



A baía do Pontal de Ilhéus: Um estudo sobre a ascensão e o declínio do Porto Flúvio-
Marítimo de Ilhéus (1911 - 1942)

ANDRÉ FONTES DANTAS*

RESUMO

O Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus surge tendo a economia cacauceira como motor propulsor, financiado pelo capital privado dos produtores de cacau no início do século XX. Ressaltamos que, neste momento, todo um estudo sobre as condições físicas do porto elaborado para a sua implantação e a problemática do assoreamento se faz presente a todo tempo desde a concepção da ideia do porto até o encerramento parcial de suas atividades em 1942. Neste caso, percebe-se que o funcionamento do porto está sujeito a uma condição que exige atenção constante, afim de evitar que a condição do atracadouro venha a se deteriorar, sucumbindo ao assoreamento do seu leito, inviabilizando a atracação das embarcações. Este problema nos leva a buscar entender, em um primeiro momento, de que forma este tipo de problemática acarreta ao ponto em que o porto constitui um mecanismo de suma importância para o comércio exportador do cacau, forte nesta primeira metade do século XX no eixo Itabuna-Ilhéus. Levamos em consideração nesta reflexão, a ideia propagandeada de que o porto fortaleceria a economia local, uma vez que o comércio de cacau, quando direcionado ao mercado externo, era feito pela capital Salvador, onde boa parte dos lucros deste comércio ficava retido desfavorecendo economicamente o município de Ilhéus. Observamos então que a problemática rompe com a questão econômica para também adentrar às esferas políticas, ao ponto em que percebemos que o porto foi idealizado por um grupo político ligado à questão econômica do cacau, os quais no momento analisado buscavam consolidar-se na arena política local. Conforme há este mecanismo de disputa, procuramos ir além do assoreamento do leito da baía para explicar o declínio das atividades portuárias, de forma a buscar analisar de maneira mais profunda como os embates políticos locais podem ter influenciado neste encadeamento de acontecimentos. Para tanto, então o porto como uma janela que nos permite observar a história desta região por um outro ângulo, o que pode vir a nos revelar novas nuances que possam futuramente permitir a compreensão de

* Graduado em Licenciatura em História pela Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC. Mestrando pela Universidade Estadual da Bahia – UNEB Campus V. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES. E-mail: deh.fd@hotmail.com



maneira mais profunda esta realidade local. Para tal, objetivamos realizar uma análise do contexto das atividades do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, da necessidade de colocação da produção cacauceira diretamente no mercado internacional e como a exportação se insere no fortalecimento das oligarquias regionais da cidade de Ilhéus.

Palavras-chave: Porto/Cidade, Ilhéus, Atlântico.

Antes de mais nada, é de bom tom ressaltar que este estudo propõe, para além da própria construção de um conhecimento a respeito da História da Bahia, que requer uma maior atenção, face às implicações econômicas das opções de modelo de desenvolvimento adotadas pelo estado, este consiste também na continuidade de um projeto iniciado na graduação, na Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC, cujos resultados obtidos desembocaram em um estudo monográfico e um artigo produzido sob a chancela do Grupo de Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana – GPEADA sob financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia – FAPESB (**Ilhéus e o Atlântico: portos, negócios e cidades (1914 a 1977)**), aprovado no Edital/ CNPq /CAPES N ° 07/2011).

Para a execução dessa pesquisa conta-se já com um banco de dados construído de documentos referentes a gestão portuária, documentos de empresa, imagens e periódicos coletados nos acervos das bibliotecas do Estado da Bahia em Salvador, do Ministério da Fazenda no Estado do Rio de Janeiro, no Arquivo Público do Estado da Bahia, Centro de Documentação e Informação da Companhia das Docas da Bahia e do Centro de Documentação da Universidade Estadual de Santa Cruz.

A questão portuária de Ilhéus é um ponto fundamental para se compreender o estabelecimento de grupos que se beneficiariam do comércio exportador do cacau, tendo em vista que a produção cacauceira brasileira até aquele momento, estava quase em sua totalidade na região do sul da Bahia.

Localizado à margem esquerda do Rio Cachoeira, com um largo de 500 metros e uma variação de 4 a 8 metros de profundidade em algumas áreas da Baía do Pontal (LISBOA: 1926; 195), encontrava-se o Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus. Escolhemos o ano de 1911 pois em 6 de maio foi celebrado o contrato para construção de obras no Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus entre o engenheiro Bento Berillo de Oliveira e a Prefeitura Municipal de Ilhéus. Já em 1942 ocorreu o fechamento parcial das atividades do porto para embarcações de grande calado, face ao crônico problema de assoreamento do leito.

Entre o embarque direto para Salvador, em 1914, e a ambiciosa colocação do cacau diretamente no mercado internacional sem intermediação do porto de Salvador, houve 12 anos

de espera. Em 26 de janeiro de 1926, o cargueiro “Falco”, de bandeira sueca, aportou em Ilhéus para receber uma carga de 47.150 sacos de cacau, com destino a New York, sendo o primeiro de cacau a ser colocado diretamente no mercado internacional sem a intermediação de Salvador. Este embarque marca o que podemos nomear de uma tentativa de quebra com a hegemonia e intermediação do Porto de Salvador no comércio agroexportador de cacau.

A exportação geral de cacau do Brasil em toneladas atingiu, em 1913, a cifra de 29.758 toneladas e aumentou constantemente até a marca de 65.328 toneladas no ano de 1923, quase triplicando em um período de 10 anos (ALMEIDA: 1925). De 1903 até 1923, registrou-se um aumento de 219% na tonelagem de cacau exportado pelo Brasil, tendo como principais destinos os Estados Unidos (187.814 ton.); Inglaterra (68.018 ton.); França (52.577 ton.); Alemanha (50.746 ton.); e Holanda (44.318 ton.).

Em 1915, os números de exportação de cacau do Brasil eram de 44.980.000 quilos negociadas a um valor oficial de 56.139:000\$000 réis (cinquenta e seis contos de réis), dos quais 39.006.236 quilos negociados a um valor oficial em 34.253:357\$936 (trinta e quatro mil duzentos e cinquenta e três contos trezentos e cinquenta e sete mil e 936 réis). (FRAGOSO, 1916: 498).

Tabela I

Anos	Estrangeiros	Brasileiros	Total
1926	19	607	626
1927	18	573	591
1928	21	543	564
1929	17	430	447
1930	20	412	432
1931	12	424	436
1932	11	480	491
1933	8	430	438
1934	5	480	485
1935	19	439	558
1936	26	539	565
1937	19	519	538
1938	26	558	584
1939	25	551	576

XXVIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA			
LUGARES DOS HISTORIADORES: VELHOS E NOVOS DESAFIOS		27 A 31 DE JULHO DE 2015	FLORIANÓPOLIS - SC
1940	20	492	512
TOTAL	266	7.477	7.843

Fonte: (CAMPOS: 2006; 786) e (TOURINHO (1942; 75)

O crescimento do comércio exportador pode ter sido um mecanismo facilitador para conceber os avanços na estrutura portuária de Ilhéus.

No período compreendido entre 1926 e 1942, o atracadouro viveu um período de grande prosperidade apesar dos problemas recorrentes ao assoreamento, que discutiremos mais adiante. Referentes aos anos de 1926 a 1940, entraram pelo porto 70.286 passageiros de diferentes procedências e nacionalidades. Deste total, 67.575 eram brasileiros enquanto 313 eram portugueses, 261 sírios, 256 alemães, 164 italianos, 121 russos, 113 ingleses e 111 espanhóis (TOURINHO: 1942).

No período de 1931 a 1940, as naus transportaram 958.172,822 quilos em diversos produtos, dos quais 316.875.314 foram enviados de Ilhéus para New York, Filadélfia, Hamburgo, Londres, Antuérpia, Buenos Aires, Porto Alegre, Santos, Rio de Janeiro e Salvador. Os outros 641.297.508 Kg foram recebidos pelo Porto em: 411.115.208 via cabotagem e 279.455.300 através de navegação de longo curso. Constata-se que mesmo no período áureo do Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus, seu maior volume de carga e pessoas eram movimentados entre ele e outros portos nacionais.

Em 1942 quando as atividades de atracação para embarcações de longo curso foram interrompidas, o porto de Ilhéus contava com 3 pontes de atracação, duas delas feitas de madeira e a outra de concreto. O cais de saneamento possuía 736 metros e foi construído de alvenaria e pedra. Comportava 4 armazéns em diferentes estados de conservação com área útil de 662.00 m²: o 1º; 1020,00 m², o 2º; 1020,00 m², o 3º 1020,00 m², e o 4º encontrava-se com estrutura comprometida. Dispunha também de carros de mão em ferro e madeira para transporte, cada deles de 4 sacos de 60 kg (TOURINHO; 1942). Uma infraestrutura tímida para atender às necessidades de embarcações de longo curso.

Percebemos então que a região sul da Bahia, tendo o município de Ilhéus como porta de saída para o mercado internacional, pode ser vista como um território economicamente ativo e relevante aos interesses da balança comercial nacional. Mas uma vez que, tendo uma conjuntura favorável, com possíveis recursos financeiros capazes de contemplar a demanda de exportação regional, cabe questionar até que ponto o porto teve êxito em sua função e por que dentro do modelo inicialmente pensado teve uma vida útil curta?

É curioso salientar desde já que no livro de Atas da Companhia Industrial de Ilhéus, obtido do banco de dados do Grupo de Estudos do Atlântico e da Diáspora Africana - GPEADA, que não foram detectadas nas atas compreendidas entre outubro de 1918 (ano em que a concessão do porto passa de Bento Berillo de Oliveira para a sociedade em questão) até maio de 1943, qualquer menção ao encalhes das embarcações, ausência de verbas para manutenção do porto ou quaisquer argumentos voltados a uma situação emergencial frente ao assoreamento.

Observamos que o processo de regulamentação federal dos portos no Brasil se fez em vias tardias, a partir da lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, supõe-se que a falta de uma legislação específica em 1920 talvez tenha contribuído para a autorização e construção do porto em Ilhéus afetado pelo assoreamento (PARAÍSO, FREITAS: 2001; 82) como uma característica natural da Baía do Pontal, bem como tenha contribuído para seu fechamento parcial em 1942.

Segundo Maribel Nunes, as dragagens ocorriam em épocas de maior movimento portuário, iniciado em 1917. Cronologicamente, as dragagens identificadas ocorreram em 1924 e terminadas em 19 de janeiro de 1925 pela Sociedade Holandesa de Obras Públicas, contratada pelos concessionários do porto quando houve a dragagem do canal de acesso ao porto. Consta além da dragagem de 1924 no registro Contábil dos Valores dos Bens do ativo da Companhia Industrial de Ilhéus, três dragagens realizadas no ano de 1925: duas no canal de acesso e uma na bacia de evolução. Em 1927, dragou-se apenas a bacia de evolução e em 1929 houve uma nova dragagem sem especificação.

As dragagens nos primeiros anos constam dos registros contábeis da Companhia Industrial de Ilhéus porém, a partir de 1930, começaram os apelos na imprensa local para que o Governo Federal disponibilizasse uma draga que pudesse ficar permanentemente em Ilhéus, possibilitando assim a desobstrução do canal de acesso e da barra de evolução. Da seguinte forma: “Agora que tem [um ministro baiano], a situação era a mesma. O aparelho para dragar veio, mas a draga permanecia na capital, apesar da estagnação que vivia o comércio de Ilhéus”¹. Existia neste caso, pressão oriunda da sociedade para que o poderio econômico viesse a assumir os encargos que eram, por contrato, da concessionária do porto.

No relatório realizado pela firma *Merritt-Chapman & Scott Corporation* são citadas duas dragagens, uma que foi de 1935 até 1936, no período em que ocorreu um acidente com o

¹ *O Intransigente*, Ilhéus, 8 de janeiro de 1935.

tubo da draga “Bahia”, que ficou preso na boca do canal. O tubo de sucção da draga permaneceu no leito da baía e acidentes foram creditados ao mesmo, mas nenhuma providência foi tomada.

Percebemos, então, que sempre houve um processo de contrato para a realização destes serviços, o que nos leva a questionar o efetivo desta política de administração do porto frente ao acordado. Adiante, o governo alegou uma quebra de cláusula de contrato, onde a dragagem que deveria ser realizada pelos concessionários de maneira constante não foi realizada durante aproximadamente 20 anos. Com a revisão do contrato, uma verba foi destinada para a compra de um trem de dragagem completo para operar no porto a partir do ano de 1929.

O assoreamento causou um impacto negativo no funcionamento do porto de forma mais incisiva, pelo fato de que a Companhia Industrial de Ilhéus pode não ter honrado de maneira a suprir a demanda os seus compromissos com as dragagens periódicas nos anos subsequentes, como consta no contrato de concessão com o Governo Federal, autorizada pelo “Decreto nº 18.908 de 20 de setembro de 1929, em cuja cláusula II, letra g, estava determinada a aquisição, para aquele porto, de uma draga de sucção, auto-transportadora” (QUEIROZ: 1948; 14), visando sanar o problema do assoreamento.

Em *Relatório de 1920*, elaborado pela Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, apresentado ao ministro da Viação, Sr. José Pires do Rio, relata-se um investimento federal em melhorias dos portos brasileiros para o ano de 1920 que chegaram a 681.197:964\$053 (INSPECTORIA, 1920: 04). O porto de Ilhéus não havia sido inaugurado neste período, mas no relatório consta um indicativo de estudo para novos projetos que incluíam este ao sul da Bahia. (IDEM: 06)

Percebemos, no documento, que a construção de um porto moderno não se dava em condições ideais pressupondo-se um gasto de valor elevado para sua constante manutenção. O porto de Ilhéus teve sua construção possibilitada pelo capital privado tendo amparo de uma legislação que regularizava as concessões de construção, manutenção e exploração dos portos, tentando garantir solução para os problemas que surgiriam.

As condições do porto se agravam com o naufrágio do Iate Itacaré, em 23 de agosto de 1939. Nenhuma solução foi efetivamente tomada. O tubo de sucção e os destroços do naufrágio agravaram a condição já complicada devido ao assoreamento do leito (NUNES, 1999; 33).

Em *O Problema do Porto de Ilhéus*, artigo publicado originalmente no *Diário de Notícias*, em 11 de julho de 1948, Paulo Peltier de Queiroz, engenheiro chefe da Diretoria de Portos e Costas (DPEC), apresentou um estudo realizado a fim de sanar os problemas ligados à parte física dos portos Ilheenses.



Coube ao Interventor Federal da Bahia general Renato Aleixo incumbir o Sr. Paulo Peltier de Queiroz de estudar o melhor modo para realizar a encampação, que seria a apropriação do porto mediante indenização à companhia concessionária, pelo Governo Federal do Porto de Ilhéus:

[...] cujo estudo foi devidamente por ele encaminhado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, movido, unicamente pelo interesse de servir a ILHEUS, de vez que, naquele momento, a encampação permitia, com facilidade, a inversão direta de recursos federais no melhoramento das referidas instalações portuárias (QUEIROZ, 1948: 5).

Observando os dados extraídos das fontes que compõem este estudo, não foi possível saber até o momento se houve verbas emanadas pelo governo federal ou estadual no período que tenham chegado aos cofres da companhia concessionária do porto para a solução do quadro de problemas exposto. Mas sabemos que a Companhia Industrial de Ilhéus não realizou as dragagens na periodicidade necessária para manter o problema sob controle, fazendo com que vários acidentes fossem creditados ao assoreamento.

Se o problema conhecido foi o assoreamento e a solução as dragagens periódicas, talvez então a razão para o fechamento parcial do porto em 1942 não tenha sido somente o assoreamento, mas a efetiva realização das dragagens e talvez os interesses políticos envolvidos em questão. Consideramos a relação custo-benefício das dragagens, levando em conta que para o produtor de cacau talvez pouco interferisse financeiramente se a lavoura escoava pelo porto local ou de Salvador, afinal foi marca da região que ela fosse vendida às firmas exportadoras de cacau (PARAÍSO; GUERREIRO, 2001, 88-89).

Estas certamente estavam interessados em diminuir o custo do preço final das sementes, para não diminuir seu lucro com os acréscimos que cada intermediário colocava sobre o valor original recebido pelo produtor. Consideramos que pode não ter existido uma comunhão entre os interesses regionais para a manutenção do porto de Ilhéus, que pode ter contribuído para dificultar a manutenção do porto, uma vez que este concorria com o porto de Salvador. Computamos nesta equação a lógica de compadrio sugerida por Consuelo Novais de Sampaio (1999).

Relatamos, por fim, que o fechamento parcial das atividades do porto pode ter sido fruto de uma conjuntura de fatores que partem desde a dragagem do leito, passando por verbas destinadas a este tratamento que podem não ter chegado, aos acidentes creditados ao assoreamento, e até a influência dos interesses políticos locais em manter este porto em condições de pleno funcionamento.

Partindo deste ponto, procuramos identificar os diferentes mecanismos existentes na administração portuária de Ilhéus, sua eficácia e motivos de adoção, discutir que forma a disputa entre facções políticas locais existentes no período em questão, influíram na sobrevivência do porto e analisar de maneira mais profunda os motivos para o fechamento parcial das atividades do porto, além do assoreamento do leito da baía.

O Porto de Ilhéus foi construído justamente por conta dos interesses do comércio agroexportador do cacau e foi financiado por iniciativa privada. [...] com capital vindo principalmente do agro comércio, tendo como acionistas figuras como o próprio engenheiro [Bento Berillo] e também produtores e exportadores de cacau como Hugo Kaufmann, Plínio Tude de Souza, Manoel Coriolano Dantas, dentre tantos outros. [...] O porto representou um projeto de região que procurava ferir a instituída lógica de lealdade da elite política brasileira, fazendo isso no campo da economia. Essa mudança no jogo político se daria a partir do momento em que com a exportação do cacau por Ilhéus os produtores não precisassem pagar o transporte da carga até o porto de Salvador, barateando o preço final do produto por um lado, e por outro deixando as taxas pelo uso do serviço portuário na região produtora e não mais na capital, que não produzia cacau (BRICHTA, 2010:5-6).

A partir da observação da dinâmica do porto é possível identificar, quais sujeitos históricos tomaram parte no seu processo de construção, bem como suas propostas e objetivos políticos de modo a favorecer um determinado grupo quem mantinha intrincadas relações políticas.

Na Ilhéus do começo do século XX, face à implicação do surgimento de uma nova facção política, é importante elucidar as questões que dizem respeito a esta classe, e na forma como ela se relaciona entre si, evidenciando as camadas “rivais” que existem no seu interior, bem como das formas como esta lidou com a elaboração do projeto de um porto.

É importante identificar o jogo de interesses no comércio ultramarino brasileiro: por um lado, havia a hegemonia do Porto de Salvador, modernizado e consolidado e responsável pela exportação dos insumos baianos, e, conseqüentemente, detentor do monopólio das taxas relacionadas a este comércio. Por outro lado, havia o projeto do Porto Flúvio-marítimo de Ilhéus que surge com capital privado, cuja proposta é de agregar à região a riqueza oriunda deste comércio exportador que permanecia na capital quando se escoava a produção cacaueira pelo Porto de Salvador.

No *Auto dos Ilhéus* (FILHO: 1981; 41 - 42), há o um diálogo entre os coronéis Domingos Fernandes da Silva, Antônio Pessoa e Ramiro Castro e o engenheiro Bento Berillo de Oliveira em 1911. Os personagens revelam que o porto, aliado à ferrovia inaugurada na solenidade, representava a imagem do progresso, uma ferramenta de fortalecimento político e econômico para a região de Ilhéus.



Bento Berillo de Oliveira, engenheiro, vinculado à facção emergente surge como idealizador para a construção do porto. O poder de ação dos empresários ligados ao cacau possibilitou a chegada de recursos à região para a manutenção de seus interesses econômicos e consequente desenvolvimento de áreas pontuais da sociedade local com porto de Ilhéus.

[...] Durante a República Velha, o comércio era o setor que mais impostos pagava a Salvador, cujo giro era o mais expressivo nas principais cidades do Interior, sendo também a atividade empresarial mais bem sucedida do ponto de vista da remuneração dos capitais empatados. Foi por isso que atraiu não só maior número de investidores como também o maior volume de inversões do período: mais da metade dos capitais empatados e quase 77% das firmas atuantes na praça da Bahia. (...) o ramo comercial – ao menos aquele que comportava os grandes comerciantes exportadores e importadores – possibilitava o aumento de capital de suas firmas e a expansão dos seus negócios, (...) criavam fábricas e manufaturas complementares à atividade principal (FALCON: 1995; 22).

Por três vezes, em 1909, 1917 e 1919, Bento Berillo de Oliveira solicitou ao governo federal a concessão que autorizaria a construção do porto em Ilhéus (CAMPOS: 2006; 588 – 589). Porém, apenas em 1922, quando a solicitação foi encaminhada ao Congresso Nacional, a solicitação obteve parecer favorável. No momento, não havia uma legislação que legitimasse a concessão desejada. Após nova demanda, o pleito foi atendido com o respaldo do Inciso XXXIX do Art. 97 da Lei 4.632 de 6 de janeiro de 1923, fixando a “Despesa Geral da República dos Estados Unidos do Brasil para o exercício de 1923”, no referido a:

XXXIX. A conceder, da forma ou pelo processo que julgar mais acertado, a exploração dos portos de Ilhéus e Canavieiras, no Estado da Bahia, exigidas as condições da idoneidade do contractante e do limite Maximo das taxas, que será o das que forem adoptadas para o porto de S. Salvador (BRASIL, 1923).

As obras de construção do porto, na verdade, já haviam começado no ano de 1911, quase dez anos antes da celebração do referido respaldo governamental. O primeiro contrato foi celebrado entre a Prefeitura Municipal, tendo como prefeito João Mangabeira, e Bento Berillo de Oliveira, o primeiro concessionário para a construção e exploração da Estrada de Ferro Ilhéus/Conquista (BARROS, 2004: 107). Em outubro de 1918 foi fundada a Companhia Industrial de Ilhéus, uma empresa anônima com capital fixado em 800.000\$000 (oitocentos contos de réis) com objetivo de executar o contrato firmado entre o governo federal e Bento Berillo para efetuar os aterros necessários à construção do segundo trecho do cais, os armazéns e as pontes de atracação no porto (ROSADO: 2000; 49).

Bento Berillo de Oliveira aparece em uma conjuntura onde profissionais liberais (médicos, advogados e outros) dos municípios de Ilhéus e Itabuna buscavam aliar-se às classes emergentes para galgar patamares de influência política, profissional ou econômica. Conforme

citaremos adiante, a classe à qual este se alia corresponde aos “novos ricos” (MAHONY; 2007; 737), que submeterem no período a partir de 1910 ao seu domínio as classes dominantes tradicionais de Ilhéus (RIBEIRO: 2001).

Desde o seu nascedouro, o projeto portuário de Ilhéus era de não apenas competir com o Porto de Salvador, mas de atingir completa autonomia em relação a ele. Contudo, quer por questões técnicas, ambientais ou por falta de recursos efetivos para manutenção de um porto organizado funcionando, a relativa independência do Sul Baiano, no escoamento de sua produção durou muito pouco.

Conforme a demanda do cacau cresceu no mercado internacional e foi um fator crucial para se entender o porquê do crescimento econômico da região, a elite do cacau se formou de forma singular, com características específicas e, é preciso entender esta caracterização para assim adentrar nos anseios, vontades e mentalidade desta classe do cacau.

[...] a estrutura fundiária da monocultura do cacau apresenta características singulares, e que os mecanismos que levaram à formação do estabelecimento produtor de cacau para exportação representam um fenômeno novo na História da formação da propriedade agrária no Brasil. Essa suposição deriva da crença de que todo sistema agra-produtivo – notadamente os sistemas de dedicação exclusiva – ao se instalar numa região, gera uma estrutura fundiária correspondente, naturalmente caracterizada por um conjunto de fatores tais como: a época em que ocorre o fato, a localização geográfica com suas respectivas implicações morfoclimáticas, o tipo, regime e destinação da produção, etc. [...] (GARCEZ, 1977: 14).

A parcela de privilegiados na região como afirma Mary Ann Mahony (2007), dividia-se a partir do momento em que identificamos a origem desta riqueza. Por um lado, havia uma parcela formada por famílias aristocráticas brasileiras e outra parcela composta pelos novos-ricos que, apesar de terem sua riqueza em patamares similares, estes não compartilhavam uma identidade de elite em comum. As grandes fazendas de cacau da época pertenciam a famílias que detinham grande prestígio na Bahia a exemplo dos Cerqueira Lima, Gallo, Sá Bittencourt e outros, compondo a aristocracia tradicional de Ilhéus vinculada a Salvador.

Neste ponto, é interessante ressaltar no trabalho de Mary Ann Mahony que estas elites aristocráticas eram as mesmas que detinham o poder local. Segundo a autora, a família Sá Bittencourt Câmara liderou o poder político local representado nas figuras de Domingos Adami de Sá e seu tio Ernesto Sá Bittencourt que possuíam destacada presença na história de Ilhéus e da Bahia. Sua fortuna nasceu nos casqueiros de Minas Gerais e nos serviços prestados ao Rei de Portugal na época colonial. Segundo consta, elucidando de maneira mais precisa a origem desta fração:

Em meados do século XVIII, o desembargador João de Sá Bittencourt supervisionou a expulsão dos jesuítas da Bahia e a transferência de algumas das propriedades da

ordem para particulares. Entre esses novos donos, encontrava-se a irmã do desembargador, que, com seu marido, tornou-se proprietária do Engenho Acaraí, em Camamu. Os filhos dos novos senhores do engenho, José de Sá Bittencourt Câmara, e o irmão dele, Manuel Ferreira da Câmara, formaram-se em Coimbra, participaram do movimento de independência e exerceram grande influência nos governos do final da época colonial e do início do período imperial. Os dois também contribuíram para o crescimento da comarca: Manoel, por ter escrito um dos primeiros estudos sobre o cacau na Bahia, e José de Sá, por construir estradas ligando o sul da Bahia a Minas Gerais e por escravizar os índios que encontrava pelo caminho, empreendimentos realizados com fundos imperiais. Após a morte deste último, seus doze filhos adquiriram o Engenho Sant'Anna e outras propriedades em Ilhéus. Os homens dessa geração da família foram condecorados pelo Imperador por participar das guerras da Independência e da Sabinada (MAHONY, 2007: 745 – 746).

Por outro lado, os “novos-ricos” que ascenderam na transição do século XIX para o XX, foram indivíduos que, ao contrário das famílias aristocráticas da região, remontam sua origem nas camadas da sociedade que não faziam parte da elite política. Se analisarmos a figura de Antônio Pessoa da Costa e Silva, considerado o principal expoente da classe dos “novos-ricos”, nasceu em Jeremoabo, Bahia, em 1864 e era filho de um agricultor de porte médio. Alguns eram descendentes de indígenas ou africanos, outros de filhos de imigrantes, como Henrique Berbert Júnior que era descendente de alemães, que mesmo pobres, eram alfabetizados em um cenário onde a maioria da população local não era.

Em geral, suas famílias haviam sido donas de pequenas propriedades ou casas de comércio e, em alguns casos, até de alguns poucos escravos. Mas, se eles não eram completamente pobres antes de se tornarem ricos, quando comparamos suas trajetórias e experiências com as dos membros do grupo aristocrático, todos eles pareciam ter nascido pobres ou pelo menos sem muitos recursos. Eles não herdaram grandes fortunas, não possuíam grande número de escravos e, com poucas exceções, não tinham conexões de parentesco legítimo com as famílias poderosas, nem da Bahia nem do Brasil (MAHONY, 2007; 747)

Considerando as diferenças entre estes dois grupos, sejam elas sociais, culturais e inclusive raciais, atrelados ao legado de três séculos de escravidão e uma forte hierarquia social colonial, desembocamos em uma convivência conflituosa a partir do momento em que a elite tradicional de Ilhéus recusa tratar a facção dos “novos-ricos” como iguais em condição de patamar social.

Mahony discorre sobre muitas das situações que causam divergências entre estas duas frações de classes dominante, sendo que o discurso proferido pela aristocracia tradicional de delegar a imagem de “ex-escravos arrogantes com dinheiro” (MAHONY, 2007; 748) fortalecia este conflito dia após dia. A fração emergente fomentava um novo modo de vida, visível nas construções de casas grandes com porcelanas, pianos e outros pertences em alusão a ostentação da riqueza.



Os “novos-ricos” de Ilhéus aos poucos começaram a galgar patamares de influência no poder local, mas a aristocracia tradicional não se furtava em demonstrar sua força. Antônio Pessoa da Costa e Silva, o chefe político dos “novos-ricos” da região entre os anos de 1893-1911 concorreu ao cargo de intendente e seus aliados se candidataram a Câmara Municipal. Segundo é evidenciado, por duas vezes estes reivindicaram ter ganhado as eleições, porém, por força de manobras eleitorais, foi favorecido o grupo aristocrático liderado por Domingos Adami Sá e seu tio Ernesto Sá Bittencourt Câmara.

Há de se destacar neste momento, o hegemonia de poder por parte desta aristocracia. Além de poder indicar aliados para os cargos de confiança no município, havia uma forte influência na demarcação de sesmarias, medir terras devolutas e instaurar processos criminais como forma de estratégia para manter este grupo no poder. Além da posição privilegiada no poder, este grupo recebeu acesso preferencial a fundos municipais e ao limitado programa de crédito agrícola do Estado.

Talvez o mais importante é que eles conseguiram manipular a construção da ferrovia e fizeram com que esta servisse aos distritos adamistas – Itaípe, Castelo Novo e Almada, deixando de fora o principal distrito pessoísta da época, Cachoeira de Itabuna. Em nível estadual, bloquearam os esforços dos novos-ricos para criar um novo município, Itabuna, emancipando-o do território controlado por Ilhéus e não protegeram o cacau de uma taxa de exportação astronômica de 14%, ainda que a exportação do açúcar estivesse em um por cento. Não surpreende, então, que os novos-ricos achassem que os adamistas e seus aliados da capital os estivessem explorando. (MAHONY, 2007; 751).

Conforme temos crescente demanda e disputa entre as facções políticas rivais, devemos voltar os olhos à fundação deste poderio que residia na produção do cacau. Falcón afirma que:

De qualquer sorte, a presença da divergência política serviu não apenas para caracterizar os tormentosos quarenta anos de República do município [Ilhéus], mas refletiu magistralmente a instabilidade gerada pela luta de terras e a fissura profunda criada no interior das classes dominantes locais por questões de natureza econômica. O fato de o cacau possibilitar a formação de capitais fez com que parte do excedente econômico acumulado se dirigisse à formação, apoio e manutenção de ágeis aparelhos partidários no seio da sociedade civil, responsáveis pelo envolvimento e polarização dos eleitores em agrupamentos e facções inconciliáveis (FALCÓN: 1995; 99).

Delineadas as famílias, as quais governavam de forma oligárquica (RAMOS: 1961; 73) e percebendo os métodos de ação que cada facção utiliza para galgar espaços dentro do cenário político local, Eul-Soo Pang nos coloca a par de que este modelo de oligarquia “familiar” (PANG, 1979; 40), no qual o desejo de adquirir o poder nasce da motivação e necessidade do clã em defender seus interesses sociais e econômicos.

No caso, percebemos uma forte disputa pelo poder local por parte do Coronel Domingos Adami de Sá, rico fazendeiro e membro do Partido Republicano Federalista, com o Coronel



Antonio Pessoa Costa e Silva, Chefe do Partido Republicano Constitucional em Ilhéus. No período anterior ao ano de 1911, no qual o contrato de concessão para as obras do porto foi celebrado, havia a predominância do *adamismo* (FALCÓN: 1995; 100), devido ao fato de desde cedo ter procurado construir o núcleo de sua facção política no município “apoiado em importantes fazendeiros, bem como estabeleceu imediatas ligações no governo estadual, aliado indispensável para o sucesso de qualquer votação pública” (FALCÓN: 1995 101).

É de extrema valia relacionar o período de 1910, pois marca o início da quebra da hegemonia política da aristocracia tradicional em Ilhéus com a eleição de Antonio Pessoa do Partido Republicano Baiano (PRB), ligado a José Joaquim Seabra, chegando ao poder “após persistente oposição de mais de quinze anos consecutivos fracassados” (FALCÓN: 1995; 110). O PRB de J.J. Seabra segundo explica Falcón, buscou submeter o coronelismo tradicional nos municípios baianos. Antonio Pessoa, sendo presidente da Câmara dos Deputados e membro a partir do ano de 1910 da Comissão Executiva do Partido Democrata, integrando o Conselho Geral com mais 34 doutores (SAMPAIO: 1999; 104) que tinha como um de seus principais articuladores J.J. Seabra, utilizou a máquina eleitoral para manter as suas posições dentro da política, quadro fortalecido após a reforma constitucional planejada por J.J. Seabra que, dentro de seus poderes, indicou e nomeou o intendente para a cidade de Ilhéus, Manuel Misael da Silva Tavares, posterior acionista da Companhia Industrial de Ilhéus, criada por Bento Berillo de Oliveira.

Durante o período no qual J.J Seabra deteve o governo estadual como governador, a partir do ano de 1921 foram cobradas medidas a serem implementadas pelo governo estadual para o melhor desenvolvimento da lavoura no período. Destacamos neste sentido a renegociação da dívida do cacau e criação de uma carteira de crédito conjunta com o Banco do Brasil para a concessão de novos financiamentos. (FREITAS: 1979; 50).

Em 1924, quando J.J. Seabra chega conclusão de seu segundo mandato como governador, há um cenário contrário ao seu governo quando comparado a tempos anteriores:

[...] Depois de reinar doze anos na política estadual, enfrentava grandes problemas. O primeiro, uma criatura que volta-se contra o próprio criador: os potentados locais tão estimulados por ele. O fortalecimento dos coronéis, sobretudo os do Sertão, acabara por leva-los a desconhecer a autoridade do governador sobre suas áreas de dominação, abalando seriamente o prestígio de Seabra. O segundo problema decorria do manifesto desejo do presidente Artur Bernardes de afiançar um partido de oposição a Seabra na Bahia (FALCÓN: 1995; 113).

Em momento posterior, a revolução de 1930 fazia ruir o mandonismo *pessoísta* com a nomeação de Eusínio Gaston Lavigne para ocupar o cargo a Intendência, exercido até o ano de

1937 quando ocorreu o golpe do Estado Novo. A situação enfrentada por Lavigne era de um grave quadro econômico frente a lavoura, que encontrava-se endividada a vítima da atuação das classes conservadoras como a Associação Comercial de Ilhéus e a Associação de Agricultores de Ilhéus.

Aliado do tenente Juracy Magalhães, mecanismos como a criação de instituições voltadas para o crédito, assistência e cooperativismo, algumas das reivindicações dos cacauicultores locais, foram elementos que a nova intendência soube se mover com grande sensibilidade, de forma a também de convencer os coronéis do seu papel relevante no fortalecimento da Prefeitura frente ao Governo Estadual.

É perceptível uma forte flutuação dentro do governo municipal, onde as trocas sucessivas de cargos acabam por afetar o progresso do sistema local, muito disso devido ao interesse de grupos rivais em manter-se no poder para o favorecimento de seus interesses particulares, é possível perceber os elementos que compõem o jogo político local que podem ter influenciado de maneira direta a operacionalização do porto.

REFERÊNCIAS:

ALMEIDA, Miguel Calmon Du Pin. **Comercio de Exportação do Brasil para a França, Inglaterra e Alemanha.**

BARROS, José D' Assunção. **História, Região e Espacialidade.** Revista de História Regional, vol. 10: 95 – 129. Verão, 2005.

BARROS, Francisco Borges de. **Memória sobre o Município de Ilhéus.** 3. Ed. Ilhéus: Editus; Fundação Cultural de Ilhéus, 2004.

_____. **A Baía do Pontal Passado.** Disponível em:

<<http://www.r2cpres.com.br/v1/2011/01/20/a-baia-do-pontal-do-passado/>> acessado em 25 de março de 2013.

BICALHO, Lucas; **Introdução e Estatística do Relatório de 1920.**1920.

BRASIL. Decreto nº 16.019. 25 de abril de 1923. Concede ao industrial Bento Berillo de Oliveira autorização para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, no Estado da Bahia, e aprova o orçamento das obras a executar, na importância de quatro mil e seiscentos contos e duzentos mil réis. **Presidência da República**, Câmara dos Deputados, Secretaria de Estado dos Negócios de Viação e Obras Públicas, Brasília, DF. Disponível em: <www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16019-25-abril-1923-529571-republicacao-90402-pe.html> Acesso em 26 de abril de 2013.

BRASIL. Decreto nº 16.544. 13 de agosto de 1924. Autoriza a transferência á Companhia Industrial de Ilhéus, do contracto celebrado com Bento Berillo de Oliveira, para a construção, uso e gozo, das obras de melhoramento do porto de Ilhéus, e aprova novo plano das obras a executar, prorogando o prazo para inicio destas. **Presidência da República**, Câmara dos Deputados, Secretaria de Estado dos Negócios de Viação e Obras Públicas, Brasília, DF. Disponível em:<www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16544-13-agosto-1924-529636-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em 26 de abril de 2013.



BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). **Presidência da República**, Casa Civil, Subchefia para assuntos Jurídicos, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em 27 de março de 2013.

BRICHTA, Laila. **Uma Alegoria do Brasil Moderno: história e sonhos de liberdade no romance Gabriela, Cravo e Canela**. Anais do Colóquio 100 anos de Jorge Amado. Lisboa, 2013.

CAMPOS, João da Silva. **Crônicas da Capitania de Ilhéus**. 3. ed. Ilhéus: Editus, 2006.

FALCÓN, Gustavo. **Os Coronéis do Cacau**. Salvador: Ianamá/Centro Editorial e Didático da UFBA, 1995.

FILHO, Adonias. **Auto dos Ilhéus**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

FRAGOSO, Arlindo. **Notas Econômicas e Financeiras**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1916.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de, PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. **Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul**. Ilhéus: Editus, 2001.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro. **Os Donos dos Frutos de Ouro**. (Dissertação de Mestrado) Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1979.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. **Bahia Cacaueira: um estudo de história recente**. Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.

GOES, Hildebrando de Araújo. **Relatório dos Serviços Executados no ano de 1926**. 1928

LISBOA, Alfredo. **Portos do Brasil**. 1922.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do Socorro Santos Vidal. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>. Acessado em 24 de março de 2013.

MORAES, Isaac Ribeiro de. **Cidades Portuárias Sustentáveis. Integração Porto/Cidade Veículo para Sustentabilidade**. (Dissertação de Mestrado). Santos: Universidade Católica de Santos, 2008.

NUNES, Maribel Carvalho. **História Portuária de Ilhéus 1915 – 1942**. (Monografia). Ilhéus: Universidade Estadual de Santa Cruz, 1999.

PANG, Eul-Soo. **Coronelismo e Oligarquias (1889 – 1934)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

QUEIROZ, Paulo Peltier de. **O Problema do Porto de Ilhéus**. 1948.

RAMOS, Alberto Guerreiro. **A Crise do Poder no Brasil (Problemas da revolução nacional brasileira)**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1961.

RIBEIRO, André Luis Rosa. **Família, Poder e Mito: o Município de São Jorge dos Ilhéus (1880 – 1912)**. Ilhéus: Editus, 2001.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho; **O Porto de Salvador: Modernização em Projeto (1854 – 1891)**. Salvador, Companhia das Docas da Bahia, 1982.

_____; **Cronologia Portos da Bahia**. Salvador: Companhia das Docas da Bahia – Centro de Documentação, 2000.

_____; SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). **O Porto Flúvio-Marítimo de Ilhéus (1911 – 2010)** In: Portos e Cidades: Movimentos portuários, Atlântico e Diáspora africana. Ilhéus: Editus, 2011.

SAMPAIO, Consuelo Novais de. **Partidos Políticos da Bahia na Primeira República; uma Política de Acomodação**. Salvador, Centro Editorial Didático da Universidade Federal da Bahia, 1975.



SANTOS, Flávio Gonçalves. **Ilhéus e o Atlântico**: portos, negócios e cidades (1914 a 1977). Aprovado no Edital/ CNPq /CAPES N ° 07/2011.

TOURINHO, Ney Rabello. **Porto de Ilhéus**. Rio de Janeiro. Departamento Nacional de Portos e Canais – Imprensa Nacional, 1943.