

TROPAS E TROPEIROS NOS CAMINHOS DO CACAU

Sandra Regina Mendes¹

Resumo: As entradas e bandeiras no Sertão da Ressaca na Bahia, aliadas a posterior implantação da pecuária, delimitaram os primeiros caminhos ligando o sertão e o litoral. Sua consolidação no século XIX, através da ligação com Camamu, permitiu irradiar novos núcleos populacionais como na área do Baixo Contas. Ainda neste século, com a expansão da lavoura cacaueteira, essas terras, próprias ao plantio do cacau, foram efetivamente ocupadas. Com a implantação da lavoura cacaueteira se tornou emergente meios de transportes para viabilizar o escoamento da produção. Neste contexto, as tropas tornaram-se imprescindíveis, sendo responsáveis não apenas pelo escoamento da produção, mas também pelo abastecimento e a comunicação entre os locais. Este trabalho portanto, busca discutir a ocupação e desenvolvimento de uma área periférica da região cacaueteira investigando o papel das tropas e dos tropeiros neste processo. As variáveis ambientais regionais são apontadas como fatores decisivos para explicar as precárias condições das estradas bem como o avanço do uso deste transporte.

Palavras-chave: Tropas- tropeiros- caminhos

Abstract: The entrances and flags in the Interior of the Hangover in Bahia, allied the subsequent implantation of the livestock, they delineated the first roads tying the interior and the coast. Your consolidation in the century XIX, through the connection with Camamu, allowed to irradiate new population nuclei as in Baixo Bills' area. Still on this century, with the expansion of the farming cocoa, those lands, own to the planting of the cocoa, they were indeed busy. With the implantation of the farming cocoa he/she became emergent means of transports to make possible the drainage of the production. In this context, the troops became indispensable, being not just responsible for the drainage of the production, but also for the provisioning and the communication among the places. This work therefore, search to discuss the occupation and development of an outlying area of the area cocoa investigating the paper of the troops and of the cattle drivers in this process. The regional environmental variables are pointed as decisive factors to explain the precarious conditions of the highways as well as the progress of the use of this transport.

Word-key: Troops - cattle drivers - roads

1. A história e o meio ambiente natural

A historiografia sempre colocou o homem como ser diferenciado e destacado da natureza, resultando em relações de distanciamento entre a Cultura e a Natureza. Criou-se assim a distinção entre paisagem natural e paisagem cultural. Apenas esta última seria objeto de estudo do historiador. Esta visão ainda destacava o Homem de seu contexto natural, só servindo aos estudos históricos as paisagens transformadas pela ação do homem. Atualmente,

¹ Professora da Faculdade Santo Agostinho- FACSA (BA), srmba@hotmail.com

existe a preocupação dos historiadores em perceber as relações entre o homem e seu meio ambiente. Nada mais óbvio que enxergar as inter-relações entre os diversos fatores que norteiam esta relação. A tecnologia e a economia são fatores importantes na relação entre uma dada sociedade e o ambiente natural que a cerca. É seguindo esta perspectiva teórica de inter-relações que se produzem atualmente os trabalhos acadêmicos em torno da História Ambiental. Este estudo busca estabelecer relações entre a atividade tropeirística e as características e variáveis ambientais da região cacaueira, ressaltando-as para explicar as precárias condições das estradas, o avanço do uso deste transporte bem como, aspectos do cotidiano da atividade tropeira que convivia diretamente com as intempéries da natureza.

No séc.XIX estiveram no Brasil vários pesquisadores denominados naturalistas que objetivavam conhecer a fauna, a flora, os povos autóctones e seus costumes. Eles foram incentivados por medidas do rei D. João VI que, ao se transferir para a colônia, resolveu torná-la mais “civilizada” e moderna. São desses viajantes as primeiras obras que se dedicam a descrever a paisagem brasileira. Dentre os naturalistas, destaca-se Maximiliano, príncipe de Wied-Neuwied, que esteve na antiga capitania de Ilhéus, área de interesse deste trabalho, deixando descrições importantes sobre a paisagem local.

1.2. Origem e importância da tropa de mular no abastecimento interno do Brasil

Quando o príncipe Maximiliano viajou para o Brasil, a Europa estava em plena expansão industrial, com uma malha significativa de transporte ferroviário e marítimo. A colônia brasileira, porém ainda dava os primeiros passos em relação a transportes e estradas. Essa foi uma das primeiras e maiores dificuldades enfrentadas por Wied-Neuwied. Grande parte da viagem foi feita utilizando para locomoção, os mules, sendo em alguns trechos utilizadas pequenas embarcações e canoas. O viajante escreveu sobre o início da viagem, no Rio de Janeiro, “levávamos dezesseis mules, carregando cada um duas caixas de madeira cobertas de couro cru, que as abrigava da chuva e da umidade”. (WIED-NEUWIED, 1988, p.33).

As tropas de mules, nessa época, eram o principal meio de locomoção de pessoas e transporte de mercadorias. Em Veredas, no sertão da capitania da Bahia, Wied-Neuwied testemunhou a importância das tropas.

Grandes tropas de sessenta a oitenta burros, ou mais, vão e vem sem parar transportando mercadorias, principalmente sal [...] É um espetáculo interessante o

de uma dessas tropas. Sete burros formam um lote, devendo ser conduzidos, carregados e alimentados por um homem. O primeiro animal da tropa tem arreios pintados e guarnecidos de numerosos guizos (Ibid., 1989, p.407).

Entretanto, as estradas ainda não estavam totalmente propícias para passagem de tropas, visto que até meio século antes, prevaleciam às viagens feitas a pé. Em 1761, a administração colonial proibiu a criação de muares, animais mais aptos para o serviço de carga, temendo a diminuição da criação de cavalos, necessária as milícias (HOLLANDA, 2001). As condições se agravavam nas regiões mais distantes do centro administrativo da colônia, como era Ilhéus, prevalecendo os caminhos acidentados e estreitos. O naturalista escreveu sobre as características e condições encontradas na estrada de Ilhéus a São Pedro de Alcântara (atual Ferradas).

Muitas vezes os nossos animais afundavam as patas num solo alagadiço e mole (atoleiro). Os caçadores iam na frente e avisavam a tropa quando surgiam estes obstáculos [...] então tiravam-se as cargas e cada qual punha mãos a obra. (WIED-NEUWIED, 1989, p.351).

As origens do uso do luar no Brasil remontam ao fim do século XVII e princípio do XVIII, quando finalmente foram descobertas as minas tão cobiçadas pelos portugueses na colônia. Esse fato levou a uma intensa migração para a região das jazidas. Inicialmente, de acordo com Goulart (1961), o governo português achou por bem que se povoasse densamente a região das minas, vislumbrando que o grande número de catadores e lavradores resultaria em maiores impostos a serem arrecadados. Porém, o contingente incessante e a necessidade de controle da produção levaram a revogar tais incentivos. A partir de 1701, o rei de Portugal passou a enviar ordens para que não se permitisse a entrada de mais gente nas minas. O pensamento dos que para ali se deslocaram estava voltado para o enriquecimento rápido. Assim, não houve por parte dessas pessoas preocupação alguma em organizar meios de sobrevivência naquelas regiões tão afastadas e de difícil acesso.

Nessa realidade, o maior problema era a falta de gêneros de subsistência. O acesso difícil e a inexistência de uma estrutura eficiente de meios para abastecer a região levaram a períodos de fome, quando muitos morreram, alguns com os “bolsos cheios de ouro”. A situação piorava na época das chuvas que, quando prolongadas, encharcavam os raros e péssimos caminhos existentes, impossibilitando ainda mais a chegada dos poucos e caros produtos.

Essas fases periódicas de fome, com todas as conseqüências negativas, aliadas à necessidade de encontrar formas de atender a demanda, foram decisivas para criar meios,

objetivando superar a realidade posta. Para solucionar esses problemas, “se fez necessário à presença imediata de um sistema regular de transporte, capaz de se adaptar às condições existentes e aliviar aquelas deficiências”. (Ibid, 1961, p. 28) Destarte, é nesse contexto, em que se fazia urgente a implantação de um sistema de transporte eficaz, adequado às condições topográficas da colônia, que o muar ganhou importância, pois, ao contrário do cavalo, era um animal resistente e propício para fazer o transporte de longas distâncias e em caminhos íngremes. O muar, então, passou a ser empregado no sistema de abastecimento interno da colônia, bem como no processo de escoamento da produção que seguia para a exportação. Seu uso se consolidou e “o intenso comércio de animais que se seguiu é que vai fazer surgir no cenário brasileiro um sistema de transporte até então aqui desconhecido: **a tropa de muares.**”(HOLLANDA, 2001, p. 128) Com as tropas de muares, surge a figura do tropeiro, que, nas palavras de Sérgio Buarque de Holanda (1960, p. 132), é “o sucessor direto do sertanista e o precursor em muitos pontos, do grande fazendeiro.” Nos séculos XIX e XX as tropas continuam a fazer parte do cenário histórico e sua importância não diminuiu com o declínio da exploração do ouro em Minas Gerais. Observa-se que as tropas continuaram responsáveis pelo transporte de mercadorias, principalmente para locais onde não existiam outros meios de transporte.

1.3. Os primeiros caminhos do cacau no Baixo Contas ²

No século XIX foram iniciados investimentos de vulto com a instalação de ferrovias e estradas carroçáveis no Brasil. Contudo, a modernização dos transportes só viria a ser uma caracterização da economia brasileira no século XX, a partir da década de trinta, com o surgimento das estradas de rodagem. Entretanto, esses avanços, referindo-se ao interior do Brasil, foram implementados muito lentamente. Na Bahia, por exemplo, em relação ao período compreendido entre 1900 a 1925, Cid Teixeira (1988, p. 61) traça o seguinte panorama:

Rodoviarismo, por óbvia definição vernácula, supõe o veículo, a dominância do veículo motorizado. Até agora o que tivemos foi essencialmente, a formação da malha de estradas. Desde picadas que mal permitiam a passagem de um cavaleiro

² De acordo com os dados sobre a bacia do rio de Contas, o Baixo Contas é a parte compreendida desde o município de Jequié até a foz do Oceano Atlântico, onde há predominância da Mata Atlântica. Corresponde a área onde hoje estão localizados municípios como Ipiaú, Barra do Rocha, Ibirataia, Ubatã, Dário Meira, todos pertencentes à região cacauífera, no sul da Bahia. BAHIA (Estado) Secretaria de Recursos hídricos. Plano Diretor de Recursos Hídricos- Bacia do Rio das Contas, nov. 1993, documento síntese e diagnóstico socio - econômico (Elaborador por GEOHIDRO Engenharia Ltda); BAHIA (Estado). Secretaria de Recursos hídricos. Programa de resíduos sólidos urbanos do Estado da Bahia, 2000. Disponível em:<<http://flem.org.br/premio/projetos/2001/PFLEMPRJ10074.PDF>> Acesso em: 28 maio 2005

até vias mais largas por onde transitavam tropas e boiadas. Pavimentação, palavra ausente do vocabulário. Neste século, o automóvel viria revolucionar todas as noções de distância terrestre do mundo. Certo que aqui na Bahia os primeiros veículos motorizados **limitaram-se aos curtos trajetos da capital**.

No sul da Bahia, área produtora de cacau, só a partir de 1932 é percebida, através dos Registros de Leis citados por Cid Teixeira, a grande preocupação em estabelecer uma malha viária capaz de interligar a zona cacauzeira.

Em 1932, verificou-se um grande surto de construção na Zona Sul do Estado. Por um acordo firmado entre a Diretoria de Estradas de Rodagem e o Instituto de Cacau da Bahia [...] deu-se início, na região de maior índice econômico do Estado da Bahia, a zona cacauzeira, à execução de um plano regional de construção de estradas. [...] que em síntese deveria ligar os grandes centros produtores de cacau ao porto de Ilhéus. (IBID, p. 68)

Porém, as atividades se limitaram às vias principais e ao entorno de Ilhéus e Itabuna, sendo que as áreas do interior continuaram com caminhos precários ou ainda a serem abertos. Assim, enquanto nas regiões mais centrais a política de abertura de estradas estava voltada para a construção de ferrovias e estradas de rodagem, em muitas áreas interioranas, como a correspondente ao Baixo Contas, ainda se fazia necessária à abertura de estradas de terra e carroçáveis. Desta forma, o que vigorava no interior era o transporte através das tropas, sendo responsáveis, portanto, pelo escoamento da produção, abastecimento e a comunicação entre os locais.

Independente do tipo de estrada, era imprescindível que houvesse a abertura ou ampliação dos caminhos principais e vias secundárias, para oferecer possibilidades de crescimento social e econômico da região cacauzeira. Nesse ínterim é possível observar diversas medidas implementadas por Camamu, Intendência a que estavam vinculadas às terras do Baixo Contas no início do século XX, no sentido de atender a essa urgência, melhorando as vias de acesso, onde muitas estradas e pontes foram construídas, ampliadas ou sofreram manutenção. Em geral, eram os próprios produtores³ que estabeleciam contratos com a Intendência para fazer a obra, dando como garantia a própria terra, na grande maioria, com plantação de cacau. As obras encetadas pelos próprios moradores induzem a perceber a

³ No Livro n. 1 para Termos de Contrato de Obras Públicas Municipais de 1913 a 1924 é possível encontrar diversos contratos estabelecidos entre particulares e a Intendência de Camamu para executar obras nessa área. Nos contratos constam as dimensões das obras (seja ponte ou estrada) e os prazos estabelecidos para a sua conclusão. Além de registrar a garantia em caso da não execução da obra, que em geral eram “pés de cacauzeiros frutíferos.”

urgência de sua execução. Afinal, era o produtor o principal interessado em vias de escoamento para a produção, bem como em receber gêneros de primeira necessidade como sal, óleo, roupas, louças, dentre outros artigos. Um contrato bastante interessante é estabelecido entre a Intendência de Camamu e José Vicente da Silva, datado de 20 de abril de 1921. Nele, o contratado se compromete a abrir uma estrada “partindo da fazenda de Sabino Guedes para o arraial, margeando a Serra dos Macacos, estrada que deve servir para o **Rocha, Dois Irmãos e Cajazeiras**”.⁴ Ao que tudo indica, a estrada foi construída e passou a ter uma importância do trânsito regional, pois, em 1927, encontra-se uma referência à mesma, no contrato de construção de uma ponte do Oricó Grande, onde é possível ler “**na estrada das Cajazeiras e Dois Irmãos.**”⁵

Entretanto, é de 1925 um dos contratos mais significativos em relação à construção de estradas na área estudada. Ele prevê a construção “de uma estrada carroçável ou de rodagem [...] que partindo desta cidade se dirija até ‘Rio Novo’, passando por Acarahy, Dois Irmãos e Rocha.”⁶ Desde novembro de 1924 já havia sido aprovada a lei (Lei 88/1924) de construção, onde se lê: “organizar a construção e vantagens da exploração exclusiva de uma estrada carroçável ou de rodagem partindo do coração desta cidade para o arraial de Dois Irmãos e prolongamento para os do Rocha e Rio Novo, com ramificações para o Funil, Água Branca e Córrego de Pedras.”⁷ Há, portanto, uma nítida intenção de integrar os diversos povoados que já contavam com um povoamento significativo, lugares onde também se localizavam as principais agências arrecadoras. Pelo contrato, todas as despesas ficariam a cargo do contratado, que em troca receberia o direito de explorar a estrada com isenção de impostos municipais. Entretanto, ficaria obrigado a “transportar volumes, sementes, plantas, máquinas

⁴ Contrato que entre si fazem o Dr. Francisco (?) Borges, Intendente deste Município de Camamu e o sr. Vicente, digo José Vicente da Silva, datado de 20 de abril de 1921, grifo nosso. In: Livro n. 1 “Para Termos de Contratos de Obras Públicas Municipais de 1913-1925”. Pelo termo do contrato a estrada deveria ter dez metros de largura, sendo o “caminho bem roçado e bem limpo”, custando 650\$000 (seiscentos e cinqüenta mil réis). Como garantia o contratado oferecia uma “roça com dois mil pés de cacauzeiros frutíferos situado no lugar denominado Rocha deste município.” Observa-se que os benefícios dessa estrada abrange Cajazeiras, atualmente Dário Meira, pertencente a Boa Nova. Isso denota a existência de um intercâmbio, possivelmente comercial, entre esses locais.

⁵ Termo de Contrato Público que entre si fazem o Intendente Interino em exercício e o cidadão Silvério Bispo Malta como abaixo se declara, datado de 27 de agosto de 1927, grifo nosso. Livro n. 1 Para termos de contratos de obras públicas municipais de 1913-1925. Nota-se que o custo da ponte é bem superior ao da própria estrada, sendo no valor de 1:600\$000, pagos em três vezes. Para sua construção exigia-se “madeira de lei com 6 palmos de largura, fora as encostas”, tendo 120 m de comprimento. O contratante deu como garantia “posse na Jacuba com plantações de cacauzeiros, cafeeiros, casa de palha etc.”

⁶ Termo de Contrato entre a Intendência Municipal de Camamu e o cidadão Lourenço Conceição para construir uma estrada carroçável ou de rodagem concedida por decreto e lei do conselho municipal, datado de 25/05/1925. Livro n. 1 Para termos de contratos de obras públicas municipais de 1913-1925

⁷ Lei n. 84 de ___/11/1924. In: Livro n. 4, “Para registros de Leis Municipais sancionadas nesta Intendência Municipal de Camamu.”

agrícolas municipais e conceder abatimento de 25% de passageiros, requisitados pelo município.” Observa-se que estes elementos são justamente equipamentos necessários a ocupação de novas áreas.

Além dessas estradas que ligavam os diversos distritos de Camamu à sede, também havia as integravam a Jequié, que já havia se constituído como porta de entrada para aqueles que eram atraídos pelas oportunidades da incipiente lavoura cacauzeira do Baixo Contas. Através da antiga “estrada das boiadas”, que no fim do século XIX teve a sua topografia aproveitada pela estrada de ferro Tram Road de Nazaré (iniciada em Nazaré entre 1871-1873), alcançava-se as matas para iniciar o plantio “dos frutos de ouro”.

A estrada ligando Rio Novo a Jequié foi construída em 1930, a mando de Osório Cordeiro da Silva, que havia sido investido no posto de Capitão Revolucionário e de Delegado Regional da Polícia do Estado, após o golpe de 1930, liderado por Getúlio Vargas. Sobre a estrada, Andrade ([s.l.:s.n.], p. 47) escreveu:

A ligação rodoviária com Jequié foi iniciada aventurosamente por iniciativa particular [...] não se tratava, porém, de uma estrada de rodagem, mas uma passagem artesanal, feita a facão, machado, enxada e picareta, ora margeando o rio de Contas, ora entrando pelas pastagens.⁸

Essa estrada, portanto, tinha uma função complementar em relação à estrada de ferro de Jequié e o escoamento da produção de cacau do Baixo Contas. Entretanto, não podemos hiperdimensionar o papel da ferrovia no processo de escoamento da produção cacauzeira do Baixo Contas. Em depoimento, o tropeiro Augusto redimensiona essa importância de Jequié como centro aglutinador da produção cacauzeira regional, evidenciando a relevância de outras vias de escoamento, como o Funil. Até o Funil a produção era levada pelas tropas, seguindo de canoa até a Estação Ferroviária de Poiri. De acordo com o antigo tropeiro,

Descia cacau dessa mata toda pegando daí encostado de Ipiaú, Barra do Rocha, Temão, descia tudo pro Funil. Era muito cacau, chegava lá, botava nas canoas, lá já tinha os carregador que só botava nas canoas, enchia as canoas, ficava só um tanto assim de madeira fora d'água. Vezes descia direto pra Ilhéus e vezes ia até Itaipava⁹, na estação, pra levar pra Ilhéus. Muitos levava daqui de Ipiaú pra Jequié, que tinha trem de Salvador a Jequié, embarcava de Jequié pra Salvador [...] O cacau dali pra baixo descia todo para o Funil, porque o Funil era mais perto para o embarque do que Jequié [...] quando tinha muitas vezes questões de risco ou qualquer coisa, cansou de mandar entregar em Jequié pro cacau ir para Salvador, mas era muito difícil.¹⁰

⁸ Ibid., p. 47. No processo encontrado na Vara Crime da Comarca de Ipiaú. **Processo criminal**. Ipiaú, v. Único, n. 47/31, 76 páginas, 12/02/1931) há diversas informações sobre a estrada e seu processo de construção.

⁹ Mediações de Aurelino Leal atualmente. Milton Santos a localiza como Vila de Poiri.

¹⁰ Entrevista com o senhor Augusto Batista Bonfim, conhecido como Augusto Tropeiro, feita em 15/04/2005, em Itagibá/BA.

Também, através da Estação Ferroviária de Poiri¹¹ e do trapiche do Funil, entravam mercadorias manufaturadas importadas pelo porto de Ilhéus. Pode-se, portanto, traçar o seguinte cenário de estradas principais que garantiam o escoamento e abastecimento através do sistema de tropas na área do Baixo Contas nas primeiras três décadas do século XX: uma estrada que a ligava a Jequié e outra em direção ao Funil. Além dessas, havia a que se destinava a Camamu, que não tinha o objetivo direto de escoamento da produção, visto que esse era feito principalmente através das outras duas estradas, mas que foi importante no início do século XX, pois ligava os distritos à Intendência, permitindo com isso o acesso ao local onde se resolveriam as questões burocráticas da região. Após o desmembramento dos distritos de Rio Novo, Dois Irmãos e Rocha de Camamu, esta estrada perdeu parte do seu fluxo e a influência de Jequié aumentou. Além dessas, havia ainda diversas estradas secundárias, sendo uma das mais importantes à destinada a Cajazeiras (Dário Meira), passando por Distampina (Itagibá), pois a produção cacaeira daquela área era levada para Rio Novo (Ipiaú), local que concentrava a produção antes de seguir para Jequié.

1.5. Conclusões

Fornecendo as condições climáticas de solo e de vegetação, o sul da Bahia se tornou o grande “produtor dos frutos de ouro”. É notória nesse cenário de ocupação de novas áreas, especificamente no interior do Baixo Contas a necessidade de ampliação das vias de comunicação, decorrente do aumento da demanda por mercadorias e da urgência em viabilizar formas para escoar a produção. Era necessário organizar meios que permitissem promover a comunicação entre os locais, integrando-os econômica e geograficamente. Nesse contexto, as atividades relacionadas ao tropeirismo se tornaram urgentes e concomitantes ao desenvolvimento regional.

Nesse cenário, tem-se a figura do tropeiro como um elemento propulsor no processo de integração regional, através do seu “ir e vir” pelos diversos caminhos. O tropeiro abastecia lugarejos, povoados e vilas, com mercadorias mais variadas, desde as utilizadas no abastecimento (carne, farinha, arroz, feijão, óleo), às de uso geral (ferramentas), bem como produtos importados (tecidos, vinhos, azeites, jóias, farinha de trigo, móveis, louças etc.). “A intensidade das trocas proporcionavam uma integração comercial entre regiões, anteriormente privadas desse intercâmbio, possibilitando a diminuição das distâncias características de áreas com povoamento disperso”.(NOVAIS, 2002, p. 16). Entretanto eram muitas as dificuldades enfrentadas por eles, a

¹¹ Seu Augusto chama de estação de Itaipava

começar pela própria natureza densa da mata e os caminhos que, de tão íngremes que nem mesmo chegaram a se constituir uma estrada, passavam entre os cacauais e mata fechada.

A atividade tropeirística está intrinsecamente relacionada com as condições naturais oferecidas pelo lugar. Os caminhos percorridos seguiam as trilhas naturais de rios e matas. Em sua vida cotidiana, a natureza era a casa e a cama do tropeiro visto que, um dos problemas era a inexistência de hospedarias na região. Os viajantes só conseguiam pouso quando chegavam a alguma fazenda, onde o proprietário os acolhiam e forneciam alimentos. Também havia ranchos abandonados pelo percurso, obviamente em precárias condições

[os ranchos] são feitos de paus entrelaçados, e cobertos de patioba ou outras folhas, para proteger da chuva. Os que ainda se viam no lugar eram tão velhos e em tão mau estado que não ofereciam o menor abrigo; e no entanto, a contingência de passar aí a noite tornava-se bem necessários: efetivamente, a noite já ia a meio quando caiu uma pancada de chuva, que nos molhou completamente a todos. (WIED-NEUWIED, 1989, p.351).

Entretanto, havia momentos de caminhar vários dias sem encontrar abrigos ou pessoas. Assim, geralmente, durante a viagem dormia-se na mata, em acampamentos improvisados, alimentando-se da caça e pesca. Portanto, se locomover pela colônia brasileira, no séc. XIX, especificamente, no interior, não era uma tarefa fácil. Estradas íngremes, as chuvas constantes, a falta de locais de hospedagem e, principalmente, os meios de transportes disponíveis na época, faziam da viagem uma verdadeira aventura, estando o viajante, a todo o momento, correndo risco de vida ou de acidente.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Clemilton. **Uma vida em várias épocas e lugares** - memória de um exator. [s.l.:s.n.]
- BAHIA (Estado). Secretaria de Recursos hídricos. Plano Diretor de Recursos Hídricos - Bacia do Rio das Contas, nov. 1993, documento síntese e diagnóstico sócio - econômico (Elaborador por GEOHIDRO Engenharia Ltda); BAHIA (Estado).
- GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História geral da civilização brasileira** -a época colonial. t. 1, v. 1. São Paulo: Difusão Européia do livro, 1960.
- _____. **Caminhos e fronteiras**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de História oral**. 4. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2002.
- NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. **Tropas e tropeiros no Sertão da Bahia**. Ilhéus/BA: Anpuh Ba.UESC, v. 1, p. 16-26, 2002.
- PAES, Jurema Mascarenhas. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto Sertão Baiano**. Dissertação (Mestrado em História Social). Salvador:UFBA, 2001.
- SANTOS, Milton Almeida dos. **A Zona do cacau**: introdução ao estudo geográfico. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1955

_____. **Ubaitaba** - estudo de Geografia Urbana. Salvador: [s.l.], 1954.

Secretaria de Recursos hídricos. Programa de resíduos sólidos urbanos do Estado da Bahia, 2000. Disponível em: <<http://flem.org.br/premio/projetos/2001/PFLEMPRJ10074.PDF>> Acesso em: 28 maio 2005.

SPIX, Johann Baptist Von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp. **Viagem pelo Brasil**: 1817-1820. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1981, vol. II.

TEIXEIRA, Cid. **Bahia: caminhos... Estradas... Rodovias...** Notas para a história. Salvador: EGBA, 1998.

VAINFAS, Ronaldo (org.). **Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2000.

WIED-NEWIED, M. (príncipe de). **Viagem ao Brasil** (1815-1817). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovias e rede urbana na Bahia**: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste baiano (1970-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

DOCUMENTOS PRIMÁRIOS CONSULTADOS

Arquivo Municipal de Camamu:

Livro n. 1 para Registro de Relação de Impostos Arrecadados nas Agências da Intendência de Camamu, 1912-15.

Livro de Registros de Atos do senhor Intendente- Intendência de Camamu, 1916-19.

Ata do Conselho Municipal de Camamu, 01/09/1919

Livro para as Actas das Sessões do Conselho Municipal da Cidade de Camamu, 1921-28.

Livro para Registro da Receita Diária do Município de Camamu, arrecadada nos anos de 1920-22.

Livro n. 4 para Registros de Leis Municipais Sancionadas nesta Intendência Municipal de Camamu, 1921-29, Lei. 42.

BRASIL. Vara Crime da Comarca de Ipiaú. Processo criminal. Ipiaú, vol. Único, n. 47/31, 76 páginas, 12/02/1931.

Livro n. 1 para Termos de Contrato de Obras Públicas Municipais de 1913 a 1924.

Livro de Actas do Conselho Municipal de Camamu- 1919-22.

Arquivo Municipal de Ipiaú

Livro de Registro da Dívida Ativa da Sub Prefeitura de Rio Novo, exercícios de 1931 a 1933.

Livro n. 1 para Registros de Ofícios de 1931

Livro para Actos da Subprefeitura de Rio Novo de 1930

Livro de Código de Posturas de Rio Novo- 1933 a 1940.

Cartório dos Feitos Cívies e Comerciais da Comarca de Ipiaú

Inventários- 1938 a 1945 (não sequenciais)

Depoimento oral:

Augusto Batista Bonfim