

**Associação Nacional de História – ANPUH
XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007**

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.

Khalil . A. B Nogueira.¹

REUMO: Os objetivos deste trabalho estão centrados, no estudo da rede urbana e da necessidade de novas vias de escoamento da produção da lavoura cacauzeira no período de 1930 a 1955 e dos seus impactos políticos, sociais, culturais e estruturais no Sul Baiano. Tratará, do plano rodoviário do Instituto do cacau, da criação da Viação Sul Baiano, do processo de desestruturação de núcleos urbanos e do surgimento de uma nova classe de trabalhadores na região, os rodoviários.

Palavra-chave: Instituto do Cacau; Cidade; Sul baiano.

Abstract:: The objectives of this work are centered, in the study of the urban net and the necessity of new ways of draining of the production of the cacaueira farming in the period of 1930 the 1955 and of its impacts politicians, social, cultural and structural in the Bahian South. It will treat, of the road plan of the Institute of the cacao, the creation of the Bahian South Means of transportation, the process of desestruturação of urban nuclei and of the sprouting of a new classroom of workers in the region, the roads.

Keywordes: Institute of cacao; City; South baiano.

A cidade representa um modelo simbólico grandioso para a realização de estudos referentes à sociedade e as marcas e transformações impostas por esta sobre o meio que a circunda. Seus equipamentos, em especial a rede viária, possibilitam ao historiador visualizar a dinâmica social, cultural e política responsáveis pelos elementos formadores e articuladores da rede urbana. Estudar e entender o desenvolvimento do espaço urbano mostra-se relevante para compreender o processo de formação do dispositivo viário e sua configuração territorial, o qual faz o controle da circulação de pessoas e mercadorias.

As abordagens atuais sobre a cidade demonstram que os sistemas de transporte promoveram uma verdadeira reviravolta. Trens e automóveis permitiram a circulação rápida entre o centro e a periferia, criando uma nova concepção de cidade e de espaço. O transporte

¹ Universidade estadual de Santa Cruz

barato permitiu o desenvolvimento de zonas ecológicas específicas, reservando um distrito central de negócios, uma área industrial e zonas residenciais.

Desde do início do século XX já se cogitava alterações no modelo de transporte no Brasil. Na Bahia este interesse mostra-se mais forte a partir da década de 1920, onde uma verdadeira reviravolta ocorreu no sistema viário em decorrência de uma grande euforia rodoviarista.

O primeiro plano rodoviário, em forma de legislação foi aprovado pela assembléia Legislativa do Estado da Bahia em 31 de agosto de 1917. O plano autorizou a construção de estradas de rodagem ligando centros produtores a mercados consumidores ou rios navegáveis, estradas de ferro e portos marítimos. O plano, que não foi devidamente implementado, tinha uma constituição centralizadora na forma de uma “estrada de cintura” contornando a Bahia de todos os Santos, da qual partiriam outras “estradas de penetração” ou “regionais” e destas, outras linhas de interconexão ligando povoados do interior com as ferrovias. O resultado direto desse plano foi o início da construção da primeira estrada de rodagem moderna da Bahia, ocorrida no ano seguinte, a estrada de rodagem da Capital Feira de Santana, considerada desde então a principal conexão de Salvador ao Sertão. A estrada teve seu trecho final inaugurado somente em 1929, o que prenunciava grandes transformações no ímpeto rodoviarista, o qual na década de 1930 alastrou-se como febre política.

Em 1932, o plano rodoviário do Instituto do Cacau da Bahia toma corpo, tendo como metas traçar e executar estradas para vencer distâncias de até 60Km, visando interligar os centros de produção com pontos de embarque marítimo, fluvial ou ferroviário.

A construção de rodovias passou a ser a prioridade única para os transportes nos anos 30. Deste modo, desde 1910 o governo estadual vinha adotando a prática de conceder uma série de vantagens a particulares que se interessassem não só pela construção, mas também pela exploração de linhas regulares de transporte por automóvel. Ficando esta intenção demonstrada com as leis 828, de 1910, 1.227 de 1917, 1.458 de 1920, 2.059 de 1928, além do decreto 10.910, de 1938.

As concessões feitas, tanto a cidadãos quanto a empresas, davam a estes direitos e vantagens como: prazo de 30 anos para a exploração; isenção de impostos estaduais; preferência para a aquisição de terras devolutas marginais à estrada; subvenção quilométrica e outras mais.

Desta forma, fica evidenciada a importância dos mecanismos para o escoamento, os quais sempre exerceram grande influência na economia da região cacauceira, possibilitando avanços e recuos no desenvolvimento regional. Inicialmente motivada pela

facilidade de navegação fluvial e posteriormente pelo surgimento de uma rede rodoviária construída pelo Instituto do Cacau na década de trinta.

A cultura cacaueteira, no início limitava-se às margens dos Rios Pardo, Jequitinhonha e Rio de Contas, estendendo-se apenas às distâncias vencíveis pelas tropas de burro numa jornada. As embarcações fluviais concentravam o produto nas cidades ribeirinhas como Canavieiras, Belmonte, Itacaré e Ilhéus de onde era coletado e transportado por mar para Salvador (SANTOS, 1955).

Desde 1917, quando se implantou no estado o transporte rodoviário, já se compreendia que entre os mais importantes problemas da zona sul do estado, destacava-se o transporte, fator essencial para a circulação da riqueza regional, o cacau, e para o desenvolvimento social, político e administrativo.

Os mais variados meios de comunicação colocavam a importância da modernização dos meios de transporte para o desenvolvimento regional, sobretudo no que se referia às transformações benéficas para a zona cacaueteira e principalmente para a cidade de Canavieiras, a qual estava praticamente isolada em virtude da decadência do transporte fluvial.

“Apoiado no conceito de Jean Raymond da escola de Altos Estudos Urbanos, de Paris de que ‘a beira das vias de comunicação nasceram às cidades’ e de que ‘o começo da cidade, é a estrada’ O articulista analisa o papel civilizador das estradas para que dele se compenetrem as administrações, principalmente, as municipais, certas como é que as estradas constituem para o desenvolvimento progressivo da vida dos municípios...”(Jornal, O Independente, ano I Canavieiras, sábado 4 de junho de 1932).

As estradas de rodagem, no tocante ao município de Canavieiras vêm a se apresentar como uma tábua de salvação, o comentário de Jean Raymond, exemplifica esta necessidade das vias de comunicação para o nascimento das cidades, entretanto o caso de Canavieiras não mais era o do nascimento e sim o de sobrevivência e sustentação do desenvolvimento, caso contrário estaria fadada ao isolamento, e por consequência o esvaziamento.

“... Quem quiser remontar o curso da história humana, há de observar que os caminhos, quer terrestres, fluviais ou marítimos, marcam o ritmo da civilização. Sem eles não se multiplicaria as relações humanas, não se desdobrariam, entrelaçando-se os interesses morais e materiais das coletividades, não circularia o comércio, não existiria nem a cooperação nem a solidariedade entre os homens.

Elas assinalam o roteiro das necessidades sociais. Por isso, toda a estrada representa um esforço social e não uma obra

individual arbitrária ou caprichosa. Quando se rasgam vias de acesso e penetração, através de regiões desertas, nestas se leva o germe, com as possibilidades de povoá-las, fecundá-las e torná-las úteis. Depois, nos antigos sertões interiores, à margem das estradas o trânsito vai fundando povoações, as vilas, as cidades. Onde não existem laços de comunicação não pode existir comunhão, esse espírito solidário coletivo que sob o impulso dos interesses comuns, gera as iniciativas progressistas...”. Jornal, O Independente, ano I Canavieiras, sábado 4 de junho de 1932).

Fica evidenciada a importância da abertura e conservação por parte das municipalidades das rodagens, e da manutenção de políticas rodoviárias sob pena destas municipalidades se isolarem, estacionarem ou retrocederem obstruindo pela paralisia mental da rotina as fontes de expansão geral e as correntes de civilização locais. Para ele as municipalidades se esquecem de que a vida não é mais do que co-existência e de que tanto as sociedades, como o indivíduo, não se bastam a si mesmos. Como a China, que trancou as portas a todo o movimento civilizador, quando despertou, estava atrasada de vários veículos.

Neste momento 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.

“...Verdadeira como estes conceitos, é oportuno que se cante hosiânas com toda a expansão d’alma, ao já vitorioso Instituto do Cacau da Bahia, pelo mobilizante e patriótico rumo que tomou colocando acima de todas suas preocupações e de todas os seus encargos, este de abrir estradas, como fonte mais fecundas para expansão das nossas riquezas” (Jornal, O Independente, ano I Canavieiras, sábado 4 de junho de 1932).

A comparação entre os levantamentos do censo dos anos de 1920 e 1940 mostra o elevado número de municípios que conheceram perda de população, as quais partiam muitas das vezes com passagens fornecidas pelo Estado. “As próprias frentes de trabalho, com o objetivo de construir estradas, criadas pelo governo no decorrer dos sucessivos anos secos na década de 30, ajudaram na partida dos sertanejos, inclusive para outras regiões baianas” (FREITAS, 2000: 24 – 37).

Os anos de isolamento somados às enchentes e às flutuações no preço do cacau fez com que Canavieiras e o seu principal porto fluvial responsável pela ligação com o interior, entrassem em um processo acelerado de declínio político e econômico, o que vinha a dar matizes mais acentuadas ao objetivo de buscar recursos para a construção da estrada de

rodagem, a qual viria fazer a ligação deste município aos grandes centros regionais de Itabuna e Ilhéus.

Entretanto, as lutas pela revitalização de antigos meios de escoamento não se mostraram nulas como fica demonstrado no projeto do vereador Antônio Martins Pereira Lima, apresentado em sessão da Câmara Municipal, de 20 de julho de 1935, o qual autoriza o prefeito a despender até a quantia de 20.000\$000 para a construção do porto de Jacarandá. Contudo, os maiores apelos eram concentrados nos pedidos de construção de estradas e para a conservação das já existentes.

Eram muitas também as notas de repúdio e críticas ao mau uso do dinheiro público, ou mesmo do uso deste para a construção de estradas em propriedades particulares, ou mesmo do desvio da construção de rodagens da proximidade de distritos importantes para beneficiar outras áreas, sem levar em consideração as populações destas localidades as quais eram relegadas e esquecidas.

Canavieiras, neste período tem na construção das estradas o veículo necessário para o seu crescimento o que lhe permitiu evitar a ruína decorrente do colapso da Navegação Baiana. A necessidade revelava-se em virtude do rendimento dos serviços técnicos de uma campanha produtiva dependente de uma rede de transportes rápidos e eficientes, que permitisse o contato com o maior número possível de produtores.

Em 1937, o Instituto de Cacau da Bahia apresentou o relatório dos serviços na zona sul nos municípios de Canavieiras e Belmonte. Os estudos para construção estavam a cargo do engenheiro Edson Castro para o trecho do Secador (próximo a Camacan), o qual fora iniciado e concluído em novembro de 1936, sendo, no entanto, realizados despesas no ano de 1937, com implantação das variantes propostas pelo engenheiro Enéas Gonçalves no valor de 1:775\$000. A construção deste traçado foi iniciada em 1937, não sendo construído em dezembro devido a grande falta de trabalhadores, deve-se salientar que neste ano em virtude da alta do cacau para atrair trabalhadores teve-se que elevar os valores das diárias de 4\$000 para 5\$000.

Com o crescente aumento do fluxo de veículos que escoavam a produção de cacau, que de um ano para o outro apresentou uma diferença de mais de 10.000 sacos, foi acelerado o processo de abertura e melhoramento do trecho Mascote-Vargito, o qual enfrentava problemas relativos ao encascalhamento prejudicando assim o tráfego. As despesas para a construção e melhoramento do trecho para o ano de 1937 foi de 195,951\$300.

Desta forma, fica evidenciado que com a construção da estrada de rodagem Mascote-Itabuna, e posteriormente, Vargito-Canavieiras, a qual teve como responsável o Sr.

Francisco Martins, a vila de Jacarandá acentua seu processo de decadência perdendo a sede do distrito para Santa Luzia a qual recebe o nome de vila.

No ano de 1953, foram transferidos para o povoado de Santa Luzia, a escrivania de paz e o ofício do registro tendo como escrivão interino, Anacleto Vitor Ribeiro, que permaneceu no cargo até 1958, quando tomou posse Gersom Filemon Lacerda. Filemon, em 1959, foi nomeado para o cargo de escrivão de paz do distrito de Jacarandá, termo de Canavieiras, sendo afastado em 12/07/78 (COSTA,1968).

Como Jacarandá, muitos outros povoados tiveram seu desenvolvimento barrado pela modernização das formas de escoamento da produção de cacau, isto evidencia como a mudança nos meios de transportes é capaz de contribuir para o estacionamento ou regresso dos núcleos humanos, como no exemplo de Banco da Vitória, a qual foi pouco a pouco perdendo a antiga importância, se tornando um magnífico exemplo de povoado sacrificado pelo progresso.

Jacarandá, como Banco da Vitória e mais uma dezena de povoados tiveram em virtude do isolamento, seus núcleos urbanos esvaziados. Em 1950, existiam seis aglomerações urbanas com as seguintes populações: cidade de Canavieiras 6.579 habitantes, e a vila de Jacarandá 773, Mascote 694, Ouricana 173, Vargito 143 e Potiraguá 1.828, neste ano o povoado de Santa Luzia consta na relação com uma população de aproximadamente 630 habitantes. Nos anos seguintes, Jacarandá perde população para Santa Luzia, esvaziamento este iniciado em 1950, quando aproximadamente 80% de sua população migram para o povoado vizinho (IBGE).

O município de Canavieiras neste período enfrentava dificuldades em relação à administração e beneficiamento destas localidades, bem como o de controlar as forças políticas gestadas nestes núcleos, muito das vezes distantes do controle do poder local e que conseguiram uma certa independência, as quais com o passar dos anos foram responsáveis pela emancipação política e administrativa de várias delas em consequência do enfraquecimento da sede do distrito.

No decorrer do ano de 1950 continuam os apelos de políticos e representantes de sindicatos objetivando o melhoramento da estrada de rodagem de Canavieiras e principalmente a estrada da Boa Vista do Jacarandá - Vargito, como fica evidenciado no pedido de Swaldo Rios no jornal Rio Pardo:

“É péssima a situação das estradas de rodagem em Canavieiras. O operoso deputado pessedista o Swaldo Rios, que na reunião ao diretor local para a escolha dos candidatos a prefeito e vereadores, solicita como sempre no cuidar dos

interesses desta terra que tem defendido com devotamento manteve prolongada conferencia com Sr. Octavio Mangabeira a respeito da péssima situação que se encontravam as estradas de rodagem neste município, especialmente, entre Boa Vista e Mascote, onde já não há tráfego regular de ônibus e o de caminhões se fez em precaríssimas condições de segurança e por custo elevadíssimo. O Sr. Governador prometeu tomar providencias junto ao departamento de estradas de rodagem a fim de que o transporte de cacau não venha também a ser prejudicado como acentuou aquele deputado. Ainda nessa conferencia o Sr. Oswaldo Rios tratou da conclusão da rodovia Canavieiras-Vargito, prometida para o ano corrente mas que, com reduzido progresso do serviço somente se poderá esperar esse beneficio para fins de 1951 ou meados de 1952” (Jornal Rio Pardo, Canavieiras 23 de julho de 1950, nº1 ano I).

Em 1955, já em avançado processo de decadência e esvaziamento, devido à perda de suas representações políticas, as quais migraram ou para Mascote, Camacan ou Santa Luzia, o núcleo urbano da antiga Vila fluvial, passa por um processo de partilha em virtude do falecimento de D. Sofia Chaussé Peltier decretando definitivamente o seu destino(NOGUEIRA, 2002).

A exemplo de Jacarandá, algumas localidades baianas tiveram em virtude do declínio do transporte fluvial, decretado o seu quase desaparecimento, tais como Xique-Xique, Sento Sé, Pilão Arcado, Remanso e tantas outras. Outras cidades rodoviárias nasceram, cresceram ou consolidaram suas posições com a construção de estradas, como foram os casos de Feira de Santana, Santo Antonio de Jesus, Barreiras, Teixeira de Freitas e Itabuna (FREITAS, 2000:24-37).

Evidencia-se então a importância do estudo das transformações processadas nas cidades do sul baiano decorrentes da necessidade de modernização no processo de escoamento da lavoura do cacau e dos implementos estruturais de conexão entre os vários núcleos urbanos que a compunham. Os quais promoveram transformações políticas, culturais e econômicas em uma sociedade, cujo alicerce era a monocultura.

A urbanização como processo, e a cidade, forma concretizada deste processo, marcam profundamente a civilização contemporânea, sendo muitas vezes inimaginável algum período histórico onde esta não esteve presente (MUNFORD,1998).

Entender a cidade atual, apreender quais processos dão conformação à complexidade de sua organização e explicar a extensão da sua urbanização, sobretudo no tocante à região sul da Bahia, exige uma volta às suas origens.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA:

CARLOS, Ana Fani A. A Cidade. 4ª ed – São Paulo. Contexto, 1999.

COSTA, Alcides. Jacarandá e Salobro: ensaio histórico, ed Mensageiro da Fé LTDA., 1968.

COSTA, José Fialho. Conjuntura Cacaueira do Sul da Bahia. Salvador: Bureau, 1992.

FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para a Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. Bahia Analise & dados, Salvador – BA SEI v.9 n° 4 p. 24 – 37. Março 2000.

MUNFORD, Lewis. A Cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas/ Lewis Mumford: [tradução Neil R. da Silva}. – 4ª ed. – São Paulo: Martins fontes, 1998.

NOGUEIRA, Khalil Augusto Botelho. Vida e Morte de um Povoado no Sul da Bahia: Jacarandá –1887-1937. Monografia (Graduação em História), Universidade Estadual de Santa Cruz, 2002.

SANTOS, Milton. Zona do Cacau: introdução ao estudo geográfico. Ed. Artes Gráficas, 1955.

SINGER, P. Economia Política da Urbanização. 13ª ed. – São Paulo: Brasiliense, 1995.

SPOSITO, Maria E. B. Capitalismo e Urbanização. 13ª ed. – São Paulo: Contexto, 2001.

Jornal, O Independente, canavieiras/Ba.

Jornal Rio Pardo, Canavieiras/Ba