

# O MOVIMENTO RODOVIÁRIO NO SUL DA BAHIA: A ESTRADA ILHÉUS-ITABUNA E O ESCOAMENTO DO CACAU (1922-1935)\*

## *ROAD MOVEMENT IN THE SOUTH OF BAHIA: THE ILHÉUS-ITABUNA ROAD AND THE COCOA OUTFLOW (1922-1935)*

Luciana Balduino<sup>a,®</sup>

<sup>a</sup>Doutoranda em História pelo PPGH-UFF. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES)  
®Contacto: lmsbalduino@outlook.com

### Resumo

O presente artigo tem como objetivo analisar a implantação e consolidação do modal rodoviário no Sul da Bahia, através da instituição de um movimento rodoviário, tendo a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna como representante pioneira, e atuação de agentes públicos e privados, como a AVSB, o Instituto de Cacau da Bahia -ICB, e a SULBA, como propulsores. O marco cronológico inicial desta pesquisa é o ano de 1922, quando partindo da iniciativa privada foram iniciadas as obras para construção da estrada Ilhéus-Itabuna. O ano de 1935, demarca a baliza final, quando sob a administração da SULBA, empresa subsidiária do ICB, a estrada Ilhéus-Itabuna se tornou totalmente trafegável e a estrada mais rentável para o Instituto.

### Palavras-chave

Movimento Rodoviário | Estrada de Rodagem Ilhéus-Itabuna | Sul da Bahia | Cacau

### Códigos JEL

B21 | R10 | R40

### Abstract

The purpose of this article is to analyze the implementation and consolidation of road transportation in the south of Bahia, following a movement led by planters and businessmen in favor of the Ilhéus-Itabuna Road. This study describes the performance of public and private entities, such as SA Auto Viação Sul Bahiana -- AVSB, the Instituto de Cacau da Bahia -ICB, and Companhia Auto-Viação Sul Bahiana -- SULBA, as drivers in this process. The initial chronological point of this research is the year 1922, when, through private initiative, the construction of the Ilhéus-Itabuna Road started. The year 1935 marks the final milestone, when under the management of SULBA, a subsidiary company of the ICB, a government agency, the Ilhéus-Itabuna road becomes not only trafficable but also the most profitable road for the Institute.

### Keywords

Road Movement | Ilhéus-Itabuna Road | South of Bahia | Cocoa

### JEL Codes

B21 | R10 | R40

Artigo recebido em 23/11/2022. Aprovado em 02/02/2023.

\*Este artigo é proveniente da pesquisa de mestrado de Luciana Maria Santiago Balduino: “O movimento rodoviário no sul da Bahia: a estrada Ilhéus-Itabuna, o escoamento do cacau e os automóveis (1922-1935)” apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Santa Cruz, em 2022.

Agradecemos à Emanuelle Fonseca e Joaquim Henrique Oliveira pelas contribuições significativas a este trabalho.

## 1. INTRODUÇÃO

No Sul da Bahia, a década de 1920 foi marcada pela deflagração de um movimento rodoviário que tinha como principal objetivo a construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna. Este movimento se tratava de uma mobilização público-privada em prol do desenvolvimento do modal rodoviário nos dois municípios líderes na produção do cacau baiano, Ilhéus e Itabuna, sendo a sua principal influência a campanha rodoviária nacional, que tinha o estado de São Paulo como vanguarda.

Desde a sua idealização, até sua inauguração, em 1928, a estrada fomentada pelo movimento rodoviário sul baiano, que tinha como escopo ligar Ilhéus à Itabuna, visava baratear e aperfeiçoar o escoamento do cacau por um percurso diferente do já existente realizado pela Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC, ferrovia até então, principal transportadora do cacau até o porto ilheense, inaugurada em 1910 em Ilhéus, e em 1913, em Itabuna. Para construção da estrada Ilhéus-Itabuna, o movimento rodoviário teve na imprensa regional uma forte aliada, que apresentava ao público a ideia de estradas/rodovias como sinônimos de um suposto progresso.

O marco cronológico inicial deste trabalho é o ano de 1922, quando partindo da iniciativa privada, e posteriormente adquirindo o apoio do Município de Ilhéus, foram iniciadas as obras para construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, representante pioneira do movimento rodoviário na região cacauzeira<sup>1</sup>. O ano de 1935 demarca a baliza final, quando após anos de reformas e problemas com os constantes aguaceiros, a estrada Ilhéus-Itabuna se tornaria trafegável e a mais rentável do sul baiano.

## 2. A ESTRADA ILHÉUS-ITABUNA E A “FEBRE DAS ESTRADAS”

Para Dilma Paula (2010), o ideário rodoviarista no Brasil teve início durante as duas primeiras décadas do século XX, onde se buscou um consenso em prol de estabelecer o modal rodoviário como hegemônico, em disputa com o ferroviário. Para o fortalecimento desse ideário, ela aponta a participação de diferentes “aparelhos” em defesa da opção rodoviária: revistas, jornais, associações diversas que agregavam engenheiros, políticos, economistas, legisladores, empresários e etc.

Analisando a implantação do rodoviarismo no Brasil, Maria Chambarelli (1986) apresentou o Automóvel Club do Brasil, fundado em 1907, que tinha como principal objetivo disseminar no país um imaginário rodoviarista e para isso desenvolvia simpósios, cursos, palestras, concursos e pesquisas. Além da campanha exercida, o Automóvel Club, aliou-se às autoridades governamentais, e em parceria com Washington Luiz, que seria empossado presidente em 1926, buscou exercer uma doutrinação rodoviária:

Visando implantar no país mentalidade favorável ao rodoviarismo – bastante escassa na época, em que a tônica dos transportes recai sobre as ferrovias – inicia o Automóvel Club do Brasil consistente e abrangente trabalho de doutrinação rodoviária, junto às autoridades governamentais e à opinião pública. (...) A partir de 1926, sendo Presidente da República Washington Luís Pereira de Sousa, cujo programa de governo (a construção de rodovias), vem ao encontro dos ideais do Automóvel Club do Brasil, a Instituição assume papel de grande relevo, colaborando intensivamente com o Governo Federal (OLIVEIRA, 1986, p.33-34).

A ascensão de Washington Luiz, em 1926, como presidente do Brasil, foi decisiva para os planos rodoviaristas. Conhecido por liderar e defender o movimento rodoviário no campo político, Washington Luiz afirmava em seus discursos: “governar é abrir estradas”. Desta forma, os planos de viação passaram a ter

<sup>1</sup> Neste artigo apontamos como região cacauzeira o sul baiano, que tinha o cacau como dinamizador de sua economia. Em uma análise pioneira, Kátia Pontes apresenta como o porto de Ilhéus e a EFIC formavam um binômio engendrado pelo capital inglês, e como este binômio foi responsável por delimitar a região cacauzeira. Em consonância com Pontes, apontamos neste trabalho, a infraestrutura de transporte como delimitadora da região cacauzeira, e a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, como um dos elementos definidores dessa delimitação. Ver o conceito de região cacauzeira em: PONTES, Kátia Vinhático. O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacauzeira no sul da Bahia (1920-1947). Tese (Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2018.

estradas/rodovias como prioridade e principal investimento do governo. No final da década de 20, a rede rodoviária já apresentava 122 mil quilômetros, o que representava quatro vezes mais a extensão das ferrovias existentes.

1926 tornou-se o ano precursor da política rodoviária nacional e, em 1927, foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem. Segundo Paula, “Nesta época foram construídas as antigas Rio-São Paulo e Rio- Petrópolis, inauguradas, em agosto de 1928, trechos iniciais dos grandes troncos ligando todo o Oeste-Sul com todo Norte-Este do Brasil” (PAULA, 2010, p.147)

O modal rodoviário passou a ser apresentado à sociedade como o modal de transporte que solucionaria os gargalos da infraestrutura e conseguiria se adaptar diante dos obstáculos à integração nacional. Para respaldar a este argumento, foi desenvolvida uma campanha onde as estradas e automóveis estadunidenses eram vistos como perfeitos para importação e adaptação ao Brasil, e os jornais da época estampavam notícias onde os Estados Unidos da América – EUA, representavam o movimento rodoviário, e suas estradas e automóveis modernos, os símbolos do desenvolvimento, sendo São Paulo, no Brasil, o estado vanguarda desse movimento.

Na Bahia, Antônio Freitas (2000) apresenta a construção de estradas como responsáveis por modificar o desenho regional do estado, bem como impactar o desenvolvimento baiano. Destacando a relevância e a articulação entre o advento dos automóveis e a política rodoviária na Bahia, Freitas aponta que o governo estadual adotava estratégias de concessão de vantagens aos cidadãos que construíssem estradas e adquirissem automóveis:

(...) seria, a partir da segunda década do século XX, completamente modificado pelo início da construção de estradas, chamadas depois de rodovias. Estas ficaram com a responsabilidade de terem alterado todo o cenário regional, até então visualizado para a Bahia. A partir dessas mudanças iniciais, que estabeleceriam as bases para a crescente valorização do automóvel, principalmente entre os anos 30 e 50 (FREITAS, 2000, p.24).

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

A classe dominante sul baiana propulsora do movimento rodoviário estava, em parte, representada pelo grupo político pessoísta<sup>2</sup> denominado a partir do sobrenome de seu líder, Antônio Pessoa, advogado, cacauicultor, e intendente de Ilhéus, entre 1912 e 1915, pelo Partido Republicano Democrata - PRD, o mesmo do governador da Bahia, JJ Seabra (1912-1916), personagem importante na política nacional e estadual.

Proprietário de um dos principais jornais da região, o *Correio de Ilhéus*, Pessoa dispunha de um considerável poder sobre a opinião pública, sendo o seu jornal o maior propagador da necessidade da construção da estrada Ilhéus-Itabuna, relacionando-a ao progresso e desenvolvimento da região cacauceira. No periódico, São Paulo era apresentado como o centro rodoviário do país, e publicando matérias acerca das estradas e, posteriormente, rodovias construídas em SP, este estado era apontado como exemplo nacional a ser seguido pela região:

Onde repousará, talvez, a causa mais eficiente do desenvolvimento assustador de São Paulo, o Estado Colosso? (...) é S. Paulo que nos dá o exemplo, e exemplo frizante e solenissimo, digno, portanto, de que o imitemos sem pejo, nem vergonha. Ali são os proprios habitantes do interior que se envenham pela construção de estradas, offerecendo suas terras, espontaneamente, sem

<sup>2</sup> Analisando as disputas e conflitos entre a classe dominante sul baiana, Mary Ann Mahony apresenta os pessoístas como homens que enriqueceram a partir da produção do cacau, e que discursavam a favor de medidas progressistas e urbanizadoras, destacando seus esforços em prol da cacauicultura e do desenvolvimento da cidade. Ver: MAHONY, Mary Ann. “Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacauceira da Bahia”. Revista Especiaria, v.10, n.18, jul-dez. 2007, p.767”.

remuneração e sem o embaraçoso pedido de indenização, entrave dos mais sérios às empresas desta zona. (...) Problema capital de relevância incontestável, deve ser o da estrada de rodagem uma grande preocupação dos nossos homens. Os lavradores devem, ao envez deste mortífero marasmo, correr em apoio a esse grande ideal, facilitando a abertura das estradas de rodagem que tão necessárias são à vida econômica da colectividade, como de si próprios, em particular (CORREIO DE ILHÉUS, 1926, 18 de março).

O *Correio* defendia que o atraso de Ilhéus e Itabuna, estava na ausência de estradas de rodagens que aprimorassem o transporte do cacau e o tráfego de automóveis nos municípios. O cacau era o principal dinamizador da economia do estado e tendo a maior parte da sua produção concentrada no sul da Bahia, na região cacauceira, a urgência de estradas para realizar o seu escoamento, era o principal argumento utilizado pelos seus partidários.

Com a construção da estrada Ilhéus-Itabuna seria criada uma alternativa para o transporte já realizado pela Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista – EFIC, construída pelos ingleses a partir de 1909, com o principal objetivo de transportar o cacau até o porto. A EFIC foi inaugurada em 1910, em Ilhéus, e, em 1913, em Itabuna. Bento Berillo de Oliveira, industrial baiano, foi o concessionário vitorioso na concorrência pública realizada, em 1904, em Salvador, para a construção da estrada de ferro. Porém, não conseguindo reunir os recursos para a construção vendeu, em 1908, a concessão para a empresa londrina *The State of Bahia South Western Railway Company Limited*, na qual Berillo atuou como diretor e representante legal por décadas (PONTES, 2018).

Apesar de levar em seu nome a cidade de Ilhéus, seu quilômetro zero, e a cidade de Conquista, como fim de linha, a EFIC, não chegou ao destino final, sendo este, um dos pontos principais das reclamações feitas à ferrovia. As insatisfações em relação à EFIC, reforçava a justificativa dada pelo grupo partidário ao movimento rodoviário, à construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, pois segundo estes a estrada de rodagem transportaria o cacau até o porto de Ilhéus de forma mais rentável e segura ao transporte realizado pela EFIC.

Alguns dos argumentos utilizados contra a State, e a favor da estrada Ilhéus-Itabuna, eram de que seus serviços não correspondiam às expectativas da população, seus acidentes eram constantes, atrasos no transporte do cacau, e a impossibilidade de melhora em serviço, já que o material rodante necessário possuía preços exorbitantes.

Desde a primeira notícia da idealização da estrada Ilhéus-Itabuna, no ano de 1921, o *Correio de Ilhéus*, já a apresentava como mais rentável ao cacauicultor, em relação ao transporte ferroviário. Com o passar dos anos e o início das obras da estrada de rodagem, as considerações negativas acerca da EFIC se acentuaram, e a acusação de que seus acionistas eram contra o empreendimento da estrada, também.

Para dar início à construção da estrada de rodagem, José Nunes, bacharel e idealizador da estrada de rodagem, viajou para a Capital Federal em busca da autorização do Ministério de Viação e Obras Públicas para criação de uma empresa que custeasse o empreendimento. Sobre a viagem de Nunes ao Rio de Janeiro, o jornal *Correio*, em 9 de janeiro de 1922, publicou:

No Rio de Janeiro, conseguiu, depois de muito trabalhar, um auxílio parco. Alguns dos homens daqui, vendo a necessidade maior de prestar um concurso ao operoso cidadão e reconhecendo o dever de Ilhéus de ser o primeiro na victoria de uma grande idéa que só a si dizia respeito, apressaram-se a subscrever importantes quantias, tornando assim possível a constituição de uma sociedade anonyma. (...) Agora os incorporadores da Sociedade pedem o deposito de 50 % das quantias sobrescriptas, em Ilhéus, no Banco do Brasil (CORREIO DE ILHÉUS, 1922).

Em 1922, foi fundada a Sociedade Anonyma Auto-Viação Sul Bahiana - AVSB, com sede no Rio de Janeiro. Os membros da Sociedade financiavam através de subscrições os gastos necessários ao desenvolvimento do projeto. Essas subscrições eram firmadas através das fortes campanhas divulgadas pelo *Correio de Ilhéus*

que geraram o acúmulo de um capital superior a 130.000\$000 réis, do qual 50% foram depositados na Agência do Banco do Brasil em Ilhéus.

O capital depositado tinha como função a garantia da compra do material destinado à construção da estrada, a vinda de construtores e o embarque de trabalhadores, podendo ser retirado apenas com a aferição de trechos por seções de 10 km. Porém, apesar de sua recente fundação, a AVSB começou a apresentar problemas com seus associados, estes apreensivos e desacreditados, desejavam o retorno dos valores depositados.

Para impedir estas ações, o *Correio de Ilhéus* publicou uma notícia destacando a importância da construção da estrada para o desenvolvimento regional e da credibilidade de Nunes, que havia vendido sua empresa telefônica para investir na estrada de rodagem. Apesar das desconfianças, a estrada começou a ser construída em abril de 1922, e paralisada no ano seguinte por falta de crédito e disputas devido à disparidade entre os membros.

Ao assumir pela primeira vez a intendência do município de Ilhéus, em 01 de janeiro de 1924, o médico Mário Pessôa, filho do líder político Antônio Pessôa, buscou reforçar o movimento rodoviário na região, através da implantação de uma política rodoviária em Ilhéus. Sua primeira ação foi promover concessão municipal ao engenheiro e construtor J. W. Finch, representante de capitalistas norte-americanos estabelecido no Rio de Janeiro, para estudar a topografia e os recursos existentes à retomada da construção da estrada. Segundo o *Correio de Ilhéus* no dia 23 de janeiro chegaram do Rio de Janeiro o advogado Maurício de Oliveira e o engenheiro Gastão de Araújo representando Finch.

Em 22 de maio de 1924, o *Jornal de Itabuna*, publicou um telegrama cujo signatário era o engenheiro Finch, onde este alegava a necessidade de uma reorganização na AVSB, bem como a mudança da sede da companhia:

Primeira, que a sede da companhia seja transferida para Ilhéus; segunda que a companhia seja reorganizada escolhendo directores residentes zonas cacauceiras, os quaes terão pessoalmente interesse successo; terceira o capital deve ser augmentado para 1500 ficando actuaes acionistas com prioridade subscreverem novas acções em troca valor proporcional novo capital: quarta, as subscrições devem ser depositadas no Banco do Brasil applicadas para custeio nas construcções e equipamento tudo sob fiscalizaçõ nova reorganizaçõ (JORNAL DE ITABUNA, 1924, 22 de maio).

Para Finch era de grande urgência a mudança da sede da AVSB, que estava localizada no Rio de Janeiro, para Ilhéus. Assim, seria possível ter um maior controle desta e realizar uma reorganização no seu quadro diretório e nas subscrições que seriam realizadas. Virgílio Amorim, fazendeiro abastado do município, que havia se tornado o maior acionista e diretor da AVSB, reforçava esta ideia, afirmando que o alvitre de Finch seria a última esperança para conclusão da estrada, que permanecia com suas obras paralisadas.

Visando dar resolução aos percalços para dar continuidade a construção da estrada, Pessôa buscou incentivo estadual para auxiliar a AVSB. Em 27 de fevereiro de 1925, o governador da Bahia, Góes Calmon, recebeu Pessôa e prometeu-lhe auxílio para reiniciar a construção. Então, após a promessa do auxílio, em 27 de maio de 1925, Pessôa promulgou a Lei 293, que dava o prazo de um ano para a conclusão da obra.

A questão levantada pelos membros da AVSB acerca de qual dos municípios sediariam a empresa, foi resolvida em 14 de agosto de 1925, sendo publicada no Diário Oficial, em 20 de agosto do mesmo ano, a transferência da sede para o município de Ilhéus. Virgílio Amorim, secretariado por Nunes, presidiu a assembleia realizada no dia 13 de setembro, onde após a apuração dos resultados, ficou decidido o resultado da composição do quadro diretório e fiscal da AVSB reorganizada. A diretoria ficou composta por: Virgílio Amorim como presidente; Aurelino Brandão como secretário; e Ilídio de Castro como gerente. O Conselho Fiscal ficou constituído por Antonio Rodrigues Portella, Tertuliano Guedes de Pinho e Sabino Costa.

Reorganizou-se então a nova AVSB, que contava com um capital de 300:000\$000, assegurada pelo direito da lei nº 131, desde 24 de Outubro de 1918, a construir estradas de rodagem pelo prazo de 50 anos, e

pela lei nº 292 de 25 de maio de 1925, a receber 1:000\$000 do município de Ilhéus por cada quilômetro construído e pela lei nº 805 de 27 de Julho de 1925, o auxílio de 200:000\$000 pelo Governo do Estado, e a quantia de 2:000\$000 da União por cada quilômetro construído.

Iniciando o que foi chamado de “febre das estradas” pela imprensa regional, em 27 de maio de 1925, o intendente Pessôa promulgou duas leis: a Lei 291, e a Lei 296. A Lei 291, extinguiu o cargo de fiscal de estradas do município, e criava o cargo de inspetor de estradas municipais, “que seria ocupado por um engenheiro com a obrigação de fiscalizar não só as estradas existentes e as que forem construídas, bem como as obras municipais no interior” (PESSÔA, 1994, p. 44).

A Lei 296 tinha como objetivo a construção de uma estrada de rodagem que deveria ligar o arraial do Pontal, em Ilhéus, à Macuco, distrito de Itabuna, considerado “extremamente fértil” e um dos mais prósperos da lavoura cacaueteira. Pessôa destacava que essa estrada, em relação a estrada Ilhéus-Itabuna, seria maior em quilômetros e de topografia mais agressiva, “com mais de 40 kms de extensão e exclusivamente com recursos próprios” (PESSÔA, 1994, p.44).

Pessôa considerava a construção da estrada Pontal-Macuco imprescindível, e alegava que além de escoar a produção “ampla e rica” da região, com destino ao porto de Ilhéus, a estrada “iria alcançar as estradas federais, que futuramente viriam ligar o sul do país ao nordeste” (PESSÔA, 1994, p. 44):

A Intendência, na época, através de milhares de avulsos distribuídos ao povo em geral e aos proprietários de terra e fazendeiros em particular, dizia, insistentemente, da consciência da construção das rodovias, beneficiando-os com o conforto e a rápida circulação das riquezas produzidas, além da sua grande influência na valorização de terras e propriedades agrícolas que haviam de marginar as estradas (PESSÔA, 1994, p.44-45)

Ainda em 1925, em 31 de dezembro, foi promulgada a Lei 308, que determinava a criação de uma estrada que ligaria o Arraial de Ouro Preto (ponto terminal da estrada de ferro) a Pirangi, até a zona de Barro Preto, tendo como destino final o Pontal do Sul. As obras tiveram início em 7 de abril de 1926, sendo o seu primeiro trecho inaugurado em 15 de novembro do mesmo ano.

Em 7 de setembro de 1926, foi batida a estaca inaugural da estrada Pontal-Macuco, e em 14 de julho de 1927, já haviam sido construídos 39,5 kms. Diferente da estrada Ilhéus-Itabuna, a estrada Pontal-Macuco estava sendo construída apenas com capital municipal, sendo considerada uma das maiores realizações do município:

A rodovia Pontal-Macuco era provida de diversas pontes, pontilhões e mata burros: foram fincados 420 postes telefônicos em madeira de lei e estendidos 10 quilômetros de fios, bem como adquiridos 5 aparelhos telefônicos. Foram também comprados um macaco Aymoré, galeotas e, pela primeira vez na história do município, um auto-caminhão e aparelhos modernos para construção de estrada de rodagem (PESSÔA, 1924, p.47).

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

Apresentando como movimento rodoviário a política rodoviária que estava exercendo, e enfatizando a importância do automóvel e sua ligação com as estradas que estavam sendo construídas, Pessôa afirmou em seu Relatório de Exercício, destinado ao Conselho Municipal, em 1927:

Em consequência de tão promissor movimento rodoviário e das próprias obras de calçamento e abertura de avenidas para ampliação da cidade, o número de automóveis e caminhões que,

no início da minha administração se reduzia apenas a dois, um Ford e um Buick, já hoje, em Ilhéus, atinge 111 (PESSÔA, 1994, p.48).

As propagandas e matérias destinadas aos automóveis não paravam de crescer, e em detrimento do transporte ferroviário, o jornal *Correio* apresentava o automóvel como símbolo de progresso e melhor opção para a locomoção de pessoas e o escoamento do cacau. Os veículos que antes só poderiam ser adquiridos através de compras das capitais, agora ganhavam espaço para vendas nas agências que se instalavam nos municípios de Ilhéus e Itabuna.

Em 17 de janeiro de 1928, o *Correio*, publicou uma matéria realizando a publicidade do novo carro Ford. Apresentando o novo modelo como possuidor de uma “velocidade e aceleração fora do comum”, o jornal o classificava como único no mercado, não existindo concorrente de mesmo preço ou qualidade. Mas, o que chama atenção na matéria é que a propaganda do automóvel foi feita para a companhia Nunes, Ferreira & Cia., que além de agência da *ford* no sul baiano, era também acionista na AVSB, o que demonstrava a imbricação entre os interesses dos partidários ao movimento rodoviário.

Em 3 de março de 1928, nos primeiros meses do mandato de Durval Olivieri, membro do grupo pessoísta, e cunhado de Pessôa, a estrada Ilhéus-Itabuna foi inaugurada. Estavam presentes na inauguração, o governador do estado da Bahia, Góes Calmon, responsável por destinar ajuda estadual durante a construção da estrada, e o coronel Virgílio Amorim, diretor-presidente da AVSB.

A imprensa, principal aliada do modal rodoviário, apresentava os dados da AVSB em relação ao “sucesso” da sua estrada. Impulsionando o movimento rodoviário, o jornal *Correio de Ilhéus*, dedicou uma matéria a necessidade do apoio da população à estrada recém-inaugurada, e publicou um protesto por parte da AVSB, em relação aos cacauicultores que despachavam suas safras pela EFIC:

Se alguns ilhéenses ingratos para com a sua própria terra em nada tem querido concorrer para a nossa empresa preferindo dar as suas economias a *The State*, companhia estrangeira, em vez de collocarem-nas em mãos de seus patrícios, outros em grande numero assim como varios habitantes de Itabuna têm prestado valioso e assíduo concurso, excedendo alguns até mesmo aos nossos pedidos (CORREIO DE ILHÉUS, 22 de abril de 1929)

Porém, o que parecia ser uma vitória do movimento rodoviário, logo se tornou uma frustração. Apesar de recém-inaugurada, a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, em pouco tempo, apresentou problemas, os impasses como buracos e aguaceiros eram recorrentes, e os reparos necessários custavam caro, o que tornaram a recém-estrada intrafegável. Essa situação apenas seria solucionada, a partir de 1931, sob a administração de dois novos agentes: o Instituto de Cacau da Bahia – ICB, e de sua empresa subsidiária, a SULBA.

### 3. O ICB E A SULBA

O Instituto de Cacau da Bahia - ICB seria criado após a eclosão da crise de 1929 na bolsa de valores dos EUA. Em relação às razões imediatas da Crise, Jobson Arruda (2005) destaca: a insistência norte-americana de manter o mesmo ritmo de produção alcançado durante a Primeira Guerra; a recuperação dos países europeus e a queda significativa nas exportações estadunidenses; e a especulação desenfreada. Porém, ainda sobre as razões da Crise, Arruda pontua: “a crise tinha, entretanto, raízes profundas, que penetravam na própria natureza do capitalismo monopolista americano” (ARRUDA, 2005. p.25), como a distribuição de riqueza desigual.

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

O Brasil foi um dos países novos que mais sofreu com a crise. Seu produto principal era o café, responsável por 70% das exportações, sendo os Estados Unidos os maiores compradores e consumidores do produto. É fácil, pois, avaliar as consequências da redução das importações americanas sobre o Brasil, pois o equilíbrio da balança comercial do país dependia das exportações de café (ARRUDA, 2005, p.29)

No estado da Bahia, a Crise afligiu a economia de forma dramática, já que os EUA ocupavam o primeiro lugar na importação de cacau, sua principal mercadoria. Além disso, segundo o anuário estatístico do estado, os EUA eram responsáveis, disparadamente, pela exportação de automóveis, acessórios automobilísticos, asfalto e gasolina para a Bahia. A tabela abaixo (tabela 1), apresenta um balanço das exportações do cacau baiano para os EUA, tendo como primeiro ano 1927, ano precedente a quarta baixa, e finalizando com o ano de 1932, dois anos após a Crise mundial:

**Tabela 1.** Exportação de cacau pelo Estado do Bahia com destino aos Estados Unidos da América (valor em réis).

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

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

A tabela acima demonstra como o preço do cacau caiu drasticamente, e a arroba que custava 37\$400 em 1927, estava ao preço de 11\$500 em 1929. Os cacauicultores sul baianos estavam preocupados e solicitavam ajuda ao governo, que tardava a dar uma resposta:

Observa-se, então, completa subversão da zona atingida pela mais tenebrosa crise de sua história. “Aliás, o que estava em jogo não eram apenas o bem-estar e o patrimônio de lavradores endividados, mas a própria estabilidade da lavoura” conforme comenta um observador. E a instabilidade econômica refletia-se perigosamente no ambiente social. Os lavradores endividados, na iminência de perderem as suas propriedades, revoltavam-se e ameaçavam queimar as plantações, de preferência a entregá-las a seus credores. As falências multiplicavam-se e as execuções montavam a centenas. Sucederam-se os apelos desesperados ao governo para acudir a lavoura ameaçada de colapso total (GARCEZ, 1981, p.38).

Em 1930, a conjuntura política nacional sofreu uma brusca mudança: Getúlio Vargas com o apoio de um movimento armado, destituiu o presidente Washington Luiz, impedindo a posse do presidente eleito, Júlio Prestes. Com uma proposta de industrialização e nacionalismo, os cacauicultores enxergaram em Vargas a possibilidade de auxílio que precisavam. Após solicitações informando ao novo presidente sobre relevância do cacau para o estado da Bahia, e da crise que afligia a lavoura cacauífera, o Governo Federal propôs o empréstimo de 10 mil contos de réis, trazendo desânimo aos pedintes que sabiam da ineficiência da solução proposta para a crise.

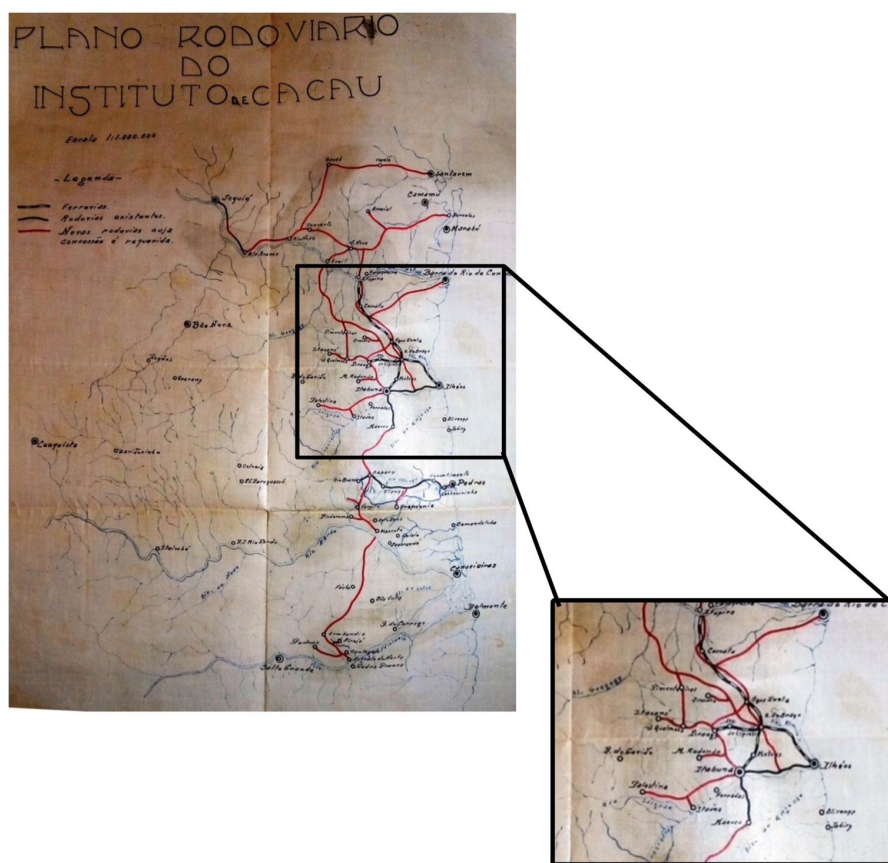


Os impasses na lavoura cacaueteira, só viriam ganhar o destaque necessário com o projeto do então Secretário da Agricultura, Ignácio Tosta Filho, intitulado “Instituto de Defesa do Cacau e Fomento Agrícola”, onde este expunha a necessidade de medidas para a salvação da lavoura baiana. O projeto foi reconhecido pelas autoridades, e em 8 de junho de 1931, o Decreto Estadual nº 7.430, apoiado na legislação federal específica, consubstanciada no Decreto nº 1.607 de 5 de fevereiro de 1907, criou a Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada Instituto de Cacau da Bahia - ICB, que viria a instalar sua sede em Salvador.

O ICB tinha como objetivo oferecer apoio à lavoura cacaueteira, buscando o desenvolvimento desta, e dentre as suas atribuições, o ICB, tornou-se o responsável pela infraestrutura de transportes do sul baiano. Adotando uma política rodoviária e intensificando o movimento rodoviário da região cacaueteira, o ICB passou a encarregar-se pela ampliação, desenvolvimento e consolidação de uma rede rodoviária regional.

O primeiro passo para a realização da política rodoviária do ICB, foi a elaboração de um plano rodoviário contendo um mapa das rodovias já existentes e das que deveriam ser construídas, que visavam interligar os centros de produção com os pontos de embarque fluvial, ferroviário ou marítimo (ZORZO, 2000):

Figura 1



Fonte: PONTES, 2018, p.249.

Como podemos observar no destaque da figura 1, o traçado preto com listras brancas apresenta o trajeto percorrido pela EFIC, enquanto o totalmente preto sinaliza as estradas existentes, e o vermelho, majoritariamente predominante, as estradas que deveriam ser construídas. No traçado que sinaliza o trajeto da ferrovia, é possível identificar a sobreposição e o cruzamento com o vermelho, demonstrando que o plano

tinha como objetivo a construção de estradas que margeariam, e até mesmo, cortariam o trajeto ferroviário, o que já indicava a intenção de uma supremacia rodoviária.

No relatório de 1934 do ICB, o plano rodoviário foi apresentado como um impulsionador e executor da proposta de construções de obras de utilidades públicas, como pontes e rodovias:

(...) pretendemos conservar e melhorar o sistema rodoviário e garantir nele um alto padrão de eficiência de transporte de passageiros e carga, por meio de uma empresa subsidiária, a Cia. Viação Sul-Bahiano, S.A.A, a esse propósito dissemos então: Destarte o plano rodoviário do Instituto participa do mesmo caráter de obra integral, característico de todas as demais atividades. Constroem-se as estradas, sob competente direção e boas condições técnicas, atendendo-se, com igual carinho, ao fator utilidade e ao fator econômico; conservam-se e melhoram-se as rodovias construídas; garante-se, finalmente, um transporte eficiente e econômico, fruto da boa organização e da superintendência técnica (RICB, 1934, p.88-89).

Argumentando em prol do plano rodoviário, o presidente do ICB, Tosta Filho alegava que o modal rodoviário empenharia o papel de integrador entre os modais de transporte e que este seria recebido pela região cacauera com maior excelência, já que a distância entre seus municípios era relativamente curta: “A região cacauera oferece, no particular, grandes possibilidades. Trata-se de uma zona de distâncias relativamente curtas, apropriadas à máxima eficiência dos transportes rodoviários” (PONTES, 2018, p.321).

Porém, apesar de Tosta Filho, alegar que o plano rodoviário exerceria o papel de integrador entre os meios de transporte, Pontes (2018) argumenta que isto não aconteceu: “Segmentos de diferentes projetos, ferrovia e rodovia não estabeleceram a integração, mas a competição” (PONTES, 2018, p. 319).

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

(...) o Instituto do Cacau da Bahia apresenta-se como o grande promotor do desenvolvimento regional, como um grande aglutinador de forças e esforços em prol do desenvolvimento, sendo o maior responsável pela abertura e manutenção de estradas de rodagem no sul baiano no período em questão (NOGUEIRA, 2007, p.4).

Com um ano de administração, em 1932, o ICB entregou 310 km de novas estradas de rodagem, 16 pontes de concreto, e restaurou 90 km de estradas antigas (ZORZO, 2000). No mesmo ano, mais um passo para ampliação do movimento rodoviário seria dado: a criação da Companhia de Auto Viação Sul Bahiana - SULBA. Fundada em outubro de 1932, a SULBA, empresa subsidiária do ICB, e antiga Sociedade Anônima Auto Viação Sul Bahiana, representava uma das medidas complementares do estado, através do ICB, com o objetivo de “integrar o mercado mediante a construção de estradas, o transporte intermunicipal de passageiros na região e o transporte de mercadorias entre o Recôncavo e a zona do cacau” (SANTOS e OLIVEIRA, 1988, p.59).

Poucos meses após sua fundação, a SULBA, iniciou o transporte de mercadorias entre Ilhéus-Itabuna, tendo como principal destino o porto de Ilhéus. O transporte era realizado por caminhões, que tinham como principal objetivo fortalecer o transporte rodoviário na região, reforçando assim a conexão cacau-rodovia-porto.

Em 1934, a SULBA inaugurou o transporte de passageiros, que começou a ser realizado através dos seus auto-ônibus, alcunhados pela imprensa como símbolos do progresso. Exercendo o domínio da locomoção de pessoas e mercadorias na região cacauera, após dois anos do advento da SULBA, em 1935, rodavam no município de Ilhéus, 75 automóveis e caminhões (CAMPOS, 2006).

O advento da SULBA reforçava a intenção do ICB não somente em regularizar o transporte do cacau através dos automóveis, mas sim, como também o de passageiros. A empresa tinha como fontes de receita as duas divisões de conserva e melhoramento de tráfego. A primeira divisão era responsável pelo recebimento da renda provinda do pedágio das estradas, “para com elas custear o seu serviço, além de contribuir com

uma quota razoável para as despesas de administração e outras despesas gerais da Cia, comuns as duas divisões (RICB, 1934, p.115)”. Já a segunda divisão obtinha sua renda no movimento de tráfego.

Após a elaboração do plano, e a criação da SULBA, o ICB, voltou suas atenções para a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, que apesar de recém-construída, e serem corriqueiras as tentativas de reparação, estava inviabilizada devido aos constantes aguaceiros e a formação de enormes buracos. Dando ênfase à relevância da estrada para a região, o ICB iniciou uma restauração completa em sua infraestrutura.

No relatório do ICB de 1935, a estrada Ilhéus-Itabuna foi qualificada como “importantíssima rodovia tronco” e sobre a “necessidade imprescindível e aparelha-la cada vez mais, para o aumento constante do movimento de veículos” (RICB, 1935, p.50). Evidenciando que as estradas do Instituto eram construídas de acordo com as exigências técnicas de estradas de 2ª classe, o relatório apontava a necessidade de adaptação da estrada Ilhéus-Itabuna “a certas condições de estradas de 1ª classe”, por conta do grande volume de tráfego previsto para esta estrada.

**Figura 2.** Estado da estrada Ilhéus-Itabuna apresentado no relatório de 1935



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

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

Assim é que de acordo com o programa estabelecido desde o relatório anterior foram ativamente atacados na estrada, ora em revista, os trabalhos de perfeita consolidação do leito, ultimização das feituas de cercas, alargamento da faixa estradal em muitos pontos e preparo de uma chapa adequada ao volume e segurança do trafego, de jeito a permitir trânsito ininterrupto durante todas as estações normais do ano. (...) Nos serviços realizados foram dispendidos 458:618\$880, correspondendo a uma média quilométrica de 13:500\$241 (RICB, 1935, p.51)

No que diz respeito à renda obtida pela primeira e segunda divisão no ano de 1935, o relatório assinala ser a zona centro, onde estava localizada a estrada Ilhéus-Itabuna, a responsável por 85 % do movimento financeiro da SULBA, e o crescimento satisfatório na renda da segunda divisão:

A 2ª divisão da zona centro ocupou-se do tráfego rodoviário, mormente do tráfego de passageiros,

que atingiu um total superior a 100.000 passageiros em 1935 contra 37.000 no ano anterior, revelando, assim, o enorme impulso dado a atividade social da zona servida (RICB, 1935, P.58)

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

A partir da estimativa, a estrada Ilhéus-Itabuna, apresentou uma renda de: 145:573\$900 em passageiros; 521:632\$240 em cargas; e 196:240\$500 em pedágio. Somando os valores arrecadados, a estrada Ilhéus-Itabuna rendeu 863:446\$640 réis, ocupando então o primeiro lugar como estrada mais rentável à segunda divisão da SULBA. As demais estradas analisadas foram: Itabuna-Macuco, Itabuna-Itaúna, Itabuna-Pirangi e Pirangi-Itacaré. A renda bruta obtida pelas estradas foi de 1.582:743\$500, para uma rede de 131 kms, o que totalizava, uma renda bruta média por ano de 12:082\$011 por quilômetro (RICB, 1935, p.60).

Apenas em 1935, após sete anos da sua inauguração, realizada em 1928, a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, representante pioneira do movimento rodoviário na região cacauceira, se tornaria totalmente trafegável e apresentaria um lucro satisfatório aos agentes envolvidos em sua construção e desenvolvimento.

#### 4. CONCLUSÃO

O movimento rodoviário no sul da Bahia teve início com a idealização da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna no início da década de 20, quando membros do grupo pessoísta, passaram a difundir a necessidade da expansão do modal rodoviário, o atrelando ao progresso.

Para propagar e reforçar a campanha rodoviarista, o grupo pessoísta utilizava o jornal *Correio de Ilhéus*. Forte difusor do movimento rodoviário, este periódico atrelava o atraso da região cacauceira a ausência de estradas, sendo somente através da construção destas, possível estabelecer um bom serviço de transportes e a introdução do maior símbolo de modernidade da época: o automóvel.

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

A situação do escoamento do cacau sul baiano, só viria mudar realmente com a fundação do ICB, em 1931, e da sua empresa subsidiária SULBA, em 1932, e o exercício da sua política rodoviária. Apesar de ser responsável por todo sistema viário da região, o ICB priorizou a ampliação, desenvolvimento e consolidação da rede rodoviária regional, sendo um dos seus primeiros passos a criação e execução de um plano rodoviário visando a manutenção e construção de estradas.

Dando total predileção a construção/reparo de estradas, e introdução de automóveis, o ICB não realizou a integração prometida entre os modais de transporte da região cacauceira. Com a forte política rodoviária executada pelo Instituto e com o contexto nacional favorável ao cenário rodoviário, as estradas da região cacauceira passaram a obter a supremacia dos investimentos, e o incentivo público para o transporte das safras de cacau e dos passageiros, através dos caminhões e ônibus da SULBA.

Ao término da década de 30, o ICB, amparado pelo seu plano rodoviário, foi responsável pela construção de mais de 800 kms de estradas, sendo a SULBA responsável pela introdução de ônibus, caminhões e equipamentos rodoviários como tratores e escavadeiras (ZORZO, 2000).

No ano de 1935, a estrada Ilhéus-Itabuna se tornou a estrada mais rentável para o ICB/SULBA, demonstrando que os esforços para torná-la trafegável foram bem-sucedidos. Mas, apesar do lucro auferido, se faz

necessário ressaltar a complexidade que foi o seu empreendimento, e custosa a sua constante manutenção, indicando o quão prejudicial se fazia uma supremacia rodoviária em relação à uma integração entre os meios de transportes.

Em consonância com o contexto nacional, a região cacaueira aderiu ao movimento rodoviário, sendo a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna a representante deste movimento. Tendo como objetivo analisar o movimento rodoviário no sul da Bahia, este artigo buscou apresentar a relevância da estrada Ilhéus-Itabuna, atual BR-415, trazendo o seu processo de abertura e desenvolvimento na primeira metade do século XX.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. 3ed. Ilhéus: Editus, 2006. CARVALHO, Philipe M. S. Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna 1918-1934). Salvador: UFBA (TD), 2015.

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

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

MAHONNY, Mary Ann. *Um passado para justificar o presente: memória coletiva, representação histórica e dominação política na região cacaueira da Bahia*. In: Cadernos de Ciências Humanas Especiaría. UESC Cruz. vol. 10. n. 18 (jul-dez. 2007), p. 737-793. Ilhéus: Editus, 2009. p.767.

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

OLIVEIRA, Maria C. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.

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

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

PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaueira no sul da Bahia (1920-1947)*. Tese (Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2018.

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

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