

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

## **AS ELITES REGIONAIS E O AUTOMÓVEL: A ABERTURA DE ESTRADAS DE RODAGEM NA BAHIA DA DÉCADA DE 1920.**

Aloisio Santos da Cunha

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão, Campus Codó

metalangobr@gmail.com

As primeiras décadas do novo século foram marcadas por importantes inovações e transformações na Bahia. É o momento onde, por exemplo, o cacau se tornou o mais importante produto do estado, produzindo riqueza e gerando opulência na sua área produção, a zona litorânea mais ao sul da capital, Salvador. Este movimento vem acompanhado pela tentativa dessa cidade em não perder sua centralidade político-econômica para região e para o restante do estado e, neste sentido, manter uma rede de viação que lançasse seus tentáculos da capital baiana para todos os pontos do interior da Bahia ganhava ainda mais vulto. Isso não consistia em novidade, pois desde o século XIX que as elites soteropolitanas buscaram manter a Cidade da Bahia como o sol onde o interior deveria gravitar. O diferencial, neste momento, é que jamais nenhuma outra área do estado havia produzido tanta riqueza como a zona cacauzeira e, conseqüentemente, gerado recursos que poderiam ser reinvestidos na própria região.

Ao mesmo tempo, notadamente a partir da década de 1910, as elites soteropolitanas, associadas aos governos estadual e federal, viam como cada vez mais urgente que suas ligações ferroviárias se completassem, que uma rede de estradas de rodagem as alimentasse e que a navegação costeira e fluvial fosse mais eficiente. De fato, contratos e concessões foram revistos nos setores ferroviário e do transporte por água, o que trouxe certas melhorias aos dois modais. No caso das rodovias, inicialmente as ações foram tímidas, apesar de que elas eram entendidas como elementos que tanto contribuiriam para a manutenção da centralidade de Salvador, pois de uma forma ou outra facilitariam a chegada de mercadorias e pessoas na capital, quanto atenderiam aos interesses dos grupos de poder do interior, ciosos em ampliar o controle e a exploração econômica de suas regiões. Pairando sobre este processo, o jogo de compromissos e favores tão comum durante a Primeira República.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

A preocupação com as estradas de rodagem passa a ter mais vulto com o início do século por uma razão bem simples. O século XX é, sem dúvidas, o do automóvel impulsionado pelo motor de explosão interna. Desde o seu aparecimento em terras baianas em 1901 pelas mãos do industrial Henrique Lanat, ele foi lentamente ganhando espaço e se tornando mais comum. Chegando na porteira da fazenda ou na porta da casa comercial, podia não ser tão imponente quanto um enorme trem de ferro, porém era mais flexível e conferia prestígio social a quem os possuía, atingindo lugares impensados para os comboios ferroviários. Para que isso continuasse a ocorrer, foi preciso melhorar os caminhos existentes e abrir mais, que deveriam ser continuamente aperfeiçoados para atender a um invento que dia a dia se tornava mais eficiente, rápido e resistente. A buzina do automóvel passaria, daí em diante, a ser ouvida cada vez em mais lugares e com maior frequência, num movimento irrefreável que, em terras brasileiras, foi de competição e não de complementaridade e que acabou por relegar o transporte ferroviário a um segundo plano de onde nunca saiu.

No Brasil, a construção de estradas de rodagem e o rodoviarismo, palavra que não existe nos dicionários e que deve ser entendida como o movimento em prol delas, surgiu originalmente em São Paulo pelas mãos do então governador Washington Luís (1920-1924), para o qual governar era abrir estradas, e acompanhou o movimento verificado após a Primeira Grande Guerra que fez o automóvel deixar de ser um brinquedo a serviço dos muito ricos para se tornar o meio de transporte versátil que era e, no que concerne a implantação das vias por onde circularia, possuía um custo infinitamente inferior ao das estradas de ferro.<sup>1</sup> Cada vez mais presente e com as grandes montadoras europeias e, principalmente, norte-americanas interessadas no nascente mercado brasileiro, foi preciso melhorar as ruas e estradas para o automóvel que, numericamente, aumentava sua presença com avançar da década.

**Tabela I** – Evolução da frota de automóveis na Bahia e no Brasil

Ano	Bahia	Aumento %	Brasil	Aumento %
1925	850	-	73.537	-

<sup>1</sup> Quem estuda esta temática nesses anos iniciais do automóvel aponta que, neste período, notadamente no início da década de 1920, o automóvel não passava, apesar de suas enormes potencialidades, de uma “(...) mania de milionários excêntricos e da classe média endinheirada” (OLIVEIRA, 1986, p. 29) ou um “(...) sinal visível de ascensão profissional, (...) meio de distinção social”. (LIMONCIC, 1997, p. 163)

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

1926	1.428	40,5	102.907	28,5
1927	2.217	35,5	131.757	21,8
1928	3.124	29	154.735	14,8
1929	3.392	7	166.926	7

Fonte: BRASIL, 1936, p. 147-151.

A análise da construção de estradas de rodagem, vista pela ótica do apoio estatal, tem eminentemente característica estadual nestes primeiros momentos, pois o rodoviarismo como política federal, só começou a se materializar de fato a partir dos anos 30, tendo como marco a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937, vindo a ganhar força na década de 1940 e realmente fazendo jus ao nome na seguinte, notadamente a partir da administração de Juscelino Kubistchek em diante, contudo, já nos anos 20, um conjunto de fatores e eventos, sejam eles ligados ao governo federal, aos estados, municípios, indivíduos, associações etc., nos permitem afirmar como estando nessa década o marco zero do que podemos chamar de pensamento rodoviarista no Brasil.<sup>2</sup>

O que se pode destacar no que concerne às construções rodoviárias em termos de ação federal, são as poucas medidas tomadas na segunda metade dos anos 20, durante o mandato presidencial do ex-governador paulista construtor de estradas, e a ação, no atual Nordeste, da Inspeção Federal e Obras Contra a Secas (IFOCS). Essa instituição, criada em 1909 como IOCS, Inspeção de Obras Contra as Secas, a partir da fusão de dois órgãos federais que atuavam no semiárido, a Superintendência de Estudos e Obras Contra os Efeitos das Secas e a Comissão de Açudes e Irrigação, tinha entre suas atribuições aquelas mais diretamente ligadas ao enfrentamento das estiagens, como a abertura de poços e a construção de açudes e barragens – normalmente nas terras dos amigos e dos potentados locais – e, também, a construção de estradas de ferro e de rodagem. Em 1919,

---

<sup>2</sup> COSTA (2006), faz uma descrição sobre os planos, eventos, associações e expectativas acerca do automóvel e das estradas de rodagem nos anos 20. Também nos lembra que, neste processo de formação de um ideal rodoviário, ocorreram os famosos *raids*, excursões por automóvel que se tornaram cada vez mais comuns com o andar da década. Na Bahia, principalmente a partir de meados da década, excursões eram frequentes. Uma bastante conhecida ocorreu em janeiro de 1926 entre Salvador e Ipirá, um percurso de cerca de 200km, e se tornou famosa por envolver Inocencio Calmon, filho do governador Góis Calmon, e Matta Barros, chefe do Serviço Rodoviário do Estado. O *Diário de Notícias*, narrando o *raid* e, além de indicar que eles eram muito comuns dos estados do sul e amplamente divulgados pela imprensa, o valoriza, apontando que “Iniciativas que taes são de molde a provocar incentivos (...), com o escopo e mostrar o valor de nossas carrovias.” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 29 de janeiro de 1926, p. 2).

## **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

através do Decreto 13.687, de 09 de julho, o IOCS tornou-se IFOCS, acrescentando-se a palavra federal ao seu nome original. Na prática, suas funções e atribuições foram reorganizadas e, para o que nos interessa, o órgão se desobrigou de construir ferrovias, focando-se nas estradas de rodagem. (BRASIL, 1919)

Por outro lado, o governo editou o decreto 5.141, de 05 de janeiro de 1927, que estabeleceu a criação do Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, composto por uma taxa especial sobre veículos automotores, combustíveis e autopeças e que deveria se destinar “(...) exclusivamente na construção e conservação de estradas de rodagem federaes em todo o territorio nacional.” (BRASIL, 1927) Com seus recursos, foram construídas as rodovias Rio X Petrópolis e Rio X São Paulo.

Na Bahia, o movimento pelo automóvel e para construção de estradas foi mais forte primeiramente no Recôncavo, a região do entorno da Baía de Todos os Santos e, por isso, muito ligada a Salvador, com seus barões do açúcar outrora poderosos tentando manter a aparência de uma opulência que não mais existia ou que havia perdido muito do que já fora, e na zona cacaueteira, onde os ricos senhores do fruto de ouro, o cacau, desfilavam pelas ruas e praças de Ilhéus e Itabuna, principalmente, mostrando sua riqueza a bordo de automóveis. Em outras regiões como a de Jacobina, na Chapada Diamantina e que era tradicional cidade mineradora de ouro, o Cel. Galdino Cesar e seu grupo trabalham em prol do automóvel e das estradas; em Morro do Chapéu, também na mesma região e conhecida pela sua produção de diamantes e carbonatos, o riquíssimo Antônio de Souza Benta foi tanto o introdutor das máquinas quanto um grande construtor de estradas; em Lençóis, o senhor da Chapada Diamantina, Horário de Mattos, era entusiasta dos veículos motorizados e em Barreiras, no longínquo oeste baiano, já quase na divisa com Goiás, nomes como o de Abílio Wolney introduziram o automóvel pioneiramente e abriram estradas de rodagem.

Como de praxe, as máquinas serviam, pela precariedade dos caminhos, dificuldades de manutenção e abastecimento, muito mais como demonstração de força, poder e status do que como meio de transporte efetivo. Para estes homens do dinheiro, muitos dos quais senhores absolutos em suas regiões, precisava-se abrir estradas tanto para facilitar seus deslocamentos pessoais e das mercadorias que produziam em suas fazendas, pequena

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

indústria e comércio, quanto para que pudessem multiplicar seus capitais através da abertura de revendas, pontos de abastecimento, enfim, com o circuito que envolve o automóvel e sua manutenção.

Foi o que começaram a fazer a partir da década de 1920, principalmente após o imobilismo gerado pela Primeira Grande Guerra diminuir e o governo estadual começar a tomar medidas para fomentar a iniciativa privada a agir. Para tanto, utilizavam-se de seu prestígio e poder para pressionar o poder público e recebiam benesses dele para que executassem as obras ou as materializavam utilizando-se de seus próprios recursos. Para além de ser uma era onde as primeiras medidas estatais de fato se fizeram sentir na Bahia, a década de 20 viu surgir o fenômeno, em face da quantidade de obras que realizaram, das sociedades rodoviárias, empresas privadas que estabeleceram verdadeiras parcerias público-privadas com o Estado da Bahia.<sup>3</sup>

A primeira legislação de fomento e de busca do estabelecimento dessas parcerias surgiu bem antes, em 1910, mas por conta do ambiente político e econômico ruim, praticamente não teve efeito, bem como o conjunto normativo de 1917, que também encontrou uma situação que pouco contribuiu para sua instrumentalização.<sup>4</sup> Nova tentativa é feita em 1920 durante o segundo mandato de José Joaquim Seabra à frente do governo estadual. Em 03 de setembro daquele ano, seu governo promulgou a lei 1.458 que criou, dentre outras coisas, a Caixa de Estradas de Rodagem, estabelecendo suas fontes de financiamento. (BAHIA, Leis..., 1922, p. 124-125) Novamente os efeitos práticos são poucos e podemos destacar, apenas, a continuidade da rodovia de Salvador à importante cidade de Feira de Santana e o início de alguns trechos menores, como Nazaré a Aratuípe, Esplanada a Conde etc. (BAHIA, Mensagem..., 1922, p. 149) O que de fato chama nossa atenção nos efeitos dessa lei é que ela viabilizou a primeira parceria público-privada

---

<sup>3</sup> Muito disso tem a ver com a situação financeira e política da Bahia já que, durante toda a Primeira República, ela viveu sob a sombra de intervenções federais, lutas intestinas entre os chefes do interior entre si e contra os poderes baseados em Salvador, além de uma situação econômica muito ruim, com o Estado tendo parte significativa de suas poucas receitas destinadas ao pagamento dos sucessivos empréstimos tomados a instituições financeiras nacionais e internacionais, como nos mostram, por exemplo, TAVARES (2001) e SANTOS (2001).

<sup>4</sup> São, respectivamente, a Lei 828, de 17 de agosto de 1910 e a Lei 1.227, de 31 de agosto de 1917. A primeira norma foi contemporânea de um turbilhão político que culminou com o bombardeio da capital baiana pelo governo federal em 1912, além da prioridade naquele momento ser a entrega por concessão da malha ferroviária federal na Bahia a um grande grupo estrangeiro; a segunda, sentiu os efeitos da Primeira Guerra.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

especificamente voltada para se construir uma estrada de rodagem de que temos notícias na Bahia republicana, pois no final de 1920, o governo celebrou com Abílio Wolney, poderoso senhor do oeste baiano e que tinha seu centro na cidade de Barreiras, a abertura de uma estrada desta cidade até Taguatinga, em Goiás, onde tinha diversos interesses.<sup>5</sup>

Até aqui, as políticas públicas baianas e as ações privadas em associação ou não com o governo estadual foram profundamente marcadas por uma conjuntura que dificultou, quando não impediu, a construção de rodovias. Fatores econômicos, políticos e administrativos travancaram o processo e o resultado foi que, ao término do governo Seabra, contava a Bahia com uma quantidade irrisória de boas estradas, mas isso começaria a mudar.<sup>6</sup>

Podemos apontar que o rodoviarismo se torna de fato uma política pública a partir do governo de Francisco Marques de Góis Calmon (1924-1928). Para além, o ambiente político do momento, bem como as prioridades que elencou para seu governo, tornaram a execução dos seus planos mais tranquila do que em qualquer outro momento precedente. Na primeira Mensagem de governo que abrangeu um ano completo, o governador fez o seguinte diagnóstico sobre as estradas de rodagem na Bahia:

O nosso território está raiado de caminhos e estradas que achamos más, desde os simples vaquejadores, pela estrada da largura do carro de boi, até as antigas abertas nos tempos do Imperio, mais largas e mais bem traçadas, caminhos de grande comunicação.

Todas ellas geralmente não tem obras de arte, passando-se, quando se pode, os corregos, riachos, ribeirões e rios, a vau.

São estradas de verão, de tracção dispendiosa, onde os vehiculos aperfeiçoados não podem andar. Nunca tiveram conservação systematica e raro é o reparo que alguém prestimoso lhes faz.

(...)

Felizmente, a iniciativa de boas estradas de rodagem surgiu durante o ano passado, pela actuação individual ou municipal. A pressão da carestia dos cargueiros ou de sua falta, a consideração da economia que trazem os caminhões de gasolina, a commodidade dos viajantes com os automoveis, o augmento da produção e do commercio estão fazendo verdadeiros milagres. (BAHIA, 1925, p. 209-210)

---

<sup>5</sup> Não confundir com a cidade-satélite de Brasília. A localidade referida hoje é município do estado do Tocantins. A estrada de Wolney só ficou completamente pronta em 1924, já no governo seguinte.

<sup>6</sup> O estudo de COSTA (1924, p. 18) aponta que aquelas consideradas estradas, ou seja, as que permitiam o tráfego de automóveis na maior parte do ano eram apenas 13 trechos que perfaziam 766 quilômetros.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Para tentar resolver o problema, seu governo aprovou na Assembleia Legislativa da Bahia a Lei 1.847, de 28 de agosto. Esse conjunto normativo pode ser considerado um plano de viação por, além de desenhar uma malha rodoviária principal que deveria cobrir toda a Bahia,<sup>7</sup> normatizava e estabelecia padrões técnicos para as construções, condições de arrendamento, fontes de recursos, conservação, segurança etc. Até este momento, foi o mais amplo conjunto legal direcionado à construção e fomento de rodovias e que, como veremos, teve enorme importância para o desenvolvimento do setor rodoviário.

Logo no seu artigo primeiro, deixava claro como se dariam as construções a partir de sua classificação: “As estradas de rodagem do Estado da Bahia classificam-se em públicas e particulares, de primeira e segunda classe”, (BAHIA, Leis..., 1925, p. 223) ficando a presença da iniciativa privada, portanto, explícita. Detalhando o que seriam essas estradas, as públicas eram aquelas as abertas, conservadas e/ou melhoradas pelo Estado e que ligassem dois ou mais municípios e, as municipais, as que atendessem ao território de uma mesma municipalidade. Quanto as particulares, aquelas concedidas pelo Estado ou pelos municípios,

Serão abertas e entretidas por empresas ou indivíduos, seja para uso exclusivo seu ou de suas propriedades (caminhos vicinaes) seja para as explorar, entregando-as ao uso público, mediante cobrança de taxas. Neste último caso, a sua abertura dependerá de concessão estadual ou municipal (como no caso couber) na qual serão reguladas as condições técnicas da estrada e as da respectiva exploração. (BAHIA, Leis..., 1925, p. 224)

Para estimular essas obras, além do direito de pedágio e de permitir aportes diretos das intendências, particulares, associações etc., concedia isenção de todos os 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 obras, notadamente quanto ao tipo do revestimento, e pagos a cada 20 quilômetros entregues ao tráfego. (BAHIA, Leis..., 1925, p. 228)

---

<sup>7</sup> Foram estabelecidos 51 trechos rodoviários assim divididos: I- estradas de penetração leste-oeste (15); II- estradas longitudinais norte-sul (5); III- estradas transversais (3); IV- estradas de contorno da Baía de Todos os Santos (2) e V- estradas de ligação (26). Note-se que, num prenúncio do que veríamos com bastante força nas duas décadas seguintes, algumas delas possuíam traçado paralelo as das estradas de ferro, como era o caso da Salvador a Alagoinhas e da que desta cidade levava a Juazeiro, estabelecendo verdadeira concorrência com elas. (BAHIA, Leis do Estado..., 1925, p. 231-233).

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Os efeitos do conjunto normativo não tardaram a surgir e ainda em 1925 começaram a surgir pedidos de concessão para construções no interior do estado e na área imediatamente próxima a Salvador, seja por particulares, associações, cooperativas, intendências ou pela associação de vários deles e as sociedades rodoviárias começaram a se multiplicar por todas as regiões da Bahia. Já no ano seguinte, assim se manifestou o governador sobre seu plano rodoviário

O progresso da nossa produção, a propaganda feita pelo Governo pela Imprensa Oficial e os auxílios que tem concedido, a reconhecida necessidade de viagens mais confortáveis e rápidas por automóveis, determinaram esse extraordinário movimento da iniciativa municipal e individual para o aperfeiçoamento de nossas velhas estradas e abertura de novas. (BAHIA, 1926, p. 245)

A análise da imprensa do período e da série Agricultura, Indústria, Viação e Obras Públicas depositada na Sessão Republicana do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) mostra que Calmon não exagerou, pois, nas páginas dos jornais, difícil era o dia em que não havia notícia de uma nova estrada sendo aberta ao tráfego e, na série de documentos oficiais, inúmeros são os pedidos para que, gozando das prerrogativas da lei 1.847, estradas fossem abertas.<sup>8</sup>

Para realizar este “extraordinário movimento” dito pelo governador, a forma mais comumente utilizada pelas elites interioranas para conseguir reunir os recursos necessários às construções e atender aos trâmites burocráticos para gozar dos auxílios do Estado foi a formação de sociedades rodoviárias, associações cooperativas por cotas que reuniam os indivíduos diretamente interessados nessas obras e que, ao final, foram as grandes responsáveis pelo *boom* rodoviário vivido pela Bahia deste período até chegada de Vargas ao poder em 1930, quando o Estado iniciou a retomada para si da responsabilidade direta pelas construções.

A primeira sociedade neste modelo de que temos notícias na Bahia é anterior as ações do governo Góis Calmon e permaneceu solitária até 1925. Trata-se da Auto Viação Sul Bahiano, empresa criada 1921 por um grupo de indivíduos de Ilhéus e Itabuna ligados de

---

<sup>8</sup> Um bom exemplo nessa documentação é o processo constante na Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229, que descreve a solicitação de um grupo de habitantes da cidade de Senhor do Bonfim, no norte do estado, para, gozando das prerrogativas da lei 1.847, abrirem uma estrada entre a cidade e o então povoado pertencente ao município de Monte Santo, de Uauá, localizado a cerca de 120km dali.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

uma forma ou outra à produção do cacau e contando com o auxílio de ambas as intendências, e que foi responsável pelo início da construção da importante rodovia de ligação entre Ilhéus e Itabuna. (TEIXEIRA, 1998, p. 92) No segundo semestre de 1925, pouco depois da promulgação da Lei 1.847, verificamos a criação de muitas delas, a exemplo da Progresso Rodoviário em Palmeiras e da Sociedade Recreativa Progressista em Morro do Chapéu. Nos anos seguintes, quando a lei começou a de fato dar bons frutos, a quantidade dessas sociedades aumentou exponencialmente em toda Bahia e elas abriram rodovias em todas as regiões do estado, porém, isso acabou tendo um efeito não esperado pelas elites de Salvador, pois este processo acabou fragmentando a Bahia e afastando da capital as pessoas e o comércio de algumas cidades, que encontraram maiores facilidades para se relacionar com outros estados ou entre si drenando, portanto, pessoas e mercadorias da praça comercial de Salvador.

De qualquer sorte, o plano Góis Calmon surtira efeito e o governador destacou a importância do estabelecimento de parcerias entre o governo do Estado e as intendências.

O systema de auxílios e de subvenções introduzido na lei já citada foi de um effeito decisivo sobre a construcção de estradas de rodagem.

Os municípios 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. (BAHIA, 1927, p. 301)<sup>9</sup>

Não devemos nos esquecer que, ao falar nas intendências, o governador, na verdade, está se referindo as elites interioranas que controlavam o executivo municipal e movimentavam as sociedades locais em prol da abertura de estradas. Faziam isso com discursos de que as estradas seriam para o bem de todos e que seriam o esteio para o que chamavam de progresso e civilização dos sertões, mas, na prática, as populações mais pobres somente usufruiriam delas para migrar para outras regiões, notadamente nos anos nos quais as secas eram mais severas.

---

<sup>9</sup> Este mesmo trecho da Mensagem de 1927, juntamente com outros, foi reproduzido ao pé da letra em matéria de periódico especializado nos transportes, comunicações e indústria no mesmo ano. Trata-se *Revista das Estradas de Ferro*, na sua edição 47, de 30 de junho. Isto nos levanta duas possibilidades, mas que não temos instrumentos para mostrar qual seria a mais real. A primeira é que o governo Góis Calmon fez esforço de divulgação de suas ações, pagando a matéria na revista. A segunda é que, por se tratar de revista especializada, o incremento na malha baiana chamou atenção dos editores, que acabaram por se utilizar dos dados constantes na Mensagem. Note-se que um baiano fazia parte do corpo gerencial da revista, o advogado e jornalista Carlos Imbassahy, que dos anos 1930 em diante passaria ser conhecido como um dos precursores do espiritismo no Brasil.

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O aumento da malha rodoviária baiana foi bastante expressivo sob seu governo com o estado passando a contar, segundo dados do próprio relatório do governador, com 4.026km de estradas em tráfego ou em construção em 1927, sendo que dessas, 2.484km estavam abertas aos usuários. Um detalhe importante é que para se trafegar em parte significativa dessas estradas era preciso pagar os direitos de passagem, o que modernamente conhecemos por pedágio, e os valores eram arrecadados por quem as tinha construído e eram responsáveis por sua conservação: as sociedades rodoviárias, intendências e/ou particulares.<sup>10</sup> Neste sentido, os grupos locais ganham mais uma vez, pois além de melhorarem uma circulação da qual eles seriam os principais beneficiados, ainda auferiam recursos que poderiam, como de fato o foram, manter a operacionalidade do negócio.

Em face do sucesso do plano do governo Góis Calmon, a administração seguinte, a de seu aliado Vital Henrique Baptista Soares (1928-1930), manteve as diretrizes gerais das construções e colheu os frutos daquilo que fora feito pelo antecessor, pois parte significativa dos números que apresenta diz respeito a obras que foram autorizadas na gestão anterior, como a passagem a seguir bem ilustra:

As tropas e alimarias de montaria perdem, mês a mês, a sua maior utilidade de outrora. Hoje já é possível ao automóvel e ao caminhão irem ao extremo nordeste, ao longinquo S. Francisco e ao sudo-oeste bahiano. É que o Governo actual não poz calmante á febre rodoviaria que teve inicio e dominou durante a administração passada. Ao contrario, seja promovendo por si proprio a cosntrução de novas linhas e a ligação de umas com outras, seja incentivando a iniciativa particular com premios e subsidios; tudo ha feito por que a rêde bahiana de estradas de rodagem se torne, dentro de poucos annos, uma teia inextricavel de communicações, de todo e para todo o territorio do Estado. Nesse particular, o progresso da Bahia concretiza-se na expressão destes numeros:

Até 1924, em trafego e construcção 795<sup>k</sup>,000

Ao fim de 1927, em trafego e construcção 5.603<sup>k</sup>,618

Ao fim de 1928, primeiro anno da administração actual 7.774<sup>k</sup>,833

Donde se segue que ao novo governo, no seu primeiro anno, já cabe a quota de 2.171,215 kms. ou 38/75%. (BAHIA, 1929, p. 79)<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Importante notar que durante o governo Góis Calmon e no seguinte, o Estado da Bahia também fez parcerias em outro importante ramo da economia, o bancário, pois estimulou a montagem de caixas rurais por todo o estado. Tratavam-se de instituições cooperativas de crédito e fomento agrícola, mas que na falta de instituições bancárias, as agências propriamente ditas, desempenharam até os anos de 1930 este papel.

<sup>11</sup> Já na curta mensagem anterior, a de 1928, Vital Soares apontava que daria prosseguimento ao trabalho de Calmon, principalmente no que diz respeito a estrada de ferro de Nazaré, a Companhia Bahiana de Navegação e a construção de estradas de rodagem, mas aí havia uma questão que não aparece em Calmon, a preocupação de que as rodagens “[...] liguem directamente os nossos sertões ao litoral”. (BAHIA, 1928,

## ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Durante todo este período, os jornais interioranos darão grande destaque as estradas abertas pelos poderes locais, geralmente os mesmos donos destes periódicos, apontando, muitas das vezes, que as rodovias são a tábua de salvação do sertão. Um exemplo interessante é do semanário *Correio do Sertão*, da cidade de Morro do Chapéu. Controlado e financiado pelo riquíssimo Antonio de Souza Benta, vemos nas suas páginas, desde sua fundação em 1914, reiterados apelos pela melhoria nos meios de circulação da cidade e sua região. Primeiro, clamaram por um ramal da estrada de ferro que passava a cerca de 40km da sede municipal, depois e como o pedido pela ferrovia nunca fora atendido, moveu pesada campanha para abertura de diversas rodovias tendo o município por centro, afinal, era mais fácil abrir estradas de rodagem e ter automóveis do que uma ferrovia: “Convém não esquecer esta verdade: onde o trem não chega, pode chegar o caminhão. Quem não pode possuir um trem de ferro, pode muitas vezes possuir um caminhão...” (CORREIO DO SERTÃO, 14 de abril de 1929, p. 1) De fato, pouco mais de um ano depois, a estrada para o povoado do França, que era servido pela ferrovia da Grota, ficara pronta e fora construída pelas elites locais, as mesmas que inseriam o transporte regular de passageiros e mercadorias por caminhão na região.

Este movimento das parcerias público-privadas apenas começou a ser refreado, como já dito, após a Revolução de 1930, mas ainda assim não foi algo automático. Somente com a estabilização da política baiana com a ascensão de Juracy Magalhães à interventoria no final de 1931 que o Estado começou a não mais autorizar a construção de rodovias por particulares, trazendo para si essa responsabilidade. De qualquer sorte, a política de parcerias criadas durante o governo Góis Calmon trouxe muitos frutos positivos para a circulação na Bahia por ter aumentado consideravelmente a quilometragem das estradas aptas ao automóvel. Por outro lado, contribuiu para formar um Bahia em pedaços, fragmentada em territorialidades diferentes e se ligando, muitas das vezes, mais

---

p. 6) Mais à frente, continua colocando Salvador como objeto central da sua gestão, pois considera que “Os seus problemas [os da capital] não devem ser encarados como simples problemas municipais; são problemas gerais do Estado, sobre o qual se reflectem as soluções que lhes derem.” (BAHIA, 1928, p. 7) Aqui, o peso das elites soteropolitanas se faz sentir, pois o governo anterior meio que deixou nas mãos das do interior, apesar de existirem diretrizes gerais, a construção de estradas de rodagem e estes indivíduos acabaram construindo aquelas que mais lhe seriam úteis e não necessariamente aos grupos baseados na capital.

# **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

poderosamente a outras unidades da federação do que à sua velha capital. Um outro efeito, nada desprezível, foi a intensificação da migração nos anos de seca, principalmente para São Paulo, pois, com as estradas de rodagem era possível chegar a uma estação de trem ou ao litoral para, dali, buscar uma melhor oportunidade de vida nas terras do atual Sudeste do Brasil.

## **Referências**

APEB. Seção Republicana. Caixa 2335, Maço 25, Documento 229.

**BAHIA. Leis do Estado da Bahia do Anno de 1920.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1922.

**BAHIA. Leis do Estado da Bahia dos Annos de 1924 e 1925.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1925.

**BAHIA. Mensagem apresentada á Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª reunião Ordinária da 16ª Legislatura pelo Dr. José Joaquim Seabra, Governador do Estado.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1922.

**BAHIA. Mensagem apresentada perlo 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 18ª Legislatura em 7 de abril de 1925.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1925.

**BAHIA. Mensagem apresentada perlo Exm. Snr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, á Assembléa Geral Legislativa por ocasião da abertura da 2ª reunião Ordinária da 18ª Legislatura em 7 de abril de 1926.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1926.

**BAHIA. Mensagem apresentada perlo 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 Official do Estado, 1927.

**BAHIA. Mensagem apresentada perlo Exm. Snr. Dr. Vital Henrique Baptista Soares, Governador do Estado da Bahia, á Assembléa Geral Legislativa por ocasião da abertura da 2ª reunião Ordinária da 19ª Legislatura em 7 de abril de 1928.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1928.

# ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

BAHIA. Mensagem apresentada pelo Exm. Snr. Dr. Vital Henrique Baptista Soares, Governador do Estado da Bahia, á Assembléa Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1ª reunião Ordinária da 20ª Legislatura em 7 de abril de 1929. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1929.

BRASIL. Instituto Nacional de Estatística. **Anuário estatístico do Brasil, ano II, 1936.** Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Decreto 13.687, de 09 de julho 1919.** Approva o regulamento para a Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13687-9-julho-1919-516701-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 01 de junho de 2021.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto 5.141, de 05 de janeiro de 1927.** Crêa o "Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em 25 de maio de 2021.

CORREIO DO SERTÃO, 14 de abril de 1929.

COSTA, José Americano da. **Estradas de rodagem no Estado da Bahia.** Memória apresentada ao Terceiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1924.

COSTA, Renato da Gama-Rosa. **Entre a "avenida" e a "rodovia": a história da Avenida Brasil (1906-1954).** Tese (Doutorado em Urbanismo). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 29 de janeiro de 1926.

LIMONCIC, Flávio. **A civilização do automóvel:** a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista (1956-1961). Dissertação (Mestrado em História), Rio de Janeiro, UFRJ, 1997.

OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. **Achegas à história do rodoviarismo no Brasil.** 1ª ed. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.

## **ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021**

REVISTA DAS ESTRADAS DE FERRO, edição 47, 30 de junho de 1927.

SANTOS, Mário Augusto da Silva. **A República do povo**: sobrevivência e tensão – Salvador (1890 – 1930). 1ª ed. Salvador: EDUFBA, 2001.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. 10ª ed. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

TEIXEIRA, Cid. **Bahia**: caminhos, estradas, rodovias. 1ª ed. Salvador: SINDUSCON, ABEOR, CREA-BA, ALBA, 1998.