



## **MODERNIZAÇÃO E PODER: AS AÇÕES DAS ELITES DO CENTRO-NORTE BAIANO NA EXECUÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA.**

Aloisio Santos da Cunha

Instituto Federal do Maranhão – Campus Codó

metalangobr@gmail.com

Em um processo iniciado ainda na Constituição de 1891, carta baseada na norte-americana e tendo por base a organização federativa e o individualismo, e sedimentado a partir das medidas do governo Campos Sales (1898-1902) e sua política dos governadores, o Brasil da Primeira República passou a viver o que RESENDE (2017, p. 89) chamou de liberalismo oligárquico, um sistema que, ao contrário dos pressupostos teóricos do que seriam os fins de um governo republicano, a preocupação com a coisa pública e o interesse coletivo, pouco se preocupou com o público e limitou a participação dos diversos atores sociais nos seus processos como indivíduos ativos.

Essa forma de se fazer política e de guiar o funcionamento da sociedade foi profundamente marcada pelo jogo de compromissos entre as elites nacionais que, sob um novo rótulo, o republicano, afinal não se constituíam em novidade e podem ser rastreados até a Colônia, (LEAL, 1997) apenas reordenou as peças no tabuleiro do jogo político, mas manteve sua tradicional e mimética relação com o Estado. (BURSZTYN, 1990, p. 10) A nova roupagem não mudou o sistema, ou seja, o controle político permaneceu no nível local, no município, o local onde se encontravam os verdadeiros detentores do poder, os indivíduos que entraram para nossa história com o título de coronéis.

A forma desses indivíduos e seus associados conduzirem os processos políticos, o chamado coronelismo, é uma das características definidoras da política brasileira da Primeira República e consistia em um sistema recíproco de troca de favores entre as pessoas que controlavam a sociedade e as instâncias superiores do poder, o que, no final das contas, deslocava esse próprio poder para os coronéis. Seu poder privado era o que fazia, muitas das vezes, as engrenagens políticas funcionarem ou, se fosse do interesse, ficarem emperradas.



É importante ressaltar, como lembra Eul-soo Pang (1979), que a figura do coronel, apesar de geralmente associada ao um grande proprietário de terras do interior, não pode ser vista de modo tão simples, pois, se entendidos como indivíduos que detinham poder e prestígio, isso se dava por diversas razões. Havia, sim, grandes latifundiários, mas outros acumularam enorme poder por serem comerciantes, industriais, burocratas, padres etc. (PANG, 1979, p. 57-60)

A Bahia, segundo o próprio brasilianista de origem coreana, era um importante retrato deste sistema por inúmeros fatores, como sua grande extensão territorial que proporcionava realidades regionais diferentes e dificultava a presença do Estado, o que favorecia sua ausência e gerava a terceirização do seu poder, assumido na prática pelos coronéis, a sua relativa importância econômica no contexto da federação, que lhe conferia certo peso nas relações interestaduais, e a existência de importantes e destacadas personalidades políticas e de coronéis que, apesar de no jogo da grande política nacional e da economia representarem um estado de segunda classe, eram peças importantes na hora de se mobilizar e controlar um elemento fundamental da vida republicana brasileira, o eleitor. (PANG, 1979, p. 9)

Essas características acabaram por contribuir poderosamente para que os mais diversos interesses das elites regionais acabassem se chocando, gerando um ambiente político verdadeiramente caótico em muitos momentos, ficando a fragilidade do Estado da Bahia demonstrada, por exemplo, no bombardeio de Salvador em 1912 por forças federais e a sublevação de parte dos coronéis interioranos na Revolta Sertaneja de 1920.

As lutas faccionais entre os grupos que controlavam o estado a partir da capital e seu Recôncavo, geralmente de costas para o vasto interior, mas que não devem ser entendidas como um simples conflito do litoral moderno contra o sertão arcaico, pois ele poderia se dar, também, num formato sertão/sertão ou litoral/litoral e as próprias elites litorâneas, na sua busca pelas glórias de um passado perdido, como pensavam e expressavam, representavam o arcaico e o atraso (LEITE, 2012), acabaram contribuindo para que a Bahia tivesse grandes dificuldades para colocar políticas públicas de grande importância em prática, mesmo nos momentos onde sua situação econômica, que nunca foi plenamente saudável, melhorava.



A marca maior da política baiana desse período, tomando a expressão em empréstimo a Luís Henrique Dias Tavares (2001, p. 318), era a de desuniões que preparavam mais desuniões, com os diversos grupos disputando entre si o controle do estado, o que dificultava formidavelmente a implementação de políticas públicas duradouras. Gonçalves, Severinistas, Seabristas, Vianistas etc.,<sup>1</sup> se digladiavam pelo poder, mas houve alguns momentos de relativa pacificação e um deles nos interessa particularmente, o ocorrido durante o governo de Francisco Marques de Góis Calmon, ocupante do executivo estadual entre 1924 e 1928.

Podemos afirmar que seu governo teve algumas peculiaridades e diferenciais em relação aos anteriores. A primeira se liga a sua própria figura, pois diferentemente de todos os que o antecederam, não era político profissional e sim um intelectual ligado a advocacia comercial e bancária que alcançou a direção do Banco Econômico da Bahia, sendo, nas palavras de TAVARES (2001, p. 349) o “grande banqueiro do seu tempo”. Uma segunda é que o processo eleitoral que o colocou no poder uniu desiguais e até aliados de José Joaquim Seabra, governador que saía e tentava emplacar seu pupilo Arlindo Leoni, acabaram pulando no barco dos Calmon,<sup>2</sup> formando uma espécie de todos – ou quase todos – contra Seabra.

Apesar desta eleição ter gerado uma duplicidade, pois enquanto a Assembleia Legislativa da Bahia dava posse a Calmon, Leoni era proclamado governador por outra figura importante da política Baiana, Antonio Moniz, e isso ter gerado mais um estado de sítio e intervenção federal no estado, Góis Calmon, contando com apoio dentro da Bahia e do governo federal, foi formalmente empossado governador em 29 de março de 1924. A partir daqui veremos que o tradicional adesismo dos baianos ao novo poder constituído voltou à baila, com “[...] intendentess e conselheiros municipais, que cuidadosamente fabricaram atas eleitorais para testemunhar a vitória de Arlindo Leoni, hipotecaram, com entusiasmo, solidariedade ao novo governador e ao presidente da República”

---

<sup>1</sup> Essas e outras correntes políticas que surgiram neste período foram batizadas a partir dos nomes de importantes políticos baianos que chegaram ao governo do estado: José Gonçalves da Silva (1890-1891), Luiz Viana (1896-1900), Severino Vieira (1900-1904) e José Joaquim Seabra (1912-1916 e 1920-1924).

<sup>2</sup> A referência ao sobrenome do governador no plural se dá por conta da sua família ter, desde os tempos coloniais, forte presença na vida política e econômica baiana. No período em análise, além do governador, dois dos seus irmãos gozavam de forte prestígio político: Miguel, Ministro dos Transportes entre 1906 e 1909 e novamente entre 1922 e 1926, e Antônio, deputado federal em diversas legislaturas.



(SAMPAIO, 1998, p. 183), porém a este adesismo somaram-se medidas que foram tomadas pelo governador para garantir os apoios necessários na capital e no interior, bem como acontecimentos ligados ao plano nacional, no caso, o processo eleitoral que levou Washington Luís ao poder em 1926, contribuíram para uma acomodação das forças políticas baianas.

A busca pela estabilidade não se deu do dia para noite nem esteve imune a conflitos e cisões, notadamente por parte de importantes indivíduos ligados a Otávio Mangabeira, político baiano de expressão nacional e figura fundamental para a eleição e a manutenção do poder dos Calmon, mas veio a ocorrer no que historiadora chamou de segunda etapa do seu governo, ou seja, de 1926 em diante. (SAMPAIO, 1998, p. 207) Aqui entra um terceiro diferencial da gestão Calmon e que é amplamente reconhecido por quem estuda esse período,<sup>3</sup> o fato de ter imprimido um caráter mais profissional ao seu governo – mas sem rupturas com o sistema vigente, diga-se – com diversos indivíduos que foram colocados em posições chave sendo especialistas nos assuntos de que se ocuparam, a exemplo de Anísio Teixeira para educação e Austrícliano de Carvalho para viação e obras públicas. Seu governo buscou atacar os problemas mais prementes do estado e que vinham sendo alvo de críticas a décadas, provendo, para este fim, o estímulo ao comércio, a indústria e ao setor bancário e investindo na construção de escolas e na abertura de estradas de rodagem.

Aqui, a busca por enterrar doze anos do seabrismo precedente e por garantir os apoios necessários ao seu governo se misturaram com a necessária melhoria das estruturas estaduais e, neste processo, Calmon transferiu aos grupos interioranos a ação para atacar problemas com estradas, escolas e bancos, garantindo-lhes ajuda financeira. Ao ceder a iniciativa aos grupos interioranos, atendia ao propósito de servir aos interesses desses elementos sob um manto de legalidade, pois a ação era transferida por determinação legal, ao mesmo tempo em que se buscava resolver certas questões infraestruturais fundamentais.

Como um bônus, por um lado, tal arranjo atendia aos grupos amigos, aqueles que arranjariam os votos aos candidatos da situação, mantendo as oposições à margem, afinal as leis promulgadas para este fim eram acessíveis, por conta do uso de um sem número

---

<sup>3</sup> Veja-se, por exemplo, PANG (1979), SAMPAIO (1998), TAVARES (2001) e SPINOLA (2009).



de artifícios, somente aos mais chegados; por outro fazia parecer, no âmbito local, que essas obras eram realizadas pela força e pela vontade desses elementos, o que reforçava simbolicamente seu poder ao mesmo tempo em que dotavam determinadas localidades de obras públicas necessárias e clamadas pela população, despendendo o Estado menos recursos do que se ele próprio as fizesse.

Para amarrar todo este processo é preciso lembrar que, durante a década de 1920, uma palavra era dita e se buscava colocar em prática de norte a sul do Brasil: modernização. Além de estradas, os governos e as elites regionais buscaram dotar suas áreas de influência e atuação com as estruturas que entendiam ser os símbolos de uma sociedade moderna e progressista: ruas calçadas, sistemas de fornecimento de energia elétrica e água, bondes, hospitais, escolas etc. Através de legislação própria, muitos estados da federação – e também o governo federal principalmente no que concerne aos transportes – assim agiram e com a Bahia não fora diferente.

Focando nas estradas de rodagem – por conta do exíguo espaço desta comunicação – não temos dúvidas em afirmar que ocorreu uma expressiva evolução tanto na quantidade quanto na qualidade, pois mesmo as que já existiam acabaram sendo adaptadas para o uso do automóvel. A malha viária baiana adequada ao tráfego de veículos a motor foi exponencialmente aumentada a partir de 1925 quando o governo estadual promulgou a lei 1.847, o primeiro conjunto normativo abrangente no que concerne às estradas de rodagem e que estabeleceu tanto os padrões de construção como as formas de parceria.

No seu primeiro artigo, a lei deixava claro como se dariam as construções das estradas a partir de sua classificação: “As estradas de rodagem do Estado da Bahia classificam-se em públicas e particulares, de primeira e segunda classe”,<sup>4</sup> ficando a presença da iniciativa privada, portanto, explícita no conjunto normativo. Para estimular essas obras, além do direito de pedágio e de permitir aportes diretos das intendências, particulares, associações etc., concedia isenção dos impostos estaduais estabelecendo, ainda, que o Estado poderia conceder subvenções quilométricas que variavam em valor (de Rs. 500\$000 a 4:000\$000 por quilômetro) de acordo com a qualidade técnica das

---

<sup>4</sup> BAHIA. *Leis do Estado da Bahia dos Anos de 1924 e 1925*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925, p. 223.



obras, notadamente quanto ao tipo do revestimento, e pagos a cada 20 quilômetros entregues ao tráfego.<sup>5</sup>

A parte introdutória do relatório da Seção de Estradas de Rodagem da Bahia abrangendo o governo Góis Calmon é bastante ilustrativa da existência de clima em prol das rodovias, apesar do seu ufanismo, e do quanto se progrediu, além de deixar claro um elemento que não poderia passar despercebido em um momento onde as forças do interior pareciam ter se tornando senhoras dos seus destinos, a necessidade de se manter a centralidade de Salvador:

Por mais que nos esforçássemos, não seríamos capazes de abranger em uma simples exposição tudo quanto neste sentido se vem realizando na Bahia de 1924 para cá, pois, esse entusiasmo pela causa das bôas estradas, que o Governo actual soube irradiar por todos os recantos do Estado, mesmo pelos mais longínquos, quer pelo seu exemplo de construir directamente, quer pelos auxilios distribuidos e que a lei em vigor, por elle mesmo sancionada, estabeleceu, tem sido tal que não receiamos de afirmar ter ultrapassado os limites desse arrebatamento natural que causam sempre os grandes empreendimentos, tornando-se já uma verdadeira mania, mas dessas manias beneficicas, concentrando o desejo immoderado de em tão pouco tempo fazer da Bahia o que de facto ella será quando o automovel, partindo da sua admirável capital, puder visitar todos os pontos do seu rico território, então coberto por uma bem disposta e estudada rêde de estradas de rodagem.<sup>6</sup>

Por seu turno, o governador também registra sua satisfação com o andamento das obras rodoviárias na Bahia, lembrando de aspecto importante constante na lei 1.847, a ideia de que havia sido feito um plano de viação para o estado:

O systema de auxilios e subvenções introduzidos na lei já citada foi de um effeito decisivo sobre a construção das estradas de rodagem. Os municipios comprehenderam perfeitamente o seu papel de agentes propulsores da viação da communa e da viação inter-municipal, que facilitam a circulação e fazem o maior progresso. Municipios e Estado fizeram concessões subvencionadas, mas a lei exigiu que dos municipios fossem a titulo precario, afim de que o Estado pudesse avocal-as, encampando-as para elevar as respectivas

---

<sup>5</sup> Id., p. 228.

<sup>6</sup> APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 677. Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no período de 1924 a 1927; apresentado ao Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas pelo engenheiro chefe da Seção de Estradas de Rodagem, p. 1. A grafia original será mantida em todas as citações.



estradas de categoria, melhorando-as, caso viessem estas a coincidir com o plano geral de viação adotado.<sup>7</sup>

Olhando os dados, vemos que não se trata de exagero, pois dos treze trechos rodoviários considerados aptos ao uso do automóvel e que totalizavam 765 km em 1924, agora a Bahia possuía 80 estradas e 4.026 km, ou seja, houve um acréscimo 3.261 km de estradas de rodagem à rede baiana distribuídos, de modo desigual é verdade, por todas as regiões do estado.<sup>8</sup>

São estradas, em sua mais absoluta maioria, carroçáveis, ou seja, seu leito é terraplenado e são feitos aterros e cortes para suavizar as rampas, mas ainda assim permitem o tráfego de automóveis e o desenvolvimento de velocidades mais elevadas, bem como suportam veículos mais pesados, como ônibus e caminhões. De diferente e com obras mais esmeradas, tivemos a Bahia a Feira de Santana, revestida de pedra britada e um trecho da Santo Amaro a Tanque da Senzala feita em concreto.

O próprio Calmon, em mais um diferencial em relação aos governadores anteriores que eram pouco afeitos a visitar as zonas interioranas do estado, fez, principalmente a partir do início de 1927, inúmeras viagens que chamou de “inspeções” a obras rodoviárias, promovendo as inaugurações delas e de outras obras, além de manter os indispensáveis contatos políticos, afinal haveriam eleições para Câmara Federal em março e as para o governo estadual se aproximavam. São viagens relativamente próximas à capital, em face das dimensões da Bahia, mas ainda assim, isso chamou atenção à época pelo fato de o próprio mandatário ir inaugurar obras no interior, pois nenhum governador esteve em cidades localizadas a mais de 300 quilômetros de Salvador praticamente durante todo período republicano. Nem durante as inaugurações de trechos ferroviários que permitiam acesso a partir de capital diretamente por trem, isso foi registrado.

A política rodoviarista do governo Calmon, em face da importância que adquiriu, seja por razões políticas ou de infraestrutura (ou ambas), entrou na plataforma do então

---

<sup>7</sup> BAHIA. Mensagem apresentada pelo Exm. Snr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, á Assembléa Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1ª reunião Ordinária da 19ª Legislatura em 7 de abril de 1927. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1927, p. 301-302. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 21 out. 2021. Note-se que em razão das concessões serem a título precário, ou seja, eram uma permissão e não um direito, o Estado poderia fazer uso político delas, tirando de determinado município ou grupo como forma de puni-los.

<sup>8</sup> Id., p. 304-307.



candidato Vital Soares que, ao divulgar seu plano de governo na imprensa, colocou entre suas prioridades durante um processo eleitoral onde já entrou vitorioso, a construção de mais estradas de rodagem. Para o futuro governador, não se deveria abandonar os planos ferroviários, mas eles, na atual situação da Bahia, equivaliam a “[...] encomendar remédio demorado para doente que se exaure de sangue e de força”.<sup>9</sup> A solução rápida e óbvia seria via estradas de rodagem, cuja a ação de Calmon é elogiada, mas era preciso aperfeiçoar:

Felizmente, graças a acção directa do actual governo, ou aos incentivos que, mediante premios e subvenções, tem elle levado a empresas particulares, a nossa rêde rodoviária se desenvolve por toda a parte e vae penetrando o planalto bahiano. O que lhe falta é systematização, para que os seus vários trechos não figurem longos trechos insulados.<sup>10</sup>

Apesar da ideia de sistematização, o que se viu foi a continuidade, exatamente nos mesmos moldes, dos planos do governo anterior e nem haveria tempo para mudanças mais drásticas, afinal a situação política começava a se deteriorar, com forças que antes se encontravam inertes passando a fazer oposição mais cerrada, e pelo fato de Vital Soares ter deixado o governo em 1930 para concorrer como candidato a vice-presidente na chapa Júlio Prestes que saiu-se vitoriosa, mas, como sabemos, não chegou a assumir por conta da deflagração da Revolução de 1930.

Apesar disso, em seu governo de quase dois anos, a malha rodoviária baiana continuou a se expandir rapidamente. No primeiro ano de Soares no poder, o relatório da Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas (SAICVOP) deixa clara a ideia de manutenção da política rodoviária herdada de Calmon ao apontar que “O governo actual, continuando o programma da administração anterior, anima e coopera á construção de novas rodovias, que facilitam e aceleram o progresso atravez das uberrimas regiões do nosso Estado”.<sup>11</sup> No ano seguinte, o discurso continua no mesmo sentido, ou seja, propalando a ideia de que as rodovias são os vetores do progresso, pois

---

<sup>9</sup> **A Tarde**, 05 dez. 1925, p. 5.

<sup>10</sup> *Idem*.

<sup>11</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 682**. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Secretario da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas no ano de 1928, p. 71.



elas são “[...] os mais poderosos elementos para circulação e escoamento das incalculáveis riquezas das terras bahianas.”<sup>12</sup>

Continua apontando números que realmente mostram a vigorosa expansão da rede viária, porém em nenhum momento se fala da sistematização colocada por Vital Soares durante a campanha e nem de aspecto importante que começava a aparecer na imprensa interiorana e da capital, a destinação de recursos para que as estradas que estavam em tráfego fossem mantidas e conservadas.

O secretário indica que, em 31 de dezembro de 1929, contava a Bahia com 5.643 km de rodovias adequadas ao automóvel em tráfego e outros 3.570 km estavam em construção,<sup>13</sup> o que se compararmos com os números de 1924, representa um aumento de 614%. Esse acréscimo somente foi possível por conta dos investimentos dos grupos interioranos, que são impossíveis de se precisar pela ausência de dados, e os do Estado. A tabela a seguir mostra o volume dos recursos estaduais em rodovias a partir de 1925, com os valores incluindo os investimentos diretos do estado da Bahia, quando ele próprio construía estradas, e os repassados como auxílio aos construtores privados e a intendências.

**Tabela 1** – Investimentos do estado da Bahia em estradas de rodagem.

Ano	Valor (Rs.)	Varição (% em relação ao ano anterior)
1925	794:340\$232	-
1926	1.031:712\$747	+ 23
1927	3.609:650\$318	+ 71,4
1928	4.025:012\$122	+ 10,3
1929	4.596:252\$533	+ 12,4
1930	2.931:422\$967	- 56,8

**Fonte:** BAHIA. Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas. **Serviços rodoviários no estado da Bahia.** Comunicação ao 5º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1933.

<sup>12</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 185, Documento 700.** Relatório apresentado ao Exm<sup>o</sup>. Snr. Dr. Vital Henrique Batista Soares, Governador do Estado, pelo Engenheiro Civil Mario de Souza Dantas, Secretário da Agricultura (1929), p. 92.

<sup>13</sup> Idem.



Nota-se que o crescimento é constante em todo período, com exceção de 1930 onde cai praticamente pela metade, e o salto entre 1926 e 1927 é enorme, em parte por conta de que os efeitos da lei 1.847 começaram a ser de fato sentidos, pois como as estradas fomentadas por ela começaram a ficar prontas, tornava possível aos grupos construtores solicitarem os auxílios ao governo estadual. A isso some-se a intensificação nas obras da Salvador a Feira de Santana, o que exigiu maior aporte de recursos por parte do governo.

Na região que chamamos de centro norte da Bahia, área que pode ser delimitada como a que da região de Feira de Santana vai até as barrancas do Rio São Francisco, ao norte, e às bordas da Chapada Diamantina a oeste, três cidades e suas respectivas elites foram importantes construtoras de estradas além de, é claro, tentarem promover seus processos de modernização através da colocação em funcionamento de serviços de fornecimento de energia elétrica, calçamento, construção de pontes etc. Observemos, brevemente e a título de ilustração, os casos de Jacobina, Morro do Chapéu e Senhor do Bonfim.

Ainda em 1925, ou seja, mesmo antes da vigência da Lei 1.847, iniciativas foram tomadas para que estradas de rodagem fossem construídas em Senhor do Bonfim e Morro do Chapéu. Na primeira cidade, grupo de importantes comerciantes locais que tinham à frente o Coronel Cantídio da Silva Duarte,<sup>14</sup> homem de grande poder econômico e político em toda a região de Bonfim e no Raso da Catarina, região mais a leste, associados à Intendência, fundaram a Sociedade Rodoviária do Bomfim Ltda. (SRBL), sociedade cooperativa por cotas cujo objetivo inicial era construir uma estrada entre a sede municipal e a então vila de Uauá, localidade pertencente a Monte Santo. Desta forma, temos outro caso de acomodação, pois controlava a Terra dos Vagalumes, o significado da palavra uauá, Cel. João Borges de Sá, poderoso chefe local que era aliado de Cantídio Duarte, com quem compartilhava interesses econômicos, notadamente no que concernia a pecuária e a produção e couros e peles. Através de seus esforços, foi autorizado o desmembramento e a criação do município também em 1926, sendo a estrada construída um vetor que a livrou de Monte Santo na prática, pois permitia contato mais ágil com Bonfim do que com o antigo município mãe.

---

<sup>14</sup> Todos os indivíduos aqui referidos como “coronel” ou tinham títulos da extinta Guarda Nacional ou os tomaram para si como indicador de poder e prestígio.



Como efeito, o líder montessantense, o padre Francisco Berenguer, rompeu com o governo estadual e a situação só se tranquilizou quando, em 1927, em cerimônia envolvendo a inauguração da estrada de rodagem de Monte Santo a Cumbe (atual Euclides da Cunha), o governo do estado e o Arcebispo da Bahia Dom Augusto Álvaro da Silva (o Cardeal da Silva), enviaram representantes e depositaram na figura do padre a responsabilidade exclusiva pela construção deste trecho e do seu complemento entre Monte Santo e Cansanção. Veja-se, por exemplo, a descrição da cerimônia em *A Tarde*, onde o periódico governista aponta que as duas obras surgiram em razão do “[...] seu esforço e á sua influência”.<sup>15</sup>

Das alturas da Chapada, Morro do Chapéu vinha lutando por um ramal da ferrovia da Grota, trecho ferroviário federal então sob concessão da *Chemin de Fer Federaux du l’Est Bresiliene*, desde 1912 quando as obras começaram e intensificaram as cobranças junto aos governos federal e estadual na medida em que a ferrovia foi chegando mais próxima da cidade, notadamente após a inauguração das estações de Jacobina e do França. Como, apesar dos reiterados apelos e justificativas de cunho econômico, a estrada de ferro não se materializava – nem jamais se materializaria – as elites morrenses, lideradas por Antonio de Souza Benta, homem ligado ao comércio, criação e produção mineral, começaram discutir a viabilidade de uma associação e, logo depois, implementaram, em novembro de 1925, a Sociedade Recreativa Progressista (SRP), organizada nos mesmos moldes de sua congênere bonfinense e cujo objetivo principal era a abertura de uma estrada de rodagem ligando a sede do município a estação do França, passando pelo povoado de Dias Coelho.

Em Jacobina, que assim como Bonfim já era servida pela estrada de ferro, o movimento foi mais lento e tinha caráter diferente das cidades vizinhas, pois suas elites foram mobilizadas para construir estradas que ligassem a sede do município a importantes povoados como Itapeipu e Riachuelo (atual município de Mirangaba). Outro diferencial é que as forças mobilizadas foram estritamente locais, não havendo nenhum processo solicitando auxílios à Secretaria de Viação e Obras Públicas como ocorreu com Bonfim e Morro do Chapéu, que os abriram – e vieram a receber parte do auxílio que solicitaram – assim que a lei 1.847 foi promulgada. Apesar dessas duas estradas jacobinenses terem

---

<sup>15</sup> Trabalhando pela religião e pelo progresso, *A Tarde*, 13 de outubro de 1927, p. 1.



se materializado, elas não se utilizaram das benesses constantes na legislação, contando com outros meios de financiamento, como os investimentos diretos dos interessados e das intendências e, principalmente, mas já nos anos 1930, através das ações do IFOCS, o que tirava o peso das construções das classes dominantes locais, o que denota, por um lado, prestígio político e, por outro, o início do processo de centralização empreendido pelo governo de Vargas.<sup>16</sup>

Até a Revolução de 1930, o IFOCS havia construído apenas dois trechos rodoviários na Bahia: as estradas Queimadas a Cumbe, que abrange os dois trechos apropriados pelo Padre Berenguer, e a de Amargosa a Sítio Novo (atual Iaqu). A partir da interventoria de Juracy Magalhães (1931-1937), ocorre a intensificação das construções, com grandes trechos do que hoje são as BRs 110, 116, 235 e 324 nas suas porções ao norte do estado, sendo construídos, principalmente a partir da violenta estiagem iniciada em 1932.<sup>17</sup>

Nos três exemplos que trouxemos, utilizando-se ou não da legislação estadual, as construções rodoviárias contaram com as bençãos do estado da Bahia que, ou autorizava as obras com auxílio direto, ele próprio as construía ou, ainda, dava as bençãos como é muito comum encontrarmos nas centenas de bilhetes e cartas enviadas ao governador e por ele respondidas e disponíveis no Arquivo Público da Bahia.<sup>18</sup> Por esses meios, as elites locais conseguiram abrir ao tráfego as seguintes estradas nessas localidades:

**Tabela 2** – Estradas de rodagem construídas pela iniciativa privada até 1930

Trecho	Extensão (km)
--------	---------------

<sup>16</sup> A ideia de prestígio político vem da ação do deputado Francisco Rocha Pires, o Chico Rocha, elemento que veio a ter grande poder durante os anos de Juracy Magalhães no poder e que representava os interesses das elites da região, principalmente das jacobinenses, junto ao governo federal.

<sup>17</sup> Relatório dos serviços rodoviários executados no ano de 1932. Arquivo Pública do Estado da Bahia (APEB), **Sessão Republicana**, Caixa 2.396, Maço 190, Documento 771. Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas.

<sup>18</sup> Esses documentos estão disponíveis no Setor de Arquivos Privados – Arquivos Góis Calmon.



Senhor do Bonfim a Uauá	132
Senhor do Bonfim a Campo Formoso	30
Senhor do Bonfim a Jaguarari	30
Senhor do Bonfim a Cariacá	22
Jacobina a Riachuelo	36
Jacobina a Itapeipu	40
Morro do Chapéu ao França	65

**Fonte:** APEB. **Sessão Republicana**, Caixa 2.396, Maço 190, Documento 771. Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas. Relatório dos serviços rodoviários executados no ano de 1932.

Todo este processo de construção via cessão de direitos às elites interioranas acabou sendo sustentado pela ideia de que as estradas e os “automóveis do progresso”, tirariam vastas regiões baianas do atraso socioeconômico em que viviam. Apesar de passar longe da realidade, pois os transportes sozinhos não tem o poder de transformar tão profundamente uma sociedade e desse discurso ser uma repetição daquilo que vinha sendo dito desde o século anterior sobre as estradas de ferro, as estradas de rodagem acabaram se tornando cada vez mais necessárias e seu avanço foi impossível de ser freado, mesmo quando as conjunturas políticas e econômicas não ajudavam. Aqui, ao nosso ver, reside o grande mérito da administração calmonista: iniciar o processo de expansão rodoviária na Bahia, tornando-as a espinha dorsal do sistema de circulação no vasto território baiano.

Não se entenda com isso que concordamos com a conseqüente marginalização das estradas de ferro, significativamente de implantação mais cara e exigindo mais tecnologia, que infelizmente veio a ocorrer, mas, se formos pragmáticos e olharmos as condições materiais e políticas da Bahia daqueles tempos, a saída, o remédio para o doente enfermo mais fácil e barato de ser aplicado realmente era a construção de rodovias adequadas ao veículo de motor a explosão.

Uma última coisa precisa ser colocada quanto às construções rodoviárias desse período. Os estudiosos sobre o tema apontam que essas estradas carregavam inúmeras limitações técnicas, muitos projetos não foram adiante, careciam de objetividade prática mais ampla e a sistematização, conforme prometida por Vital Soares, demorou algumas décadas para de fato vir a ocorrer, contudo devemos perceber nessas rodovias pioneiras



o início de um novo processo de espacialização da Bahia que, inclusive, como colocado por Antonio Guerreiro, (2000, p. 35), estimulou um desenvolvimento regional que virava as costas, em alguns casos, para o velho núcleo, Salvador.

### **Referências:**

BURSZTYN, Marcel. **O país das alianças**: elites e continuísmo no Brasil. Petrópolis: Vozes, 1990.

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

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**. O município e o regime representativo no Brasil. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. **A rainha destronada**: discursos das elites letradas sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

PANG, Eul-Soo. **Coronelismo e oligarquias 1889-1934**. A Bahia na Primeira República brasileira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

RESENDE, Maria Efigênia Lage. O processo político na Primeira República e o liberalismo oligárquico. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). **O Brasil Republicano**: o tempo do liberalismo excludente. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **Partidos políticos da Bahia na Primeira República**: uma política de acomodação. Salvador: EDUFBA, 1998.

SPINOLA, Noelio Dantaslé. **A trilha perdida**: caminhos e descaminhos do desenvolvimento baiano no século XX. Salvador: UNIFACS, 2009.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.