Ilhéus	15:00	Todas as dias	17:00	Ilhéus	22:00	Todas as dias	24:00
Ilhéus	15:15	Todas as dias	17:15	Ilhéus	22:15	Todas as dias	24:15
Ilhéus	15:30	Todas as dias	17:30	Ilhéus	22:30	Todas as dias	24:30
Ilhéus	15:45	Todas as dias	17:45	Ilhéus	22:45	Todas as dias	24:45
Ilhéus	16:00	Todas as dias	18:00	Ilhéus	23:00	Todas as dias	25:00
Ilhéus	16:15	Todas as dias	18:15	Ilhéus	23:15	Todas as dias	25:15
Ilhéus	16:30	Todas as dias	18:30	Ilhéus	23:30	Todas as dias	25:30
Ilhéus	16:45	Todas as dias	18:45	Ilhéus	23:45	Todas as dias	25:45
Ilhéus	17:00	Todas as dias	19:00	Ilhéus	24:00	Todas as dias	26:00
Ilhéus	17:15	Todas as dias	19:15	Ilhéus	24:15	Todas as dias	26:15
Ilhéus	17:30	Todas as dias	19:30	Ilhéus	24:30	Todas as dias	26:30
Ilhéus	17:45	Todas as dias	19:45	Ilhéus	24:45	Todas as dias	26:45
Ilhéus	18:00	Todas as dias	20:00	Ilhéus	25:00	Todas as dias	27:00
Ilhéus	18:15	Todas as dias	20:15	Ilhéus	25:15	Todas as dias	27:15
Ilhéus	18:30	Todas as dias	20:30	Ilhéus	25:30	Todas as dias	27:30
Ilhéus	18:45	Todas as dias	20:45	Ilhéus	25:45	Todas as dias	27:45
Ilhéus	19:00	Todas as dias	21:00	Ilhéus	26:00	Todas as dias	28:00
Ilhéus	19:15	Todas as dias	21:15	Ilhéus	26:15	Todas as dias	28:15
Ilhéus	19:30	Todas as dias	21:30	Ilhéus	26:30	Todas as dias	28:30
Ilhéus	19:45	Todas as dias	21:45	Ilhéus	26:45	Todas as dias	28:45
Ilhéus	20:00	Todas as dias	22:00	Ilhéus	27:00	Todas as dias	29:00
Ilhéus	20:15	Todas as dias	22:15	Ilhéus	27:15	Todas as dias	29:15
Ilhéus	20:30	Todas as dias	22:30	Ilhéus	27:30	Todas as dias	29:30
Ilhéus	20:45	Todas as dias	22:45	Ilhéus	27:45	Todas as dias	29:45
Ilhéus	21:00	Todas as dias	23:00	Ilhéus	28:00	Todas as dias	30:00
Ilhéus	21:15	Todas as dias	23:15	Ilhéus	28:15	Todas as dias	30:15
Ilhéus	21:30	Todas as dias	23:30	Ilhéus	28:30	Todas as dias	30:30
Ilhéus	21:45	Todas as dias	23:45	Ilhéus	28:45	Todas as dias	30:45
Ilhéus	22:00	Todas as dias	24:00	Ilhéus	29:00	Todas as dias	31:00
Ilhéus	22:15	Todas as dias	24:15	Ilhéus	29:15	Todas as dias	31:15
Ilhéus	22:30	Todas as dias	24:30	Ilhéus	29:30	Todas as dias	31:30
Ilhéus	22:45	Todas as dias	24:45	Ilhéus	29:45	Todas as dias	31:45
Ilhéus	23:00	Todas as dias	25:00	Ilhéus	30:00	Todas as dias	32:00
Ilhéus	23:15	Todas as dias	25:15	Ilhéus	30:15	Todas as dias	32:15
Ilhéus	23:30	Todas as dias	25:30	Ilhéus	30:30	Todas as dias	32:30
Ilhéus	23:45	Todas as dias	25:45	Ilhéus	30:45	Todas as dias	32:45
Ilhéus	24:00	Todas as dias	26:00	Ilhéus	31:00	Todas as dias	33:00
Ilhéus	24:15	Todas as dias	26:15	Ilhéus	31:15	Todas as dias	33:15
Ilhéus	24:30	Todas as dias	26:30	Ilhéus	31:30	Todas as dias	33:30
Ilhéus	24:45	Todas as dias	26:45	Ilhéus	31:45	Todas as dias	33:45
Ilhéus	25:00	Todas as dias	27:00	Ilhéus	32:00	Todas as dias	34:00
Ilhéus	25:15	Todas as dias	27:15	Ilhéus	32:15	Todas as dias	34:15
Ilhéus	25:30	Todas as dias	27:30	Ilhéus	32:30	Todas as dias	34:30
Ilhéus	25:45	Todas as dias	27:45	Ilhéus	32:45	Todas as dias	34:45
Ilhéus	26:00	Todas as dias	28:00	Ilhéus	33:00	Todas as dias	35:00
Ilhéus	26:15	Todas as dias	28:15	Ilhéus	33:15	Todas as dias	35:15
Ilhéus	26:30	Todas as dias	28:30	Ilhéus	33:30	Todas as dias	35:30
Ilhéus	26:45	Todas as dias	28:45	Ilhéus	33:45	Todas as dias	35:45
Ilhéus	27:00	Todas as dias	29:00	Ilhéus	34:00	Todas as dias	36:00
Ilhéus	27:15	Todas as dias	29:15	Ilhéus	34:15	Todas as dias	36:15
Ilhéus	27:30	Todas as dias	29:30	Ilhéus	34:30	Todas as dias	36:30
Ilhéus	27:45	Todas as dias	29:45	Ilhéus	34:45	Todas as dias	36:45
Ilhéus	28:00	Todas as dias	30:00	Ilhéus	35:00	Todas as dias	37:00
Ilhéus	28:15	Todas as dias	30:15	Ilhéus	35:15	Todas as dias	37:15
Ilhéus	28:30	Todas as dias	30:30	Ilhéus	35:30	Todas as dias	37:30
Ilhéus	28:45	Todas as dias	30:45	Ilhéus	35:45	Todas as dias	37:45
Ilhéus	29:00	Todas as dias	31:00	Ilhéus	36:00	Todas as dias	38:00
Ilhéus	29:15	Todas as dias	31:15	Ilhéus	36:15	Todas as dias	38:15
Ilhéus	29:30	Todas as dias	31:30	Ilhéus	36:30	Todas as dias	38:30
Ilhéus	29:45	Todas as dias	31:45	Ilhéus	36:45	Todas as dias	38:45
Ilhéus	30:00	Todas as dias	32:00	Ilhéus	37:00	Todas as dias	39:00
Ilhéus	30:15	Todas as dias	32:15	Ilhéus	37:15	Todas as dias	39:15
Ilhéus	30:30	Todas as dias	32:30	Ilhéus	37:30	Todas as dias	39:30
Ilhéus	30:45	Todas as dias	32:45	Ilhéus	37:45	Todas as dias	39:45
Ilhéus	31:00	Todas as dias	33:00	Ilhéus	38:00	Todas as dias	40:00
Ilhéus	31:15	Todas as dias	33:15	Ilhéus	38:15	Todas as dias	40:15
Ilhéus	31:30	Todas as dias	33:30	Ilhéus	38:30	Todas as dias	40:30
Ilhéus	31:45	Todas as dias	33:45	Ilhéus	38:45	Todas as dias	40:45
Ilhéus	32:00	Todas as dias	34:00	Ilhéus	39:00	Todas as dias	41:00
Ilhéus	32:15	Todas as dias	34:15	Ilhéus	39:15	Todas as dias	41:15
Ilhéus	32:30	Todas as dias	34:30	Ilhéus	39:30	Todas as dias	41:30
Ilhéus	32:45	Todas as dias	34:45	Ilhéus	39:45	Todas as dias	41:45
Ilhéus	33:00	Todas as dias	35:00	Ilhéus	40:00	Todas as dias	42:00
Ilhéus	33:15	Todas as dias	35:15	Ilhéus	40:15	Todas as dias	42:15
Ilhéus	33:30	Todas as dias	35:30	Ilhéus	40:30	Todas as dias	42:30
Ilhéus	33:45	Todas as dias	35:45	Ilhéus	40:45	Todas as dias	42:45
Ilhéus	34:00	Todas as dias	36:00	Ilhéus	41:00	Todas as dias	43:00
Ilhéus	34:15	Todas as dias	36:15	Ilhéus	41:15	Todas as dias	43:15
Ilhéus	34:30	Todas as dias	36:30	Ilhéus	41:30	Todas as dias	43:30
Ilhéus	34:45	Todas as dias	36:45	Ilhéus	41:45	Todas as dias	43:45
Ilhéus	35:00	Todas as dias	37:00	Ilhéus	42:00	Todas as dias	44:00
Ilhéus	35:15	Todas as dias	37:15	Ilhéus	42:15	Todas as dias	44:15
Ilhéus	35:30	Todas as dias	37:30	Ilhéus	42:30	Todas as dias	44:30
Ilhéus	35:45	Todas as dias	37:45	Ilhéus	42:45	Todas as dias	44:45
Ilhéus	36:00	Todas as dias	38:00	Ilhéus	43:00	Todas as dias	45:00
Ilhéus	36:15	Todas as dias	38:15	Ilhéus	43:15	Todas as dias	45:15
Ilhéus	36:30	Todas as dias	38:30	Ilhéus	43:30	Todas as dias	45:30
Ilhéus	36:45	Todas as dias	38:45	Ilhéus	43:45	Todas as dias	45:45
Ilhéus	37:00	Todas as dias	39:00	Ilhéus	44:00	Todas as dias	46:00
Ilhéus	37:15	Todas as dias	39:15	Ilhéus	44:15	Todas as dias	46:15
Ilhéus	37:30	Todas as dias	39:30	Ilhéus	44:30	Todas as dias	46:30
Ilhéus	37:45	Todas as dias	39:45	Ilhéus	44:45	Todas as dias	46:45
Ilhéus	38:00	Todas as dias	40:00	Ilhéus	45:00	Todas as dias	47:00
Ilhéus	38:15	Todas as dias	40:15	Ilhéus	45:15	Todas as dias	47:15
Ilhéus	38:30	Todas as dias	40:30	Ilhéus	45:30	Todas as dias	47:30
Ilhéus	38:45	Todas as dias	40:45	Ilhéus	45:45	Todas as dias	47:45
Ilhéus	39:00	Todas as dias	41:00	Ilhéus	46:00	Todas as dias	48:00
Ilhéus	39:15	Todas as dias	41:15	Ilhéus	46:15	Todas as dias	48:15
Ilhéus	39:30	Todas as dias	41:30	Ilhéus	46:30	Todas as dias	48:30
Ilhéus	39:45	Todas as dias	41:45	Ilhéus	46:45	Todas as dias	48:45
Ilhéus	40:00	Todas as dias	42:00	Ilhéus	47:00	Todas as dias	49:00
Ilhéus	40:15	Todas as dias	42:15	Ilhéus	47:15	Todas as dias	49:15
Ilhéus	40:30	Todas as dias	42:30	Ilhéus	47:30	Todas as dias	49:30
Ilhéus	40:45	Todas as dias	42:45	Ilhéus	47:45	Todas as dias	49:45
Ilhéus	41:00	Todas as dias	43:00	Ilhéus	48:00	Todas as dias	50:00
Ilhéus	41:15	Todas as dias	43:15	Ilhéus	48:15	Tod	

Em 1915 a empresa era bem sucedida, apesar de prejuízos como os causados pela enchente de 1914, e logo o Capital da sociedade foi aumentado para 300.000 libras. As ações eram negociadas na Inglaterra e na França como pode ser na Imagem onde o seu teor está dividido em duas colunas uma com a versão em inglês e outra em francês.

Figura 74 - Título privado para a captação de recursos financeiros



Fonte: Ebay⁴⁶⁴.

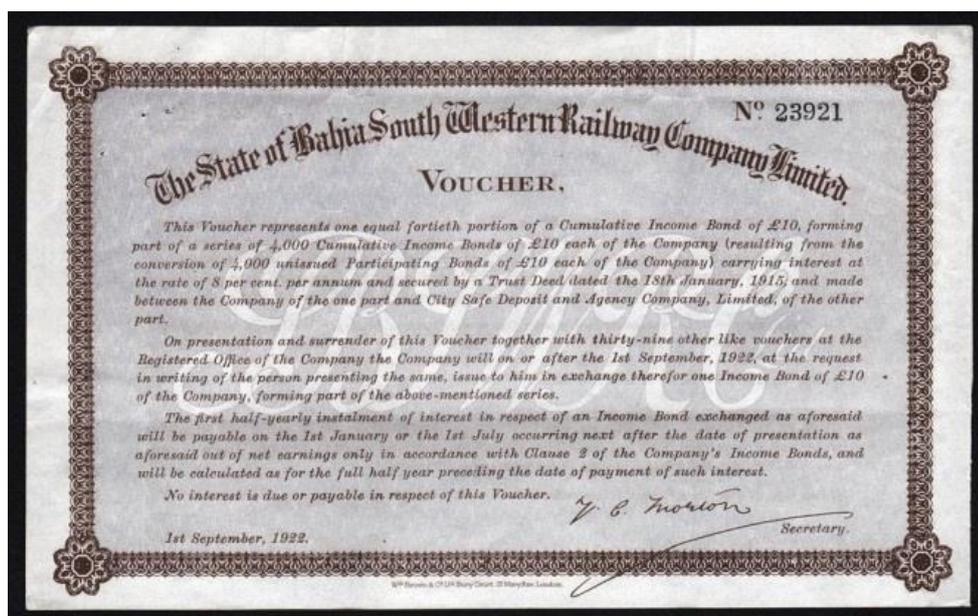
A relação da ferrovia com o porto era corriqueiramente apresentada. O item 4 do título descreve as vantagens da Companhia na Bahia e entre elas aquelas sobre o construções no Porto de Ilhéus:

⁴⁶⁴ Disponível em <http://www.ebay.ca/itm/1935-Brazil-The-State-of-Bahia-South-Western-Railway-Company-Interest-Voucher/292390743661?hash=item4413d8ae6d:g:eqsAAMXQAx9RRi2v>. Acesso em 10 de março de 2017.

A empresa cobra por meio da segurança flutuante as concessões concedidas pelo Governador do estado da Bahia, nos Estados Unidos do Brasil, para a construção de uma ferrovia de Ilhéus a Conquista e ramificações de lá ou como qualquer parte dela e quando construída, e também a garantia do Governo de 5%, pelo prazo de 20 anos calculados a partir do início da construção da ferrovia, totalizando a taxa de cambio de 15 pence por milreis para 40 contos de reis por quilometro, também o seu cais e armazéns e outra propriedade no Porto de Ilhéus, e todas as somas a pagar na compra da ferrovia pelo Governo do estado da Bahia e o restante do seu empreendimento e ativos ambos presentes e futuramente incluindo o seu capital não empregado ainda⁴⁶⁵.

As sociedades anônimas não emitem apenas ações para a captação de dinheiro. Elas podem emitir títulos de renda fixa e títulos de renda variável. Qualquer uma das duas formas tem como fundamento principal captar dinheiro dos investidores para que as empresas possam desenvolver os seus negócios. A dinâmica do mercado financeiro do início do século XX incluía títulos que não mais existem. A *State* buscava capital para a construção da ferrovia e emitiu títulos privados para a captação de recursos financeiros, títulos de dívida da empresa em que o emissor (nesse caso a empresa) concordou em pagar uma taxa de juros pelo montante aplicado pelos investidores.

Figura 75 - Título privado para a captação de recursos financeiros



Fonte: Ebay⁴⁶⁶.

⁴⁶⁵ (Tradução nossa).

⁴⁶⁶ Disponível em <http://www.ebay.ca/itm/1935-Brazil-The-State-of-Bahia-South-Western-Railway-Company-Interest-Voucher/292390743661?hash=item4413d8ae6d:g:eqsAAMXQAx9RRi2v>. Acesso em 10 de março de 2017.

Além dos *vouchers* que provavelmente funcionavam como títulos de renda fixa, algo parecido com uma nota promissória, pois descreviam a porcentagem de rentabilidade e o prazo que o título pagaria. Possivelmente, títulos de curto prazo, para gerar mais liquidez no mercado e a empresa conseguir captar recursos mais rapidamente.

Em 1916, *The Statist*, divulgou as atividades da *State*. Em geral falavam dos ganhos da empresa, das condições dos negócios do cacau, mas também as vantagens da *State* sobre o porto. Após informar que a Companhia obteve a concessão para a construção da estrada de ferro de Ilhéus a Conquista, informa que a concessão deu à companhia do direito exclusivo de entrada para o porto de Ilhéus⁴⁶⁷.

Em 1917 a *State* encaminhou ao Ministério da Viação e Obras Públicas o pedido de autorização para construir, a título precário, uma pequena ponte de madeira no porto de Ilhéus. O Ministério autorizou a construção⁴⁶⁸. Esta permissão sugere que a construção dos trilhos construídos ao longo do cais em 1922 (fig. 76), que resultou na denúncia que abriu este capítulo era apenas uma consequência lógica deste movimento em relação ao porto do qual a *State* havia se apropriado.

Figura 76 - Cais de construção da ponte de atracação de vapores da EFIC



Fonte: CODEBA CX 27 – 28 - 30

⁴⁶⁷ The Statist, Volume 88 (LXXXVIII) 1916. Disponível em: <https://archive.org/stream/pt2statist88londuoft#page/674/mode/1up>. Acessado em 10 de janeiro de 2016.

⁴⁶⁸ AN. GIF. Ministério dos Transportes SDE 024B. 4B398. Maço 231D, 1917. O pedido da *State* refere-se a um uso privativo de bem público. “Dizer que o uso é precário tem o significado de admitir posição de prevalência para a Administração, de modo que, sobrevivendo interesse público, possa ser revogado o instrumento jurídico que legitimou o uso. Essa revogação como regra, não rende ensejo a qualquer indenização”. Cf. Carvalho Filho, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2012. p. 1155.

A propaganda era feita também pelo governo do estado conforme se lê na Edição Comemorativa do *Diário Oficial do Estado da Bahia* sobre a viação baiana em 1923.

A estrada atravessa terrenos de ótima qualidade e onde a lavoura do cacaueteiro se adapta admiravelmente, produzindo mais de 50% da colheita do Estado. Lavoura de resultados magníficos, a zona vai em progresso constante, sendo uma das mais ricas e populosas do Estado, e ainda mais se desenvolverá com o estabelecimento de outras culturas e o desenvolvimento da viação férrea⁴⁶⁹.

Segundo Ialmar Vianna (1986), assim como o capital nacional, o investimento do capital inglês foi limitado. Os ingleses alegavam escassez de capital disponível e se recusavam a finalizar as construções. Além disto, eles não desenvolviam um trabalho de qualidade; atrasavam a entrega das obras; e não concluíaam os trechos da linha férrea. Antes, se dedicavam à utilização de expedientes para extrair pagamentos de garantia de juros, buscando beneficiar-se rapidamente com pouco investimento⁴⁷⁰.

Uma pequena ferrovia

Concessionária de serviços públicos de transporte a EFIC foi uma ferrovia de pequena extensão 128,230 km, movida à lenha, consumindo em média 1.301 metros cúbicos por mês, de um metro de bitola entre os trilhos e poucas locomotivas, que não cumpriu nem a metade da extensão contratada. Partia de Ilhéus, se omitia da responsabilidade principal, atingir Conquista, e se espalhava em ramais. A linha-tronco chegou a Itabuna e parou! A EFIC não chegou a Conquista⁴⁷¹.

Se nos anos iniciais de sua construção ela envaidecia a região pelo advento do espetacular, do extraordinário aporte tecnológico que representava à época e desenvolvia grandes expectativas de grandes transformações nos negócios e nos hábitos da população, logo as precárias condições de seu funcionamento começaram a incomodar aos usuários.

⁴⁶⁹ APEB - *Diário Oficial do Estado da Bahia*, 1923, p. 139.

⁴⁷⁰ VIANNA, op. cit.

⁴⁷¹ Há uma discrepância entre os relatórios federais e os estaduais no que se refere à extensão total da EFIC de 1,730 km. Creio que maior exatidão é a extensão de 128,730 por estar conforme com a Ata da Tomada de Contas da Estrada de Ferro relativa ao ano de 1945, documento assinado pela empresa, fiscalização e responsável no Governo da Bahia⁴⁷¹.

À celeridade que o trem imprimia à vida das pessoas, possibilitando deslocamentos antes pouco praticados, bem como o escoamento da produção mais rapidamente e maior qualidade logo se juntou as restrições geradas pelas pragmáticas opções dos ingleses na construção da estrada de ferro: a trajetória de construção favorecia principalmente aos mais ricos cacauicultores, os custos do uso dos serviços eram altos, a quantidade de equipamentos era pequena, gastos de manutenção muito restritos, pagamentos de salários muito baixos, a impontualidade e perigo para o público que parecia sempre iminente.

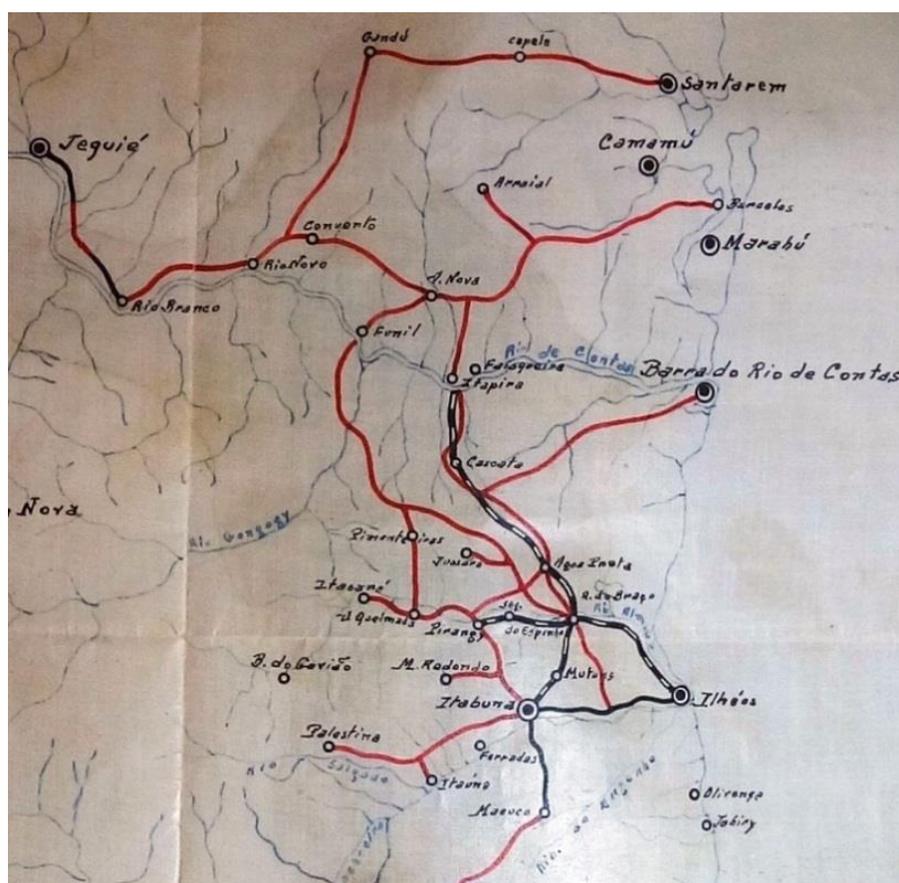
O que as fontes, sobretudo os jornais deixavam perceptível, é que o trem da EFIC falhou muito no cumprimento de uma característica básica do trem, qual seja a de seguir por um caminho forçado, o dos trilhos, pois se tornou conhecida como a ferrovia do descarrilamento.

No que diz respeito à sua extensão máxima em tráfego, a *State*, construiu pequena parte da Linha tronco (Ilhéus a Itabuna) no total de 58,790 km; e três ramais: Ramal do Almada (posteriormente Pirangy), 16,86km; Ramal de Mucambo (posteriormente Água Preta) 10 km; e Ramal de Itapira (posteriormente Itaipava), 42,58km; perfazendo o total de 128,230 km⁴⁷².

A EFIC, que saíria de Ilhéus em direção a Conquista, realizou uma trajetória bastante diversa, como podemos observar no mapa abaixo (fig. 77) iniciou seu traçado em Ilhéus, subiu no sentido noroeste, margeando o Rio Almada, e formou um entroncamento em Rio do Braço, que dava acesso a Mutuns e Itabuna, bem como, aos ramais de: Pirangy (atual Itajuípe), Banco do Pedro, Água Preta (atual Uruçuca) e Itapira (atual Ubaitaba).

⁴⁷² APEB: SVOP. Caixa 2605, Maço 163.

Figura 77 - O traçado realizado pela Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista (linha em preto tracejada)



Fonte: APEB. SVOP. Maço 195. Detalhe do Plano Rodoviário do ICB.

A figura 78 evidencia o desinteresse da *State* em cumprir as obrigações contratuais. O ano de 1909 foi o marco inicial da construção da Ferrovia por esta empresa. Antes mesmo de seguir a linha principal começou a solicitar autorizações para construir desvios. Levar os trilhos até Conquista implicava em atravessar um “vazio” produtivo, tendo em vista que a expansão do cacau pelas áreas que seguiam a partir do Rio Cachoeira ainda estava se processando. Os ingleses pragmaticamente seguiram em busca dos locais de produção do cacau mais volumosa ou de atender a interesses econômicos e políticos específicos.

Figura 78- 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 anos⁴⁷³.

⁴⁷³ Disponível em: <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 20 jun. 2016.

Em 1911 com a autorização para alterar o traçado, como visto, a *State* partiu para construção de um ramal bifurcado que acompanhava os rios Almada e o Mucambo. E depois, seguindo uma construção em arco a ferrovia foi construída até Itabuna que atingiu experimentalmente em 1911 e foi aberta ao tráfego em 1913 não mais construindo nesta direção, se tornando assim, terminal e não estação da estrada ao sudoeste da Bahia.

Abriu espaço para a construção da rodovia que almejasse o desejo “colonial” da ligação Ilhéus-Conquista. Em 1925, estava construída a rodovia Ilhéus a Itabuna margeando o Rio Cachoeira e em 1935, o Relatório da Diretoria de Viação de Estradas de Rodagem no estado da Bahia relacionava entre as estradas estaduais de 3ª classe em projeto a Itabuna-Itambé-Conquista, de 06, metros de largura, perfazendo 180 Km⁴⁷⁴.

Figura 79 - EFIC: Altitudes, distâncias quilométricas e entre estações e o terminal

Estações	Altitudes (metros)	Distâncias Kilometricas	Distâncias estações/ ponto terminal
<i>Linha Tronco</i>			
Ilhéus (inicial)	3,12	0,0	59,000
Rosário	3,45	10,311	48,689
Água Branca	6,42	14,585	44,515
Sambahytuba	5,0	29,434	33,566
Urucutuca	6,0	23,000	36,000
Almada	73,52	32,000	27,000
Lava-Pés	43,0	33,960	25,040
Provisão	37,00	38,200	20,800
Barboza	38,20	39,200	19,800
Rio do Braço	45,60	42,970	16,030
Mutuns	66,0	50,246	8,754
Boa Lembrança	68,0	55,000	4,000
Itabuna	53,6	59,000	Terminal
<i>Ramal do Rio do Braço a Banco do Pedro</i>			
Rio do Braço	45,60	42,970	2,330
Banco do Pedro	47,0	45,300	Terminal
<i>Ramal do Banco do Pedro a Pirangy:</i>			
Banco do Pedro	47,00	45,300	22,5000
Razeira	63,00	48,900	18,900
Putumuju	74,00	56,500	11,300
Sequeiro do Espinho	82,20	67,800	7,800
Pirangy (atual Itajuípe)	79,00	60,00	Terminal
<i>Ramal do Banco do Pedro a Itapira:</i>			
Banco do Pedro	47,0	45,300	10,245
Boa Sorte	67,0	51,300	4,245
Água Preta (atual Uruçuca)	86,0	55,545	13,000
Santa Cruz	75,0	78,545	20,445
Itapira (atual Ubaitaba)	47,8	99,000	Terminal

Fonte: BMF. *Anuário Estatístico da Bahia 1931-1932 e 1935*. pp. 449 e 318⁴⁷⁵.

⁴⁷⁴ APEB. SAIC. Cx 2392, Maço 193.

⁴⁷⁵ Disponível em <https://archive.org/details/anuario>. Acesso em: 10 de março de 2016.

A *State* possuía diversas estações nas localidades de Ilhéus, Água Branca, Aritaguá, Sambaytuba, Urucutuca, Almada, Castelo Novo, Lava Pés, Rio do Braço, Sequeiro do Espinho, Pirangy, Banco do Pedro, Água Preta, Itapira, Mutuns e Itabuna, sendo grande parte dessas estações localizadas nas vilas ou pequenos povoados do município de Ilhéus que, na época, não ultrapassavam os 69 mil habitantes.

Sobre algumas delas identificamos alguns dados. À exceção dos pontos terminais da ferrovia, as outras estações e paradas eram pequenos arraiais rurais e os prédios das estações nada tinham a ver com os prédios ingleses decorados de outras ferrovias inglesas, em geral eram pequenas e inadequadas, motivo de muitas reclamações das localidades⁴⁷⁶.

Ilhéus o centro urbano do município situada no litoral era o quilômetro zero da Companhia, ocupava a região portuária com sua estação, galpões e uma oficina instalada nos arredores da Pimenta, bem como uma cooperativa para os empregados⁴⁷⁷.

Figura 80 - Chegada do trem de passageiros à estação ponto inicial da linha Ilhéus



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues. *Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia*, 1930. p. 184.

As instalações da ferrovia foram criticadas em toda a sua existência pela precariedade que apresentavam. A concentração desta era em Ilhéus e como pode ser verificado nas imagens a seguir não apresentavam maior zelo. Na figura 81 fica evidente a construção utilizando materiais muito simples, ocupando espaços pequenos sem qualquer preocupação com a apresentação das instalações necessárias a uma empresa ferroviária.

⁴⁷⁶ BMF. Anuário Estatístico da Bahia, 1923 e 1924. Entre 1923 e 1924 os dados apontam um contingente de 68.556 pessoas.

⁴⁷⁷ FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923.

Figura 81 - Almojarifado em Ilhéus



Fonte: CODEBA CX 27 -28 -30.

A caixa d' água que era um requisito a compor qualquer estação, demorou a ser construída em Ilhéus, não existindo em várias das estações e a que se vê, construída de forma tal que não possuía pressão para a água correr pela encanação.

Figura 82 - Caixa d'água em Ilhéus



Fonte CODEBA. CX 27-28-30

As estações menores em geral tinham características rurais e poucos elementos de urbanização, como Água Branca acerca de vinte minutos de Ilhéus que era sede de fazendas de alguns ricos proprietários como as de Nicolau Shiuffo e contava com uma escola; Aritaguá era um distrito que atravessava o Almada contava com duas escolas e pequenos comércios; Sambahytuba; Almada, situada no distrito de Almada era área de expressiva produção de cacau onde estavam situadas grandes fazendas, como as de Bomfim de Otaviano Muniz, Pedro Augusto Cerqueira Lima, Pedro Valente, Domingos Adami, Augusto Sá, João de Sá, Luiz Lavigne e outros. Fronteira a Castello Novo, tinha serviço de energia elétrica.

Rio do Braço era um arraial que possuía eletricidade, onde foi construído o entroncamento de onde partiam os trens de Itabuna, Sequeiro do Espinho e Água Preta, possuía uma escola e grandes armazéns compradores de cacau de propriedade de Gabino e Alcides Kruschewsky⁴⁷⁸.

Figura 83 - Estação do Rio do Braço, Ilhéus a Itabuna e entroncamento dos ramais Sequeiro do Espinho e Água Preta a Itapira



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues. *Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia*, 1930. p. 184.

Banco do Pedro era um povoado iluminado a luz elétrica com escola. Ponto de entroncamento da linha férrea, daí partia o trem para Sequeiro do Espinho e ao Arraial de Água Preta, localizando-se uma grande ponte de ferro sobre pontões de cimento armado era povoada por grandes fazendas e importante centro escoadouro de cacau; Sequeiro do Espinho

⁴⁷⁸ FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923.

era região de muitas fazendas de grande centro de exportação do cacau com duas escolas, igrejas e casas comerciais e iluminado a luz elétrica⁴⁷⁹.

Água Preta sediava importantes fazendas, produzia grandes quantidades de cacau, a partir da década de 1920 desenvolveu movimento no sentido de se emancipar de Ilhéus, e foi transformada em vila em 1929. Sediava grandes casas comerciais como a Magalhães & Cia. Dentre os fazendeiros da zona o Coronel Misael Tavares e Miguel Alves Dias lá nascido, nela existiam duas escolas municipais e um cinema de funcionamento diário.

Não tinha calçamento, com exceção da rua principal que levava o nome de Misael Tavares. A falta de calçamento nos pequenos povoados dificultava o escoamento do cacau, pois nos períodos de chuvas se tornavam verdadeiros lamaçais, limitando o trabalho das tropas de burros que transportavam o cacau até a estrada de ferro ou ao porto. Possuía luz elétrica e se distanciava 13 km de Rio do Braço⁴⁸⁰. Na figura vê-se a única rua calçada e a presença significativa de burros carregados de cacau.

Figura 84 - Água Preta, Rua Misael Tavares



FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923.

Com a ferrovia, o pequeno arraial cresceu e atraiu negócios para o cacau e o número de empresas exportadoras aumentavam e dominavam o incipiente espaço urbano.

⁴⁷⁹ FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923.

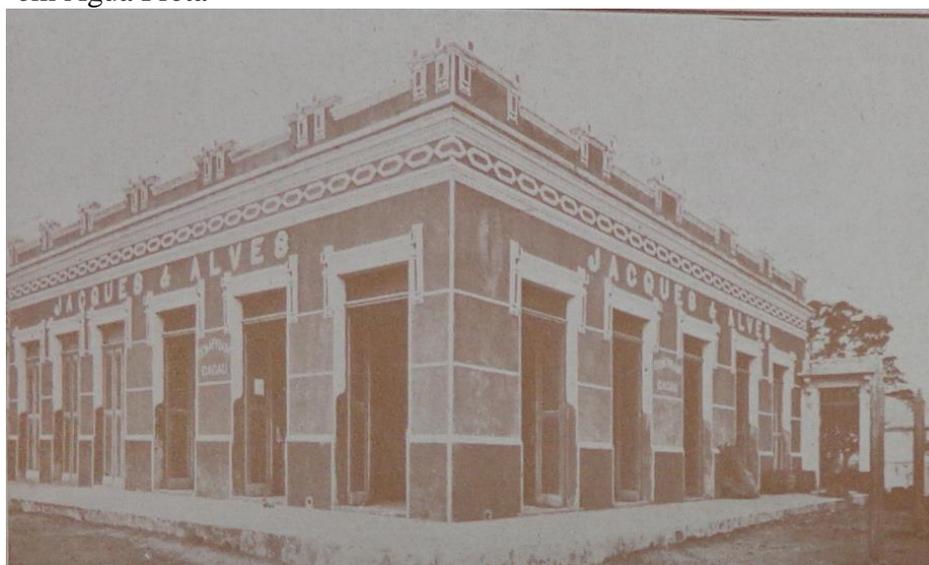
⁴⁸⁰ FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923. pp. 16-17.

Figura 85 - Chegada do trem de passageiros à estação de Água Preta em prolongamento a Itapira



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues. *Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia*, 1930. p. 184.

Figura 86 - Fachada do edifício da firma Jaques e Alves compradores e exportadores de cacau em Água Preta



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues. *Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia*, 1930. p. 184.

Pirangy quando passou a sediar a estação ferroviária era também área rural com um pequeno arraial com escola e casas simples típicas dos pequenos povoados da região, coladas umas às outras e pequenas construções de várias portas para comércio⁴⁸¹

⁴⁸¹ FCM. SOUZA, Raimundo Brito. *O livro de Ilhéus: colaboração do município para o progresso geral do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia Lincoln, 1923.

Figura 87 - Vista de Pirangy



Fonte: CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*. 27 de março de 1933

Itabuna se emancipou de Ilhéus em 1910 e era uma cidade maior que funcionava como entreposto de cacau.

Figura 88 – Uma vista parcial da Praça Coronel José Adami em Itabuna



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues. *Álbum artístico, comercial e industrial do Estado da Bahia*, 1930. p. 184.

A estação era alvo de diversas reclamações relativas aos telhados. Eram frequentes em Itabuna as reclamações sobre as instalações no geral, que para o público não eram

condizentes para uma cidade que contribuía para o crescimento da região com o segundo maior volume de cacau para a exportação.

Figura 89 - Chegada de trem de passageiros à estação, terminal da linha em Itabuna



Fonte: FOLGUEIRA, Manuel Rodrigues. *Álbum artístico, comercial e industrial do Estado da Bahia*, 1930. p. 184.

A figura 90 apresenta o detalhamento do transporte do cacau pelas zonas da EFIC constituídas pelas estações da ferrovia existentes até o ano de 1928 e pelos Rios, em sacos de 60 kilos⁴⁸².

Figura 90 - Transporte do cacau pelas zonas da EFIC e Rios (Sacos de 60 kilos)

Trechos	1926\1927	1927\1928
Água Branca	588	504
Sambaytuba	42	93
Lava-Pés	10.496	15.736
<i>Zona de Lava-Pés</i>	11.126	16.333
Bonfim	2.390	3.522
Provisão	2.744	4.284
Barbosa	881	1.710
Elias	507	1.154
Rio do Braço	31.158	46.561
<i>Zona do Rio do Braço</i>	37.680	57.231
Mutuns	35.461	51.390
Boa Lembrança	1.602	2.640
Itabuna	175.142	270.101
<i>Zona de Itabuna</i>	212.205	324.131

⁴⁸² A designação zona atribuída à EFIC era utilizada apenas pela ACI, produtora do relatório em análise.

Razeira	3.135	4.748
Potumujú	8.763	8.529
Sequeiro do Espinho	133.759	151.787
<i>Zona de Pirangy</i>	145.657	165.064
Banco do Pedro	6.576	9.438
Linha do Marne	2.912	4.849
Boa Sorte	3.311	5.423
São José	2.500	3.500
Água Preta	95.688	115.290
<i>Zona de Água Preta</i>	110.987	138.490
Total das Zonas	517.655	701.249
Transportados pela EFIC	517.655	701.249
Recebidos dos rios	77.218	106.198
Total	594.873	807.507

Fonte: ACI. Relatório de Diretoria, 1929.

As zonas de Itabuna, Pirangy e Agua Preta demonstraram os maiores percentuais. Chama a atenção os dados do transporte ‘recebidos dos rios’. Sobre a variação do transporte nos anos do levantamento, percebe-se que enquanto a zona de Itabuna aumentou em 4,47% seu contingente transportado, Pirangy e Agua Preta reduziram. Já o montante recebido pelos rios foi crescente nos dois períodos.

Os dados da figura 91 mostram o percentual da participação de cada trecho da ferrovia no transporte de cacau em sacos de 60 Kilos nas safras dos anos de 1926/27 e 1927/28.

Figura 91 – Percentual e variação do transporte de cacau em sacos de 60 Kilos, 1926\1927 e 1927\1928.

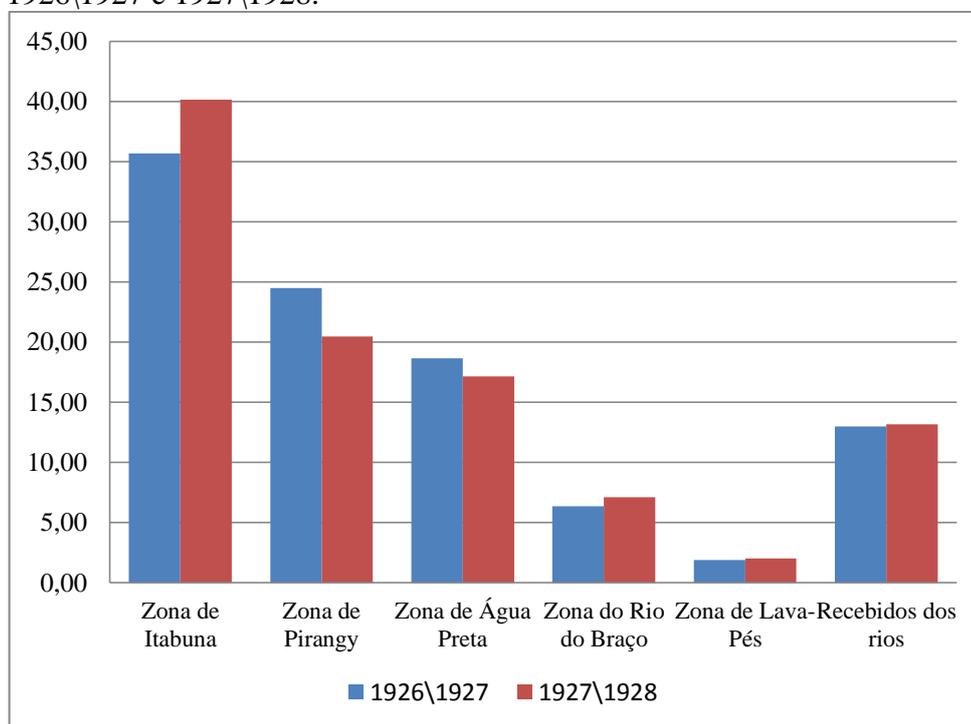
Trechos	1926\1927	1927\1928	Var. Anual
Zona de Itabuna	35,67	40,14	4,47
Zona de Pirangy	24,49	20,44	-4,04
Zona de Água Preta	18,66	17,15	-1,51
Zona do Rio do Braço	6,33	7,09	0,75
Zona de Lava-Pés	1,87	2,02	0,15
Recebidos dos rios	12,98	13,15	0,17
Total	100,00	100,00	0,00

Fonte: ACI. Relatório de Diretoria, 1929.

Na figura 92 é possível comparar a produtividade de cada zona no escoamento da produção de cacau. Existia uma expressiva quantidade do cacau recebido pelos rios, cujos números eram superiores aos das zonas de Rio do Braço e de Lava-Pés. Pode-se comparar a

vantagem que o transporte ferroviário tinha em relação ao transporte fluvial, mas os dados evidenciam que a região ainda mantinha de forma significativa os métodos tradicionais de escoamento da produção.

Figura 92 – Participação dos trechos e métodos de transporte de cacau em sacos de 60 Kilos, 1926\1927 e 1927\1928.



Fonte: ACI. Relatório de Diretoria, 1929.

A figura abaixo apresenta o percentual das receitas geradas pelas mercadorias transportadas e pelo transporte de passageiros por estações da EFIC no ano de 1943⁴⁸³. Nesta figura é possível evidenciar quais as estações eram as mais rentáveis e em quais delas existia a predominância de cada um desses serviços em um momento em que a estrada de ferro enfrentava grave crise, em plena Segunda Guerra Mundial.

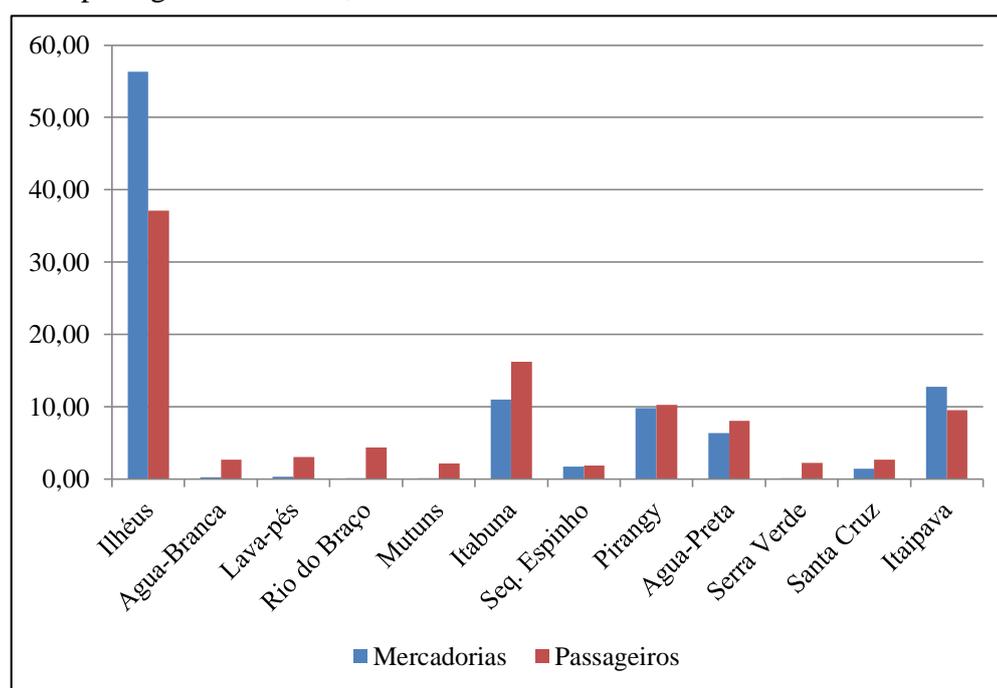
A figura evidencia as maiores participações nas estações de Ilhéus e Itabuna no percentual das receitas das duas modalidades de transportes da ferrovia no ano de 1943. Ilhéus ocupava o primeiro lugar na região com grande disparidade em relação às outras e possuía o maior fluxo de mercadorias e passageiros, com mais de 50% da receita do transporte de mercadorias e mais de 35% do transporte de passageiros.

⁴⁸³ Os dados de receitas por estação não integravam os relatórios da União, mas sim dos relatórios que compunham a Tomada de Contas encaminhadas ao Governo do Estado da Bahia. Estes dados estão incompletos, sendo o ano de 1943, o único ano que tem informações sobre todos os meses. APEB. SVOP. Caixa 2605. Maço 163.

A estação de Itabuna vinha em segundo lugar na receita nas duas modalidades, sendo pouco mais de 10% no transporte de mercadorias. O seu maior percentual participativo está no transporte de passageiros (acima de 16%). Estações terminais como Pirangy mesmo com quase 10% da receita do transporte de mercadorias apresentavam a maior parte de sua receita com o transporte de passageiros e a última estação a ser construída Itaipava (atual Ubaitaba) possuía a receita em maior número com o transporte de mercadorias.

Em relação às estações menores: Agua-Branca, Lava-Pés, Rio de Braço, Mutuns, Sequeiro do Espinho, Serra Verde e Santa Cruz era evidente a pouca participação delas nas mercadorias, mas apresentavam importante contribuição no transporte de passageiros. Pode-se sugerir que elas não possuíam pouco fluxo de mercadorias, mas eram estações localizadas em ramais da zona rural e podiam servir para o transporte de trabalhadores e comerciantes no trajeto para as outras áreas da região. A atuação dos serviços prestados pela ferrovia nestas localidades era eminentemente de transporte de pessoas.

Figura 93 – Percentual da participação das estações nas receitas do transporte de mercadorias e de passageiros da EFIC, 1943



Fonte: ACI. Relatório Financeiro EFIC, 1943.

Analisar o comportamento das receitas das estações propicia a análise das mudanças ocorridas ao longo do tempo e da extensão da estrada de ferro bem como o estudo da importância da geração de lucros para a *State* de cada uma delas. Também pode ajudar a refletir sobre a forma que a companhia tratava cada uma das localidades. Significa a

possibilidade de novos estudos para perceber qual o impacto a ampliação ou redução que as estações puderam gerar na estrada de ferro mensurando se ocorreram maiores rentabilidades ou aumento dos seus custos.

Técnica, tecnologia e serviço público: as opções dos ingleses

A construção da EFIC teve grandes impactos sobre o cotidiano das pessoas. Vejamos agora um pouco das relações entre a concessionária de propriedade de estrangeiros e a prestação do serviço de transportes interferindo no dia a dia das pessoas.

Romana Maria da Cruz mãe de Alcides Manoel do Nascimento, procurou a delegacia de polícia da comarca de Ilhéus para ajuizar ação contra a *State* por seu filho ter sido atropelado no dia 03 de novembro de 1912, às 16h30min, no fundo da rua das quintas, pela locomotiva de nº 4. Na petição inicial a mãe da vítima relata que por imperícia e imprudência do maquinista que não possuía habilitação, nem carta para manobrista ocorreu o acidente, já que a sua profissão seria a de pescador. No pedido a mãe da vítima solicitou a condenação da empresa ao pagamento de 40 contos de réis, uma vez que Alcides era arrimo da família⁴⁸⁴.

Ouidas as testemunhas, estas disseram que o maquinista fez o sinal sonoro, mas que a vítima por ser surda não ouviu. Segundo elas o maquinista tinha condições de parar, mas não o fez porque estava em alta velocidade e por não ouvir os sinais sonoros e visuais que as pessoas estavam fazendo a fim de que ele parasse a locomotiva.

Já o maquinista relata que fez sinal sonoro para que as pessoas saíssem de perto dos trilhos e que não parou a locomotiva por ignorar que a vítima era surda e não tivesse escutado o sinal sonoro. Ele afirma que se tivesse ciência de que se tratava de um surdo teria parado a locomotiva antes do acidente fatal.

A *State* apresentou defesa refutando as causas do acidente, dizendo inicialmente que a locomotiva não estava a serviço da *The State*, mas da empresa *Fry, Myers and Co* sendo ela responsável caso houvesse responsabilidade e que em caso de entender que a *State* era mesmo a ré, esta não teve responsabilidade pelo evento fatídico⁴⁸⁵.

Afirma que a vítima estava em propriedade particular, uma vez que caminhava sobre a linha férrea contrariando a disposição legal, bem como que os transeuntes costumam transitar na linha férrea mesmo sendo perigoso e esperam o último minuto para subir na

⁴⁸⁴ FEBC. Todos os dados sobre o atropelamento citados fazem parte do Processo Atropelamento pela locomotiva da *The State of Bahia South Western Company Limited* em 03/11/1912.

⁴⁸⁵ *Fry, Myers and Co.* foi empreiteira contratada para construir a EFIC como acima referido.

garagem e sair da linha, quando a locomotiva já está muito próxima à estação e realizando sinais sonoros.

Assim, afirma que, no caso, ocorreu um acidente sem possibilidades de que o homem pudesse prever ou evitar, portanto, um caso de acidente imprevisível, sendo vítima do acaso e da má sorte; que o maquinista era habilitado e não poderia frear bruscamente o veículo porque isso poderia ocasionar um descarrilamento e seria uma tragédia ainda maior, já que os passageiros seriam vítimas, por ter trens de cargas e trens de passageiros os quais provavelmente seriam esmagados pelas cargas. Nesse passo, para a ré tudo que poderia ser feito, foi feito, sendo culpa exclusiva da vítima. Não foi possível conhecer o desfecho do processo, pois não localizamos o registro do que foi sentenciado.

A percepção de que a *State* prestava um serviço público e que a população tinha interesse em suas decisões fica evidenciado quando vemos a tentativa de interferir na administração da empresa em função deste interesse:

Em 10 de julho de 1914 o *Jornal de Ilhéus* divulgou um abaixo assinado acompanhado de um rol de 264 assinaturas entre as quais entre as quais os nomes de grandes proprietários como: Manuel Misael Tavares, Paschoal Siuffo, Domingos Kruschewsky e Laudelino Pimentel.

Nós abaixo assinados, negociantes e lavradores na zona percorrida pelos ramais da Estrada de Ferro do Sequeiro do Espinho e Água Preta do Mucambo, tendo ciência de que vai ser dispensado dos mesmos ramais o mestre de linha José Antonio Barreira, sem motivos justificados, e sabendo de conhecimento próprio que os serviços deste mestre de linha são inestimáveis, nem só nos referidos ramais como na linha em geral, solicitamos de V. Ex. a permanência do dito mestre de linha, nem só como uma garantia para Estrada que V. Exa. Mui dignamente dirige, como também para guarda dos interesses dos signatários da presente que veem no Senhor José Antonio Barreira, um empregado dedicado e leal, e um cidadão atencioso sempre pronto a com os seus préstimos particulares, correr em auxílio dos que sofrem no momento que em que é procurado⁴⁸⁶.

Com o lema “graves deslizes de critério” o *Jornal de Ilhéus* denunciava a face “impopular” da *State* alegando que os encarregados desta ferrovia “não têm andado bem orientados” ao decidirem dispensar da empresa José Antonio Barreira, mestre de linha que o jornal alegava ser um profissional “competentíssimo” para todos os serviços da referida estrada e para as populações de Ilhéus e Itabuna que solicitam sua manutenção na empresa.

⁴⁸⁶ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus*. 10 de julho de 2014.

Esse pedido foi publicado pelo jornal e não teve resposta da referida empresa, provocando insatisfação para os redatores do jornal que começaram a revelar atuações da *State* consideradas graves e em desacordo com o seu papel de concessionária de serviço público, portanto, seria necessário que a empresa considerasse o interesse público o que segundo os periódicos não acontecia, tornando-se mesmo perigoso para as pessoas esta falta de interesse e ou negligência em relação público em suas ações⁴⁸⁷.

O primeiro foi o caso do engenheiro Whellens que colocou “mata-burros” no perímetro urbano do centro da cidade de Ilhéus, considerado pelos moradores uma verdadeira “armadilha para castigar os homens e animais que infringissem a proibição de transitar pela linha”. Foi grande a insatisfação gerada nos moradores da localidade que, segundo o jornal, alegavam: primeiro o “trecho está encravado no perímetro urbano, não lhe aproveitando, portanto, as disposições legais que garantem a vedação do leito das linhas térreas ao trânsito público”; segundo “não comunicou essa medida a intendência, única fiscalizadora do perímetro da cidade”; terceiro “não pediu licença a polícia”, e, quarto, “os moradores das citadas ruas, não têm filhos menores para serem fígados pelos estepes da *State of Bahia*”. Pelo exposto, solicitavam a retirada imediata de tais mata-burros⁴⁸⁸. A população se colocava diante da *State* exigindo respeito e ao mesmo tempo pondo limites a ação de interesses no caso estrangeiros sobre o público.

O outro caso denunciado referia-se aos desentendimentos entre dois ferroviários: Juvenal Amaral foi agredido pelo trabalhador da empresa Jorge Vita que sacou uma faca e partiu para cima do Juvenal, sendo impedido de cometer um homicídio por transeuntes que passavam no local. Este fato segundo o entendimento do público é que era passivo de exoneração e punição criminal. Segundo o jornal, a gerência da Estrada, que “não pudera conservar um empregado da ordem do Sr. José Antonio Barreira nada fez em relação a Jorge Vita, indivíduo useiro e vezeiro em desordens, o qual continua na estação a espera de qualquer outro cidadão morigerado para ostentar sua bravura”. O jornal termina afirmando que a demissão do Barreira não merece a aprovação nem do jornal nem dos moradores de Ilhéus e Itabuna por desprezar as reivindicações e os conselhos destes⁴⁸⁹.

As queixas contra a *State* passaram a ser frequentes a partir do ano de 1918. A preocupação com a insegurança dos serviços de transporte prestados pela *State* também passava a ser uma constante. As opiniões sobre os aspectos de seu funcionamento começaram

⁴⁸⁷ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus*, 01\11\1914.

⁴⁸⁸ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus*, 01\11\1914.

⁴⁸⁹ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus*, 01\11\1914.

a ser expostos nos jornais, bem como uma face problemática da relação do transporte público com a população, os acidentes ferroviários.

A redação do *Jornal de Ilhéus* de 30 de junho de 1918 recebeu uma carta do gerente interino da *State* H. Dunningham prometendo dar providência em uma “sineta que, funciona na máquina por meio de corda ao longo do comboio, para dar aviso ao maquinista de qualquer perigo que ocorra⁴⁹⁰. Os problemas relacionados aos aspectos sonoros já haviam causado problemas com o atropelamento do filho surdo de D. Romana.

A falta de uma forma eficiente de comunicação dos carros de passageiros com a locomotiva que arrastava vagões revelava não só a precariedade no ambiente de trabalho e as dificuldades de comunicação e é possível pensar que era necessário haver uma resposta rápida entre a escuta da “sineta” e o acionamento dos freios da locomotiva em caso de descarrilamento⁴⁹¹.

Os acidentes se sucediam, o *Jornal de Ilhéus*, de 22 de agosto de 1919, registrou um acidente na *State* ocorrido no Km 23 com um carro-gaiola posto entre cinco ou seis carros de carga e passageiros que saltou dos trilhos perdendo as rodas, que saíram do *pivot*, passando para baixo do carro de terceira classe que, por sua vez, destrilhou afetando o carro da primeira classe. Este acidente causou espécie pela importância dos passageiros que viajavam naquele comboio, eram eles: Dom Manoel Antonio de Paiva, bispo diocesano; Joaquim Ramos, juiz de direito da comarca, Oscar de Andrade e Edgar Lyra, advogados, Domingos Fernandes, Augusto Caldas, Manoel Geraldo Miguel e Pedro Escola, coronéis abastados nesse município⁴⁹².

Dias depois novo acidente. Em 28 de agosto de 1919, o *Jornal de Ilhéus* divulgava: “Um novo desastre da *the State*”. O articulista relatou que um dos carros de mercadorias que estava posicionado a frente do comboio, descarrilou. E que: “felizmente o maquinista deu o freio na locomotiva a tempo de evitar a hecatombe⁴⁹³”.

O referido jornal ainda adverte:

urge fazer desaparecer as causas dos repetidos descarrilamentos, que de certo tempo a esta parte, se vão registrando. Se as locomotivas não estão funcionando regularmente, como nos consta, e a linha está carecendo de

⁴⁹⁰ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus* de 30 de junho de 1918.

⁴⁹¹ SOUZA, Robério Santos. “*Tudo pelo trabalho livre!*”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1982-1909). Salvador EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011. p. 72.

⁴⁹² CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus* de 22 de agosto de 1919.

⁴⁹³ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus* de 28 de agosto de 1919.

grande trabalho, grande reparo, não há por onde adiar a remoção desse e de outros embarços ao andamento regular dos serviços da companhia⁴⁹⁴.

O jornal segue em sua pauta de reivindicações denunciando que não aprovava a resolução da diretoria da *State* de utilizar a modalidade mista de transporte. Alegava que em todos os horários circulavam os carros acumulando mercadorias, passageiros e bagagens.

A redação questionava também a topografia do local em que foi feita a estrada, que seguia um traçado de inúmeras curvas em terreno úmido devido as chuvas e, aconselhava o uso de comboios mais leves e com iluminação, tendo em vista que, segundo o jornal, que por causa dos descarrilamentos os trens viajam a noite às escuras colocando em risco valores e correspondências do correio, bem como a vida do seu transportador de nome Leocadio⁴⁹⁵..

Mas não era só a população e os jornais que reclamavam da *State* esta também reivindicava ao Poder Municipal que fiscalizasse os moradores para que os mesmos não jogassem lixo nas valetas laterais da linha férrea.

Em 15 de julho de 1922 o *Correio de Ilhéus* destacava a notícia “Acidente na *State*”, 4 pessoas feridas. Tratava-se de um descarrilamento no Km 07 no qual o chefe de tráfego em companhia do engenheiro chefe da locomoção encontraram feridos o maquinista, o foguista e dois guarda-freios do referido trem, conduzidos para Ilhéus onde receberam atendimento médico⁴⁹⁶

O *Correio de Ilhéus*, de 3 de agosto de 1922, destaca “Novo desastre na *The State*”. Tratava-se de um descarrilamento ocorrido nas rampas do Almada. O jornal relata que “houve um tempo em que não se contavam os desastres dessa Empresa”. E advertia que muita gente não embarcava mais nos comboios da “Companhia dos descarrilamentos”⁴⁹⁷.

Muito embora o jornal reconhecesse melhoras na linha férrea atribuídas ao engenheiro Waitt que se retirou da *State* depois de consertar as linhas em suas incorreções, apontava para o perigo da distribuição dos carros no comboio, que permitia que um carro de passageiros fosse seguido de cinco ou seis carros de cacau e como o material rodante era da pior qualidade que as fábricas estrangeiras e suas oficinas podiam construir já que os ingleses faziam trens pesados e compridos, que se precipitavam nas ladeiras do “território baiano” onde imperava a vontade da Companhia inglesa propiciando um perigo aos usuários. Ele afirmava esperar que o Fiscal do Governo tomasse providências: “que venha assumir o seu

⁴⁹⁴ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus* de 28 de agosto de 1919.

⁴⁹⁵ CEDOC\UESC. *Jornal de Ilhéus* de 28 de agosto de 1919

⁴⁹⁶ Vale destacar o papel das Santas Casas de Ilhéus e de Itabuna.

⁴⁹⁷ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*. 3 de agosto de 1922.

posto do qual se acha ausente há quase um ano e que intime a *State* a prover as necessidades de sua administração sob a pena de ser interdita por ser prejudicial aos interesses do povo”⁴⁹⁸.

O *Correio de Ilhéus*, de 01 setembro de 1922, trazia uma manchete “O trem do horário empacou” foi um pretexto para falar do descaso da *State* para com os serviços contratados com o estado e as suas irregularidades. No caso da locomotiva de número 13, esta foi substituída pela máquina número 06 que fazia a linha Ilhéus - Itabuna, na qual o jornal acusava a *State* de usar material rodante usado, em estado de imprestabilidade, que devia ser melhorado o material rodante de péssima qualidade para enfrentar os declives presentes na estrada que ligavam as duas cidades⁴⁹⁹.

Todo este cenário de insegurança e acidentes tinha explicações bastante precisas. Os ingleses resistiam a adquirir os materiais tanto rodante quanto de manutenção nas oficinas e da linha fixa. Diversos foram os relatórios de fiscais referindo-se a estes problemas. O material rodante utilizado pela *State* foi, por muitas vezes, alvo de afirmações negativas classificado como muito restrito, obsoleto, ruim ou péssimo, pelo público, e pelos técnicos e engenheiros responsáveis pela fiscalização e produção de relatórios sobre a mesma.

Quando a Companhia iniciou suas atividades ela adquiriu 07 locomotivas com as características que podem ser verificadas na figura 94, abaixo. Esta quantidade permaneceu praticamente a mesma, foi a quantidade de máquinas com a qual a ferrovia foi implantada. Em 1951 o relatório do engenheiro Hildegardo registrou que eram nove as locomotivas deixadas pela *State*. Elas eram numeradas: 2, 4, 5, 6, 12, 13, 14, 15 e 16. Uma das unidades havia sido adquirida em 1935, quando a ferrovia e o porto foram compelidos a realizarem melhoramentos⁵⁰⁰.

As locomotivas eram de origem inglesa, sendo apenas uma alemã. O número máximo de rodas motrizes era de dez, número que podia atingir o dobro em outras máquinas. Elas recebiam números que eram estampados na parte frontal e eram designadas pelo público usuário através destes números.

Seu combustível era a lenha em todas as unidades e a utilização de lenha era reprovável, pois, na Fala do governador e Mensagens um fiscal do governo já alertava para a devastação da mata que estava sendo promovida pelas ferrovias que queimavam a floresta. No período já era utilizado o carvão de pedra que produzia melhores resultados, mas a opção da

⁴⁹⁸⁴⁹⁸ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*. de 3 de agosto de 1922

⁴⁹⁹ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus* de 01 setembro de 1922.

⁵⁰⁰ BMF. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1935. Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 15 de março de 2017.

State não se modificou. Esta era uma região de madeiras que serviram para fazer a locomoção. Identificamos referências da procedência de parte deste material em 1920:

Figura 94 - Locomotivas em tráfego na EFIC em 1920

Nº - Fabricante	Procedência	Peso (kg)	Nº Rodas Motrizes	Conservação
1 - Krauss & Cia ⁵⁰¹	Alemã	10.700	06	Regular
4-5 - Kerr Stuart	Inglesa	18.948	10	Bom
6 - Kerr Stuart	Inglesa	21.590	10	Bom
12-13 - Kerr Stuart	Inglesa	26.162	10	Regular
14 - Kerr Stuart	Inglesa	27.584	10	Bom

Fonte: APEB. Seção Republicana. SVOP - Relatório 1920. Caixa 2389, Maço, 188.

Abaixo um das unidades da *State*, de locomotiva inglesa utilizada pela EFIC .

Figura 95 - Locomotiva da EFIC S/D



Fonte: CODEBA CX 27 – 28 - 30⁵⁰².

⁵⁰¹ A *Krauss & Cia* era patenteada pela *Lokomotivfabrik Krauss & Comp* e foi fundida com a *Maffei & Comp*.

⁵⁰² Não foi possível identificar o modelo ou origem desta locomotiva.

Mesmo em número de vagões de carga a atividade mais importante, o número de vagões era pequeno sendo motivo de reclamação dos usuários. A origem do material rodante com os quais trabalhavam era predominantemente inglesa. Se entre as locomotivas o produto nacional não possuía nenhuma participação. No caso dos vagões de madeira, são introduzidos os vagões nacionais, mas nem neste quesito eram em maioria, apesar de sua expressiva participação. A utilização de material inglês certamente fazia parte de uma estratégia dos ingleses de representarem concretamente seus inventos e um perfil inglês de organização e racionalização da produção.

Figura 96 - Quanto aos carros de passageiros e vagões

Designação	Procedência	Lotação	Peso morto	Total
Carros Passageiros 1ª Classe	Inglesa	40 p.	10.000	5
Carros Passageiros 1ª Classe	Nacional	36 p.	10.000	1
Carros Passageiros 2ª Classe	Inglesa	60 p.	9.600	2
Carros Passageiros 2ª Classe	Nacional	60 p.	10.000	1
Carros de Bagagem	Inglesa	12 T.	10.000	3
Carros de Bagagem	Inglesa	06 T.	6.500	1
Vagões Abertos	Inglesa	10 T	6.000	19
Vagões Plataformas	Nacional	10 T.	6.000	2
Vagões Fechados	Inglesa	12 T.	6.750	28
Vagões Fechados	Nacional	15 T.	6.750	15
Vagões Fechados	Belga	12 T	6.750	10
Vagões para Animais	Inglesa	20 A	6.000	2

Fonte: APEB: SVOP. Relatório de 1920. Caixa 2389. Maço 188, p. 92.

A pequena quantidade do material rodante fazia com que este material fosse utilizado até o esgotamento. As condições das máquinas e linha ofereciam perigos aos usuários, representavam grande problema para os ferroviários que enfrentavam acidentes constantes. Em 24 de março de 1923 um cabo de turma de nome Antonio foi ferido gravemente por uma máquina que saía em evolução da Estação do Rio do Braço e foi medicado à custa da *State*.

Em 17 de junho de 1930 o *Correio de Ilhéus* noticiou um acidente gravíssimo envolvendo a ferrovia, com o título “Martyres do trabalho”. O referido jornal divulgou que José Alves da Silva e Manoel Pereira ambos os funcionários da ferrovia quando estavam num poste de linha telefônica dessa empresa e esticavam os fios, caíram sobre outros fios de alta tensão da empresa Luz e Força. Manoel Pereira que estava segurando em uma das

extremidades desse fio telefônico foi carbonizado e José Alves da Silva deu entrada no Hospital São José em estado grave.

O jornal aproveitou o acidente de trabalho para chamar a atenção da empresa no que tange às precauções que deveriam ser adotadas tanto pelas empresa ferroviária quanto pela de energia elétrica: observar para que os fios não corresse paralelamente aos fios da Luz e Força; os fios que corriam por toda a cidade não podiam ficar quase encostados as casas, representando um perigo para os moradores; a Estrada de Ferro não deveria autorizar a manutenção em suas linhas telefônicas sem avisar a empresa Luz e Força, carecendo, portanto que as duas empresas adotassem medidas emergenciais para não colocar a vida de seus funcionários e da população em risco e para que não matassem os trabalhadores!

O jornal *Diário da Tarde*, de 5 de maio de 1933, noticia mais um desastre da *State* dessa vez informando sobre uma vítima em estado grave e outra que morreu no hospital São José, em Ilhéus. Joviniano Gomes da Silva foi vítima do descarrilamento da maquina 13 no Km 35 em Lava-Pés, e não resistindo os ferimentos faleceu deixando viúva e dois filhos, e ficou em estado grave o foguista Anísio Leal vítima do desastre do Malhado que foi recolhido no mesmo hospital sob os cuidados do Dr. Soares Lopes.

O *Diário da Tarde*, do dia 23 de maio de 1933, noticiou que finalmente a locomotiva de numero 15 fora retirada do pântano do Malhado após o acidente. Não findou o mês e mais uma locomotiva, a de numero 16, com 10 carros em sua composição, descarrilou no Km 29, avariando o carro F-118 que era um vagão de carga, registrou o *Diário da Tarde*, de 30 de maio de 1933.

Em julho o *Diário da Tarde* do dia 13, informou um descarrilamento ocorrido no dia anterior e que um passageiro que estava no trem visitou a redação para reclamar sobre os reparos da *State* que deveria ser completo em suas linhas bem como no material rodante, ainda reclamava dos cuidados que eram necessários com as classes no que dizia respeito aos banheiros dos trens, “casinhas” que traziam desenhos e palavrões que ofendiam as pessoas, demonstrando que os funcionários não adentravam naquele local.

No dia 15 o mesmo jornal informa sobre outro descarrilamento no Km 23 com a locomotiva 14 e ressalta os registros constantes, quase que diários nas linhas da *State*. Viraram cinco vagões, ficando dois deles em condições iguais a “estação de Urucutuca”, imprestáveis para o serviço de carga. Ainda informa que o maquinista Raul não teve tempo para evitar o acidente e o guarda-freio foi atirado para fora do trem no momento do desastre. A redação do Jornal adverte à superintendência da referida estrada sobre o trecho mais perigoso de Sambaytuba ao Barbosa onde tinham ocorrido quase todos os desastres dos

últimos tempos [...] Principalmente entre os quilômetros 21 e 34 onde constantemente os carros saíam dos trilhos, os dormentes se despregavam, as classes viravam.

O *Diário da Tarde* de 20 de julho informa que no dia anterior uma locomotiva tinha descarrilado no Km 33 perto de Urucutuca, segundo a informação a máquina saltou dos trilhos e se arrastou por quase 100 metros. Ou seja, era essa a distância de frenagem de uma locomotiva em movimento no momento de acionamento dos freios até a sua parada total.

O *Diário da Tarde* de 24 de julho informou novo descarrilamento. A redação do referido jornal alertou à superintendência para o “famoso trecho dos desastres, entre Urucutuca e Lava-pés”. Saiu dos trilhos o vagão de carga número F 102 que transportava 250 sacos de cacau ou 15 toneladas. Segundo o jornal, técnicos e pessoas competentes no assunto afirmaram que, o descarrilamento ocorreu por uma causa rara em uma estrada de ferro: “Um dos flanges de uma roda dianteira do primeiro truque desprende-se do aro, forçando o descarrilamento por mais de 10 metros, até que o truque se desprende, avariando o vagão”. Essas informações que pareciam possuir maior precisão que outras porque, pela primeira vez, o próprio superintendente e o diretor do *Diário da Tarde*, coincidentemente, viajavam na composição e assistiram a tudo.

O jornal discutiu “na quase totalidade, os últimos acidentes são verificados nas composições de carga ou nos vagões de carga ligados ao horário dos passageiros. E é natural que tal aconteça por serem carros mais pesados e de construção menos segura” por isso sugerimos que: a superintendência evite composições mistas; dê horários somente para passageiros, e trens somente para cargas; deixe em suas estações principais com um trem pronto para o socorro e baldeação ou transbordo e revise, com rigor, o material rodante e suas linhas.

O *Diário da Tarde*, de 5 de agosto de 1933, noticiou mais dois descarrilamentos, um com a locomotiva 14 no Km 29 e, outro, com a Locomotiva 12 no Km 20. “Assim se verifica a continuação da grave anormalidade na estrada de ferro, decorrente das últimas chuvas e, principalmente do mau estado de conservação das linhas e do material rodante” enquanto isso, as medidas que a empresa deveria tomar eram adiadas.

Em 18 de agosto de 1933 o jornal *Diário da Tarde* de Ilhéus recebeu a visita de Mr. Antony Brown Diretor em Londres-Inglaterra da EFIC, acompanhado de Mr. C. H. Howe, Superintendente da *State* em Ilhéus e do Diretor Bento Berillo. Mr. Brown que faria um percurso por toda a estrada para verificar as necessidades de serviços, argumentou que a sua visita foi consequência das informações enviadas pela diretoria local para Londres e, afirmou que já estavam em viagem para o Brasil 75 toneladas de trilhos feito em Londres, para a

reconstrução de vários trechos de linha e material rodante para a montagem de novos carros de passageiros e de carga, bem como as oficinas já se preparavam para receber esses materiais.

Bento Berillo destacou que, além dos reparos nas linhas e material rodante, a Superintendência assumiu compromisso com o calçamento do leito da estrada nos trechos enfraquecidos com os últimos temporais, com atenção especial ao prolongamento do ramal de Pirangy que estava adiantado, bem como anunciou a construção de um armazém naquele arraial que seria o maior de toda a estrada.

Um temporal arrasou a região, foram 36 horas e 10 minutos de queda d'água ininterrupta, gerando uma situação de calamidade pública na região. Segundo o *Diário da Tarde* de 25 de setembro de 1933 em seis dias tinha chovido mais que em três semanas, provocando desabamentos e inundações por mais de 7 quilômetros, cobrindo a ferrovia de Sambaytuba até o Km 27, ilhando a locomotiva de número 5, cujos passageiros tiveram que ser transportados de canoa nessa localidade. Em 27 de outubro de 1933 noticiou, mais uma vez, os efeitos do temporal na ferrovia que paralisara o tráfego e foram organizados comboios de emergência para todos os ramais. E, em 12 de janeiro de 1934, acrescentou à lista mais um descarrilamento ocorrido com a locomotiva 12 no Km 28.

O jornal *O Intransigente* de, 3 de junho de 1936, reclamou: São constantes as reclamações, retardamento no horário; material rodante imprestável; falta de conforto para os passageiros que nem água para beber os mesmos têm direito... E acusou o governo estadual e manter um fiscal bem remunerado que fechava os olhos para o povo dessa região

Os ingleses tudo podem, querem o nosso dinheiro e nada mais... A empresa possui bons advogados na área administrativa e na esfera governo federal, pois não temem as reclamações nem as penalidades. O traçado da referida estrada de Ilhéus a Conquista, pelo contrato, deveria chegar nessa última, e os ingleses estavam na obrigação de levar os trilhos até esta cidade, fato que não ocorreu, e segundo o jornal, 'nem o farão, jamais'. Enquanto exploram o serviço na riquíssima Zona Cacaueira, ganham rios de dinheiro e servem mal⁵⁰³.

Segundo informações de um usuário da *State*, Romeu Magno Baptista, “os trens chegam a parar para os empregados tirarem lenha para a maquina poder funcionar, retardando o horário”.

⁵⁰³ CEDOC\UESC. *O Intransigente*, 3 de junho de 1936.

O Intransigente de 18 de julho de 1936 divulgou as reclamações de um morador anônimo do Distrito do Rio do Braço, que procurou a redação do jornal para relatar a importância dessa localidade para a Estrada de Ferro, por ser um entroncamento para Pirangy, local onde fazem toda a movimentação de máquinas, porém, tais manobras eram realizadas às escuras, tendo em vista que a Companhia não tinha a preocupação de colocar naquelas imediações uma lâmpada elétrica para facilitar as manobras, geralmente realizadas a noite, representando um perigo eminente para o povo dessa localidade.

No que se refere às condições de funcionamento da ferrovia é evidente o desgaste da linha férrea, o que era o grande causador de descarrilamentos, o tipo mais comum de problema ferroviário no Brasil na primeira metade do século XX.

No relatório datado de 15 de janeiro de 1932, Jayme Spínola Teixeira afirmava “De todas as linhas apenas a linha tronco é servida por trens diários de passageiros, havendo relativa regularidade no tráfego, tanto para o serviço de carga e o de passageiros. Obedecendo aos horários aprovados”⁵⁰⁴.

Jayme Spínola, o fiscal do estado, no relatório de 1932, relatava sobre as condições da ferrovia:

O material rodante é inferior, muito deixando a desejar relativamente ao conforto dos passageiros. Quanto às oficinas a situação é precaríssima, continuando os mesmos inconvenientes apontados em todos os meus relatórios anteriores. Sem edifício adequado, sem nenhuma higiene, sem espaço necessário, sem máquinas modernas. É incontestavelmente o ponto mais fraco da EFIC e para o qual urgem medidas imediatas. Penso que as oficinas devem ser localizadas fora de Ilhéus e de preferência em Rio do Braço, ponto de cruzamento de todas as linhas. A conservação das linhas é satisfatória. Edifícios e dependências - nenhuma das estações da Estrada obedece ao estabelecido nas cláusulas contratuais, não dispo de sala de espera, de instalações sanitárias convenientes e não estão de acordo com o movimento e importância da Estrada e nem possuem nenhuma uniformidade do tipo⁵⁰⁵.

Em 30 de agosto de 1934 a ACI tornava pública a reclamação do representante da firma Abílio Coutinho e Cia da Bahia contra a EFIC. Inicia o Secretário da ACI afirmando que havia procedência em algumas alegações dos que se queixavam da ferrovia. A reclamação circunstanciada levantava os seguintes aspectos:⁵⁰⁶:

⁵⁰⁴ APEB. Caixa 2389. Maço 188.

⁵⁰⁵ APEB. Caixa 2389. Maço 188.

⁵⁰⁶ ACI. Relatório de Diretoria, 1934. pp.27-30

- a linha férrea estava arruinada, com dormentes podres destaque para o trecho Ilhéus a Rio do Braço. As locomotivas em péssimo estado não tem força para puxar o comboio e em razão disso acontecem muitos atrasos;

- não há asseio, as sentinas são muito pequenas de forma a dificultar a entrada, sujas e cheiram mal. Não existe água para beber, mas na forma de chuva ela cai no vagão de passageiros ao ponto das pessoas usarem guarda-chuvas;

- as classes à noite viajam sem luz e as locomotivas não tem farol, tal situação causa dificuldades especialmente no ramal de Itapira onde o trem transita frequentemente à noite, a estação não tem luz e os passageiros tem dificuldades para ali saltar;

- os trens de passageiros foram transformados em mistos de pessoas e cargas, e como são transportadas mais mercadorias, o grande número de carros de carga são pesados para as locomotivas, e estas ficam então tomando pressão nas rampas mais fortes, ocasionando atraso nos trens e o excesso de carga que os trens levam para as estações intermediárias, obrigam os mesmos a ficarem mais tempo do que o estipulado nos horários;

- a partida de trens de carga com pequena diferença adiantada em relação aos trens dos horários também causam atraso;

- transporte de inflamáveis em trens de passageiros;

- a precariedade da estação no Rio do Braço promove dificuldades para os que são forçados a fazer baldeação e os trens param muito distante da estação, quanto aos passageiros são forçados a andar ao relento e no inverno isto se torna mais grave, posto que fica alagado⁵⁰⁷.

Ao final após a encampação da *State* restou um maquinário obsoleto: locomotivas, vagões e carros de passageiro carentes de reparos, oficinas com estruturas de madeira apodrecendo, cobertura de zinco enferrujada, no entorno um lamaçal por causa das chuvas.

Segundo o relatório a estrada possuía ao final 8 locomotivas inglesas 4,5, 6, (tração para 6 ton.), 12, 13, 14, 15 e 16 (tração para 7 ton.) e uma locomotiva de manobra. Pé de caldeira vazando, tubulações estragadas, tubos isolados, aros abaixo do limite.

As tecnologias foram dinamizadas a partir do transporte ferroviário, contudo, algumas obsoletas e outras, por falta de entendimento técnico e de uso excessivo, trabalhavam forçando os implementos tecnológicos.

As altitudes das rampas do Almada eram motivos de muitos descarrilamentos. As maiores destas altitudes situavam-se próximas à estação de mesmo nome, registravam-se

⁵⁰⁷ ACI. Relatório de Diretoria, 1934. pp.27-30.

73,52 metros de altura, perdendo apenas para Putumuju com 74 metros; Santa Cruz com 75 m; Pirangy com 79 m; Sequeiro do Espinho com 82,2 m e Água Preta com 86 m, esta última por fazer parte da Serra do Conduru, hoje parque estadual. Além disto as serras representavam ameaças para as locomotivas que não conseguiam cumprir suas circunferências sinuosas.

O movimento da ferrovia

A análise do perfil econômico de uma ferrovia é importante para a análise dos impactos que a mesma teve na região de sua implantação não somente na produção, mas na vida das pessoas como um todo. O aporte de tão impressionante equipamento oriundo do estrangeiro, visto por muitas pessoas pela primeira vez, ensejava mudanças significativas nas rotinas, na espacialização dos municípios, pequenos arraiais, distritos e vilas.

Embora os trens da *State* não fossem velozes, algo próximo de 40 km/hora, costumassem atrasar, e às vezes, se esperasse soar o apito que avisava a sua chegada ou a partida em vão, sem dúvidas criaram novos hábitos e possibilitaram o aprofundamento das interações: entregar o cacau para ser vendido, visitar um parente, adquirir alimentos, ir a praia ou pagar contas passavam a ser atividades mais rápidas e menos desgastantes.

A utilização de figuras para a exposição dos dados a seguir apresenta-se mais útil para o trabalho com relatórios que possuem uma série de dados longa e, principalmente, quando há períodos com falta de dados como acontece com os relatórios da série Estatística das Estradas de Ferro da União de responsabilidade do MVOP, sob a coordenação da Inspeção Federal das Estradas.

É necessário que se diga que, ao longo deste período, ocorreram alterações da sistematização dos dados, bem como de suas disposições nas planilhas, ora deixando de lado alguns dados, ora agregando outros de forma, às vezes, não muito claras que se tornam um obstáculo para a análise, bem como ocorrem momentos em que as planilhas não registraram informações sobre a EFIC. Não sabemos se por falta da informação da própria ferrovia ou se por problemas no encaminhamento das informações que davam base às planilhas.

A primeira reflexão se dá em relação à circulação de passageiros. Para entender a funcionalidade e a destinação do transporte de passageiros da EFIC foram estudadas as

transformações pelas quais passou o perfil dos usuários do serviço de transporte, principalmente após a implantação do porto.

Segundo Margarete Martins o transporte de passageiros no Brasil tinha características regionais bem diferenciadas, em geral é relativamente pouco rentável, seus lucros são compensatórios se houver lucrativa circulação de cargas. Este sistema é deficitário e recebe fortes subsídios, principalmente no início do século quando não possuía ainda a função que exerce em processos intensificados de industrialização e urbanização. Os resultados do transporte de passageiros são rentáveis nos locais onde há grande horizontalização espacial e densidade de pessoas e, mesmo assim, elas operavam com uma política tarifária que precisava ser compatível com os baixos salários do período⁵⁰⁸.

A figura abaixo apresenta em termos absolutos e percentuais, a distribuição de passageiros transportados pela ferrovia no período 1920-1947 nas suas respectivas classes, sendo estas divididas em 1ª e 2ª classes. Já que os passageiros estão descritos em duas modalidades, é provável que o movimento do número de passageiros transportados se mostre muito significativo em relação ao tipo dos usuários do serviço e seja influenciado pelos períodos de crise ou estagnação da economia e pela priorização de outros serviços da ferrovia em detrimento ao transporte de passageiros, tendo em vista que a grande preocupação da ferrovia era o transporte de cargas, especificamente do cacau.

Considerando que nos anos de 1923 e 1924 a população do município de Ilhéus era de 63.012 e 68.556 respectivamente⁵⁰⁹, é possível perceber a importância da ferrovia para a região. Embora oscilante ao longo do período, a ferrovia apresentou números crescentes nos totais anuais, em geral foi ganhando passageiros e, ao fim do período, fechou o ano de 1947 com 247.199 passageiros transportados.

Assim, durante os 27 anos considerados pela análise, a ferrovia aumentou mais de 81.954 passageiros no transporte de seu percurso, saindo de um total de 165.245 passageiros transportados em 1920, para mais de 247.199 em 1947. Este aumento foi motivado, em especial, pelo significativo número de passageiros usuários do serviço de segunda classe.

Se analisarmos o contingente de passageiros na EFIC fazendo uma média do transporte de passageiros/dia é possível notar que a ferrovia já transportava

⁵⁰⁸ MARTINS, Margarete. Op. cit.

⁵⁰⁹ BMN. *Anuário Estatístico da Bahia*. 1923 e 1924. Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadoBrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

aproximadamente 453 passageiros/dia em 1920, sendo este um contingente significativo para o percurso total. No ano de 1947 se alcançou 677 de passageiros/dia.

Analisando esta movimentação demonstrada pela figura, ganha visibilidade a grande participação de passageiros na primeira classe da ferrovia. O que sugere uma desigualdade entre a capacidade de gastos do usuário e o preço dos serviços. Os usuários da primeira classe superam até o ano de 1944 os usuários da segunda classe chegando ao percentual de 59,68 no ano de 1929.

A partir de 1945, no pós 2ª Guerra Mundial, registrou-se uma inversão no que diz respeito à modalidade dos usuários da EFIC. As hipóteses para explicar esta inversão sugerem: a substituição da priorização dos outros serviços da ferrovia motivada pela redução do transporte de mercadorias em tempos de crise especialmente o declínio do transporte do cacau; a obrigatoriedade da redução das tarifas praticadas pelo governo estadual; a concorrência das rodovias seja para o transporte de pessoas, seja para o transporte de cargas, além do descontentamento da população com os preços das tarifas e a má qualidade da prestação do serviço.

Figura 97 – Distribuição de passageiros transportados pela EFIC segundo a classe 1920-1947

Ano	Passageiros transportados a qualquer distância			Passageiros transportados a qualquer distância (%)		
	1ª Classe	2ª Classe	Total	1ª Classe	2ª Classe	Total
1920	91.689	73.556	165.245	55,49	44,51	100,00
1921	71.518	64.382	135.900	52,63	47,37	100,00
1922	74.865	65.531	140.396	53,32	46,68	100,00
1923	99.679	73.892	173.571	57,43	42,57	100,00
1924	100.181	77.720	177.901	56,31	43,69	100,00
1925	102.814	76.883	179.697	57,22	42,78	100,00
1926	102.014	77.153	179.167	56,94	43,06	100,00
1927	-	-	-	-	-	-
1928	135.315	97.612	232.927	58,09	41,91	100,00
1929	124.831	84.327	209.158	59,68	40,32	100,00
1930	103.939	70.765	174.704	59,49	40,51	100,00

1931	-	-	-	-	-	-
1932	94.489	71.204	165.693	57,03	42,97	100,00
1933	83.315	66.356	149.671	55,67	44,33	100,00
1934	101.359	82.375	183.734	55,17	44,83	100,00
1935	111.802	96.025	207.827	53,80	46,20	100,00
1936	-	-	-	-	-	-
1937	138.415	123.135	261.550	52,92	47,08	100,00
1938	138.280	120.367	258.647	53,46	46,54	100,00
1939	-	-	-	-	-	-
1940	101.258	88.390	189.648	53,39	46,61	100,00
1941	107.132	90.101	197.233	54,32	45,68	100,00
1942	110.764	92.210	202.974	54,57	45,43	100,00
1943	113.498	88.416	201.914	56,21	43,79	100,00
1944	119.464	110.239	229.703	52,01	47,99	100,00
1945	111.998	129.738	241.736	46,33	53,67	100,00
1946	107.103	139.940	247.043	43,35	56,65	100,00
1947	103.524	143.675	247.199	41,88	58,12	100,00

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵¹⁰.

Outra discriminação importante a ser feita quanto ao transporte de passageiros pela EFIC diz respeito ao detalhamento do movimento quanto aos pagantes que utilizavam os serviços em relação aos que eram beneficiados com os governos estaduais e federais à gratuidade.

Estes aspectos são fundamentais na determinação da receita e da lucratividade da empresa, uma vez que os custos levavam em consideração os gastos correntes (conservação, mecânica e serviços do tráfego) e aqueles provenientes dos benefícios

⁵¹⁰ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

diretos, como concessões e vantagens exigidas pelos poderes públicos da União e do Estado que constituíam uma prática corrente desde a instalação da ferrovia.

A figura abaixo apresenta a distribuição detalhada dos passageiros transportados pela ferrovia e a composição dos favorecidos pelo serviço (pagando, por conta governo federal governo estadual ou Grátis). Embora os dados contidos nos relatórios estatísticos não deem conta dos períodos iniciais, por não serem contabilizados ou por não terem sido levantados. A partir do ano de 1935 este item ganhou relevância e passou a ser divulgado nos relatórios.

É possível notar que as instâncias do poder público impunham à ferrovia a garantia de quotas no transporte de passageiros por conta da concessão da exploração dos serviços. Este era um dos aspectos que demonstravam a intervenção do estado na administração da ferrovia. Os contratos de concessão estabeleciam os modos de compensação ao estado por parte da empresa concessionária.

A gratuidade também foi um fator importante nesse processo, por não compor as receitas da EFIC. A *State*, até então detentora do monopólio, tinha a necessidade de encontrar mecanismos de aumentar os preços dos serviços transferindo-os para os demais usuários, com a finalidade de cobrir seus custos e captar recursos. Assim, a partir do ano de 1937 a gratuidade passou a ser divulgada e a compor a contabilidade da ferrovia, sendo considerável o seu volume no montante dos passageiros transportados anualmente.

Este item foi crescente a partir de 1943 (946). O maior contingente ocorreu no ano de 1946, onde dos 249.720 usuários do serviço 2.672 estavam registrados na modalidade grátis voltando a decrescer em 1947 (2.127).

Figura 98 – Passageiros favorecidos pelo serviço de transportes pela EFIC segundo a classe 1920-1947 (Continua)

Ano	Pagando	Conta do governo federal	Conta do governo estadual	Grátis, em serviço da colonização e outros	Total
1920	165.245	-	-	-	165.245
1921	135.900	-	-	-	135.900
1922	140.396	-	-	-	140.396
1923	173.571	-	-	-	173.571
1924	177.901	-	-	-	177.901

1925	179.697	-	-	-	179.697
1926	179.767	-	-	-	179.767
1927	-	-	-	-	-
1928	232.927	-	-	-	232.927
1929	209.158	-	-	-	209.158
1930	174.704	-	-	-	174.704
1931	-	-	-	-	-
1932	165.693	-	-	-	165.693
1933	149.671	-	-	-	149.670
1934	183.734	-	-	-	183.734
1935	207.012	38	777	-	207.827
1936	-	-	-	-	-
1937	259.937	49	1.564	416	261.966
1938	256.592	89	1.966	-	258.647
1939	-	-	-	-	-
1940	187.755	36	1.857	-	189.648
1941	195.439	24	1.770	-	197.233
1942	200.991	32	1.951	-	202.974
1943	201.047	190	707	946	202.890
1944	228.535	428	740	1.001	230.704
1945	240.446	409	881	2.506	244.242

Figura 99 – Distribuição de passageiros favorecidos pelo serviço de transportes pela EFIC segundo a classe 1920-1947

(Continua)

Ano	Pagando	Conta do governo federal	do Conta do governo estadual	Grátis, em serviço da colonização e outros	Total
1946	246.191	38	814	2.672	249.720
1947	246.305	30	855	2.127	249.326

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵¹¹

As tarifas eram cobradas de forma diferenciada de acordo com as mercadorias e a EFIC, como outras ferrovias, era por contrato obrigada a transportar as mercadorias de qualquer natureza, bem como os passageiros e suas bagagens de forma constante, com segurança, cuidado, e presteza entre elas aparece o de transporte de animais.

Havia, porém a dificuldade de obrigar à EFIC a adquirir vagões adequados para atender às necessidades específicas das mercadorias. Havia vagões em lastro, para o transporte de mercadorias, de gado, para a condução de ferro e madeiras⁵¹².

Causou grande espécie aos usuários, por exemplo, o emprego pela EFIC de carros mistos de passageiros e mercadorias. Ou o transporte de inflamáveis em carros de passageiros. Os perigos eram grandes, sobretudo em relação ao transporte de combustíveis, tendo em vista que se tratava de uma ferrovia movida à lenha, na qual as faíscas podiam causar acidentes⁵¹³.

Das atividades econômicas da EFIC além do transporte de passageiros encontrava-se o transporte de animais e o envio de telegramas. A primeira, como é demonstrada na figura seguinte, apresenta baixa movimentação, mesmo mostrando números crescentes de pagantes ao longo do tempo e baixa composição dos demais favorecidos pelo serviço (governo federal, governo estadual e grátis). Este fator se deve à baixa infraestrutura da EFIC para este tipo de transporte, uma vez que a sua especialidade era o transporte de carga para o escoamento da produção de cacau.

A segunda atividade evidencia um elemento peculiar da economia. Aquele foi um período em que vários setores da economia ao lado dos setores de transportes passaram a ser explorados pelo capital privado, em grande parte estrangeiro, como a eletricidade, os

⁵¹¹ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

⁵¹² Contrato 1904.

⁵¹³ ACI. Relatório de Diretoria, 1934. pp. 27-30.

serviços públicos de reformas urbanas e principalmente o setor de comunicação⁵¹⁴. Com as ferrovias vinham os postes e linhas de telégrafo.

De acordo com os relatórios do MVOP o envio de telegramas e em linhas gerais a comunicação, de responsabilidade da EFIC, compunham um percentual importante do que era comercializado pela ferrovia. A contabilização dos números e palavras no envio dos telegramas era importante na determinação dos preços a serem pagos pelos usuários e eram discriminados nos relatórios. Sendo que o Governo em caso de necessidade podia se utilizar dos postes e dos serviços de avisos telegráficos necessários ao governo sem remuneração à empresa⁵¹⁵.

Figura 100 – Distribuição do transporte de animais e telegramas por favorecidos pelo serviço de transportes da ferrovia EFIC, 1920-1947

Beneficiários					Telegramas		
Ano	Pagando	Por conta do governo federal	Por conta do governo estadual	Grátis, em serviço da colonização e outros	Total	Números	Palavras
1920	-	-	-	-	-	-	-
1921	480	-	-	-	480	-	-
1922	2.361	-	-	-	2.361	-	-
1923	2.243	-	-	-	2.243	-	-
1924	-	-	-	-	-	-	-
1925	-	-	-	-	-	6.283	-
1926	-	-	-	-	-	7.845	133.882
1927	-	-	-	-	-	-	-
1928	-	-	-	-	-	10.146	179.173
1929	-	-	-	-	-	-	-
1930	-	-	-	-	-	6.788	113.755
1931	-	-	-	-	-	-	-

⁵¹⁴ Sobre a temática no que se refere à Bahia ver Joaci Cunha. Op. cit.

⁵¹⁵ Contrato 1904

1932	-	-	-	-	-	3.455	58.197
1933	-	-	-	-	-	4.312	75.848
1934	-	-	-	-	-	4.390	67.984
1935	1.868	-	1	-	1.869	4.257	73.785
1936	-	-	-	-	-	-	-
1937	-	-	-	-	-	5.249	83.304
1938	-	-	-	-	542	5.044	85.261
1939	-	-	-	-	-	-	-
1940	626	-	-	-	626	4.599	73.815
1941	591	-	1	-	592	4.312	55.988
1942	923	1	-	-	924	4.676	44.394
1943	1.074	3	8	-	1.085	8.557	151.159
1944	1.747	-	-	-	1.747	8.266	153.605
1945	2.079	-	9	-	2.088	-	-
1946	1.699	-	-	-	1.699	-	-
1947	1.794	2	-	-	1.796	-	-

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵¹⁶.

Após o funcionamento da EFIC o padrão do transporte de cargas se alterou significativamente mesmo porque a finalidade deste meio de transporte era o traslado de cargas para o escoamento da produção para o porto, deixando em segundo plano as demais modalidades de mercadorias transportáveis. Quanto ao transporte de mercadorias, os produtos agrícolas, mercadorias diversas (outras) e Álcool e Aguardente, constituíam a base do transporte de cargas da ferrovia e conseqüentemente da receita do tráfico da EFIC.

Quanto ao transporte de mercadorias, os dados dos relatórios do MVOP apresentam obstáculos para nossa análise, mas a decisão de mantê-los se deve ao fato de mostrar os diversos produtos transportados. O relatório era federal e listava as

⁵¹⁶ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

mercadorias transportadas pelas ferrovias de todo o Brasil pelo nome. O cacau não estava entre estes nomes na maior parte do período ou aparecia através de indicações em notas nas planilhas. Compunha esta relação a designação “outros” na esmagadora maioria do período.

A figura abaixo traz a distribuição da participação dos produtos transportados pela EFIC. Como pode se observar, existem mercadorias de elevado número de transporte, sendo o cacau à medida que aparece nos relatórios, o produto de maior percentual no escoamento da produção, representando 70,71% no ano de 1922, 70,55% em 1923 e chegando a 90,67% no ano de 1946, sendo o percentual dos outros produtos inexpressivos.

Em alguns anos em que o cacau não aparecia na demonstração estatística ele estava sendo incluído como mercadorias diversas (outras). Esta situação é visível entre os anos de 1920 a 1922, 1924 e 1925 e de 1932 a 1942. Observando o volume das mercadorias transportadas pela ferrovia é compreensível a priorização desse serviço em detrimento dos demais, pois era a maior parte da receita da ferrovia, a razão porque ela havia sido construída.

Nota-se um brusco e grande decréscimo no ano de 1947 (77,98%). Pode-se atribuir esta situação aos graves prejuízos causados por uma por uma gravíssima enchente em dezembro de 1947 na região, bem como à crise econômica do pós-guerra.

Outros produtos transportados pela ferrovia merecem destaque na análise, principalmente aqueles que mais são representativos na produção, a exemplo do álcool e aguardente, açúcar, charque e sal. Estes produtos junto ao cacau, além de expor a característica primário-exportador da economia da região, representavam as mercadorias de baixo valor agregado.

Figura 101 – Transporte de mercadorias pela EFIC 1920-1947

Ano	Álcool e Aguardente	Arroz	Açúcar	Cacau	Café	Carne/ Charque	Feijão	Milho	Sal	Outras	Total
1920	0,81	0,77	0,49	-	0,14	0,90	-	-	0,37	96,52	100
1921	2,10	2,19	1,93	-	0,33	2,39	-	-	1,55	89,50	100
1922	2,99	2,72	2,02	70,71	0,36	2,90	-	-	1,54	16,77	100
1923	2,83	0,25	1,52	70,55	0,18	3,22	1,15	0,14	1,11	19,06	100

1924	2,80	0,29	1,60	-	0,22	3,30	0,91	0,15	1,05	89,68	100
1925	2,17	0,18	1,89	-	0,13	3,13	0,79	0,08	1,18	90,44	100
1926	2,70	0,20	2,56	65,60	0,13	4,56	1,59	0,13	1,72	20,80	100
1927	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1928	3,81	0,28	2,34	64,83	0,12	3,70	1,13	0,23	1,35	22,21	100
1929	-	0,25	3,19	66,66	0,11	3,85	0,83	0,13	1,83	23,15	100
1930	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1931	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1932	1,24	0,25	2,43	-	0,07	1,82	0,77	0,09	1,34	91,99	100
1933	-	0,31	2,69	-	0,12	2,91	0,71	0,14	1,54	91,57	100
1934	-	0,23	1,90	-	0,20	2,72	0,94	0,27	0,75	92,98	100
1935	0,50	0,16	1,39	-	0,14	1,98	-	0,17	0,71	94,93	100
1936	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1937	1,18	0,18	1,84	-	0,34	2,54	-	0,17	1,13	92,62	100
1938	1,11	0,21	2,01	-	-	2,34	-	0,21	0,91	93,21	100
1939	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1940	0,69	0,17	2,34	-	0,12	2,11	-	0,11	0,78	93,68	100
1941	-	0,15	2,59	-	0,13	1,78	-	0,17	2,32	92,85	100
1942	0,90	0,20	3,22	-	0,14	1,62	-	0,23	3,96	89,74	100
1943	0,58	0,20	2,96	84,54	0,20	0,71	0,80	0,10	3,21	6,69	100
1944	-	-	2,31	85,22	-	0,00	-	-	1,81	10,66	100
1945	-	-	1,88	91,16	-	0,00	-	-	0,71	6,25	100
1946	-	-	0,40	90,67	-	0,34	0,66	-	-	7,93	100
1947	0,33	-	0,77	77,98	-	0,55	0,68	-	0,21	19,47	100

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵¹⁷.

Pode-se afirmar que a ferrovia ao mesmo tempo em que inaugurava a escala regional e local de dinamização da extração e o escoamento das mercadorias também recebia a

⁵¹⁷ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

imposição de colaborar com o poder público. A figura abaixo, elaborada a partir das estatísticas das Estradas de Ferro fiscalizadas pela União (1920-1947), deixa evidente que, quando se trata da produção de mercadorias era pouca a concessão de quotas para o poder público.

Figura 102 – Transporte de mercadorias por favorecidos pelo serviço de transportes da EFIC 1920-1947

Ano	Pagando	Por conta do governo federal	Por conta do governo estadual	Grátis, em serviço de colonização e outros	Total
1920	135.484	-	-	10.385	145.869
1921	22.667	-	-	14.500	37.167
1922	46.859	-	-	-	46.859
1923	48.401	-	-	-	48.401
1924	45.603	-	-	-	45.603
1925	53.490	-	-	-	53.490
1926	49.555	-	-	-	49.555
1927	-	-	-	-	-
1928	61.519	-	-	-	61.519
1929	44.044	-	-	-	44.044
1930	47.584	-	-	-	47.584
1931	-	-	-	-	-
1932	79.468	-	-	-	79.468
1933	-	-	-	-	62.623
1934	-	-	-	-	52.267
1935	67.113	-	2	-	67.115
1936	-	-	-	-	-
1937	69.322	5	17	-	69.344
1938	64.579	-	-	-	64.579

1939	-	-	-	-	-
1940	53.582	-	-	-	53.582
1941	56.413	-	10	-	56.423
1942	54.520	-	19	-	54.609
1943	66.978	-	134	55	67.167
1944	55.785	5	126	37	55.953
1945	54.696	11	13	17	54.737
1946	36.563	4	14	36	36.617
1947	15.034	-	-	-	15.034

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵¹⁸.

Na figura 103 a nomenclatura para os beneficiários dos serviços de transporte de bagagens e encomendas é o mesmo para os demais serviços prestados pela ferrovia (pagando, por conta do governo federal e estadual e grátis). Observando o total na distribuição do transporte de bagagens e encomendas, é possível notar o caráter crescente da tonelada dos produtos transportados, saindo de 1.881 toneladas em 1920 para 3.116 em 1945 só decrescendo em 1946 (171) e em 1947 (121). Mesmo a EFIC tendo como característica a especialização no transporte de mercadorias para o escoamento do cacau.

Figura 103 – Transporte de bagagens e encomendas por favorecidos pelo serviço de transportes da EFIC 1920-1947

Ano	Pagando	Por conta do governo federal	Por conta do governo estadual	Total
1920	1.881	-	-	1.881
1921	1.525	-	-	1.525
1922	1.558	-	-	1.558
1923	1.632	-	-	1.632

⁵¹⁸ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

1924	1.912	-	-	1.912
1925	2.035	-	-	2.035
1926	2.000	-	-	2.000
1927	-	-	-	-
1928	2.432	-	-	2.432
1929	2.136	-	-	2.136
1930	-	-	-	-
1931	-	-	-	-
1932	-	-	-	2.472
1933	-	-	-	2.158
1934	-	-	-	2.173
1935	-	-	-	-
1936	-	-	-	-
1937	2.806	2	6	2.814
1938	2.801	5	7	2.813
1939	-	-	-	-
1940	-	-	-	2.537
1941	2.624	-	10	2.634
1942	2.693	-	5	2.698
1943	3.113	1	2	3.116
1944	-	-	-	-
1945	-	-	-	-
1946	171	-	-	171
1947	121	-	-	121

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵¹⁹.

⁵¹⁹ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

O transporte de passageiros, mercadorias, bagagens, e encomendas, integrou um importante fluxo de produtos e representou para a *State* uma fonte rentável de receitas e dividendos. Levando-se em consideração que as receitas totais (RT) são compostas pela soma de todas as arrecadações financeiras e parte importante na determinação do lucro de uma empresa, é importante o estudo das variáveis que promovem a formação da receita da ferrovia e os fatores que impactam a sua variação ao longo do tempo.

O transporte de cargas calcado basicamente em produtos agrícolas, mercadorias diversas e cacau, constituíam a base da receita da estrada de ferro ilheense, desde o início do seu funcionamento, as mercadorias representavam cerca de 79% da receita obtida pela ferrovia.

Com o grande aumento da lavoura cacaueira, o cacau passou a ser o grande responsável pela riqueza da região e por via de consequência era o responsável pela rentabilidade dos trechos ferroviários. Entretanto as receitas de uma empresa são eminentemente suscetíveis às variações na política econômica e, em última análise, nas mudanças no comércio internacional.

Sendo a produção da ferrovia voltada para um produto único a ser comercializado no mercado externo, as receitas da *State* estavam condicionadas aos preços desse produto definidos no comércio exterior. Estes preços, para além da concorrência com outros países, eram facilmente afetados por processos históricos vivenciados internacionalmente, a exemplo da Primeira Guerra Mundial, da Crise de 1929 e da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), principalmente em virtude de a Inglaterra ter se envolvido como beligerante nos conflitos, as guerras impactaram bastante negativamente as receitas da *State*, no período em análise.

Esta era Isto na face externa do problema, posto que os fatores internos nacionais e locais também provocaram impactos negativos nos anos 1930, a seguir registramos dois momentos de avaliações negativas nas receitas das ferrovias.

O *South American Journal* publicado em Londres em 19 de janeiro de 1933 expunha uma análise sobre a situação das estradas de ferro inglesas no Brasil entre 1917 e 1931 e sinalizava problemas nos resultados da Leopoldina, *Great Western of Brasil*, *State* e na São Paulo Railway⁵²⁰. No ano de 1931 a Leopoldina tinha sido a única do grupo a apresentar avanço. E mesmo a São Paulo Railway que segundo o relatório tinha sido por muitos anos a única a manter reservas substanciais tinha sofrido reduções. O

⁵²⁰ AHI. Lata 1045. 189 a 18.390.

capital total de ações do grupo tinha sido o mesmo desde 1918, mas a quantia em debêntures fora diminuída de £53.600 da *Great Western of Brazil* e uma redução de £4.400 na *State of Bahia South Western*⁵²¹.

O *Diário da Tarde* de 05 de dezembro de 1935, por exemplo, divulgou os resultados da reunião do *Board* da *State*, nesta o Presidente relatou sobre os resultados desfavoráveis destacando problemas de concorrência do modal rodoviário e cambiais⁵²².

Ele teceu as seguintes considerações: a produção do cacau foi maior do que a do ano precedente; o Porto de Ilhéus exportou 160.000 sacos de cacau a mais do que na colheita 1933-1934, a concorrência do transporte por estradas de rodagem prejudicou a estrada de ferro que apesar do aumento da produção, transportou uma tonelagem menor do que no ano precedente; o aumento do transporte de passageiros que aumentou de 135.121 para 199.130; a moeda, os mil réis, depreciou-se de forma acentuada e não havia sinais de melhoria do cambio; projetava-se que a colheita do cacau de 1935 seria maior e a ferrovia deveria transportar um volume maior que no ano anterior⁵²³. A empresa expunha que pedira moratória em função de não conseguir cumprir o serviço integral das obrigações de primeira linha⁵²⁴.

As dificuldades com o transporte do cacau davam realce a outras atividades da empresa, uma delas diz respeito ao transporte de passageiros. Este tem uma participação expressiva na composição das receitas *State* que foi crescente ao longo do período e superou as demais modalidades de transporte no ano de 1947, compondo 49,69% da receita. Tal situação sinaliza o declínio da estrada de ferro, tendo em vista que a mesma tinha como fator principal em sua trajetória o transporte de mercadorias.

Bagagens e encomendas começaram também a se destacar. No entanto, as tarifas pagas por esses serviços, bem como o seu fluxo era menor e o decréscimo das receitas causava o desestímulo na manutenção da empresa já que o capital investido ainda que crescente anualmente perdesse em ganhos.

Também compunha a receita gerada a cobrança de serviços de telégrafos ou telefone. Havia ainda um aumento de receita também à medida que ocorria a contenção dos custos no curto prazo, por meio de cortes de pessoal, na mecânica e na conservação da ferrovia.

⁵²¹ AHI. Lata 1045. 189 a 18.390.

⁵²² CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*. 05 de dezembro de 1935.

⁵²³ CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*. 05 de dezembro de 1935.

⁵²⁴ CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*. 05 de dezembro de 1935.

Figura 104 – Percentual da composição da receita da EFIC 1920-1947

Ano	Passageiros	Bagagens e encomendas	Animais	Mercadorias	Telégrafos		Armazenagem	Total	Acessórias	Receita Total
					ou telefone					
1920	24,93	4,13	0,17	68,71	1,11	-	100	-	100	
1921	32,08	5,38	0,19	60,22	1,19	-	100	-	100	
1922	20,37	4,06	-	74,13	0,73	0,09	100	-	100	
1923	17,72	3,37	-	77,08	0,62	0,09	100	-	100	
1924	19,52	3,73	-	74,78	0,76	0,12	100	-	100	
1925	18,16	3,59	-	76,60	0,74	0,10	100	-	100	
1926	21,08	3,70	-	73,93	0,99	-	100	-	100	
1927	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1928	20,10	4,16	-	74,36	0,97	-	100	-	100	
1929	23,34	4,74	-	69,72	1,26	-	100	-	100	
1930	18,43	3,97	-	76,06	0,85	-	100	-	100	
1931	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1932	16,72	3,22	-	79,36	0,28	-	100	-	100	
1933	18,58	3,54	-	76,79	0,43	-	100	-	100	
1934	21,31	3,77	-	73,36	0,43	-	100	-	100	
1935	22,77	3,72	-	72,38	0,47	-	99,33	0,67	100	
1936	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1937	29,37	4,68	-	64,54	0,50	-	99,10	0,90	100	

1938	29,85	4,89	-	63,91	0,50	-	99,14	0,86	100
1939	29,93	4,95	-	63,60	0,54	-	99,01	-	100
1940	27,27	4,92	-	66,35	0,54	-	99,08	0,92	100
1941	27,17	4,80	0,18	66,20	-	-	98,34	1,66	100
1942	29,84	5,69	-	63,90	-	-	99,43	0,57	100
1943	22,27	22,61	0,22	54,11	-	-	99,22	0,78	100
1944	23,96	5,58	0,30	69,05	0,46	-	99,34	0,66	100
1945	23,26	4,21	0,27	65,63	-	0,15	94,04	5,96	100
1946	26,80	4,11	0,24	60,05	-	-	92,06	7,94	100
1947	49,69	6,52	0,46	42,83	-	-	100	-	100

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵²⁵.

⁵²⁵ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

Na próxima figura evidencia-se que a *State* apesar do volume expressivo de carga e de passageiros no período estudado, os valores da receita são confrontados pelas despesas. O funcionamento da estrada de ferro apresenta problemas com os gastos com a manutenção (a mecânica e a conservação) das locomotivas, carros de passageiros e vagões de carga, também com os gastos com a manutenção da via permanente, da administração, da direção geral e das despesas eventuais.

Pode-se observar uma significativa despesa com a locomoção (a mecânica) e a via permanente (a conservação). Os gastos com a depreciação representam um custo fixo que as empresas devem levar em consideração quando formam o seu capital fixo.

O controle dos custos constitui-se em uma forma de aumentar, ou pelo menos, tentar manter a receita bruta da empresa e os seus lucros, uma vez que estes são medidos pela diferença entre as receitas e as despesas totais. Esta contenção talvez fosse um dos aspectos mais complicados para uma empresa que sempre restringiu ao mínimo os custos em todos os setores de funcionamento da ferrovia.

A queda do fluxo de mercadorias nas receitas como visto impunha à empresa transferir para o incremento do transporte de passageiros a responsabilidade de cobrir as lacunas financeiras. O que gerava uma baixa rentabilidade tendo em vista que por abranger uma área significativamente rural, não havia a perspectiva de uma densidade de passageiros que possibilitasse a transferência dos custos, bem como não era possível transferir os custos para os passageiros com tarifas mais caras.

Outro dado das despesas da ferrovia diz respeito à natureza e a origem dos serviços e dos insumos que compõem a manutenção da ferrovia. No caso das estradas de ferro no Brasil, muitos dos insumos são importados e estavam sujeitos às variações do câmbio e do comércio exterior.

Assim como os negócios ingleses no ramo ferroviário conduziam para a *State* fizesse a aquisição destes insumos a negociantes estrangeiros. Raros eram os itens de consumo produzidos localmente à exemplo das dormentes, feitas de madeiras como a maçaranduba, a sapucaia, a sucupira, a banha de galinha, louro e pau roxo, além de alguns vagões nacionais⁵²⁶.

O aumento da extensão da estrada de ferro a partir da construção do ramal de Itapira, aberto ao tráfego nos anos 1930, bem como do número de elementos de manutenção, ao longo do período, também gerava um aumento das despesas com grande probabilidade de que ela se tornasse deficitária como sugere a construção do prolongamento a Itapira, que

⁵²⁶ APEB. Tomadas de Contas da EFIC vários anos.

terminou não cumprindo os resultados projetados. Os problemas em Itapira parecem não ter avançado no sentido de gerar a lucratividade esperada podendo mesmo indicar prejuízo a construção deste percurso para a EFIC.

Em 12 de setembro de 1940 a ACI encaminhou à superintendência uma correspondência tratando das irregularidades no transporte do cacau pela estrada de ferro no ramal de Itapira, nos pontos de Serra Verde, Catulé, Ponto Vavá e Santa Cruz: “Queixaram-se os referidos consócios que o cacau fica armazenado dias e dias nos citados pontos por falta de condução, prejudicando por esse modo os interesses dos lavradores”. A solicitação era de que se aumentasse o número de carros nessa estrada, afim de que o transporte de cacau se operasse regularmente⁵²⁷.

A construção, apesar de possibilitar o aumento do recebimento da garantia de juros, não se revelava no caso da EFIC em bons resultados, pois em função do atraso por longo tempo, e descumprimento pela *State* de suas obrigações resultou na glosa das contas e não pagamento dos mesmos pelo estado à medida que os ingleses foram perdendo o poder de confrontar o governo ao pagamento, conforme exposto anteriormente.

Quanto aos dados receita/despesa, a tendência apontou um déficit contínuo ao longo do tempo. Para melhorar os seus resultados, a estrada de ferro precisava melhorar os materiais utilizados tanto na linha fixa quanto do material rodante. Passar por um processo de recuperação, melhoria e expansão que exigiria investimentos que não seriam cobertos pela arrecadação das tarifas, sobretudo na situação de concorrência com outra modalidade de transporte, no caso o rodoviário.

Discutindo os dados das despesas da ferrovia é possível notar que estas são crescentes no decorrer do tempo, sobretudo se for analisada a hierarquia dos custos. Nos anos iniciais as despesas eventuais e acessórias fossem maiores, e este fosse um dos motivos de reclamação dos fiscais do governo que alegavam a existência de uma prática na *State* de contabilização de despesas em excesso, como por exemplo, todas as despesas de Londres ampliando o recebimento de juros e vantagens. Porém, a locomoção (a mecânica) e a via permanente (a conservação) passaram a representar o maior volume ao longo do período, seguidas das despesas com a Administração e a Direção Geral, chegando aos números de 35,9% (1946), 33,8% (1946) e 27% (1923) respectivamente. Os dados ao longo do período passam a evidenciar uma caracterização como dispendiosa.

⁵²⁷ ACI. Relatório de Diretoria, 1940.

Figura 105 – Percentual da composição da despesa da EFIC 1920-1947

Ano	Adm. e direção geral	Telégrafo ou telefone	Tráfego (Serviços)	Locomoção (Mecânica)	Via Permanente (Conservação)	Diversas eventuais	e Acessórias	Total
1920	17,3	0,8	12,7	12,6	18,9	37,7	-	100
1921	16,3	0,6	9,3	10,2	12,9	2,5	48,2	100
1922	26,7	1,6	22,5	23,3	25,9	-	-	100
1923	27,0	1,3	18,3	24,7	28,8	-	-	100
1924	18,2	1,2	17,2	24,3	29,0	10,1	-	100
1925	16,4	1,2	17,4	24,0	21,8	19,2	-	100
1926	14,7	1,4	19,1	31,0	26,2	4,0	3,5	100
1927	-	-	-	-	-	-	-	100
1928	15,4	1,0	21,2	28,0	26,3	4,3	3,9	100
1929	14,3	0,7	19,1	33,6	19,8	5,4	7,2	100
1930	14,2	0,7	19,3	21,6	20,1	5,8	18,4	100
1931	-	-	-	-	-	-	-	100
1932	13,0	0,8	24,1	25,4	24,0	8,6	4,1	100
1933	10,5	0,7	18,3	19,5	23,2	5,4	22,4	100
1934	11,2	0,7	18,8	19,0	28,1	5,6	16,7	100
1935	15,3	0,9	25,1	23,1	28,7	6,9	-	100

1936	-	-	-	-	-	-	-	100
1937	13,6	0,9	24,2	24,3	28,8	-	8,2	100
1938	13,0	1,0	22,2	25,2	30,5	-	8,1	100
1939	13,3	1,1	22,0	29,0	28,9	5,7	-	100
1940	13,7	1,3	24,1	24,7	30,0	-	6,3	100
1941	-	-	-	-	-	-	-	100
1942	-	-	-	-	-	-	-	100
1943	2,8	-	-	-	-	-	-	100
1944	21,3	-	8,4	30,2	9,2	29,5	-	100
1945	24,0	-	-	32,4	31,2	-	-	100
1946	22,6	-	-	35,9	33,8	-	-	100
1947	22,8	-	-	33,1	32,6	-	-	100

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵²⁸.

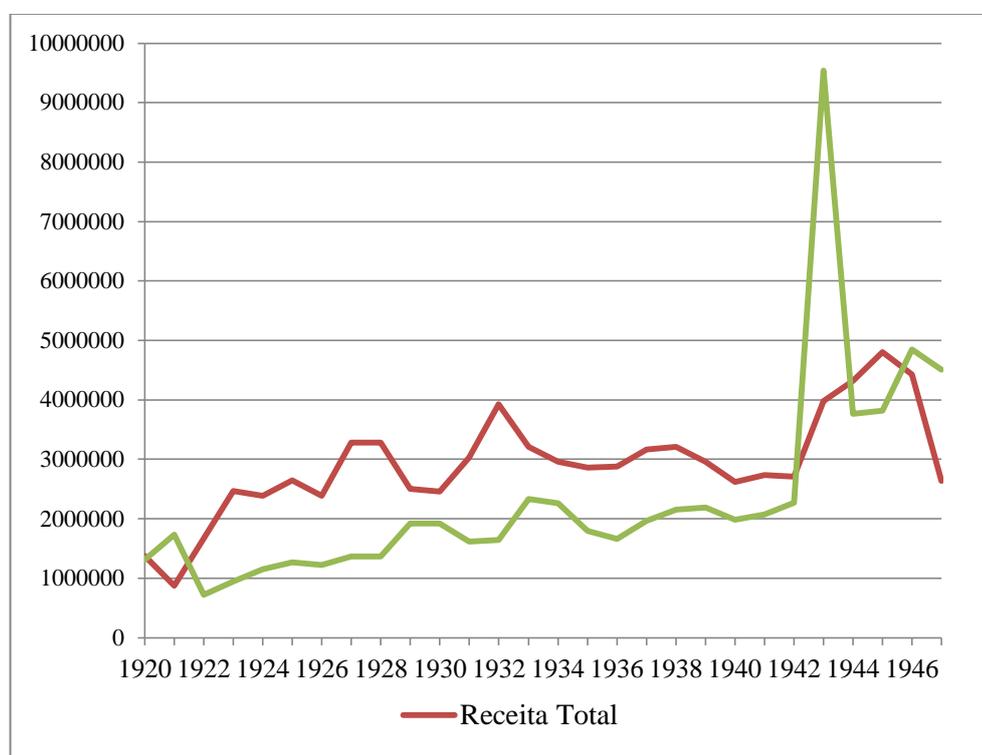
⁵²⁸ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

Para analisar o comportamento das receitas e despesas da ferrovia ao longo do tempo a figura 106 relaciona as variações anuais destes números ao longo do período. É possível verificar o crescimento anual de ambas, sendo que as receitas foram superiores às despesas a partir de 1922.

O crescimento foi constante, apresentando assim uma situação superavitária da ferrovia, uma vez que a linha que representa as receitas totais se mantém acima das despesas. Isto significa que a reunião de recursos feita através dos serviços realizados pela ferrovia, em última análise, cobriam seus custos fixos e variáveis.

Entretanto ao final do período as despesas dispararam no sentido da superioridade em relação às receitas. Esta condição permite afirmar que a *State* enfrentou alto índice de prejuízo passando a não cobrir esses custos.

Figura 106 – Variação anual das receitas e despesas da EFIC 1920-1947



Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947.

Saber se os resultados financeiros de uma empresa são positivos é importante para entendermos o funcionamento de qualquer empreendimento. Neste sentido, questões como produtividade, receitas totais, despesas totais e lucros tem que ser apresentadas na

análise e aprofundadas. Há discrepâncias entre os dados dos Relatórios da União e os das Atas de Tomadas de conta da *State*, que apresentam déficits que precisam ser discutidos.

As figuras 106 e 107 evidenciam os resultados da EFIC entre 1920 e 1947. Estes resultados são apresentados em valores absolutos em contos de réis no período de 1920-1940 e em cruzeiros de 1941 a 1947, por conta da mudança da moeda e tem como objetivo analisar a rentabilidade da *State*, através da diferença entre o total de suas Receitas (RT) e de seus Custos Totais (CT), o que demonstra a lucratividade total da empresa. Ao diminuir das Receitas Totais os Custos Totais obtém-se o Lucro Total.

O que os dados revelaram foi que o total da arrecadação anual dos serviços da estrada de ferro apresentava níveis positivos de rentabilidade. Embora oscilantes ao longo do período, as receitas foram maiores do que as despesas na maior parte do período estudado.

Apesar da manutenção da lucratividade por um período longo de tempo, há períodos em que se percebe um ambiente deficitário nos quais os custos superaram as receitas gerando prejuízos. Verifica-se a diminuição das receitas nos anos de 1921, 1943, 1946 e 1947 e um aumento significativo das despesas. Estes anos foram deficitários em 861.014\$270 em mil réis e 5.563.583,000, 421.787,000 e 1.875.079,000 cruzeiros respectivamente.

O *Wileman's Brazilian Review* explica o déficit de 1921 pelos resultados “desapontadores” relacionados a duas causas imprevisíveis: à queda, sem paralelo anterior da produção do cacau, resultante da incidência de uma seca anormal. E à ainda mais grave, a desvalorização da moeda os mil réis. O Presidente da *State* em seguida afirma que a safra de 1922 deu melhores resultados e que, em compensação, havia conseguido do Governo do Estado a autorização para utilizar as tarifas cambiais, que os protegeriam, portanto das perdas nas variações da moeda⁵²⁹.

Para entender os problemas com a baixa lucratividade da ferrovia, para além dos custos altos com mecânica e via permanente, é importante olhar para as receitas e de como elas tem se comportado ao longo dos anos, bem como os fatores que a impactam negativamente.

Observando os anos de menor lucratividade é possível notar a redução sistemática das receitas e o aumento dos custos, porém sem geração de déficit, a exemplo dos anos de 1929 e 1930 que corresponderam a momentos críticos da crise financeira internacional que afetou a economia brasileira.

⁵²⁹ BN. *Wileman's Brazilian Review*, 21 de fevereiro de 1923. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 15 de junho de 2016.

Neste período as economias do mundo sofriam com a superprodução e com uma baixa procura dos produtos nacionais e importados, o que reduziu substancialmente os ganhos dos diversos setores da economia, sobretudo daqueles ligados ao transporte de mercadorias, maior fluxo comercial da EFIC.

Outro momento importante em que a ferrovia, mesmo não sendo deficitária, obteve ganhos reduzidos e baixa lucratividade, foi na sequência de anos pós 1938. Este período corresponde aos anos da Segunda Grande Guerra durante os quais a economia mundial foi impactada pela duração prolongada do conflito.

Nos anos subsequentes a ferrovia manteve-se com seus ganhos reduzidos até o ano de 1943 a *State* mostrou-se novamente deficitária, voltando a ter maior lucratividade nos anos de 1944 e 1945 e novamente apresentando gravíssimo déficit nos anos posteriores (1946/47).

No ano de 1947 fortes chuvas e enchentes gravíssimas no final do ano enchente na região atingiram a ferrovia e os dados agravando a inviabilidade econômica da *State*.

Figura 107 – Receitas, despesa e lucros anuais em contos de réis da EFIC 1920-1940

Ano	Receita Total	Custo total	Lucro Total	Déficit
1920	1.375:039\$840	1.315:521\$470	59.518\$370	
1921	875:052\$980	1.736:067\$250	-	861:014\$270
1922	1.667:143\$820	720:161\$580	946:982\$240	
1923	2.471:765\$120	949:429\$300	1.522:335\$820	
1924	2.387:056\$510	1.148:796\$260	1.238:260\$250	
1925	2.649:349\$610	1.266:384\$800	1.382:964\$810	
1926	2.383:299\$900	1.225:608\$070	1.157:691\$830	
1927	3.281:282\$520	1.363:998\$630	1.917:283\$890	
1928	3.281:282\$570	1.363:721\$280	1.917:561\$290	
1929	2.504:371\$170	1.920:728\$360	583:642\$810	
1930	2.462:369\$330	1.919:290\$050	543:079\$280	
1931	3.030:730\$310	1.621:110\$180	1.409:620\$130	
1932	3.929:740\$430	1.646:940\$490	2.282:799\$940	
1933	3.208:983\$990	2.337:367\$490	871:616\$500	

1934	2.961:416\$180	2.258:221\$610	703:194\$570
1935	2.858:705\$030	1.800:384\$440	1.058:320\$590
1936	2.877:884\$900	1.664:974\$200	1.212:910\$700
1937	3.166:239\$100	1.962:111\$400	1.204:127\$700
1938	3.209:956\$	2.153:897\$	1.056:059\$
1939	2.962:613\$	2.187:742\$	774:871\$
1940	2.616:384\$	1.981:845\$	634:539\$
1941	2.731.684,000	2.071.936,000	659.748,000

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵³⁰.

Nos início dos anos 1940 ocorreu a mudança da moeda de Mil Réis para Cruzeiro, o que implicou em uma apresentação a parte dos dados. A figura abaixo relaciona os números da receita total, despesa total, lucro total e déficit da *State* em cruzeiros e demonstra uma realidade já exposta anteriormente do momento em que ela apresenta lucros baixos e déficit, sobretudo nos anos de 1943, 1946 e 1947.

Figura 108 – Receitas, despesas e lucros anuais em Cruzeiros da EFIC 1942-1947

Ano	Receita Total	Despesa total	Lucro Total	Déficit
1942	2.705.695,000	2.268.733,000	426.768,000	
1943	3.976.667,000	9.540.250,000	-	5.563.583,000
1944	4.317.600,000	3.769.001,000	548.599,000	
1945	4.801.326,000	3.815.214,000	986.112,000	
1946	4.425.845,000	4.847.632,000	-	421.787,000
1947	2.633.861,000	4.508.940,000	-	1.875.079,000

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁵³¹.

⁵³⁰ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

⁵³¹ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestadisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

Tarifas, fretes e garantia de juros

A organização do tráfego talvez fosse a parte mais sensível da empresa exatamente porque como destaca Almir El Kareh, a sobrevivência da Companhia dependia de suas rendas que eram provenientes deste⁵³². Para as empresas, interferir na administração dos preços estabelecidos por políticas do estado e atender a princípio a interesses políticos de grupos específicos ou em disputa era central para o negócio.

De acordo com o contrato assinado por Bento Berillo em 1904 as tarifas estavam condicionadas por algumas regras: Na cláusula XIII lê-se: “Os preços de transporte serão fixados em tarifas aprovadas pelo governo do Estado, não podendo suas taxas quilométricas, no momento da abertura de toda a Estrada ao tráfego, exceder às que vigoravam nas ferrovias existentes no Estado e já franquias ao público”⁵³³. A obrigação de aprovação pelo Estado representa o controle do serviço público e intervenção do Estado, limitando a autonomia da empresa de propriedade privada. Bem como o atrelamento ao que era praticado em outras ferrovias fossem públicas ou privadas sem levar em consideração as especificidades locais.

O parágrafo primeiro desta cláusula estipulava: “as tarifas serão revistas de dois em dois anos, não deverão ser elevadas desde que a renda líquida chegue a 7% e serão reduzidas à metade, pelo menos logo que a renda líquida se elevar a mais de 12%”. Eis um dos principais pontos de embates entre as empresas e o governo. Em diversos casos o estado não obedecia ao limite por ele mesmo estabelecido de dois anos para a reavaliação dos preços.

O relatório do fiscal da *State* do ano de 1920 destaca um dos pontos que devia ser motivo de grande insatisfação da empresa. Ele afirma que as tarifas aprovadas pelo decreto nº 1.194 de 8 de novembro de 1912 precisavam ser revistas apontando exatamente a cláusula acima⁵³⁴. Os preços, portanto passavam longos anos até serem reajustados, o que em algumas ferrovias públicas foi responsável pela produção de déficits. Na EFIC porém a situação se modificou em 1921 como se verá a seguir.

A *State* era tida como careira e ficou, ao mesmo tempo, conhecida como uma das mais produtivas em valores relativos. As tarifas em geral criavam dificuldades e a mudança referida pelo engenheiro fiscal sofreu reações. Em 17 de novembro de 1921, o *Correio de Ilhéus* noticiou uma greve dos comerciantes de Itabuna contra as tarifas da *State*, temos

⁵³² EL-KAREH. Op. cit. p. 69.

⁵³³ APEB. Contrato 1904.

⁵³⁴ APEB. Caixa 2389. Maço. 188.

notícia de que foi representante o major Ilídio Costa, mas não sabemos do resultado deste movimento, se houve alguma vitória de curto prazo, o que parece não ter ocorrido⁵³⁵.

Eram corriqueiros os anúncios da *State* como os de 3 de junho de 1922 aumentando as tarifas: “A taxa média cambial durante o mês de maio passado foi igual ao mês de abril transato 7.3\8d; assim prevalecerá sobre as tarifas desta Estrada o adicional de 36% de 11 deste mês à 10 de julho futuro”⁵³⁶. Mantendo-as no mesmo valor como em 3 de agosto de 1926: “a taxa média cambial durante o mês de julho, foi 7.11\16d. Nestas condições, o adicional sobre as tarifas desta Estrada, de 16 de agosto atual à 15 de setembro p. vindouro, permanecerá 50.1\20\0 inclusive o disposto pelo Decreto Federal n. 4682 de janeiro de 1923⁵³⁷.

E, por último, diminuindo como se pode verificar em 1 de outubro de 1930: “a taxa média cambial durante o mês de setembro próximo passado foi 5d. diminuindo portanto até 15 de novembro p. vindouro 7 sobre as tarifas adoptadas entre 16 de setembro e 15 de outubro fluente”⁵³⁸.

Em 1925 a reclamação contra os fretes da *State* foi grande. O jornal divulgou uma comparação dos custos relativos entre ela e as ferrovias paulistas, que atendiam ao grande fluxo do café. O resultado da comparação do custo do transporte de um saco de 60 kilos, nas estradas de ferro paulistas, com o da EFIC evidenciava os custos altos que o cacau tinha que enfrentar⁵³⁹.

Figura 109 – Comparação do custo do frete entre ferrovias (saco de 60 kilos)

Ferrovia	Em 59 quilômetros	Por ton. kilometro
Sorocabana	0,81	0,229
Paulista	0,84	0,236
S. Paulo Railway	1,02	0,289
Mogyana	1,60	0,327
EFIC	2,89	0,815

Fonte: CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 25 abr. 1925.

O engenheiro Jayme Spínola Teixeira, designado pelo governo do estado para fiscalizar a *State*, em seu relatório de 1932 (referente ao ano de 1931) teceu críticas à

⁵³⁵ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*. 17 de novembro de 1921.

⁵³⁶ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 05 de junho de 1922.

⁵³⁷ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 3 de agosto de 1926.

⁵³⁸ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 1 de outubro de 1930

⁵³⁹ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*, 25 abr. 1925.

cobrança de tarifas pela feita pela empresa e explica os motivos que garantiam à *State* manter seus preços atualizados e altos, contrariando os interesses da região⁵⁴⁰.

Ele se posicionava contra a forma de cobrança das tarifas da *State* que julgava torná-las muito onerosas. O engenheiro solicitava a revogação das tarifas cambiais, que a “título provisório” estavam em vigor desde que uma portaria datada de 10 de agosto de 1921 autorizou cobrar a tarifa nº 4 (cacau) baseada no preço médio mensal de venda do cacau superior na Bahia, limitando outras tarifas ao aumento cambial máximo de 89% e aumentando as tarifas de passageiros de vinte e cinco mil réis (a greve dos comerciantes itabunenses em 1921 contra a *State* deve ter ocorrido contra tal forma de cobrança).

Segundo Spínola a questão tarifária sobretudo se agravou com a inauguração do Ramal de Itapira em 1931, pois além dos aumentos cambiais, contratualmente a Estrada tinha a autorização naquele ramal de um aumento geral de 20%. A situação criada foi de tal forma insolúvel que o Ramal de Itapira ficou reduzido exclusivamente ao tráfego de passageiros, não permitindo suas tarifas a descida do cacau, nem o embarque de lá dos produtos de importação. Relatou, ainda, ter recebido, em 16 de dezembro, uma solicitação da própria companhia a fim de autorizar a baixar as tarifas do ramal de Itapira, apenas a número 4 (cacau). Para ele era necessário solucionar a questão, dando a estrada tarifas ajustadas às suas necessidades e às necessidades da região.

Conforme Spínola ao responder a uma reclamação feita pelo empresário Antonio Coutinho à ACI contra as condições dos materiais e funcionamento da EFIC informa que conseguiu no Governo do Dr. Neiva, Interventor Federal (1931), cujo Secretário de Agricultura era Ignácio Tosta Filho, resolver o problema do prolongamento das linhas de Pirangy e a modificação das tarifas cambiais⁵⁴¹.

A insatisfação, porém contra as tarifas era grande e notória, nos jornais há diversas reclamações a respeito. Em alguma medida isto favoreceu o apoio à opção rodoviária, apesar dos custos rodoviários também serem altos.

Diversamente do quadro desenhado por Ademar Benévolo em relação às ferrovias públicas no Brasil que sofriam uma política pública tarifária produtora de déficits, em sua expressão a ferrovia passou a ser a “indústria dos déficits crescentes, ou seja, o aumento

⁵⁴⁰ Jayme Spínola Teixeira foi nomeado fiscal da *State* em 30 de março de 1929, em substituição a Jayme Guimarães (1924-1929). Cf. a cláusula contratual XVII de 1904, a Estrada de Ferro era fiscalizada diariamente por um engenheiro designado pelo Estado para o serviço, que residia na cidade onde estava situada a ferrovia. E para com os seus honorários a empresa contribuía com dez contos de réis anualmente. In: APEB. Contrato 1904.

⁵⁴¹ ACI. Relatório 1934 pp. 27-30.

progressivo do custeio para um tráfego quase estacionário, invertendo seu destino econômico”⁵⁴². Tal situação estava ligada ao fato de que

Centenas de quilômetros de estradas foram construídas para satisfazer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, para beneficiar ‘minha terra natal’, justificando-se a ironia de uma definição que ficou célebre: ‘estrada de ferro no Brasil é o lugar geométrico dos pontos de maior influência política’⁵⁴³.

Neste sentido embora a *State* também tenha sofrido com a “especialização forçada da política” ela pode ser considerada uma “pequena notável”, pois conseguia variar suas tarifas de acordo com o câmbio conforme pode ser visto nos jornais que divulgavam os aumentos e diminuição das tarifas.

Os anos 1930 são aqueles marcados no início pelos impactos da crise da bolsa de Nova York e no final pela ascensão do nazismo e conflagração da Segunda Guerra Mundial. Há crises do cacau e de abastecimento importantes. Os problemas das tarifas da *State* passam a ocupar com frequência os jornais. A “grita” contra os preços foi grande, mas alguns editoriais e notícias amenizaram a situação.

A *State* vinha sentindo a crise e em de fevereiro de 1933 divulgou em seu Aviso ao Público, através dos quais muitas vezes difundiu o seu funcionamento, suas regras, deliberações não raro impopulares, estratégias de negociação e preços, que: “até a deliberação definitiva do Exmo. Sr. Dr. Secretário da Agricultura e Viação do Estado, continuarão em vigor as bases das tarifas atuais, iniciadas em agosto de 1931”⁵⁴⁴.

Em 28 de setembro de 1933, por exemplo, o *Diário da Tarde* divulga o barateamento dos fretes da *State*. A preocupação principal é com o abastecimento, pois, pela ferrovia ou pela rodovia “os fretes de cereais, frutas, legumes, peixes, galináceos, ovos, etc. encarecem tais gêneros a ponto de se tornar impraticável o aproveitamento dos transportes para estabelecimento do necessário comércio entre a fazenda e a cidade”⁵⁴⁵.

O abastecimento era um ponto nevrálgico, daí o articulista explica que uma saída utilizada era consumir produtos de outras zonas e municípios transportados por meio fluvial e marítimo. Mas ele estava cético em relação a mudanças efetivas, apesar da atitude da *State* de anunciar a redução de suas taxas em geral de transporte de passageiros e mercadorias; do

⁵⁴² BENÉVOLO, Ademar. Op. cit. p. 23

⁵⁴³ BENÉVOLO, Ademar. Op. cit. p. 23.

⁵⁴⁴ CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*. 06 de fevereiro de 1933.

⁵⁴⁵ CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*, 28 de setembro de 1933.

abatimento de preços mais especiais ainda nos itens acima referidos com o intuito de fomentar o serviço de transporte da empresa; bem como a tentativa de facilitar o pequeno comércio de gêneros na cidade⁵⁴⁶.

Ele acreditava que o aceno da *State*, apontava uma solução apenas parcial para o problema de abastecimento, e serviria à pequena lavoura e à cidade, mas não corresponderia aos interesses dos produtores devido às despesas ainda superiores às possibilidades do pequeno comércio, e porque os carros da ferrovia ainda estavam desaparelhados para o transporte de determinados gêneros⁵⁴⁷.

No ano seguinte, em 10 de fevereiro de 1934 o *Diário da Tarde*, trazia a notícia “Um cálculo que redime a ‘State’ da fama de careira”. Esta iniciava falando do hábito do público ilheense de considerar a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista como uma das ferrovias mais caras do mundo. E afirmava que esta era uma versão bastante popular e que havia se tornado inquestionável⁵⁴⁸. Neste momento ela informava que a *Revista das Estradas de Ferro*, na edição de 15 de novembro de 1933, revelava o contrário ao comparar suas tarifas com as estradas de ferro do Brasil e do mundo.

Havia sido feito o confronto mediante a conversão das diversas moedas à taxa oficial do Banco do Brasil em fevereiro de 1932. Foi testada qual seria a quilometragem que poderia ser feita por um passageiro que viajasse em primeira classe com o seguinte resultado entre os países e duas ferrovias brasileiras:

Figura 110 - Tarifas ferroviárias

Ferrovias estrangeiras e nacionais	Passageiro transportado a qualquer distância
Alemanha	45 quilômetros
Itália	50 quilômetros
Inglaterra	59 quilômetros
França	71 quilômetros
Argentina	71 quilômetros
Uruguai	73 quilômetros
Central do Brasil	116 quilômetros
Leopoldina	123 quilômetros

Fonte: CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 10 de fevereiro de 1934.

⁵⁴⁶ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 28 de setembro de 1933.

⁵⁴⁷ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 28 de setembro de 1933.

⁵⁴⁸ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 10 de fevereiro de 1934.

O articulista então procurou saber qual seria a quilometragem percorrida e descobriu que um passageiro com vinte mil réis percorreria na EFIC a distância de 131 quilômetros e parabenizou a *State*. O redator não levou em consideração as condições da estrada, tempo dispendido, segurança e outros itens.

Os conflitos entre a *State* e o governo do estado se estenderam por toda a sua trajetória. O primeiro ponto de tensão foi a demora em atingir o município de Itabuna. Em 2013, o relatório do governo Seabra para a Assembleia Legislativa divulgava:

Nem na linha principal de 58,750 kilometros construídos nem no ramal do Almada, ainda em construção era tudo em ordem, quando a 29 de março do ano passado assumi o governo da Bahia. Sem falar no irremediável erro do traçado do trecho inicial da primeira seção, que estabelecendo um desenvolvimento excessivo, logo encareceu o tráfego para Itabuna, havia grandes falhas na obra construída, falta de segurança na linha, desalinhamentos, desníveis e, além de outras irregularidades [...] os ramais continuam, o que não sucede ao prolongamento de Itabuna⁵⁴⁹.

A *State* reclamava da falta de cumprimento no pagamento da garantia de juros que estava suspenso e, em 1915, conseguiu, através de negociação com o capital internacional, pressionar o governo Seabra a incluir no empréstimo externo feito pelo governo do estado, parcelas de garantias de juros sobre o capital reconhecido até aquela data, sendo que neste processo, a *State*, forçava o pagamento de valores indevidos, enxertava despesas, calculava a dívida do estado com a empresa exorbitando ao estabelecido em cláusulas contratuais.

Joaci Cunha evidenciou a manobra da *State* para receber recursos do empréstimo externo feito por J. J. Seabra, em 1915, momento em que o estado se encontrava segundo Cunha “próximo da bancarrota financeira”:

Os ingleses impuseram a transformação em ‘títulos-funding’ dos pagamentos indevidos e suspensos pelo estado relativos à ferrovia Ilhéus – Conquista. Assim, *The State of Bahia South Western Railway C*, subsidiária de *The London & Brazilian Bank*, através do *Athelburga Syndicate*, demandou e conseguiu que os juros garantidos pelo governo fossem calculados sobre o total do capital empregado na construção da estrada, e não sobre o limite do valor autorizado pelo contrato. Na prática, isso representou que os juros sobre o capital investido pelos ingleses acima do autorizado em lei, passassem a ser considerados com o mesmo status de um empréstimo externo. Para obter o *funding*, o governo cedeu até a essa

⁵⁴⁹ APEB. Biblioteca. Falas e mensagens, 1913.

barganha. Seabra, porém, tinha boas razões para aceitá-la, uma vez que adiando os desembolsos semestrais dos empréstimos anteriores, preservava recursos da crescente renda de exportação para avançar nas reformas em curso ou que restavam de seu programa de governo⁵⁵⁰.

A garantia de juros persistiu como ponto de disputa entre as partes. Em 1938 o fiscal Spínola em parecer afirmou que o descumprimento do contrato fizera caducar o direito da empresa de receber a garantia de juros e demais favores concedidos⁵⁵¹. O governo glosava despesas e as garantias de juros nas contas da *State* e o Superintendente Charles Herbert Howe registrava restrições na Ata de Tomada de Contas como, por exemplo, em 1947:

Não me conformando com a glosa feita com referência ao pagamento de Cr\$ 47.812,50 (quarenta e sete mil, oitocentos e doze cruzeiros e cinquenta centavos), proveniente na garantia de juros do Ramal de Itaipava, do Governo do Estado à Companhia, assino a presente ata sob protesto⁵⁵².

No ano de 1942 identificamos a relação abaixo, nela a *State* listava o montante não recebido. Nos anos 1930 segundo pudemos verificar nas fontes, o governo glosava a cobrança de juros em razão do descumprimento pela empresa das cláusulas contratuais

Figura 111- Capital, Garantia de juros a receber pela *State* 1922-1941

Semestre	Ano	Juros
2º	1922	82.950,00
1º	1926	27.000,00
2º	1926	27.000,00
1º	1927	27.000,00
2º	1927	27.000,00
1º	1928	36.628,07
2º	1928	40.904,23
1º	1929	44.900,75
2º	1929	50.891,70
1º	1930	60.660,55
2º	1930	75.375,00
1º	1931	74.812,50
2º	1931	59.812,50
1º	1932	27.812,50
2º	1932	27.812,50
1º	1933	27.812,50

⁵⁵⁰ CUNHA, Joaci. op.cit. p. 156.

⁵⁵¹ APEB. SVOP. Caixa 2605. Maço 163.

⁵⁵² APEB. SVOP. Caixa 2605. Maço 163.

2º	1933	27.812,50
1º	1934	27.812,50
2º	1934	27.812,50
1º	1935	27.812,50
2º	1935	27.812,50
1º	1936	27.812,50
2º	1936	27.812,50
1º	1937	27.812,50
2º	1937	27.812,50
1º	1938	27.812,50
2º	1938	27.812,50
1º	1939	27.812,50
2º	1939	27.812,50
1º	1940	27.812,50
2º	1940	27.812,50
1º	1941	27.812,50
2º	1941	27.812,50
Total		1.543.272,70

Fonte: APEB: SVOP. Caixa 2605. Maço 163.

A EFIC no tempo do nacional-desenvolvimento

O longo período de 1909 a 1930 foi de construção e consolidação da Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, os resultados, com exceção de alguns anos são positivos. Até o início desta década ainda foram feitas construções pela *State*. Em meio a publicação de editais como os da falência de *A. Abrahão Soub & Cia* e de Germano Guimarães no início de fevereiro de 1930, a *State* anunciava dentro do período do tráfego provisório que faria o transporte de cacau e outras mercadorias, como carga, entre a estação de Água Preta e o desvio Serra Verde no ramal de Itapira, onde construiu um barracão para tal fim⁵⁵³.

Nos anos 1930 a *State* enfrentou grandes oposições e concorrência. A partir das mudanças políticas pós-1930, não só a *State*, mas também o Porto passaram a enfrentar a oposição dos novos dirigentes de Ilhéus. Eusínio Lavigne, prefeito entre 1930 e 1937, fez oposição nos moldes da política econômica do nacional-desenvolvimento à *State* e à *Industrial*, fazendo campanha pela intervenção do Estado, pela encampação pela União do binômio responsável pelo escoamento do cacau. Neste sentido fazia incursões políticas pelo

⁵⁵³ CEDOC\UESC. *Correio de Ilhéus*.

Rio de Janeiro com este objetivo, mas também no sentido de conseguir atrair recursos para a lavoura cacauera mergulhada na profunda crise que levou a falência muitos produtores.

A partir da criação pelo governo do Presidente Vargas, do Instituto de Cacau da Bahia em 1931, criado em princípio para solucionar um dos maiores problemas da lavoura cacauera, o crédito, fornecendo financiamento à lavoura, trouxe consigo o plano de rede rodoviária responsável pela implantação de uma rede rodoviária na Bahia.

Apesar do Presidente do ICB Tosta Filho ter afirmado por diversas vezes que as rodovias não fariam concorrência à EFIC, que a rede rodoviária uniria pontas de trilho, não foi isto o que aconteceu e a estrada de ferro começou a perder o papel de principal via de escoamento do cacau. A rodovia se entrelaçou à ferrovia. Segmentos de diferentes projetos, ferrovia e rodovia não estabeleceram a integração, mas a competição.

Tanto a ferrovia quanto o porto iniciam sua decadência na década de 1940 e entraram em crise aguda na década de 1960. A ferrovia sucumbiu à concorrência rodoviária. O Porto sofreu intervenção federal em 1963 quando se iniciou nova fase na dinamização dos transportes na região cacauera demandando novas estratégias para o desenvolvimento regional. Este período, marcado pelo desenvolvimentismo precisa ser investigado para possibilitar uma análise dos impactos sofridos na região cacauera, a partir da implantação deste novo ideário.

O desenvolvimento relacionado às condições de estrutura é tratado como um capítulo importante da história de Ilhéus, os elementos que envolvem essa questão fez parte do cotidiano dos que viveram na primeira metade do século XX na região cacauera. Ficou registrada da literatura.

Os anos vinte marcaram o início da “era rodoviária” no Brasil. “No final da década, a extensão total das rodovias brasileiras já era 4 vezes a da rede ferroviária, isto é, 121,8 mil km. O aumento da rede ferroviária em tráfego nesse período foi de 3,7 mil km, acusando, pois, forte queda em relação à década 1911—1920, quando atingira 6,2 mil km. Em 1930, a extensão total da rede ferroviária em tráfego era de 32,5 mil km”⁵⁵⁴.

A Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista construída para dar celeridade ao escoamento do cacau na primeira década do século XX, atingiu os objetivos de dinamização e expansão da cultura cacauera, e teve seu auge nos anos 1930, apesar dos problemas econômicos enfrentados a partir do Crack de 1929, das transformações políticas no Brasil a partir da

⁵⁵⁴ VILLELA, Aníbal e SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira 1889-1945*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973. p. 152.

implantação do modelo do nacional desenvolvimento pelo Presidente Vargas e da ascensão nazista na Europa.

Na década de 1940 entrou em declínio. Os problemas eram diversos: da instabilidade da produção, preços e comercialização do cacau; problemas financeiros da Inglaterra durante a Segunda Guerra Mundial e no pós-guerra; a crescente oposição local e nacional ao binômio porto-ferrovia identificado à Primeira República; os ataques à sua atuação, obsolescência e às condições em que era operada; a concorrência rodoviária.

Em 1947 o Deputado Eunápio Peltier de Queiroz (prefeito de Ilhéus 1943-1945) apresentou à Assembléia Legislativa projeto assinado por ele e os deputados Jorge Amado e Ney Falcão pedindo a encampação da EFIC, mediante acordo do governo brasileiro com o governo inglês, utilizando-se dos saldos congelados do Brasil naquele país.

As justificativas apresentadas foram: a depreciação da Estrada de Ferro, pois a empresa concessionária tem enfrentado crise de longa data, sem que demonstre condições de recuperação e de melhoria da estrada de ferro vital à região; as reivindicações dos trabalhadores que estão sendo ameaçados de enfrentar redução de salários; a necessidade de prolongamento da ferrovia entroncando-se à Leste Brasileiro, o que é de interesse do Plano Nacional de Viação; e o interesse da própria empresa em se desfazer da estrada de ferro depreciada.

Naquele ano a empresa entrou em colapso e, no final do ano, o golpe fatal foi dado por fortes temporais que resultaram novamente em enchente causaram grandes prejuízos. Este era o cenário quando se instalou o processo de encampação pela União, movimento inicial das elites, que se acumulou ao movimento de trabalhadores locais até se transformar em consenso como objetivo dos próprios ingleses concessionários da estrada de ferro.

O que deveria ser um processo rápido se transformou em grande celeuma, no processo de encampação surgiu a suspeita de irregularidades do que seria o pagamento de propina a autoridades públicas, que gerou uma Comissão Parlamentar de Inquérito, bem como disputas com os britânicos que não queriam pagar os saldos congelados do Brasil.

Encampada pela União em 1952, após questionamentos de fraude com a instalação da CPI, a EFIC passou a ser designada *Estrada de Ferro de Ilhéus* e enfrentou uma dramática explosão deficitária e a falência do setor ferroviário no Brasil. Em meados da década de 1960 foi extinta pelo governo federal, classificada como antieconômica.

Adonias Filho escreveu em 1981 o *Auto dos Ilhéus*, texto para representação teatral em uma estrutura dramática originária do medievo, em dez quadros⁵⁵⁵. Estes dramatizam e satirizam momentos históricos da cidade desde o início de seu povoamento enquanto Capitania. O quadro IX, intitulado “Os coronéis”, tem como cenário o pátio da estação da estrada de ferro em Ilhéus no dia de sua inauguração. Nele estão: o político Antonio Pessoa representando o governador do Estado; o rico cacauicultor Misael Tavares e Bento Berillo, o “construtor da ferrovia”. Ela foi extinta, “passou”, apesar das ferrovias terem representado “neste passado” o maior símbolo da “modernidade” como referido por Foot-Hardman, ela ficou fixada em um tempo transfigurado de “moderno” para arcaico.

Em 01 de novembro de 1964 o *Jornal do Brasil* divulgou os impactos da extinção da EFI. Uma manchete em letras garrafais chamava a atenção: “Cavalos voltam a ser disputados com extinção de ferrovia”. Compunha a notícia a foto de um vagão da agora apenas Estrada de Ferro de Ilhéus - EFI que se tornou moradia de pobres, intitulada “Vagão virou barraco”. O jornal configurava um cenário de retrocesso. E apontava conjuntamente o ocaso do porto.

Cavalos e burros vem sendo disputados, há quatro meses, em diversas localidades da Bahia antes servidas pela Estrada de Ferro de Ilhéus, porque voltaram a ser os únicos veículos de transporte de cargas e pessoas, depois que a Rede Ferroviária Federal suprimiu aquela ferrovia. A supressão segundo a RFF foi determinada pelo fato de a EFI não apresentar perspectivas econômicas, de acordo com relatório elaborado em 1961, e segundo o qual “a enseada de Ilhéus não se presta para um porto”, não obstante estar o Ministério da Viação construindo, ali, o Porto do Malhado⁵⁵⁶.

O Instituto de Cacau da Bahia, o porto e a ferrovia em disputa

O Instituto do Cacau da Bahia foi fundado em 08 de junho de 1931 com a intenção de amenizar as consequências da Crise de 1929, para financiar a lavoura do cacau. As finalidades que justificavam o ICB eram: incentivar a prosperidade da lavoura cacauieira na Bahia; defender o direito dos produtores; difundir os ensinamentos das técnicas mais

⁵⁵⁵ Segundo Dantas et. al. O auto constitui-se em “réplica cênica” do ensaio *Sul da Bahia. Chão de Cacau: uma civilização regional* de 1978.

⁵⁵⁶ BN. *Jornal do Brasil*, 01\11\1964. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/60232. Acessado em 10 de agosto de 2016.

modernas relativas à cultura do cacau; e estimular a criação de novas culturas para evitar as desvantagens da monocultura do cacau.

De acordo com Mary Ann Mahony, o empenho de Eusínio Lavigne ajudou a desenvolver uma simpatia estadual e nacional com as demandas dos cacauicultores. Assim que assumiu o governo municipal de Ilhéus, Lavigne enviou uma delegação de fazendeiros de cacau para uma reunião com o presidente Getúlio Vargas, no Rio de Janeiro, capital do país no período. A princípio o presidente havia concedido apenas dez minutos aos delegados do sul da Bahia, mas a conversa o impressionou tanto que se estendeu por uma hora⁵⁵⁷.

Depois da reunião, Vargas os encaminhou ao ministro da agricultura. Meses depois, Vargas anunciou uma moratória para os cacauicultores endividados e criou o Instituto de Cacau da Bahia (ICB), um programa de pesquisa e desenvolvimento, assim como uma cooperativa de crédito e comércio, financiada com uma subvenção inicial do governo de 10:000\$ e uma taxa sobre as exportações do cacau⁵⁵⁸.

Em 31 de março de 1931, o *Diário da Tarde* anunciava a criação do ICB com a manchete “Será provavelmente criado o instituto de defesa do cacau” e afirmava que o presidente Getúlio Vargas havia aprovado sem restrições o plano de defesa deste produto que havia sido apresentado pelo secretário Tosta Filho⁵⁵⁹.

Não se sabe quais foram os argumentos utilizados para convencer Vargas a fazer tamanho investimento, mas segundo Mahony, “apresentar a si mesmos como os descendentes dos desbravadores que trabalharam com as próprias mãos para construir o progresso da região certamente foi um argumento muito forte”⁵⁶⁰.

No dia 09 de abril de 1931, o então Secretário Estadual da Agricultura apresentava em linhas gerais o seu projeto do ICB no jornal *Diário da Tarde*. O jornal afirmava que o plano de defesa da lavoura cacauífera ainda não tinha as suas bases conhecidas, mas que tratava-se de um empreendimento “da mais alta finalidade, capaz de solucionar, dentro de breve prazo, a impressionante crise que aflige os lavradores de cacau”⁵⁶¹. Na matéria Tosta Filho afirmava que o ICB se dividiria em quatro departamentos: Crédito, Agrícola, Industrial e Comercial.

⁵⁵⁷ MAHONY, Mary Ann. “Um passado”. *Revista Especiaria*, v. 10, n.18, jul. - dez. 2007, p. 765-766.

⁵⁵⁸ Id. *Ibid.*

⁵⁵⁹ CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*, 31/03/1931.

⁵⁶⁰ MAHONY, Mary Ann. “Um passado” p.767.

⁵⁶¹ CEDOC\UESC. *Diário da Tarde*, 09/04/1931.

O Departamento de crédito agiria imediatamente a fim de que o credor dos fazendeiros aceitasse liquidar os seus créditos de uma maneira “humana e produtiva”. O secretário explicava que essa maneira era simples:

Avalia-se a propriedade. 50% desse valor constituirão o ‘haver’ do credor. O Instituto pagará a importância assim calculada e se subrogará no crédito hipotecário, substitui, para a tranquilidade do agricultor e a satisfação do banqueiro. [...] O Instituto será pago em prestações, vinte talvez, coincidentes com as safras; e como é um corpo de fomento agrário, procurará animar, desenvolver e verificar a lavoura, criando, em bases racionais, um crédito agrícola ainda não adaptado aí aos trabalhos dos campos. Para tanto emitirá letras hipotecárias cujo montante atingirá, em breve prazo, números impressionantes; poderá alcançar níveis de prosperidade, graças aos maquinismo do redesconto e a uma circulação sadia, que permitirão á lavoura o seu pleno florescimento⁵⁶².

Os departamentos Industrial, Agrícola e Comercial seriam responsáveis por realizar a obra progressiva da reabilitação da lavoura, pela fundação de armazéns no porto de exportação para o estudo e classificação dos tipos de sementes de cacau. Tosta Filho também prometia a importação de máquinas e técnicos, além da liberação de “juros convidativos e prazos honestos”⁵⁶³.

O otimismo em torno da criação do ICB era grande a depender do grau dos interesses, mas como veremos mais adiante as coisas não aconteceram como era esperado. O Instituto, segundo Garcez, inseria-se na ideia cooperativista e era vista como “uma obra eminentemente brasileira, feita por brasileiros, mediante capital brasileiro, visando a solução brasileira de um problema econômico nacional”⁵⁶⁴

A criação do Instituto não atendia somente às demandas dos produtores, de maneira mais ampla, ele também amparava os interesses do estado, que estava ameaçado de perder uma das suas maiores fontes de divisas, uma vez que nesta época o cacau representava 60% da riqueza exportável baiana e contribuía com cerca de 30% das arrecadações públicas. O Instituto teve a vigência do regime de Sociedade Cooperativa desde o período da sua criação até 1941, quando foi transformado em Autarquia Administrativa.

A escolha de Tosta Filho para a presidência do ICB foi, segundo Mary Ann Mahony, de grande importância, pois este vinha de uma bem sucedida família que era produtora de café e havia estudado cooperativismo agrícola nos Estados Unidos. Embora estivesse cheio de

⁵⁶² CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*, 09/04/1931.

⁵⁶³ Id.

⁵⁶⁴ GARCEZ, Angelina Rolim. *Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história*. Salvador, ICB, 1981.

boas ideias para a região cacauceira, os aspectos mais socialmente progressistas de seu programa, voltados para os pequenos produtores, foram deixados de lado porque o Instituto só quis trabalhar com os produtores que já tivessem os títulos legais das suas terras. Como a maioria dos pequenos produtores não possuíam os títulos ficaram de fora dos programas para perdoar as dívidas e para receber o crédito do instituto.

Em contrapartida, Tosta Filho consentiu que exportadores de cacau que haviam adquirido propriedades se tornassem os maiores acionistas do ICB, o que contrariava um dos objetivos para a criação deste Instituto, que era justamente proteger os pequenos produtores da ação do exportadores. Ou seja, o Instituto acabou abandonando a quem deveria proteger.⁵⁶⁵

A inauguração do edifício-sede do ICB em Salvador contou com a presença do presidente Getúlio Vargas que fez um discurso cheio de palavras de entusiasmo, afirmando que “grande alegria tinha nisso, pois [sendo] filho de um estado do Sul, era com a mais profunda emoção e com o maior contentamento que vinha presidir as solenidades da inauguração de uma das maiores obras da revolução, para o estado do Norte”⁵⁶⁶.

O presidente também elogiou as ações de Juracy Magalhães e Tosta Filho que “como bons brasileiros, sem esse espírito de fronteiras e regionalismo, prestavam um grande serviço ao país” e aproveitava a oportunidade para demonstrar o seu nacionalismo: “Para se governar no Brasil, é preciso ter-se o espírito profundamente brasileiro”⁵⁶⁷.

Causou estranheza a produtores, comerciantes e políticos ilheenses 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 cacauceira 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 de cacau através do Instituto.

Em 21 de julho de 1931, Eusínio Lavigne deu uma entrevista no *Diário de Notícias* de Salvador onde dizia ser um grande admirador do Dr. Ignácio Tosta Filho, cuja preocupação era o desenvolvimento da lavoura cacauceira, razão porque ele tinha suas vistas voltadas para o sul do Estado. No entanto, Lavigne era contra o fato da exportação ser feita pelo Porto de Salvador e fez uma contundente defesa da exportação direta pelo Porto de Ilhéus. Ele afirmava:

⁵⁶⁵ MAHONY, Mary Ann. Revista Especiaria, v. 10, n.18, jul. - dez. 2007, p.768.

⁵⁶⁶ GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Joaquim Ignácio Tosta Filho: biografia*. Salvador, ICB, 1986. p.44.

⁵⁶⁷ Id. P.44

Penso que a sede do Instituto pode ser a capital do Estado, mas a exportação do cacau deve ser feita por ali e pelo porto de Ilhéus, por ser aqui o centro da zona cacauzeira, isto é, por ser este o porto que exporta mais cacau na própria zona, e, deste modo, centralizar o comércio desse produto na Capital, é encarecê-lo em demasia⁵⁶⁸.

Tosta Filho, por sua vez, argumentava que a exclusão de Ilhéus como porto exportador se dava por dois motivos: a falta de ambiente de negócios em Ilhéus e o despreparo do porto. Lavigne, todavia, contrapunha que:

A falta de ambiente, porém, é, uma coisa que desaparece, em pouco tempo pelo crescimento ou expansão comercial. Hoje, Ilhéus tem mais comércio de cacau do que a Bahia, há 30 anos, quando então duas ou três casas monopolizavam a exportação. Assim, daqui a 10 anos, centralizado em Ilhéus o comércio de sua zona tributária, o vulto dos negócios obrigará a maior amplitude do ambiente: mais exportadores, mais bancos, mais meios de transportes, de comunicação. E quanto ao porto, pensemos que suas vantagens só se tornam apreciáveis mediante o aparelhamento do mesmo com armazéns próprios para a padronização. O porto, no caso, não deve ser encarado na sua realidade natural, como ponto de embarque e desembarque, mas como centro da exportação beneficiada, isto é, como porto capaz de ser o preferido pelas vantagens que o produto exportável encontra no seu beneficiamento e no processo de embarque e, ainda, na conveniência do barateamento⁵⁶⁹.

Lavigne insistia no argumento de que a situação geográfica do Porto de Salvador influenciava no aumento do preço do produto e não oferecia as condições de maior adequação que era propalada:

Que a sua situação geográfica não influi na melhoria dos preços é prova a igualdade dos preços que, nos mercados do exterior acham o cacau saindo dali e o cacau exportado pelo porto de Ilhéus. Quiseram, a princípio, jogar com essa diferença, em argumentando que o cacau de Ilhéus chegava a Nova York adulterado porque demorava nos porões dos navios suecos, ao passo que em Bahia, não. O desmentido foi formal, a respeito. Pura criação de espírito. É o contrário, até, o que parece acontecer. O cacau saído de Ilhéus para a Bahia demora mais nos trapiches de onde, não raro, sai deteriorado, trapiches esses que não sabemos se valem mais que os porões dos navios suecos. Nestas condições, a lavoura do cacau nada ganha com a centralização na Bahia. Ganhará, com o aparelhamento do porto, nos termos propostos. Mas, então, prepare-se o porto de Ilhéus, que tem a vantagem de poupar as despesas do transporte para a Bahia. Assim facultado o comércio exportador no porto de Ilhéus, a zona só tem a lucrar. Ou melhor: - a exportação direta por Ilhéus como está atualmente, não prejudica o comércio

⁵⁶⁸ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 21 de julho de 1931.

⁵⁶⁹ CEDOC/UESC. *Diário da Tarde*. 21 de julho de 1931.

de cacau e, pois, não atenta contra os interesses da lavoura. Retirada ela, para a exclusividade do porto da Bahia, a lavoura perde a diferença do frete de Ilhéus-Bahia e das despesas de Docas em Bahia. Se quiserem garantir a exclusividade da Bahia com os melhoramentos previstos dos armazéns beneficiadores, a preferência desse melhoramento pertenceria de direito a Ilhéus, porque: 1- é porto da zona cacaeira; 2- a exportação direta de seu porto é mais barata e mais vantajosa que a indireta, pela Bahia. O interesse da lavoura, portanto, tem razões lógicas contrárias à centralização na Bahia⁵⁷⁰.

Lavigne afirmava também que a preferência pelo Porto de Salvador feria a Constituição Federal no seu artigo 8º que dispunha: “É vedado ao Governo Federal criar de qualquer modo distinções e preferências em favor dos portos de uns contra os de outros estados”⁵⁷¹.

Entretanto o ato do Governo do Estado, estabelecendo o privilégio da exportação do cacau pelo porto da Bahia, a título de benefício da lavoura cacaeira, ou proibindo que navios estrangeiros, pela negação do competente despacho fiscal, recebam cacau neste porto, constituía um dos modos dessa preferência vedada pela Constituição.

A própria estrutura da sede do ICB já demonstrava essa preferência. O imponente edifício de arquitetura em Art Déco⁵⁷² tinha enormes proporções, ocupava um quarteirão dos grandes quarteirões constituídos pelo arruamento da faixa de aterro no bairro do Comércio, contrastando com a maioria dos prédios como pode ser visto no centro da figura 112 em frente aos armazéns do porto. Construído em um momento de recessão econômica, o prédio estava na contra tendência das outras edificações do bairro, uma vez que sua qualidade arquitetônica se opunha ao quadro de empobrecimento estético local⁵⁷³.

⁵⁷⁰ Id.

⁵⁷¹ BRASIL. Constituição (1891). Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 1891. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao91.htm. Acesso em: 14 de junho de 2017.

⁵⁷² Cf. Telma de Barros Correia, “o aspecto inovador da arquitetura *art déco* situa-se na frequente simplificação geometrizar de seus elementos decorativos e na diversificação e atualização de suas fontes de influência ornamental. [...] Um amplo conjunto de temas compõe o repertório decorativo *art déco*, incluindo motivos figurativos estilizados, elementos geométricos abstratos ou formas curvas aerodinâmicas. Tais motivos são inspirados em máquinas, na fauna, na flora, em temas associados a culturas antigas, e na linguagem clássica. Referências associadas a construções egípcias e/ou astecas podem ser identificadas no geometrismo; uso de prisma ortogonal, escalonamento; sobreposição de planos de fachadas e baixos relevos com desenhos geométricos. No Brasil, temas da arte marajoara foram mobilizados na ornamentação de interiores e exteriores de tendências *déco*”. In: “*Art déco e indústria – Brasil, décadas de 1930 e 1940*”. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142008000200003. Acesso em: 14 de junho de 2017.

⁵⁷³ PAOLI, Paula Silveira de. “Um diálogo entre antigo e novo: o bairro do Comércio na modernização do Porto de Salvador”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 243-286. p. 282-283.

O prédio que desperta a atenção por sua monumentalidade era de uso misto: possuía escritórios das firmas exportadoras de cacau e o armazém de beneficiamento do produto, o que demandava questões específicas em termos de espaço. De acordo com Paoli, “seu uso demandava uma contiguidade direta com os armazéns do porto, sendo o próprio edifício do Instituto um armazém de exportação (ele tinha uma passagem subterrânea que o conectava diretamente ao cais, em frente ao armazém nº 6)”⁵⁷⁴.

Figura 112: Visão panorâmica do edifício do Instituto de Cacau da Bahia



Fonte: PAOLI, Paula Silveira de. “Um diálogo entre antigo e novo: o bairro do Comércio na modernização do Porto de Salvador”. p. 284⁵⁷⁵.

Construído em quatro andares tinha um interior requintado e dependências de caráter comercial, e social como se verifica na figura. O *hall* de exposição tinha um estilo simbólico, de inspiração marajoara, relativos aos índios do Orinoco região originária do cacau. O prédio comportava escritórios gerais, salas de diretoria e de espera, consultoria jurídica e outras⁵⁷⁶.

Além disto, havia um importante armazém com um conjunto avançado de instalações mecânicas: sistema de condicionamento de ar para manter nos andares superiores do armazém a estabilidade de condições de umidade para a conservação do cacau armazenado;

⁵⁷⁴ Id. Ibid. p. 283.

⁵⁷⁵ In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 243-286.

⁵⁷⁶ BCEPLAC. Foto álbum.

“moderníssima” instalação de expurgo, com seis grandes autoclaves de fabricação alemã para a desinfecção, registrada e fiscalizada pelo Ministério da Agricultura⁵⁷⁷.

Figura 113- Aspectos gerais do ICB: *hall* de exposições, auditório e salas.



Fonte: GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Joaquim Ignácio Tosta Filho: biografia*. Salvador, Instituto de Cacau da Bahia, 1986. p. 46.

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,

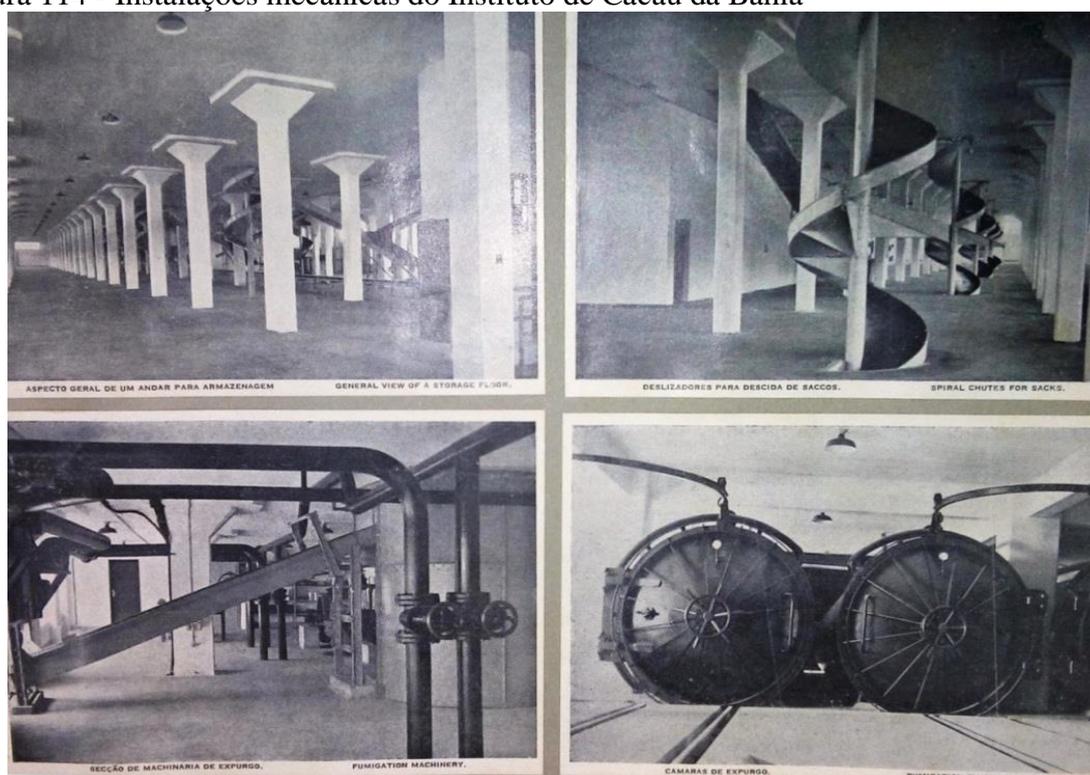
⁵⁷⁷ Fonte: BCEPLAC. *Folheto-álbum*. Instituto de Cacau da Bahia.

constituído de um sistema de esteiras conjugado a treze deslizadores, que implicou na construção de túneis e um lanternim no topo do edifício⁵⁷⁸.

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.

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 internacional. Os andares do armazém suportavam uma carga útil de 1.500 kilos por metro quadrado, com capacidade total de armazenagem de mais de 250.000 sacos de cacau (ou quase meio milhão de sacos de café). Obra realizada pela empresa inglesa Henry Simon & Co., de Stockport, o armazém teve um custo alto de acordo com a magnificência da estrutura. O custo total do armazém com área coberta de 4.000 metros quadrados e 4 andares foi de cerca de 10.000 contos de réis.

Figura 114 - Instalações mecânicas do Instituto de Cacau da Bahia



Fonte: BCEPLAC. Folheto-álbum. Instituto de Cacau da Bahia.

⁵⁷⁸ Pequeno telhado sobreposto às cumeeiras, propiciando ventilação. São aberturas, dispostas na cobertura de edificações, para propiciarem ventilação e iluminação naturais dos ambientes. Conforme Terminologias arquitetônicas. Colégio de Arquitetos. Disponível em: <http://www.colegiodearquitetos.com.br/dicionario/2009/02/o-que-e-lanternim/>. Acesso em 20 de setembro de 2017.

Apesar de toda a imponência e dos investimentos do ICB, Garcez assinala que, já em 1936, o instituto sofreu seu primeiro revés, ao fazer compra antecipada de cacau, que resultou em um prejuízo de mais de 12 mil contos de réis. Os objetivos do instituto incluíam a atividade comercial como medida a apoiar a lavoura pelo esquema de consignação da safra.

A autora afirma que esse tipo de atuação do Instituto na área de comercialização acabava afrontando uma estrutura forte e já estabelecida que era representada pelas firmas exportadoras, tradicionalmente responsáveis pelo comércio de exportação dos produtos agrários baianos. Em face disso, o ICB tinha que enfrentar a reação de toda essa classe. A compra antecipada do cacau era prática comum entre exportadores e produtores.

O ICB, ultrapassada a fase de venda em consignação, e, penetrando na comercialização direta, iniciou-se também naquela prática. Haja visto que no ano de 1936, em janeiro, já se havia vendido ao exterior um terço de toda a safra baiana a iniciar-se realmente em junho seguinte. No ano seguinte, a situação era idêntica ou talvez mais grave, e no início das colheitas, o cacau já se encontrava praticamente todo vendido e pago, interna e externamente. Ocorre então uma súbita, inesperada e substancial alta nas cotações da Bolsa de Nova York, que elevou o preço do cacau de 18\$000 para 50\$000 no mercado interno. Os produtores negaram-se a entregar o cacau já vendido pelo preço anterior. O ICB, para cumprir os seus contratos com o estrangeiro viu-se na contingência de disputar o produto com as firmas exportadoras, pagando a mais do que o preço contratado. E assume os prejuízos da transação⁵⁷⁹.

Para Angelina Garcez, este episódio é visto como um dos fatores que contribuíram para o início da decadência do ICB, pois, gerou não só um prejuízo financeiro, mas um sério desgaste moral, tendo em vista que a confiança entre o instituto e a lavoura foi comprometida com o evento.

A ambiguidade nas relações com as grandes empresas exportadoras também parece ter sido um problema que produziu impactos negativos na trajetória do ICB. Arnold Wildberger relata que a concorrência estabelecida pelo ICB inicialmente causou preocupação aos exportadores, segundo ele em 1931, a participação da Wildberger & Cia tivera uma baixa de 35,71% para 26,05% das exportações, e nos anos seguintes o declínio continuaria: em 1932, para 23,77%; em 1933 para 18,32%; em 1934 para 19,72% e em 1935 para 19,56%, o que levava a empresa a buscar saída negociando com outros produtos⁵⁸⁰.

⁵⁷⁹ GARCEZ, Angelina. Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história. Salvador: ICB, 1981. P.62.

⁵⁸⁰ WILDBERGER. *Meu pai Emil Wildberger*. op. cit.

O autor relata que, ao mesmo tempo, o surgimento do Instituto fora positivo, posto que promoveu empréstimos em longo prazo, o que permitiu aos lavradores recomporem suas dívidas com estas empresas além do fato de que em 1936 o ICB que participara fortemente nas exportações já apresentava sinais de declínio e a Wildberger & Cia retomou os negócios de exportação com agressividade e naquele mesmo ano exportou 24,85% do cacau nos anos seguintes, 24,85% em 1938, 31,86% e em 1939, 32,96%⁵⁸¹.

Mahony, por sua vez, explica que embora fosse um projeto ambicioso e abrangente para a defesa da classe agrária, o ICB apresentava duas questões problemáticas e que podem ter desviado das suas reais finalidades. A primeira era que para ela não havia uma classe única de cacauicultores.

Eles pertenciam a, no mínimo, três classes: a elite, composta por produtores muito ricos - fossem aristocráticos ou novos-ricos - que também tinham investimentos em comércio e por um grupo de comerciantes também ricos com investimentos em cacau; um grupo de produtores de médio porte que também comercializava o cacau; e um grupo de pequenos produtores sem investimento em comércio, mas cujos filhos e irmãos complementavam a renda familiar trabalhando para outros produtores⁵⁸².

A segunda questão para essa autora é que grandes produtores do cacau da Bahia poderiam ter influenciado a política do Instituto “por debaixo dos panos”, em especial a família Cerqueira Lima.

Octavio Muniz Barreto, casado com a neta de Pedro Augusto de Cerqueira Lima, participou da preparação do plano que o ICB apresentou para o governo da Bahia em março de 1931 e, provavelmente, também teve participação na escolha de Ignácio Tosta Filho como seu primeiro diretor executivo. Outro membro da família, Armando de Lemos Peixoto, um produtor/comerciante português casado com uma outra neta de Pedro Augusto de Cerqueira Lima, tornou-se um dos seus diretores associados. A fazenda experimental onde os técnicos do Instituto começaram a conduzir suas experiências fazia limite com a propriedade dos Cerqueira Lima e provavelmente foi desmembrada do Engenho Almada, que lhes pertencia. Por fim, a família possuía um grande número de cotas na cooperativa que o ICB formou. Não sabemos ao certo se eles estavam determinando a política do Instituto, mas sua presença na instituição pode, talvez, explicar a falta de interesse dos funcionários quanto ao futuro dos produtores de pequeno e médio porte⁵⁸³.

⁵⁸¹ Id. Ibid.

⁵⁸² MAHONY, Mary Ann. Revista Especiaria, v. 10, n.18, jul. - dez. 2007, p.767

⁵⁸³ MAHONY, Mary Ann. Revista Especiaria, v. 10, n.18, jul. - dez. 2007, p.767

Eusínio Lavigne advertia que desde a sua criação o ICB foi palco do jogo político de interesses, e que as desavenças internas nasceram junto com ele, sendo que até sua paternidade foi contestada.⁵⁸⁴ Além de todas as ações apontadas anteriormente, o ICB também trouxe consigo o plano de rede rodoviária responsável pela implantação de uma rede rodoviária na Bahia. Apesar do Presidente do ICB Ignácio da Tosta Filho ter afirmado por diversas vezes que as rodovias não fariam concorrência à EFIC, que a rede rodoviária uniria pontas de trilho, não foi isto o que aconteceu e a estrada de ferro começou a perder o papel de principal via de escoamento do cacau.

O que se deu foi o entrelaçamento entre a ferrovia e a rodovia, no qual as estradas a serem construídas margeavam os rios e a estrada de ferro. Segmentos de diferentes projetos, ferrovia e rodovia não estabeleceram a integração, mas a competição.

Entre as justificativas de Tosta Filho para a implantação do Plano Rodoviário e a funcionalidade da rodovia no sul da Bahia estava entrever que tinha como objetivo integrar os modais de transporte, rodoviário, fluvial e ferroviário.

A região cacaeira 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, 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 pontes⁵⁸⁵.

Milton Santos ressaltou que o que ocorreu com a zona do cacau com a introdução de uma rede de estradas de rodagem foi a concorrência entre as modalidades de transporte. Ele menciona um debate entre o diretor da Estrada de Ferro de Nazaré e o Presidente do ICB em 1934, no qual o primeiro considerava que da forma que estava sendo realizado, o plano era prejudicial ao trânsito ferroviário⁵⁸⁶.

⁵⁸⁴ GARCEZ, Angelina. Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história. Salvador: ICB, 1981. P.70.

⁵⁸⁵ APEB. Seção Republicana. Caixa 2333. Maço 22.

⁵⁸⁶ SANTOS, Milton. Aspectos geográficos. Op. cit.

Tosta Filho redarguia que não haveria concorrência. Santos relaciona os motivos da decadência da ferrovia: uma das análises que promoveu foi a de que a estrada de ferro não tivesse avançado. Itabuna que ficava no meio da área de produção exerceu um papel de entreposto estendendo a uma área mais ampla as influências do porto e organizou o espaço ao seu redor canalizando dos produtos recebidos através da estrada de ferro.

Com a superposição de uma rede rodoviária Itabuna se reforçou com um papel de centro realizando o comércio de varejo enquanto Ilhéus controlava o comércio grossista. Itabuna foi deixando de utilizar a estrada de ferro cada vez mais. No serviço de transporte de passageiros, o ônibus era mais confortável e mais rápido. E para o serviço de transporte de cargas em pequenas distâncias, o caminhão oferecia vantagens⁵⁸⁷.

Milton Santos relacionou os números da concorrência: a Viação Sul Bahiana transportara 34 mil passageiros em 1934, em 1935 cem mil. Quanto ao transporte do cacau entre Itabuna e Ilhéus era de 246.841 sacos por caminhão, sendo de 71.988 entre Itabuna e Macuco. Para o autor “permanecendo com a mesma extensão a estrada de ferro, enquanto as rodovias se expandiam a estrada de ferro não conseguia competir com o transporte de porta a porta”⁵⁸⁸. E ainda afirmou o autor: “o tempo haveria de mostrar que as previsões otimistas do Presidente do Instituto de Cacau da Bahia estavam fadadas a um desmentido pelos fatos”⁵⁸⁹.

Tanto a ferrovia quanto o porto estavam em decadência na década de 1940 e entraram em crise aguda na década de 1960. A ferrovia sucumbiu à concorrência rodoviária, às dificuldades do capital inglês entre outros aspectos e foi encampada. O Porto sofreu intervenção federal em 1963 quando se iniciou nova fase na dinamização do transporte na região cacaeira demandando novas estratégias para o desenvolvimento regional. Este período, marcado pelo desenvolvimentismo precisa ser investigado para possibilitar uma análise dos impactos sofridos na região cacaeira, a partir da implantação deste novo ideário.

O ICB rivalizou com o binômio porto-ferrovia. Em 1943 mais um golpe para o Porto de Ilhéus, em plena Segunda Guerra Mundial, o Ministro da Mobilização Econômica: tendo como argumentos: que a Guerra podia gerar acúmulo de estoques do cacau que é perecível; que o ICB era idôneo para orientar a manipulação, ensacamento e armazenagem; a necessidade de promoção da organização cacaeira impôs a comercialização do cacau apenas ao ICB, já que nesta portaria, os produtores de cacau eram obrigados compulsoriamente a

⁵⁸⁷ SANTOS, Milton. Aspectos geográficos. Op. cit.

⁵⁸⁸ Id. Ibid.

⁵⁸⁹ Id. Ibid.

entregar a colheita dos anos 1943\1944 em consignação ao ICB⁵⁹⁰. Situação que se estendeu até o ano de 1946.

Literatura e história: Jorge Amado e o binômio porto-ferrovia

As soluções relacionadas aos problemas do Porto de Ilhéus estiveram em disputa desde o início dos anos 1930, principalmente com o agravamento do assoreamento e o aumento dos custos de comercialização do cacau foi aumentado, a partir da introdução do uso de alvarengas para a baldeação do cacau entre o cais e os navios. As questões portuárias e as relações porto-cidade em Ilhéus causaram impacto entre os diversos literatas originários da região, pois, o porto foi objeto e gerador de literatura, como largamente evidenciam as obras a seguir.

Inicialmente daremos notícias da existência das obras que não foram escritas por Jorge Amado, nas quais o desenvolvimento da região e os transportes comportam tem centralidade. A primeira obra que destacamos é o romance *Chamado do Mar* (1949), do escritor e jornalista James Amado (1922-2013), irmão de Jorge Amado que nascera em Ilhéus. Essa obra recebeu menção honrosa com o prêmio Paulo Prado por revelar o conflito do homem com o mar e seus mistérios em época do desbravamento das terras da região cacauera. Dividida em duas partes: A primeira “A colônia” descreve a vida dos pescadores e suas famílias no Porto de Ilhéus, vida e morte, amor e ódio, terra e mar; e, a segunda, “A casa e a cidade” narra a convivência em uma sociedade que depende da terra e do cacau para ostentar o poder e, mais uma vez, se volta para o mar, pois é do cais que se vê as ruas do centro comercial⁵⁹¹.

Cronologicamente identificamos como segunda obra, *Gabriela* de Jorge Amado, engajado politicamente, na qual a campanha pela construção de um porto novo para Ilhéus foi representada abertamente. Nesta Amado propôs no tempo narrativo da década de 1920-1930, a construção do Porto do Malhado.

⁵⁹⁰ CEDOC\UESC. Jornal de Ilhéus. 29 de maio de 1943.

⁵⁹¹ AMADO, James. *O chamado do mar*. 1949, p. 237.

Outra obra literária identificada foi *Porto da Esperança* (1960) de Emmo Duarte⁵⁹², que, segundo o autor informa no prefácio, começou a ser escrita em 1941 e foi publicada em 1960 como prova de que “os sonhos de justiça social e de solidariedade humana são os mesmos”⁵⁹³. Nessa obra o autor, em tom lírico, narra casos e lendas que invariavelmente estão relacionadas ao porto.

O antigo Porto de Ilhéus era o local por onde circulavam os sujeitos, no dizer de um personagem anônimo: o porto é “sempre um bom assunto”, pois está sempre em movimento: com seus navios; os diversos tipos de embarcações que por ali navegavam; o trabalho dos homens; as alvarengas carregadas de cacau subindo e descendo a enseada; a ponte; a cidade e é a própria esperança dos homens.

Segundo o personagem Copérnico:

Pensar que daqui a muitos anos, muitos anos, não seremos mais nem lembrança e o sol será o mesmo no Malhado, na Praia do Sul, aqui onde estamos. [...] A Pedra de Ilhéus estará ali mesmo, talvez um pouco maior do lado esquerdo, um pouco menor do direito, por causa da corrosão e da corrasão. As areias serão as mesmas. Os mesmos, os montes. O mesmo, o mar. [...] Mas a gente não pode e não deve ficar de braços cruzados, esperando que as coisas caiam do céu. O progresso se conquista. Sai dos gabinetes dos cientistas, do trabalho dos homens, do povo na rua⁵⁹⁴.

“Agora, tudo depende de nós” frase que dá início ao segundo parágrafo na introdução de sua obra, assim como em vários momentos do romance parece uma convocação ao comprometimento, ao envolvimento com o porto seguro, a cidade de Ilhéus.

Destaca-se ainda *O Apito* na coletânea *Histórias de menino* (1962) de Jorge Medauar⁵⁹⁵. Neste conto um menino de Água Preta de Mocambo⁵⁹⁶, ansioso em obter uma história extraordinária para contar aos amigos, vai a Ilhéus para visitar um vapor de grande calado que adentraria o Porto de Ilhéus. Um público também curioso se prostrou a espera da embarcação. O menino se anima com o apito emitido pelo vapor: “um apito longo, feito mugido. Triste como aboio de vaqueiro. Um apito macho mesmo - considerou. Quando chegasse a Água Preta, compararia o apito a uma coisa forte, nunca ouvida no mundo. Mais

⁵⁹² Nascido em Belmonte no ano de 1920, passou a infância em Ilhéus. Foi jornalista, tradutor e escritor.

⁵⁹³ Id. Ibid.

⁵⁹⁴ DUARTE, Emmo. 1960, p. 255.

⁵⁹⁵ Jorge Medauar (1918-2003), ficcionista e jornalista, nascido em Água Preta, hoje Uruçuca, onde viveu sua infância.

⁵⁹⁶ Água Preta era o distrito de Ilhéus, um dos principais pontos de interligação com a cidade de Ilhéus através do ramal da Estrada de Ferro Ilhéus Conquista conforme visto anteriormente nesta tese.

forte que apito de trem. O trem já fazia parte de seu cotidiano, então, era forte, mas mais forte era o apito do grande navio desconhecido”⁵⁹⁷.

O vapor, porém, não “embocou” no porto. O que o público assistiu foi a partida do pequeno barco do práctico para atender ao navio em alto mar. Afirmam presentes que isto acontecia pelas péssimas condições do porto que é dito no conto como ‘esculhambado” de “marca barbante”.

O menino guardou na memória o distante apito do vapor que relaciona ao aboio dos vaqueiros de Água Preta. Pode se desprender deste conto que o processo de “civilização” não cabia em Ilhéus! Esse conto refletia o anseio da sociedade que esperava por uma solução para o problema da barra do porto e, criticava o governo, como podemos observar nesta passagem: “Esse porto quase não dá para um Ita⁵⁹⁸, que dirá para um vapor estrangeiro. Já foi o tempo que os suecos atracavam. Hoje, essa pinóia tem mais areia no fundo do que juízo na cabeça do Governo. Duvido muito que passe na barra...”⁵⁹⁹

O conto está ambientado na década de 1930 quando o problema do assoreamento estava agravado. A menção aos cargueiros suecos como sinônimo de grandes embarcações que não mais conseguiam penetrar no porto davam a noção da dimensão da decepção do “menino” (amigos do porto).

Se na expressão do Lloyd Brasileiro durante os conflitos entre esta empresa e a ACI em torno dos encaminhamentos do Convênio *Freyght Conference* os cargueiros suecos eram pequenos, conforme visto no confronto entre esta empresa e a ACI no final da década de 1920 e se para o personagem “menino” de Medauar eram os grandes cargueiros estrangeiros os vetores fundamentais para a realização da conquista da exportação direta e do ingresso do Porto de Ilhéus no tabuleiro internacional, a conclusão de que não havia condições de entrada nem de navios nacionais e pequenas dimensões atribuía a todo o processo a sensação da decadência, que estaria sendo impingida por falta de atitudes do governo, a um lugar que tinha tudo para a ampliação da escala dos negócios.

A obra de maior amplitude quanto ao desenvolvimento das estruturas de transporte é a de Jorge Amado. Os problemas e vicissitudes do porto e dos transportes na região estão presentes e inclusive dão início ou final a alguns dos títulos. “O porto parecia maior que a própria cidade”. Esta é uma das primeiras frases do romance *São Jorge dos Ilhéus* publicado

⁵⁹⁷ MEDAUAR, Jorge. 1962, p. 126.

⁵⁹⁸ Referência aos navios da Costeira.

⁵⁹⁹ MEDAUAR. Op. cit., p.124.

por Jorge Amado em 1944⁶⁰⁰. Escrito em 1943, apenas dois anos após a divulgação do relatório do DNPN do engenheiro Ney Tourinho e onde o porto vai assumindo um espaço cada vez mais significativo.

A cena inicial do livro transcorre no interior de uma aeronave que sobrevoa a cidade de Ilhéus e está prestes a aterrissar. A afirmativa foi feita por um personagem anônimo referido apenas como “um passageiro” que observava o morro onde moravam, sobretudo, os trabalhadores; as ruas que se estendiam entre o rio e o mar – e avistava no porto oito navios, grandes veleiros e pequenas embarcações⁶⁰¹.

Na frase, o destaque dado à dimensão do porto em relação à cidade se constitui em uma metáfora da dinâmica econômica e social vivenciada pela cidade. Amado, neste romance, configura e ressalta uma ambiência de movimento e crescimento das disputas e dos negócios do cacau, além de fazer uma inflexão de sua aceleração na década de 1930, quando já se evidenciava maior complexidade social, destacando-se a atuação de diversos sujeitos, e capitais locais, nacionais e internacionais atuando e modelando os negócios do cacau, especialmente as empresas exportadoras de cacau que buscavam se beneficiar e controlar a produção e a circulação do cacau.

Adiante, lê-se em *São Jorge dos Ilhéus*, “Ilhéus é porto”. As assertivas designam o papel central de Ilhéus na circulação do cacau, produto responsável pelo rápido enriquecimento e entrada do Sul da Bahia no cenário econômico nacional e internacional. A obra amadiana produziu uma ampla representação do processo histórico no que envolveu três questões que interessam a esta tese investigar: porto-ferrovia, região e desenvolvimento.

Vale ressaltar que não somente o transporte marítimo ou o terrestre e por via férrea foram abordados nas obras de Jorge Amado, a ampliação da frota aérea que servia à Ilhéus era também uma preocupação/ambiçã e captava a dimensão econômica daquela região com a alta do cacau:

— Não consegui passagem no avião. Vivem cheios, não há lugar que chegue. Para vir hoje tive que comprar passagem há três dias.
O seu gesto parecia que ia resolver todo o assunto:

⁶⁰⁰ AMADO, Jorge. *São Jorge dos Ilhéus*. São Paulo: Companhia das Letras, 1944. Jorge Amado é entre os escritores brasileiros dos mais prolíficos e conhecidos no mundo inteiro. Nascido em Ferradas, distrito de Itabuna, no sul da Bahia, em 1912, com um ano de idade foi levado pelos pais, fugindo de epidemias, para Ilhéus, onde passou a infância e aprendeu as primeiras letras. Coursou o secundário em Salvador e bacharelou-se em Direito no Rio de Janeiro. Desenvolveu militância no Partido Comunista se elegendendo em 1945 como Deputado Federal pelo Estado de São Paulo, tendo participado da Assembleia Constituinte de 1946. Ganhador de vários prêmios nacionais e internacionais, seus livros foram publicados em 52 países, adaptados para o cinema, o teatro, o rádio, a televisão, histórias em quadrinhos e braile.

⁶⁰¹ Id.

— Mas os americanos vão botar agora um avião exclusivamente para o serviço entre Ilhéus e a Bahia. Duas viagens diárias...

— Formidável! — exclamou o empregado.

Carlos Zude prosseguiu:

— Falei com o gerente. É um alto negócio para eles... É um americano inteligente, compreendeu e me garantiu que, com mais um mês, resolveria o problema. Um avião duas vezes por dia.

Robson Dantas, analisando as obras dos escritores Jorge Amado e Adonias Filho, identificou um debate literário entre seus romances que se estendeu por décadas, no qual eles buscavam explicar porque a rica região cacauzeira não se desenvolveu apesar do acúmulo da riqueza. Segundo este, antes mesmo dos economistas, a literatura se debruçou sobre o problema, sobretudo a geração de trinta da literatura. Adonias Filho teria como explicação, que tudo se deveu a falta de moral dos homens que exploraram a região, que o fizeram a base da violência. Já Jorge Amado atribuiria à falta de constituição de uma burguesia que alavancasse o desenvolvimento regional. Assim, analisaremos suas obras discutindo os elementos e entraves ao desenvolvimento por ele apresentados⁶⁰².

As obras de Jorge Amado se constituem em fontes especiais sobre este processo. Investiga-se a literatura como fonte/testemunho histórico sobre as relações entre portos, cidades e região no Sul da Bahia, através de quatro obras de Amado sobre a região cacauzeira: “*Cacau*”⁶⁰³ (1933), “*Terras do sem-fim*”⁶⁰⁴ (1943), *São Jorge dos Ilhéus* (1944), e *Gabriela Cravo e Canela: crônica de uma cidade do interior*⁶⁰⁵ (1958). Nas duas últimas: ferrovia e especialmente o porto ocupa lugar central. Estas obras já foram analisadas por autores de diversas áreas entre elas história, ciências sociais e letras⁶⁰⁶, porém, permanece fundamental analisar a relação entre a literatura amadiana e a história, para investigar as questões e processos históricos que envolveram as estruturas de transporte em especial os portos de Ilhéus e os aspectos do desenvolvimento na região cacauzeira.

⁶⁰² DANTAS, Robson Norberto. *Entre a arte, a história e a política: itinerários e representações da "Ficção Brasileira" e da Nação Brasileira em Adonias Filho (1937-1976)*. Tese (doutorado). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP: 2010. p.145.

⁶⁰³ AMADO, Jorge. *Cacau*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

⁶⁰⁴ Id. *Terras do sem fim*. São Paulo: Livraria Martins, 1970.

⁶⁰⁵ Id. *Gabriela Cravo e Canela: crônica de uma cidade do interior*. Rio de Janeiro, São Paulo, Record, 2000.

⁶⁰⁶ Sobre os romances de Jorge Amado ver: ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. *A invenção do Nordeste e outras artes*. Recife: FJN, Massangana; São Paulo: Cortez, 2011; SOUSA, Antonio Pereira. *Tensões do tempo: a saga do cacau na ficção de Jorge Amado*. Ilhéus: Editus, 2001; GOLDSTEIN, Ilana Seltzer. *O Brasil best seller de Jorge Amado: literatura e identidade nacional*. São Paulo: SENAC, 2003; e MAHONY, Mary Ann, “Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacauzeira da Bahia”. In: *Cadernos de Ciências Humanas – Especiaria/Universidade Estadual de Santa Cruz*. Vol. 10, n. 18 (jul-dez. 2007), p. 737-793. Ilhéus: Editus, 2009.

As disputas em torno do porto, suas condições de funcionamento e inter-relações foram centrais nas transformações que impactaram a economia e a sociedade do Sul Baiano nas primeiras décadas do século XX.

Em “São Jorge dos Ilhéus” fica demonstrado o controle do porto de Ilhéus por ingleses, suecos e europeus através das exportadoras do cacau, “desembocando” na cobiça destes não somente pelo fortalecimento do serviço “meio” (exportação), mas pela atividade finalística: a (mono) cultura daquele “ouro fácil que nasce da árvore do cacau”, único meio de perpetuá-los naquele negócio.

A literatura permite captar valores, concepções e relações sociais em diversas formas; e no entendimento de que a produção literária é uma reflexão sobre o social e, sobre as práticas sociais que permitem perceber o contexto nas quais foram produzidas⁶⁰⁷.

Nas obras ficcionais do “ciclo do cacau” Amado busca a aproximação com o processo histórico. Nomes importantes no cenário intelectual brasileiro atribuíram as características de romance social e histórico aos romances amadianos, a exemplo do sociólogo e literato Antonio Cândido, e documentário para o historiador Nelson Werneck Sodré⁶⁰⁸.

Pesavento indica que:

A sintonia fina de uma época, fornecendo uma leitura do presente da escrita, pode ser encontrada em um Balzac ou em um Machado, sem que nos preocupemos com o fato de Capitu, ou do Tio Goriot e de Eugène de Rastignac, terem existido ou não. Existiram enquanto possibilidades, como perfis que retraçam sensibilidades. Foram reais na ‘verdade do simbólico’ que expressam, não no acontecer da vida. São dotados de realidade porque encarnam defeitos e virtudes dos humanos, porque nos falam do absurdo da existência, das misérias e das conquistas gratificantes da vida. Porque falam das coisas para além da moral e das normas, para além do confessável, por exemplo⁶⁰⁹.

A despeito de em diversos momentos Jorge Amado buscar se aproximar do processo histórico a análise de suas obras, não busca identificar se tal ou qual personagem existiu, mas buscar sensibilidades. As obras guardam nexos de continuidade afirmados pelo próprio autor:

⁶⁰⁷ SOUSA, Antonio Pereira. Op. cit.

⁶⁰⁸ Conforme Antonio Sérgio Alfredo Guimarães in: “História e sociologia no ‘romance novo’ de Jorge Amado”. Posfácio a AMADO, Jorge. *São Jorge dos Ilhéus*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

⁶⁰⁹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & literatura: uma velha-nova história*. In: *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Nº 6-2006, mis en ligne le 28 janvier 2006, référence du 6 juin 2006, Disponível em <http://nuevomundo.revues.org/document1560.html>. Acesso em 10 de jun. 2017.

na abertura de *Cacau* lemos: “Tentei contar neste livro, com um mínimo de literatura para um máximo de honestidade, a vida dos trabalhadores das fazendas de cacau do sul da Bahia. Será um romance proletário?”.

O escritor inicia *São Jorge dos Ilhéus* informando que este é uma continuidade do livro anteriormente publicado:

Em verdade este romance e o anterior, Terras do Sem-Fim, formam uma única história: a das terras do cacau no sul da Bahia. Nesses dois livros tentei fixar com imparcialidade e paixão, o drama da economia cacauzeira, a conquista da terra pelos coronéis feudais no princípio do século, a passagem das terras para as mãos ávidas dos exportadores nos dias de ontem⁶¹⁰.

“Rainha do Sul”, como é referenciada a cidade de Ilhéus na obra acima⁶¹¹, exprime a vaidade daquele município frente aos demais também cultivadores do cacau e da mesma região, a qual apresentava um custo de vida caro, talvez o mais caro de todo o Brasil⁶¹². Em contraponto, assim como em “Cacau”, é apresentado o proletariado, ou lumpemproletariado como Jorge Amado os referencia, trabalhadores emigrantes de outros estados que ao desembarcarem em terras ilheenses em busca de uma vida melhor, montavam as suas barracas no cais à espera de trabalho, lembrando uma espécie de “mercado de escravos”⁶¹³, e quando angariavam serviço, raríssimos casos avançavam de status social.

Em *Cacau* o porto é a *porta de entrada* de mão de obra para a lavoura cacauzeira, um sergipano emigra na terceira classe do paquete Murtinho e desce em Ilhéus e termina por ir trabalhar em uma fazenda onde conhece a desigualdade no mundo do cacau, a agrura da vida do trabalhador, os segredos da plantação, da colheita e da violência.

A trajetória desde a chegada do migrante se constitui não em a recepção de mais um que venha enriquecer com os “frutos de ouro”, mas de sua preparação à subordinação. Para chegar à fazenda ele embarcou na segunda classe da EFIC, rumo ao arraial de Pirangi, o sertanejo narra:

Chovia. A classe era uma miséria. A gente nem podia se sentar. A água caía do teto e os bancos de madeira estavam pingando. [...] arriei a minha trouxa no chão e sentei-me. [...] Na primeira classe havia choros e despedidas. Das janelas lenços que acenavam adeuses e da estação lenços que respondiam...

⁶¹⁰ AMADO, Jorge. *São Jorge dos Ilhéus*, p. 11.

⁶¹¹ Id. *Ibid.* p. 64.

⁶¹² Id. *Ibid.* p. 66.

⁶¹³ Id. *Ibid.* p. 67.

Na nossa classe quase ninguém se moveu. Parecia que ninguém tinha família⁶¹⁴.

Terras do sem fim principia por uma cena na qual o apito de um navio anuncia a partida da Bahia (Salvador) para Ilhéus.

Não existia ainda o novo cais da Bahia e as águas penetravam quase pela rua. [...] Grupos se confundiam nos primeiros minutos da viagem. Mulheres começavam a se retirar para os camarotes, homens espiavam as rodas que cortavam o mar, porque naquele tempo os navios que iam de Bahia para Ilhéus tinham rodas com se em vez de irem vender o grande mar oceano onde campeia o vento sul tivessem apenas que navegar num rio de águas mansas. O vento soprou mais forte e trouxe para a noite da Bahia fragmentos das conversas de bordo, palavras que foram pronunciadas em tom mais forte: terras, dinheiro, cacau e morte...⁶¹⁵

No navio afluem mais migrantes, o trapaceiro, a prostituta, o trabalhador e o coronel. O navio funciona como um espaço de socialização no qual aqueles que são recém-chegados são preparados para viver na zona cacauera, terra de cacau, dinheiro, violência, febre e morte. O navio neste processo é um espaço raro, onde os grupos estão próximos ainda que as hierarquias os separem.

Em terra, o coronel e as disputas por terras dão a tônica do romance, porém Amado nos apresenta um tipo de coronel do progresso. Misael era, segundo ele, uma figura meio lendária, “fazendeiro de muitas arrobas, acionista das obras do porto e da estrada de ferro, dono de um banco em Ilhéus” e destaca um dado muito importante para refletirmos, ele possuía como genro um advogado.

Misael teria seis ou sete advogados apenas no distrito de Tabocas e os de Ilhéus podiam vir rapidamente trabalhar em Tabocas pelo coronel, pois assim o progresso facilitara a vida dos coronéis. Os advogados agora chegavam ao distrito em apenas três horas e meia de trem, tempo que seria diminuído quando fosse construída a estrada de rodagem. Tabocas transformava-se em um centro de civilização e de progresso. Porém, algo estava estranho neste progresso, pois “os burros resolviam tudo no seu passo lento”.

E, por último, em *Gabriela*, o porto se configura em um *locus* de externalização e espetacularização do poder. Amado contextualiza o romance em Ilhéus nos idos dos anos de 1925 e 1926 quando simultaneamente “floresciam as roças nas terras adubadas com cadáveres

⁶¹⁴ AMADO. *Cacau*, p.p. 36-37.

⁶¹⁵ AMADO. *Terras do sem fim*. p.23.

e sangue e multiplicavam-se as fortunas, quando o progresso se estabelecia e transformava-se a economia da cidade”⁶¹⁶.

Em meio a chuvas copiosas o autor apresenta a cidade do progresso, já transitada por caminhões e ônibus, que tenta se livrar do passado, mas continua nele submersa. O evento é o retorno de Mundinho Falcão, agente do progresso à cidade, no Ita que vem do Rio de Janeiro. O porto era um espaço de materialização do progresso, onde se esperava pessoas importantes e autoridades, “no ancoradouro: um cargueiro do Lloyd na ponte da estrada de ferro, um navio da Bahiana na ponte em frente aos armazéns, uma lancha desatracando da ponte mais próxima fazendo lugar para o Ita”.

No porto, entre outros, o funcionário, o capitão e o coronel. Os apitos do Ita sinalizam a movimentação. Primeiro, soa pedindo o práctico; em seguida um apito longo e “alegre” quer dizer: recebeu o práctico e vai entrar. Em seguida “apitos repetidos, breves e aflitos do navio, e o encalhe”. O porto na obra é então eleito como problema.

Nos romances citados anteriormente o autor busca analisar o engendramento da economia cacaeira. São diversas as passagens nas quais o autor configura as características, problemas e conflitos da produção do cacau, das concepções, dos conflitos entre as classes produtoras e trabalhadoras, da exportação.

Segundo Robson Dantas, Amado pertencente a uma família de cacauicultores.

Procurava entender uma questão que o afetara de forma bastante pessoal: como e por que a sociedade cacaeira tão rica até a década de 1920 entrara em decadência; e por quais razões pudera ser apossada pelos investidores do capital internacional. (...) No fundo, seus romances seriam uma busca de sentido explicativo para a débâcle da cacauicultura em 1930⁶¹⁷.

É importante problematizar aspectos da inserção da região cacaeira no panorama mais amplo de construção do capitalismo no Brasil, bem como abordar alguns elementos do pensamento econômico sobre o desenvolvimento no Brasil com o objetivo de ampliar as interpretações sobre o desenvolvimento regional.

Em *Gabriela* Amado explicitamente propõe no tempo narrativo da década de 1920, a construção do Porto do Malhado. Este livro, para os críticos literários seria o romance divisor de águas entre um Jorge Amado comunista que rompeu com o realismo social criticando a burguesia através da ridicularização desta, libertando os personagens de suas classes sociais preestabelecidas.

⁶¹⁶ AMADO. *Gabriela, cravo e canela*.

⁶¹⁷ DANTAS, op. cit.

Segundo Durval Albuquerque Júnior “embora continuassem sendo reflexo do meio social, o refratam de modo diferenciado, porque não são mais essências de uma classe⁶¹⁸”. Ele publicou *Gabriela* no auge do processo de intensificação da campanha em prol de um porto moderno em Ilhéus, o Porto de Malhado, o primeiro a ser construído em mar aberto no Brasil. Nesta obra, as questões e disputas políticas, econômicas, sociais e culturais em torno do porto ocupam parte central da trama e estão presentes de modo sistemático como vetores das tensões entre passado e futuro, o arcaico e o “progresso”.

A obra foi dividida em quatro capítulos, destaca inicialmente a valorização do feminino, a personagem *Gabriela* é uma mulher que não se rende as regras sociais preestabelecidas por uma sociedade machista, tão pouco, às benesses do capitalismo, portanto, transgressora das leis e dos costumes vigentes nos idos de 1925 em uma cidade do interior. Amante da liberdade reconhecia no outro os valores de humanidade e solidariedade, tinha a condição de retirante e se negava a ir para o campo, preferindo viver na cidade, no final do primeiro capítulo quando entra em cena diz: “Vou pro mato não, Clemente.”.

A história da personagem *Gabriela* foi o pano de fundo para Amado confrontar a mentalidade da época e a sua perspectiva de progresso e o progresso era o porto, onde nasceu a cidade, ali se encontrava a feira, o cabaré, a estrada de ferro, a baiana com mingau, as pessoas, essas são as últimas a modificarem seu pensamento, pois a cidade se modernizava.

Modificava-se a fisionomia da cidade, abriam-se ruas, importavam-se automóveis, construía-se palacetes, rasgavam-se estradas, publicavam-se jornais, fundavam-se clubes, transformava-se Ilhéus. Mais lentamente porém evoluía os costumes, os hábitos dos homens. Assim acontece sempre, em todas as sociedades⁶¹⁹.

No segundo capítulo, a tônica era o custo do transporte do cacau e o problema da barra, estreita e pouco profunda, que impedia ou fazia encalhar o progresso, embora nem todos entendessem a questão do porto.

Os sertanejos não entendiam, Melk Tavares explicou: todo o cacau para o estrangeiro, para Inglaterra, a Alemanha, a França, os Estados Unidos, a Escandinávia, a Argentina, saía pelo porto da Bahia. Um dinheirão de impostos, a renda da exportação, tudo ficava na capital, Ilhéus não via nem as sobras. A barra era estreita, pouco profunda. Só com muito trabalho — havia até quem dissesse não haver jeito — seria possível capacitá-la para a passagem dos grandes navios. E, quando os grandes cargueiros viessem

⁶¹⁸ ALBUQUERQUE JÚNIOR, 1999, p. 214.

⁶¹⁹ AMADO. *Gabriela* (prefácio xiii).

buscar o cacau no porto de Ilhéus, então poder-se-ia falar realmente em progresso...⁶²⁰

Esse progresso não afetava a vida de Gabriela que a essa altura já contratada como cozinheira do comerciante sírio Nacib Saad que possuía um restaurante no centro da cidade frequentado pelos coronéis, e buscava uma vida de trabalho e admiração pelo “moço bonito”, seu patrão.

A história de progresso encampada pelo empresário carioca (exportador de cacau) Raimundo Mendes Falcão (Mundinho Falcão) é que desestabilizava politicamente o coronel Ramiro Bastos, tradicional e influente político na região, truculento, déspota e tirano.

O terceiro capítulo é embalado pelo amor de Nacib por Gabriela e ódio do coronel Ramiro Bastos por Mundinho Falcão, desestabilizando politicamente o poder dos Bastos na região.

Ilhéus tá bonito que nem um jardim. Mas Pirangi, Rio do Braço, Água Preta? O povo tá reclamando, tá exigindo. A gente abriu os caminhos com os trabalhador, os jagunços. Agora se precisa de estradas, jagunço não pode fazer. O pior de tudo é a barra, essa história do porto. Por que vosmicê ficou contra, coronel Ramiro Bastos? Por que o governador pediu? O povo tá querendo, é uma grandeza pra terra: o cacau saindo daqui pro mundo inteiro. E a gente deixando de pagar o transporte pra Bahia. Quem paga? Os exportadores e os fazendeiros⁶²¹.

Diante da impossibilidade de reestabelecer o prestígio político dentro dos padrões de civilidade de uma cidade que se modernizava, Amado adotou, mais uma vez, a força, que não impediu Mundinho Falcão de propor uma solução definitiva que seria a construção do porto do Malhado. Embora sabendo que isso demandaria tempo, dinheiro e prestígio político.

No quarto e último capítulo, Nacib casa-se com Gabriela, decretando o fim de sua liberdade, embora durasse pouco tempo, logo ela trairia Nacib e retomaria a condição de livre admiradora daquele homem e de tantos outros. Livre também ficou a sociedade ilheense do problema da barra com obras no velho porto. Não foi a melhor solução, pois Mundinho Falcão sabia que

A verdadeira solução é o porto do Malhado, não é abrir a barra. Pode dragar quanto quiser, a areia volta de novo. O que vai resolver é a construção de um

⁶²⁰ Id. Ibid. p.119.

⁶²¹ Id. Ibid. p. 209.

novo porto em Ilhéus, no Malhado — Sei disso perfeitamente. A solução definitiva é o porto do Malhado. Mas o senhor acha que o governo está disposto a construí-lo? E quantos anos calcula que se levará para inaugurá-lo, depois que a construção começar? O porto do Malhado vai ser uma batalha dura, coronel. E, enquanto isso, o cacau deve continuar a sair pela Bahia? Quem paga o transporte? Nós, exportadores, e os senhores, fazendeiros. Não pense que vejo a melhoria da barra como solução. Os que me combatem argumentam com o porto, mal sabem que penso como eles; apenas é melhor ter a barra praticável enquanto não se tem o porto. Vamos começar a exportação direta. Mas apenas terminem os trabalhos da barra, começarei a lutar pelo porto. Uma coisa mais: uma draga ficará permanentemente em Ilhéus para garantir o canal aberto⁶²².

Amado parece anunciar a indicação do engenheiro Ney Rebello Tourinho contratado em 1940 pelo DNPRC para estudar o problema do porto de Ilhéus, cuja conclusão foi pela construção de um novo porto na Enseada das Trincheiras no Malhado, tendo em vista que o problema do acúmulo de areia era insolúvel.

O personagem Mundinho Falcão tem um nome que indica uma crítica mordaz. Reúne dois elementos: o mundo, este espaço internacional capitalista, mas que é apenas um mundinho, não há nenhuma grandiosidade neste espaço, pois o diminutivo revela a perda de toda a amplitude sugerida e se fecha em torno do falcão. Este é uma ave de rapina, entre outras como o gavião e o abutre. Ele pertence ao gênero Falco e é um animal diferente das outras aves citadas por se tratar de uma ave cuja adaptação evolutiva resultou em um animal leve, de penas das asas finas e pontiagudas, permitindo-lhe atingir grandes velocidades. A coincidência entre o gênero da ave e o cargueiro sueco através do qual foi realizada a primeira exportação direta do porto de Ilhéus torna a relação estreita com o processo do porto.

A personagem é então um agente que gere um “mundo” de “rapinagem”? Seria o porto este ambiente onde o falcão arremete para pegar sua presa. Esta é uma alegoria chave para compreender a dinâmica da construção da região cacauceira na obra amadiana. Estaria Jorge Amado sugerindo que Mundinho Falcão representava a rapinagem imperialista aproximando-o ao sujeito histórico Bento Berillo que tinha conexões no Rio de Janeiro, portanto, “de fora” e adotava a postura ambígua de aparentar fazer o bem à cidade, mas explorava a concessão do porto atendendo interesses não locais, mas estranhos ao desenvolvimento local? Estaria denunciando a fragilidade a que as regiões ficam expostas com as práticas capitalistas liberais de grande agressividade?

Sandra Pesavento nos faz refletir que

⁶²² Id. Ibid. p. 268.

A literatura é, pois, uma fonte para o historiador, mas privilegiada, porque lhe dará acesso especial ao imaginário, permitindo-lhe enxergar traços e pistas que outras fontes não lhe dariam. Fonte especialíssima, porque lhe dá a ver, de forma por vezes cifrada, as imagens sensíveis do mundo. A literatura é narrativa que, de modo ancestral, pelo mito, pela poesia ou pela prosa romanesca fala do mundo de forma indireta, metafórica e alegórica. Por vezes, a coerência de sentido que o texto literário apresenta é o suporte necessário para que o olhar do historiador se oriente para outras tantas fontes e nelas consiga enxergar aquilo que ainda não viu⁶²³.

Mundinho Falcão trouxe engenheiros, técnicos, escafandristas, dragas, rebocadores para abrir um canal mais profundo e sem desvios, possibilitando a entrada de navios de grande calado.

Terminaram por fim os trabalhos da barra. Um novo canal, profundo e sem desvios, fora estabelecido. Por ele podiam passar sem perigo de encalhe os navios do Lloyd, do Ita, da Bahiana e, sobretudo, podiam entrar no porto de Ilhéus os grandes cargueiros, para ali receber diretamente os sacos de cacau. [...] Partiram os rebocadores e dragas, os engenheiros e técnicos. Uma das dragas ficou permanente no porto, para atender com presteza às movimentadas areias, para manter o novo canal aberto à navegação de maior calado⁶²⁴.

A literatura pode indicar não só o pensamento do autor sobre a estrutura social vigente, como também apontar inúmeras “mudanças que foram registradas pela literatura, mas, sobretudo mudanças que se transformaram em literatura”⁶²⁵

Literatura e história se entremeiam em *Gabriela*, obra através da qual se pode discutir o final da década de 50 do século XX em Ilhéus, Sul da Bahia, momento de grande tensão envolvendo porto e cidade, bem como analisar os conflitos entre a região e os governos estadual e federal, e entre os segmentos das classes dominantes locais.

Ele lança luz sobre o processo histórico da decadência do Porto de Ilhéus e a modernização portuária com a construção do Porto do Malhado, afinal, se na literatura o porto foi a tônica para modernizar a cidade, esta se moderniza junto com sua gente através do porto.

Quando faltavam apenas quatro dias para o domingo das eleições, por volta das três horas da tarde, o navio sueco, cargueiro de tamanho jamais visto

⁶²³ PESAVENTO, op.cit..

⁶²⁴ Id. Ibid. p. 354.

⁶²⁵ SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. p. 286.

naquelas paragens, apitou majestoso no mar de Ilhéus. [...] A cidade de Ilhéus inteira no cais⁶²⁶.

Era o ano de 1926, e assim Amado encerra o livro com a chegada do cargueiro *Falco*, o que deixou a cidade em festa, como um prenúncio alvissareiro sobre um futuro quando o porto novo fosse construído e os obstáculos fossem enfim superados. Até este período é evidente a aproximação entre o porto e a cidade, envolvendo questões políticas, econômicas, sociais e culturais que estão presentes de modo sistêmico como vetores das tensões entre passado e futuro, o arcaico e o progresso.

⁶²⁶ (361)

CONCLUSÃO

Ilhéus no final do século XIX, principalmente a partir da década de 1890, era um município que se destacava em uma zona produtora de cacau que se estendia de Valença até Porto Seguro. A antiga comarca e vila voltada para o fornecimento de alimentos para o abastecimento de alimentos, a exemplo de farinha e madeiras entre outros, passara a ocupar espaço significativo na pauta de exportação do Estado da Bahia.

A produtividade de uma área que ainda era coberta de florestas e começava a despontar no mercado internacional atraía à ocupação e busca de riquezas. A disputa pela terra se acirrava, e resultava em um processo de concentração, pois, plantar cacau demandava, além de seguir até a colheita, comercializá-lo.

Em uma área onde o acesso ao crédito se dava através de particulares, tornava-se propício o processo de concentração da terra. Até 1930, este processo estava consolidado com algumas fortunas tendo sido formadas. A produtividade que se expressava em milhares de sacas impunha a superação dos entraves à cultura e comercialização do cacau.

Desde 1902 há evidências da preocupação com a qualidade das amêndoas produzidas. Há fazendas utilizando equipamentos para secagem de cacau como o visitado pelo Engenheiro Joaquim Bahiana em Canavieiras. Era também necessário diminuir o tempo, os riscos, as intempéries e os custos que as amêndoas enfrentavam para chegar até o porto de Salvador onde eram exportados.

Ilhéus tinha um porto e este assumia crescente importância à medida que a produção ocupava mais espaço e se avolumava. Os custos da produção seriam reduzidos e o sucesso no mercado internacional aumentaria com a implantação de uma estrutura de transportes.

A ferrovia aconteceu no sul baiano neste momento, na esteira de uma febre pelo transporte ferroviário. A estrada de ferro chegou antes das estradas. Passa-se do burro e das canoas para o binômio porto-ferrovia.

Bento Berillo obteve a concessão da construção, exploração e gozo da ferrovia EFIC, apoiado pelo capital local e deu início aos trabalhos, muito dentro de uma lógica do período, o que se pretendia era atrair o capital inglês. A atenção dos ingleses para esta nova área agroexportadora certamente ocorreu em função da possibilidade de articular a exploração do porto e da ferrovia.

Tenha isto ocorrido no processo à medida que a ferrovia era construída, o fato é que através de Bento Berillo, que se tornou a partir da venda da concessão da ferrovia para os ingleses o representante e o gerente local da companhia inglesa. Negociante da praça de

Salvador, com empresa concorrente ao fornecimento e a realização de obras públicas e tendo boas relações com proprietários e políticos locais encontrou em Ilhéus o espaço para ampliar sua atuação.

Logo após a venda da concessão aos ingleses deu início a diversas estratégias para obter a concessão do porto, conseguindo inicialmente um contrato com o município e, posteriormente, em 1823, em função principalmente das obras realizadas, a tão almejada concessão do governo federal para a empresa por ele criada e presidida a *Industrial*. Esta, por sua vez, apoiada no capital local que então já se apresentava em volume mais consistente.

A estrada de ferro e o porto faziam parte do cotidiano das pessoas. A penetração do interior pela ferrovia ampliou povoações existentes, gerou novos povoados. A ferrovia impunha seus horários, a mudança de hábitos, ampliava o padrão de exigências e acelerou o tempo; um percurso como o deslocamento entre as cidades de Itabuna e Ilhéus que levava até dez horas no lombo do burro reduziu-se a duas horas e quarenta e cinco minutos de trem, com direito a dois horários.

Empresa complexa resultou na importação de materiais, de mão de obra qualificada, de equipamentos, novas técnicas e tecnologia, formou mão de obra, dinamizou as atividades locais, abriu perspectivas de negócios.

O porto enfrentou o grande problema local que era a evasão de dívidas porque as exportações eram feitas a partir do porto de Salvador e em 1926 a *Industrial* alcançou o objetivo da exportação direta do cacau, embora as condições do porto que sofria grave problema de circulação de grandes embarcações, mas também não raro das pequenas em alguns períodos.

A obra amadiana se constitui em importante fonte para a análise da estruturação da monocultura cacaeira e de sua dinâmica a partir da implantação da infraestrutura de transportes. Também dos impactos no cotidiano da cidade. Em sua obra, o porto pode ser visto nas várias dimensões de sua intimidade com a cidade.

O porto não era apenas um local de trocas e barganhas era também um espaço de saber das novidades, de ter acesso à mão de obra, de ter encontros, de organizar greves. A literatura e os memorialistas produziram imagens fixas da região, com seus tipos característicos, também permitiu a contrapelo entrever a sua dinâmica. Muito se discutiu sobre diversos elementos das obras estudadas. Nossa perspectiva foi a de identificar elementos da dinâmica econômica regional em seus romances. Jorge Amado que nasceu em Itabuna, viveu em Ilhéus no período, experimentou o lombo do burro, a estrada de ferro e o porto antigo. Deputado em

1946, ele participou ativamente da campanha pela encampação da ferrovia e, posteriormente, em 1958, pela construção do porto novo.

A articulação do capital inglês imperialista e o nacional nos moldes liberais da Primeira República perdeu espaço para a intervenção crescente do Estado a partir do Governo Vargas. O binômio foi combatido e derrotado, o Instituto de Cacau da Bahia foi um dos instrumentos que atuaram na mudança, adotando parâmetros progressivamente intervencionistas, porém os patamares econômicos alcançados e a dinamização efetivada resultaram no delineamento da região cacaeira que, nesse confronto, foi construída e consolidada.

Neste processo a Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista enfrentou diversos problemas: da fragilidade do cacau no mercado internacional, da depreciação e obsolescência da estrada, da Segunda Guerra Mundial, da impossibilidade de tornar o porto um espaço de comercialização internacional. Sua encampação se iniciou em 1947 e se completou em 1952 quando passou para a União com o nome de Estrada de Ferro de Ilhéus e foi extinta em 1964.

O porto, em meio a denúncias e processos sofreu intervenção federal em 1963. Vitoriosa foi a proposta de construção de um novo porto no Malhado. O que se apresenta é que a dinâmica e transformações imprimidas por este binômio delimitaram e definiram o espaço da zona cacaeira hegemônico pelo porto de Ilhéus em Região Cacaeira.

Os referenciais teóricos de diversas disciplinas, principalmente da história, da geografia e da economia que já produziram vasta e importante literatura sobre os elementos discutidos: região, desenvolvimento, portos e ferrovias, possibilitaram a interpretação que aqui se apresenta. Destaco a ação fundamental dos economistas que se aproximaram da história para ampliar o alcance de suas interpretações tanto no que diz respeito à ferrovia quanto aos portos.

O teste que a região cacaeira constituída enfrentou e venceu foi a iminência da construção de um porto na cidade de Maraú. Não se perde um porto! A estrada de ferro não chegou a Conquista e foi substituída por rodovias. Mas quanto ao porto, Ilhéus lá está um novo porto, o do Malhado.

Pensar o binômio porto-ferrovia é ampliar a visão para o entendimento do que poderia representar o “polinômio” complexo intermodal “Porto Sul” (porto, aeroporto, ferrovia, ZPE e gasoduto) e os mecanismos do capital estrangeiro (consórcios) grupos de empresas estrangeiras que disputam o mercado interno; as relações locais com este Estado que se sobrepõe (privatizações); as funções sociais de interesse público; e, os modelos que hoje extrapolam a noção de binômio.

A dinâmica das relações capitalistas modernas (capital-trabalho) e as relações complexas por serem internas se voltam para o modal (modelo) que envolve o capital internacional numa escala global. O Estado não consegue gerir administrativamente, a exemplo dos parques eólicos em na costa brasileira pois logo após a sua implantação, tivemos *blackout* regional (nordeste). Por sermos ainda dependentes das hidroelétricas, pagamos alto custo (bandeira vermelha) em períodos de seca (fatores meteorológicos); sofremos com a dependência que se alonga enquanto não construírem as chamadas linhas de transmissão (LT) para que a energia elétrica oriunda das eólicas possa chegar a nossas casas, em virtude das empresas de cada estado não permitirem que tais consórcios utilizem suas redes elétricas.

Nos portos o que percebemos é o avanço dos Terminais Marítimos de Uso Privado (TUP) enquanto os portos públicos estão sendo sucateados para serem vendidos mais baratos (privatizados), no mesmo caminho os aeroportos. A INFRAERO não mais administrará os aeroportos a partir de 2020, vivenciaremos a desvinculação do privado da responsabilidade pública.

É necessário pensar as relações conjuntas de empreendimentos que se apresentam como alternativa para o nosso país, com vista aos mananciais naturais e econômicos para além do porto e da ferrovia.

Temos que estar atentos para o modelo de relação capitalista predatório que dificulta a gestão pública em defesa dos interesses hegemônicos que encobre um modelo de desenvolvimento econômico atrelado aos interesses neoliberais desqualificando a mão de obra local, suas agremiações e sindicatos (entidades de classes).

Hoje, o porto marítimo do Malhado aos quarenta anos, está obsoleto. É preciso também nos atentar para a responsabilidade do Porto de Salvador na dinamização do desenvolvimento econômico da Bahia bem como para as muitas estratégias engendradas.

REFERÊNCIAS

ABREU, Marcelo de Paiva (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de et. al. *Atlântico: a história de um oceano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz. *A invenção do Nordeste e outras artes*. Recife: FJN, Massangana; São Paulo: Cortez, 2011.

ANDRADE, Dilma Paula 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.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. “A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente”. In: CAROSO, Carlos et. al. *Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador EDUFBA, 2011. 49- 67.

AZEVEDO, Thales de; LINS, E. Q. Vieira. *História do Banco da Bahia 1858-1958*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

BAILYN, Bernard. “The idea of Atlantic History”. *Itinerario*, Volume XX, number 1, 1996.

BARAT, Josef. *Transporte e energia no Brasil*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

BARROS, Francisco Borges de. *Memória sobre o município de Ilhéus*. Publicado em 1915. Ilhéus: Editus; Fundação Cultural de Ilhéus, 2004.

BARROS, José D’ Assunção. “História, região e espacialidade”. *Revista de História Regional* 10(1): 95-129, Verão, 2005. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2211/1691>. Acesso em 2014.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth e FONSECA, Pedro César Dutra (orgs.). *A Era Vargas: desenvolvimentismo, economia e sociedade*. São Paulo: UNESP, 2012.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BENTIVOGLIO, Julio. “Elaboração e aprovação do Código Comercial brasileiro de 1850: debates parlamentares e conjuntura econômica (1840-1850)”. *Revista Justiça e História* vol 5. n 10. Disponível em: https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaicho/revista_justica_e_historia/issn_1676-5834/v5n10/doc/3_Julio_Bentivoglio.pdf. Acessado em 05 de outubro de 2016.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

BOSA, Miguel Suárez. “Atlantic ports: an interpretative model”. In: Bosa, Miguel Suárez. *Atlantic ports and the first globalisation, c. 1850-1930*. Responsibility: edited by Miguel Suárez Bosa. Publication: Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2014. Series: Cambridge imperial and post-colonial studies series.

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

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII: o tempo do mundo*. vol. 3. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

CALMON, Pedro. *Miguel Calmon: uma grande vida*. Rio de Janeiro: J. Olympio; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1983.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese (Doutorado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, 2000.

CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006.

CAPELO Filho, José; SARMIENTO, Lidia. *Arquitetura ferroviária no Ceará: registro gráfico e iconográfico*. Fortaleza: Coedição com a Secretaria de Cultura do Estado do Ceará; Edições UFC, 2010.

CARDOSO, João Batista. *Literatura do cacau: ficção, ideologia e realidade em Adonias Filho, Euclides Neto, James Amado e Jorge Amado*. Ilhéus: Editus, 2006.

CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A Estrada de Ferro de Nazareth no contexto da política nacional de viação férrea*. (Dissertação de Mestrado). Salvador: UFBA. Programa de Mestrado em Ciências Sociais, 1979.

CARVALHO, Philipe Murillo Santana de. *Itabuna uma cidade em disputa: tensões e conflitos urbanos no Sul da Bahia (1930-1948)*. Jundiá, Paco Editorial, 2012.

_____. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. (Tese de Doutorado) Universidade Federal da Bahia. Programa de Pós-Graduação em História Social. Salvador, 2015.

CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. (Dissertação de Mestrado). Campinas: UNICAMP, Instituto de Economia, 1978.

CHALHOUB, Sidney e PEREIRA e Leonardo Affonso de Miranda (orgs.). *A história contada: capítulos de história social da literatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

CHAVES, Cleide. Lima. *De um porto a outro: Bahia e o Prata (1850-1889)*. 2001 (Dissertação de Mestrado). Salvador: UFBA, 2001.

_____. *Presença baiana no comércio platino na segunda metade do século XIX: entre o tráfico ilegal e o tráfego marítimo legal*. *Notícia Bibliográfica e Histórica (PUCCAMP)* v. 204, p. 107-123, 2008.

COELHO FILHO, Luiz Walter. *A Capitania de São Jorge e a década do açúcar (1541-1550)*. Salvador: Vila Velha, 2000.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces”. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, nº 8, Agosto de 1999, Disponível em www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf.

CUNHA, Joaci de Sousa. *O fazer político da Bahia na República: a Velha, 1906-1930*. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-graduação em História. Salvador: UFBA, 2011.

_____. “O porto de Salvador e suas interfaces com economia e política na Primeira República (1900-1930)”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 199-241.

DANTAS, Robson Norberto. *Entre a arte, a história e a política: itinerários e representações da "Ficção Brasileira" e da Nação Brasileira em Adonias Filho (1937-1976)*. (Tese de Doutorado). Campinas, SP: UNICAMP, 2010.

_____; REHEM, Reheniglei et al. “DOCUMENTA: Adonias Filho e o Teatro”. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Arte da UnB* V.13 nº2/julho-dezembro de 2014 [2015]

DIAS, Marcelo Henrique. *Economia, sociedade e paisagens da Capitania e Comarca de Ilhéus no período colonial*. (Tese de Doutorado). Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História, 2007.

_____. *Farinha, madeiras e cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: EDITUS, 2011.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. “A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico”. *História econômica & história de empresas* V.2 (2002), 7-27.

FALCÓN, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ianamá/EDUFBA, 1995.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. “As contribuições da Baía de Todos os Santos no desenvolvimento da economia regional” In: CAROSO, Carlos et. al. *Baía de Todos os Santos: aspectos humanos*. Salvador EDUFBA, 2011. 269- 288.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *Vargas: o capitalismo em construção 1906-1954*. São Paulo: Hucitec, 2014.

FRANCO, Gustavo H. B (org). *A economia em Machado de Assis: o olhar oblíquo do acionista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

FRANCO, Gustavo H. B.; LAGO, Luiz Aranha Corrêa do. “O processo econômico: a economia da Primeira República, 1889-1930” p. 173-237. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. (Coordenação). *História do Brasil Nação: 1808-2010. A abertura para o mundo, 1889-1930*. v. 3. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva; Madrid: Fundação MAPFRE, 2012.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. *Os donos dos frutos de ouro*. (Dissertação de Mestrado). Salvador: UFBA, 1979.

_____. (org.). *Sá Barreto*. Ilhéus: EDITUS, 2001.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de e PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a Capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul – Ilhéus 1534-1590*. Ilhéus: Editus, 2001.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. São Paulo: José Olympio, 1948.

Fundação Centro de Pesquisas e Estudos (BA). *A inserção da Bahia na evolução nacional: 2ª etapa 1890-1930*. Salvador: CPE, 1980

FURTADO, Celso. *Obra autobiográfica: A fantasia organizada. A fantasia desfeita. Os ares do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

_____. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1982.

GANDON, Tania Risério d’Almeida. *Portugueses na Bahia na segunda metade do séc. XIX: emigração e comércio*. Salvador: EDUNEB, 2010.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Diagnóstico sócioeconômico da região cacauífera*. Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira – CEPLAC / Instituto Interamericano de Ciências Agrícolas IICA-OEA, vol. 8. Ilhéus, 1975.

_____. *Mecanismos de formação da propriedade cacauífera no eixo Itabuna-Ilhéus – 1890-1930: um estudo de História Agrária*. (Dissertação de Mestrado). Salvador: UFBA, 1977.

_____. *Joaquim Ignácio Tosta Filho: biografia*. Salvador: Instituto de Cacau da Bahia, 1986.

_____. e FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. “Bahia cacauífera: um estudo de história recente”. *Estudos Baianos*, nº 11. Universidade Federal da Bahia. Salvador-BA: 1979.

GOLDSTEIN, Ilana Seltzer. *O Brasil best seller de Jorge Amado: literatura e identidade nacional*. São Paulo: SENAC, 2003.

GOULARTI FILHO, Alcides. “Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera”. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-458 489, dez. 2007.

_____. QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (orgs.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

_____. *Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina*. Florianópolis: UFSC, 2013.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1973.

GRANDI, Guilherme. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

_____. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. Universidade de São Paulo: Tese de Doutorado, 2010.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia (1854-1866) e da forma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HEINE, Maria Luiza. *Jorge Amado e os coronéis do cacau*. Ilhéus, Ba: EDITUS, 2004.

HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

HONORATO, Cezar Teixeira (coord.). *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa Design/Clube de Engenharia, 1996.

_____. “O estado imperial e a modernização portuária”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec; Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica; Edusp; Imprensa Oficial, 2002.

_____. *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)*. Curitiba: Prismas, 2016.

HOYLE, B. S. (1997/98): “Cities and ports: concepts and issues”, *Vergueta*, Las Palmas, nº 3, pp. 263-278.

HOYLE, Brian S. “Cities and ports: concepts and issues”. *Vergueta*, Las Palmas, nº 3, (1997-1998), pp. 263-278.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec; Unicamp, 2000.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LENIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo fase superior do capitalismo*. In: VI LENINE. *Obras escolhidas*. São Paulo: Alfa-Omega, 1986. v.1.

LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

LYRA, Henrique Jorge Buckingham. *Colonos e colônias: uma avaliação das experiências de colonização agrícola na Bahia na segunda metade do século XIX*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais. Salvador: UFBA, 1982.

MAHONY, Mary Ann. *The World Cacao Made: society, politics and history, in Southern Bahia, Brazil, 1822-1919*. Dissertation of the degree of doctor of Philosophy. Yale University. Estados Unidos, 1996.

_____. “‘Instrumentos necessários’ escravidão e posse de escravos no sul da Bahia no século XIX, 1822-1889”. *Afro-Ásia*, nº 25-26. UFBA, 2001.

_____. “Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacauera da Bahia”. In: *Cadernos de Ciências Humanas – Especiaria/Universidade Estadual de Santa Cruz*. Vol. 10, n. 18 (jul-dez. 2007), p. 737-793. Ilhéus: Editus, 2009.

MANTOUX, Paul. *A Revolução Industrial no século XVIII*. São Paulo: UNESP Hucitec, 1988.

MARINGONI, Gilberto, *et. al.* *Desenvolvimento: o debate pioneiro de 1944-1945*. Brasília: Ipea, 2010.

MARTINHO, Lenira Menezes e GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.

MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*. São Paulo, 1995. Tese (Doutoramento em História) – Universidade de São Paulo.

MARX, Karl. “Para a crítica da economia política”. Trad. José Arthur Giannotti e Edgar Malagodi. In: *Manuscritos Econômico-filosóficos e outros textos escolhidos*. Coleção Os Pensadores. São Paulo: Abril Cultural, 1978. pp. 103 a 132.

_____. *O capital: crítica da economia política: livro II: o processo de circulação do capital*. São Paulo: Boitempo, 2014.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

MELO, Josemir Camilo. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway*. Recife: CEPE, 2016.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. “Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva”. (Artigo) RAP, Rio de Janeiro: 40(6):975-995, Nov./Dez. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf> Acesso em: 26 de Jul. 2015.

_____; VASCONCELOS, Flavia Nico. “Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação.”. Confins [Em ligne], 18 de junho de 2012. Disponível em <https://confins.revues.org/7685?lang=pt>. Acessado em 4 de maio de 2016.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *História regional e local: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade*. Salvador: Arcádia; Feira de Santana; UEFS, 2002.

NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2005.

NUNES, Maribel Carvalho. *História portuária de Ilhéus*. Ilhéus, 1999. 54 f. (Monografia de Graduação) – Ilhéus: UESC, Colegiado de História.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Nas águas do Prata: os trabalhadores da rota fluvial entre Buenos Aires e Corumbá (1910-1930)*. Campinas, SP: EDUNICAMP, 2009.

OLIVEIRA, Waldir Freitas. *A saga dos suíços no Brasil 1557-1945*. Joinville-SC: Letradágua. 2007.

PAOLI, Paula Silveira de. “Um diálogo entre antigo e novo: o bairro do Comércio na modernização do Porto de Salvador”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 243-286.

PEREIRA, Vicente de Britto. *Transportes: história, crises e caminhos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. “História & literatura: uma *velha-nova* história”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Débats, mis en ligne le 28 janvier 2006, consulté le 04 janvier 2017. URL: <http://nuevomundo.revues.org/1560>; DOI: 10.4000/nuevomundo.1560. Acessado em 10 de março de 2016.

PESSOA, Mario de Castro. *No tempo de Mário Pessoa*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1994.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX e a política dos negociantes*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho 2011. Originalmente apresentado no Colóquio Portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana, realizado na Universidade Santa Cruz, Ilhéus (BA), em novembro de 2010.

_____. “Negociantes, independência e o primeiro banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios”. *Tempo*, Rio de Janeiro, nº 15, pp. 71-91.

POLÓNIA, Amélia. “A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna: uma aproximação historiográfica.”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças

de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 19-45.

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

_____. *Memórias e identidade*: reformas urbanas e arquitetura cemiterial na região cacauera (1880-1950) Ilhéus: Editus, 2005.

ROSADO, Rita de Cássia Santana. *Cronologia portos da Bahia*. Salvador, Companhia das Docas do Estado da Bahia, 2000.

_____. “O porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus (1911-2010)”. In SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). *Portos e cidades*: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana. Ilhéus: Editus, 2011.

_____. “A modernização do porto de Salvador na Primeira República (1891-1930)”. In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 159-198.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec; [Brasília]: INL, 1981.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *Partidos políticos da Bahia na Primeira República*: uma política de acomodação. Salvador: EDUFBA, 1999.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Navegação a vapor na Bahia oitocentista (1839-1894)*. Salvador: EDUFBA, 2014.

SANTOS, Flávio Gonçalves dos. “A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971)”. *Revista Crítica Histórica*. Ano VII, nº 13, junho/2016. pp. 1-19.

_____. “Tudo se revela diverso: a concessão, o movimento e problema do Porto da Baía do Pontal – Ilhéus – Bahia (1911-1940). In: CRUZ, Maria Cecília Velasco e; LEAL, Maria das Graças de Andrade e PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: EDUFBA, 2016. pp. 365-387.

SANTOS, Milton. *Zona do cacau*: introdução ao estudo geográfico. Salvador: Artes Gráficas, 1955.

_____. “Um porto ferroviário do Recôncavo baiano (a). Aspectos geográficos da concorrência entre os diversos meios de transporte na zona cacauera da Bahia” (b). *Ciência Geográfica*, Bauru-SP, Edição especial, p. 5-10 e p. 32-40, jul. 1997. Disponível em http://miltonsantos.com.br/site/wp-content/uploads/2011/08/ASPECTO-GEOGRAFICO-DA-CUNCURENCIA_MiltonSantos.pdf. Acessado em 12 de julho de 2016.

SANTOS, Sílvio dos. *Transporte ferroviário*: histórias e técnicas. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

SENNÁ, Armando Bittencourt de. “O Atlântico, ciência e tecnologia naval e oceânica nos séculos XIX e XX.” In ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de [et. al]. *Atlântico: a história de um oceano*. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2013. pp. 293-336.

SILVA, Ayalla Oliveira. *Camacãs, Guerens, Pataxós e o Aldeamento São Pedro de Alcântara: trabalho, relações interétnicas e ocupação do território de Cachoeira de Itabuna, Sul da Bahia (1814-1877)*. (Dissertação de Mestrado). Rio de Janeiro: UFFRJ, Curso de Pós-Graduação em História, 2015.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. *Cidade e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 199.

SOUB, José Nazal Pacheco. *Minha Ilhéus: fotografias do século XX e um pouco de nossa história*. Itabuna, Ba: Agora, 2005.

SOUSA, Antonio Pereira. *Tensões do tempo: a saga do cacau na ficção de Jorge Amado*. Ilhéus: Editus, 2001.

SOUZA, Emily Oliveira de; Silva, Elder Leandro da; TESSARI, Cláudia Alessandra. “Investimento estrangeiro no Brasil e a informação econômica: uma análise do *The Brazilian Review*. Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica - ABPHE. *A Weekly Record of Trade and Finance (1898-1914)*”. Disponível em http://www.abphe.org.br/uploads/Textos%20Encontro%20P%C3%B3s%20ABPHE%202016/Emily_Souza.pdf. Acessado em 10 de setembro de 2016.

SOUZA, Gabriel José Brandão de. *Construindo e (des) construindo uma história local: a relação entre os coronéis do cacau e a imprensa ilheense (1900-1915)*. (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História Regional e Local do Departamento de Ciências Humanas – Campus V, Santo Antonio de Jesus da Universidade do Estado da Bahia, UNEB, 2017.

SOUZA, Robério Santos. “*Tudo pelo trabalho livre!*”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892- 1909). Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.

SPÍNOLA, Noelio Dantaslé. *A trilha perdida: caminhos e descaminhos do desenvolvimento baiano no século XX*. Salvador, UNIFACS, 2009.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil. Séculos XVI a XIX*, vol 1. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

TENÓRIO JÚNIOR, Manoel. *Os caminhos de ferro: a história da ferrovia na região cacauera da Bahia*. Itabuna, Ba: FICC, 2011.

THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987.

VASQUEZ, Pedro Karp. *Ferrovia e fotografia no Brasil da Primeira República*. São Paulo: Metalivros, 2008.

VIANNA, Ialmar Leocádia. *A estrada de ferro de Ilhéus-Conquista e a lavoura do cacau*. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, 1986.

VIEIRA, Rosa Maria. *Celso Furtado: reforma, política e ideologia (1950-1964)*. São Paulo: Educ, 2007.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *O teatro das oligarquias: uma revisão da “política do café com leite”*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.

WILDBERGER, Arnold. *Meu pai, Emil Wildberger 1871-1946: um suíço a serviço da Bahia*. Salvador; Ignoramus, 1979.

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana-Ba, UEFS, 2001.

1931	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1932	988	196	1.927	-	57	1.450	611	71	1.067	73.096	79.463
1933	-	193	1.687	-	75	1.820	446	90	965	57.347	62.623
1934	-	134	1.087	-	117	1.559	536	153	432	53.249	57.267
1935	337	110	936	-	96	1.332	-	111	479	63.714	67.115
1936	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1937	820	127	1.277	-	237	1.758	-	116	785	64.224	69.344
1938	717	136	1.295	-	-	1.514	-	136	586	60.195	64.579
1939	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
1940	372	91	1.255	-	62	1.129	-	59	420	50.194	53.582
1941	-	86	1.463	-	76	1.003	-	96	1.309	52.390	56.423
1942	492	111	1.760	-	75	884	-	123	2.160	49.004	54.609
1943	377	127	1.917	54.668	128	460	515	66	2.078	4.329	64.665
1944	-	-	1.231	45.339	-	-	-	-	961	5.669	53.200
1945	-	-	931	45.143	-	-	-	-	354	3.093	49.521
1946	-	-	134	30.377	-	113	221	-	-	2.658	33.503
1947	43	-	100	10.080	-	71	88	-	27	2.517	12.926

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁶²⁷.

Composição da receita da EFIC em Contos de Réis, 1920-1940

	Passageiros	Bagagens e encomendas	Animais	Mercadorias	Telegrafos ou telefone	Armazenagem	Diversas eventuais	Total	Receitas acessórias	Receita Total
1920	342:796\$360	56:744\$040	2:318\$000	944:826\$800	15:310\$960	-	13:043\$680	1.375:039\$840	-	1.375:039\$840
1921	280:689\$680	47:083\$630	1:680\$000	526:938\$010	10:410\$080	-	8:251\$580	875:052\$980	-	875:052\$980
1922	339:656\$820	67:604\$450	-	1.235:821\$730	12:251\$410	1:553\$200	10:256\$210	1.667:143\$820	-	1.667:143\$820
1923	437:895\$560	83:187\$390	-	1.905:331\$690	15:262\$330	2:329\$400	27:758\$750	2.471:765\$120	-	2.471:765\$120
1924	466:057\$370	89:020\$770	-	1.784:947\$820	18:040\$690	2:966\$400	26:023\$460	2.387:056\$510	-	2.387:056\$510
1925	481:187\$020	95:235\$930	-	2.029:329\$950	19:620\$780	2:764\$000	21:211\$930	2.649:349\$610	-	2.649:349\$610
1926	502:300\$280	88:132\$380	-	1.761:980\$040	23:615\$120	-	7:272\$080	2.383:299\$900	-	2.383:299\$900
1927	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1928	659:479\$090	136:420\$990	-	2.439:985\$380	31:752\$350	-	13:644\$760	3.281:282\$570	-	3.281:282\$570
1929	584:497\$150	118:815\$690	-	1.746:131\$560	31:658\$240	-	23:268\$530	2.504:371\$170	-	2.504:371\$170
1930	453:793\$990	97:680\$840	-	1.872:944\$040	20:967\$810	-	16:982\$650	2.462:369\$330	-	2.462:369\$330
1931	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1932	657:002\$590	126:414\$160	-	3.118:627\$500	10:906\$650	-	16:789\$530	3.929:740\$430	-	3.929:740\$430
1933	596:384\$540	113:452\$600	-	2.464:223\$930	13:825\$540	-	21:097\$380	3.208:983\$990	-	3.208:983\$990
1934	630:945\$320	111:723\$450	-	2.172:608\$390	12:717\$540	-	33:421\$480	2.961:416\$180	-	2.961:416\$180

⁶²⁷ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

1935	650:802\$120	106:251\$580	-	2.069:044\$270	13:423\$280	-	-	2.839:521\$250	19:183\$780	2.858:705\$030
1936	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1937	930:032\$300	148:283\$300	-	2.043:494\$000	15:930\$500	-	-	3.137:740\$100	28:499\$000	3.166:239\$100
1938	958:056\$000	156:973\$000	-	2.051:360\$000	16:024\$000	-	-	3.182:413\$000	27:543\$000	3.209:956\$000
1939	886:665\$000	146:643\$000	-	1.884:219\$000	15:883\$000	-	-	2.933:410\$000	29:203\$000	2.962:613\$000
1940	713:433\$000	128:825\$000	-	1.735:917\$000	14:083\$000	-	-	2.592:258\$000	24:126\$000	2.616:384\$000
1941	742:287,000	131:054\$000	4:846\$000	1.808:252\$000	-	-	-	2.686:439\$000	45:245\$000	2.731:684\$000

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁶²⁸.

Composição da receita da EFIC em Cruzeiros 1942-1947

Ano	Passageiros	Bagagens encomendas ^e	Animais	Mercadorias	Telegrafos ou telefone	Armazenagem	Diversas eventuais ^e	Total	Receitas acessórias	Receita Total
1942	807.468,000	153.858,000	-	1.729.012,000	-	-	-	2.690.338,000	15.357,000	2.705.695,000
1943	885.734,000	899.247,000	8.582,000	2.151.968,000	-	-	-	3.945.531,000	31.136,000	3.976.667,000
1944	1.034.357,000	241.041,000	12.944,000	2.981.192,000	19.649,000	-	-	4.289.183,000	28.417,000	4.317.600,000
1945	1.116.720,000	202.317,000	12.909,000	3.150.924,000	-	6.976,000	25.304,000	4.515.150,000	286.176,000	4.801.326,000
1946	1.186.164,000	181.687,000	10.772,000	2.657.656,000	-	-	38.230,000	4.074.509,000	351.336,000	4.425.845,000
1947	1.308.637,000	171.789,000	12.036,000	1.128.055,000	-	-	13.344,000	2.633.861,000	-	2.633.861,000

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁶²⁹.

⁶²⁸ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

⁶²⁹ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.

Composição das despesas da EFIC 1920-1947

Ano	Administração direção geral	e Telégrafo telefone	ou Tráfego (Serviços)	Locomoção (Mecânica)	Via (Conservação)	Permanente	Diversas eventuais	e Acessórias	Despesa total
1920	227:832\$720	9:908\$450	167:417\$250	165:766\$960	248:985\$640		495:610\$450	-	1.315:521\$470
1921	282:149\$925	10:586\$540	162:304\$260	176:438\$060	223:684\$900		43:343\$760	837:559\$805	1.736:067\$250
1922	192:265\$080	11:375\$060	162:217\$600	168:085\$270	186:218\$570		-	-	720:161\$580
1923	256:567\$470	11:922\$120	173:436\$470	234:477\$600	273:025\$640		-	-	949:429\$300
1924	208:731\$900	13:939\$200	197:334\$700	279:704\$550	333:149\$990		115:935\$920	-	1.148:796\$260
1925	207:063\$870	15:563\$060	220:969\$940	303:506\$870	276:560\$310		242:720\$750	-	1.266:384\$800
1926	180:316\$240	17:477\$210	234:694\$930	379:892\$010	320:759\$930		49:536\$500	42:931\$250	1.225:608\$070
1927	-	-	-	-	-		-	1.363:998\$630	1.363:998\$630
1928	209:535\$970	13:545\$380	289:503\$660	381:170\$680	358:602\$650		58:181\$470	53:181\$470	1.363:721\$280
1929	273:749\$780	13:262\$180	367:754\$660	644:520\$500	380:133\$050		103:886\$230	137:421\$960	1.920:728\$360
1930	271:887\$200	13:784\$200	370:656\$250	413:751\$350	385:048\$460		111:064\$650	353:097\$940	1.919:290\$050
1931	-	-	-	-	-		-	-	1.621:110\$180
1932	214:573\$150	12:898\$800	396:581\$850	418:202\$780	395:507\$590		140:967\$300	68:209\$020	1.646:940\$490
1933	244:632\$030	15:575\$500	427:626\$100	455:293\$960	543:164\$550		126:482\$380	524:592\$970	2.337:367\$490
1934	252:289\$700	16:233\$420	423:793\$190	429:126\$050	635:036\$450		125:657\$400	376:085\$400	2.258:221\$610

1935	275:906\$700	16:071\$090	452:045\$010	415:412\$540	517:166\$790	123:782\$310	-	1.800:384\$440
1936	-	-	-	-	-	-	-	1.664:974\$200
1937	267:042\$900	16:979\$300	474:236\$400	477:190\$500	564:859\$300	-	161:803\$000	1.962:111\$400
1938	279:386\$000	22:158\$000	478:905\$000	542:439\$000	657:311\$000	-	173:698\$000	2.153:897\$000
1939	290:354\$000	25:156\$000	481:162\$000	635:536\$000	631:751\$000	123:783\$000	-	2.187:742\$000
1940	270:679\$000	25:287\$000	476:804\$000	489:422\$000	594:480\$000	-	125:173\$000	1.981:845\$000
1941	-	-	-	-	-	-	-	2.071:936\$000

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947⁶³⁰.

Composição das despesas da EFIC em Cruzeiros (Cr\$), 1942-1947

Ano	Administração direção geral	e Telégrafo ou telefone	Tráfego (Serviços)	Locomoção (Mecânica)	Via Permanente (Conservação)	Diversas eventuais	e Acessórias	Despesa total
1942	-	-	-	-	-	-	-	2.268.733,000
1943	271.249,000	-	-	-	-	-	-	9.540.250,000
1944	802.442,000	-	316.380,000	1.137.268,000	346.380,000	1.113.619,000	-	3.769.001,000
1945	914.049,000	-	-	1.237.911,000	1.191.239,000	-	-	3.815.214,000
1946	1.095.598,000	-	-	1.741.496,000	1.640.716,000	-	-	4.847.632,000
1947	1.029.878,000	-	-	1.490.900,000	1.468.305,000	-	-	4.508.940,000

Fonte: BMN. MVOP. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1920-1947

⁶³⁰ Disponível em <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em 10 de junho de 2016.