

BOOM DO CACAU, URBANIZAÇÃO E SERVIÇOS EM ILHÉUS, BAHIA (1915-1929)

COCOA BOOM, URBANIZATION AND SERVICES IN ILHÉUS, BAHIA (1915-1929)

Filipe França^a

Jaciane Cruz^b

^a Graduando do curso de História da Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). É pesquisador de História de Empresas e Estudos sobre a Região Cacaueira. Contato: ffndeo@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-6286-9531>
^b Doutoranda em Economia Regional pelo Programa de Pós-Graduação em Economia Regional e Políticas Públicas da Universidade Estadual de Santa Cruz. Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação em História do Atlântico e da Diáspora Africana da Universidade Estadual de Santa Cruz (PPGH-UESC). É pesquisadora de História Econômica da Região Cacaueira. Contato: jacyjcruz@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-9448-2321>

Resumo

O presente artigo busca apontar observações sobre a cidade de Ilhéus, Bahia, e a posição que esta ocupava nesse momento em meio ao boom do cacau (1915-1929). O recorte escolhido representa o momento do boom e a crise da quebra da bolsa de Nova York, respectivamente. Busca-se destacar a evolução do município no período, especialmente durante o boom do cacau, descrevendo a ascensão econômica de Ilhéus como um importante polo no cenário estadual, nacional e internacional. Enquanto a produção de cacau ocorre predominantemente nas áreas rurais do município, a cidade de Ilhéus, com seu perímetro urbano e suburbano, desempenha um papel crucial nos setores de serviços e na indústria, mostrando como a urbanização se interliga com essa dinâmica econômica. Para isso são apresentados dados quantitativos, recortes de jornais e fotografias para analisar as condições da infraestrutura urbana e do setor de serviços (transporte, habitação e saneamento) impulsionados pelo boom do cacau.

Palavras-chave: Boom do Cacau; Ilhéus; Urbanização; Serviços; Setor de Transportes.

Códigos JEL: L7; O13; P28.

Abstract

This article seeks to highlight observations about the city of Ilhéus, Bahia, and the position it occupied at that time of the cocoa boom (1915-1929). The time frame chosen represents the boom which terminated with the crisis of the New York Stock Exchange. The aim is to highlight the evolution of the municipality during this period, describing the economic rise of Ilhéus as an important hub on the state, national and international scene. While cocoa production occurred predominantly in the rural areas of the municipality, the city of Ilhéus, with its urban and suburban perimeter, played a crucial role in the service and industrial sectors, showing how urbanization is interconnected with this economic dynamic. To this end, quantitative data, newspaper clippings, and photographs are presented to analyze the conditions of the urban infrastructure and the service sector (transportation, housing and sanitation) driven by the cocoa boom.

Keywords: Cocoa Boom; Ilhéus; Urbanization; Services; Transportation Sector.

JEL Codes: L7; O13; P28.

INTRODUÇÃO

Com quase quinhentos anos de história, a cidade de Ilhéus, uma das sete mais importantes do Estado da Bahia, apresenta um vasto patrimônio cultural, histórico e arquitetônico. Desde a elevação à categoria de cidade, em 1881, Ilhéus ganhou movimentação e começou a querer mudar seu aspecto colonial, o que foi intensificado pelo advento da cultura do cacau, que atraiu imigrantes e avançou em sua evolução urbana.

O município desempenhou um papel significativo no panorama mundial, nacional e estadual na primeira metade do século XX, especialmente devido à sua participação na economia cacaueira. Durante esse período, a cidade experimentou transformações urbanas, sociais, econômicas e políticas que a colocaram no centro dos acontecimentos regionais. (Ribeiro, 2017)

O recorte abarca o período de 1915 a 1929 por serem essas as datas do boom deste produto e da crise da quebra da bolsa de Nova York, respectivamente. Entretanto, se faz necessária a exposição de alguns dados de anos anteriores ao início do recorte (recuando a 1870) a fim de compreender as dinâmicas da cadeia produtiva do produto e entender o crescimento exponencial destacado em 1915, o que caracteriza o boom. Alguns dados ultrapassam 1929, porém são reflexo do processo histórico até a data trabalhada, por conta disso e de sua relevância ao artigo foram selecionadas para serem expostas.

A economia da cidade estava atrelada à exportação desse produto, tornando-a uma das principais fornecedoras para o mercado internacional. O boom cacaueiro trouxe prosperidade, mas também expôs a região à volatilidade dos mercados internacionais.

Assim, esse trabalho não só descreve esse momento de apogeu, mas também aponta como o boom influenciou o processo de urbanização e desenvolvimento do setor de serviços, principalmente os transportes. Tendo em vista que foram feitas com base em atender as necessidades materiais da cadeia produtiva, que passaram a aumentar (e outras foram criadas), com a consolidação da atividade deste produto.

Essas intervenções eram demandadas, elaboradas e executadas, de certo modo, pelas classes dominantes, incluindo proprietários rurais, comerciantes, empresários e banqueiros, bem como seus representantes à frente do município, órgãos do Estado como o ICB, e empresas privadas, inclusive concessionárias de serviços públicos. (Freitas, 2023; Ribeiro, 2017)

É importante refletir sobre o grau de negligência em relação à situação dos trabalhadores, principalmente os rurais, que constituem a classe dominada. A dinâmica das intervenções permite observar um direcionamento dos recursos e esforços para atender aos interesses das classes dominantes, evidenciando a pouca atenção dada às condições de vida e demandas dos trabalhadores.

Para realizar essa análise, são apresentadas como fontes: fotografia, analisadas conforme proposto por Panofsky (2009); recortes de jornais, analisados segundo Barros (2021); e dados quantitativos segundo Moura Filho (2021). O jornal escolhido foi o Diário da Tarde de Ilhéus, de grande circulação. Tanto este quanto as fotografias são advindos de pesquisa no Centro de Documentação e Memória Regional da Universidade Estadual de Santa Cruz. Já os dados quantitativos são, em maioria, de anuários estatísticos, dentre outras obras.

1. O BOOM DO CACAU

No contexto nacional, Ilhéus manteve sua posição como um dos principais pólos de produção de cacau. O crescimento econômico resultante da exportação da mercadoria influenciou diretamente o desenvolvimento da cidade e das regiões circunvizinhas. O aumento da riqueza levou à modernização urbana e ao surgimento de uma elite agrária. No entanto, a dependência econômica excessiva na monocultura tornou a região vulnerável a flutuações nos preços do mercado internacional.

A literatura da História Econômica da Região Cacaueira coloca a década de 1910, e principalmente o ano de 1915, como o período do boom do cacau. É nesse momento que a produção, comercialização, exportação e receitas crescem em nível exponencial e começam a impulsionar outros setores, (Ribeiro, 2017; Freitas, 2023)

Figura 1 - Receitas orçadas e arrecadadas do estado da Bahia em mil réis (1870-1930)

Ano	Receita Orçada	Receita Arrecadada
1870	1.885 :305\$000	1.971 :950\$442
1875	2.095 :937\$627	2.366 :885\$322
1880	2.995 :666\$443	2.850 :068\$658
1885	2.000 :000\$000	2.630 :212\$547
1890	3.140 :504\$000	6.375 :562\$622
1895	9.261 :926\$265	8.769 :380\$182
1900	14.390 :449\$412	12.882 :536\$021
1905	11.529 :501\$804	8.218 :223\$360
1910	11.030 :000\$000	11.101 :149\$449
1915	19.531 :182\$619	22.363 :173\$571
1920	29.361 :500\$000	30.182 :201\$681

Fonte: Anuário Estatístico da Bahia de 1924.

Em 1915, uma receita arrecadada (22.363:173\$571) superou significativamente a receita orçada (19.531:182\$619), refletindo o efeito positivo da exportação da commodity. Durante a Primeira Guerra Mundial, a alta demanda global gerou um influxo expressivo de recursos para a Bahia. O fruto se consolida como o principal motor econômico da região cacaueteira e um dos maiores geradores de receita tributária para o estado, tanto por meio de taxas alfandegárias quanto de impostos sobre produção e transações. (Freitas, 2023)

Esse crescimento teve impactos importantes na economia regional e estadual, como o aumento da base tributária, impulsionado pelo desenvolvimento de infraestruturas, incluindo estradas e portos, além da urbanização de cidades como Ilhéus, centro da produção cacaueteira. O crescimento econômico também ampliou as receitas estaduais pelo incremento nas atividades comerciais e de serviços. Além disso, a valorização territorial decorrente da expansão das plantações aumentou a arrecadação de tributos sobre a terra. (Freitas, 2023; Alencar, s/d)

Antes de 1915, especialmente em 1905, a arrecadação era consideravelmente inferior ao previsto. O boom reverteu essa tendência, marcando um período de prosperidade financeira. Em 1920, os dados mostram que uma arrecadação continua em alta (30.182:201\$681), apontando para os investimentos da região cacaueteira como uma base econômica estável para o estado.

Figura 2 - Comércio exterior da Bahia entre 1870-1920 (valor a bordo em mil réis)

Ano	Importação	Exportação
1870	17.867	18.182
1880	21.000	15.608
1890	18.639	11.393
1900	34.984	58.208
1910¹	37.235	67.308
1920	84.247	145.403

Fonte: Anuário Estatístico da Bahia de 1924

Os dados do comércio exterior da Bahia entre 1870 e 1920 mostram mudanças significativas na balança comercial do estado, com destaque para o crescimento expressivo das exportações na década de 1910, impulsionado pelo boom do cacau. As importações cresceram de 17.867 contos de réis em 1870 para 84.247 em 1920, enquanto as exportações cresceram de 18.182 para 145.403 contos de réis no mesmo intervalo.

Entre 1870 e 1890, as exportações sofreram uma queda significativa, passando de 18.182 contos em 1870 para 11.393 em 1890, enquanto as permaneceram relativamente recentes. A partir de 1900, houve uma recuperação expressiva, com as exportações atingindo 58.208 contos em 1900 e 67.308 em 1910, coincidindo com a expansão da produção e o fortalecimento da Bahia como exportação dessa commodities.

O período entre 1910 e 1920 foi marcado pelo auge do boom. As exportações mais que dobraram nesse intervalo, alcançando 145.403 contos em 1920. O superávit comercial, que em 1870 era de apenas 315 contos, atingiu níveis impressionantes em 1920, com as exportações superando as importações em quase o dobro (145.403 contra 84.247 contos).

Figura 3 - Produção (toneladas) e Receita de Exportação de cacau (mil réis) entre 1905-1925

Ano	Produção de cacau (Ton)	Receita de exportação de cacau (Mil Réis)
1905	18.982	1.599
1910	27.395	2.234
1915	49.191	6.389
1920	59.616	8.469
1925	68.804	10.640

Fonte: Elaboração própria com base em Freitas, 2023.

¹ Em 1915 é possível registrar o valor da exportação em 102.199 contos de réis, quase o dobro do valor de 1910.

Entre 1905 e 1925, a produção de fruto em toneladas e a receita de exportação em mil réis registraram um crescimento significativo, consolidando o fruto como o principal produto econômico da Bahia no período. A produção aumentou de 18.982 toneladas em 1905 para 68.804 toneladas em 1925, representando um crescimento de mais de 260% em duas décadas. O salto mais expressivo ocorreu entre 1910 e 1915, quando a produção praticamente dobrou, passando de 27.395 para 49.191 toneladas. Esse crescimento está relacionado à expansão da área plantada, à melhoria das técnicas agrícolas e à crescente demanda no mercado internacional, - consequência do desenvolvimento da indústria do chocolate, principalmente após criação e crescimento da Nestlé, fazendo com a Europa e os Estados Unidos passassem a comprar cada vez mais e em maiores quantidades. (Rocha, 2008)

A partir do momento que a monocultura passa a ser vista como uma atividade que gera receitas cada vez mais significativas, os produtores aumentam a área plantada. Esse momento é tratado pela literatura como “interiorização da produção” (Rocha, 2008; Freitas, 2023), visto que a produção avança cada vez mais para o interior do estado, chegando a distritos e cidades mais afastados do eixo Itabuna-Ilhéus. Também se é investido em técnicas agrícolas conforme afirma Rocha (2008), embora ainda não tão elaboradas como será na década de 1930 com a chegada do Instituto do Cacau da Bahia (ICB), mas se passou a ter mais cuidado e atenção com o cultivo do fruto, que antes era feito de qualquer jeito. (Ribeiro, 2001)

Paralelamente, a receita de exportação acompanhou o aumento da produção, passando de 1.599 mil réis em 1905 para 10.640 mil réis em 1925, um aumento de mais de 560%. Em alguns momentos, como em 1915, a receita cresceu proporcionalmente mais que a produção, saltando de 2.234 mil réis em 1910 para 6.389 mil réis em 1915.

O desempenho desta mercadoria teve um papel central no comércio exterior baiano, especialmente após 1900. Os altos preços no mercado internacional alavancaram as exportações, gerando divisões significativas para o estado. (Freitas, 2023)

Os dados evidenciam que, apesar das dificuldades nas décadas de 1880 e 1890, a Bahia se recuperou a partir de 1900, com o boom impulsionando o comércio exterior. Assim, é possível pensar que o impulsionamento da cadeia cacaueteira em 1915 foi um divisor de águas para as finanças da Bahia, influenciando diretamente a arrecadação estadual e promovendo um período de prosperidade econômica. A produção agrícola exportadora foi essencial para alavancar a economia, consolidando o produto como o principal ativo econômico da época.

Em 1920, a Bahia se consolidava como um importante polo exportador, com uma balança comercial superavitária e o fruto como o principal produto responsável por sua inserção no mercado global.

No âmbito estadual, Ilhéus contribuiu significativamente para a economia da Bahia, destacando-se como um dos principais polos agrícolas. O fruto não apenas impulsionou a economia, mas também influenciou as dinâmicas sociais e políticas da região. O poder político e econômico concentrou-se nas mãos de fazendeiros da monocultura, o que teve implicações profundas na estrutura social e nas relações de poder na Bahia. (Falcón, 1995)

A prosperidade econômica proporcionada pelo commodity gerou mudanças diversas em Ilhéus. A cidade experimentou um crescimento populacional significativo, com a migração de trabalhadores ²em busca de oportunidades. O aumento da demanda por mão de obra levou à formação de uma classe trabalhadora diversificada, mas também expôs as condições precárias de trabalho nas roças e fazendas.

A economia de Ilhéus foi profundamente influenciada pelo cultivo do fruto. As condições climáticas e do solo na região eram ideais para o cultivo deste produto, que é a principal matéria-prima para a produção de chocolate. O cacau tornou-se rapidamente uma commodity³ valiosa, e a cidade de Ilhéus era um dos principais pontos de exportação para os mercados internacionais.

2 Advindos do sertão do Rio São Francisco e de Sergipe (Freitas, 2023).

3 Commodities são matérias-primas ou produtos agrícolas primários que são negociados em bolsas. Esses bens são padronizados e intercambiáveis com outros bens do mesmo tipo, permitindo que sejam comprados e vendidos com base em sua qualidade e quantidade. Esses bens têm um papel essencial na economia global, com seus preços influenciados por fatores como oferta e demanda, eventos geopolíticos, condições climáticas e indicadores econômicos. A negociação de commodities pode ocorrer em bolsas físicas, onde os produtos reais são comprados e vendidos, ou por meio de mercados de derivativos, onde contratos representando o direito de comprar ou vender as commodities em uma data futura são negociados.

Durante esse período, os chamados “coronéis”⁴ eram grandes proprietários de terras que controlavam vastas plantações do produto. Eles detinham grande poder político e econômico na região, moldando as dinâmicas sociais e econômicas de Ilhéus e áreas circunvizinhas. (Falcón, 1995)

O boom do principal item da economia local também levou a melhorias significativas na infraestrutura. Estradas foram construídas para facilitar o transporte do fruto das plantações até os portos, onde era exportado para outros países. Além disso, houve investimentos em energia elétrica, comunicações e outras áreas que impulsionaram o desenvolvimento urbano de Ilhéus.

O crescimento econômico também trouxe mudanças sociais e culturais. A cidade experimentou um aumento na população devido à migração de trabalhadores em busca de empregos nas plantações. Esse influxo populacional contribuiu para uma diversificação cultural na cidade, com influências de várias partes do Brasil. (Freitas, 2023)

Apesar do período de prosperidade, a economia baseada na monocultura enfrentou desafios, especialmente durante a Grande Depressão dos anos 1930. A queda nos preços da mercadoria afetou a renda dos fazendeiros e causou um declínio econômico na região. Além disso, questões sociais, como a exploração da mão de obra e as condições de trabalho desfavoráveis, tornaram-se cada vez mais evidentes, resultando em tensões sociais e movimentos sindicais. (Ribeiro, 2017)

2. O BOOM DO CACAU IMPULSIONA URBANIZAÇÃO: INTERVENÇÕES E MELHORAMENTOS URBANOS

Com o boom, novas necessidades materiais da cadeia produtiva do cacau foram criadas e as que já existiam – remanescentes dos primeiros anos de atividade produtiva – precisaram ser revistas. Para entender essa terminologia, é preciso pensá-la à luz do materialismo histórico, como o conjunto de condições objetivas, sociais e econômicas necessárias para a produção, circulação e reprodução do cacau enquanto mercadoria.

Essas necessidades abrangem os meios de produção, como terra, ferramentas, infraestrutura e insumos; a força de trabalho, representada pelos trabalhadores e sua capacitação; e as relações de produção que sustentam e estruturam essa cadeia produtiva.

Segundo Marx (2008; 2013), a base material de uma sociedade – composta pelas forças produtivas e relações de produção – determina as condições sociais e históricas de cada época. No caso da região cacaueira da Bahia, as forças produtivas incluem a terra fértil adequada ao cultivo do cacau, as técnicas de manejo, as tecnologias empregadas na produção e o esforço humano. O desenvolvimento dessas forças está intrinsecamente ligado à dependência de insumos e equipamentos que possibilitam maior produtividade.

Já as relações de produção dizem respeito à estrutura social do trabalho na região, historicamente marcada por desigualdades. A interação entre grandes fazendeiros, conhecidos como coronéis do cacau, pequenos produtores e trabalhadores evidencia as contradições inerentes ao capitalismo, com o trabalho frequentemente realizado em condições de exploração que sustentam a reprodução da cadeia produtiva.

Tendo em vista que as iniciativas foram desenvolvidas com o objetivo de atender às necessidades materiais da cadeia produtiva do cacau, é importante observar que essas demandas não apenas se intensificaram, mas também se diversificaram à medida que a atividade cacaueira foi se consolidando como uma das principais bases econômicas da região.

No início, as demandas eram mais simples e direcionadas à viabilização do cultivo, como a disponibilidade de terras férteis, ferramentas e força de trabalho. Isso vai ser ainda maior a partir de 1929, por conta da crise da bolsa de Nova York. (Freitas, 2023; Rocha, 2008)

Contudo, com o aumento da produção e a integração do cacau aos mercados nacionais e internacionais, surgiram novas demandas que refletiram a complexidade crescente dessa cadeia produtiva.

O setor de transportes foi o que mais sofreu alterações. Em solo ilheense, as reformas no porto se tornaram cada vez mais necessárias e urgentes. Assim como o alargamento de ruas e a criação de novas, além de avenidas. Além disso, se tornou necessária novas estradas que melhor conectassem as

⁴ Latifundiários que exerciam o domínio político no interior do Brasil.

zonas rural e urbana, assim como os distritos e outras cidades da região cacaueira, principalmente Itabuna, maior comercializadora de cacau naquele momento.

Ribeiro, acerca da sociedade ilheense do início do século XX,

A primeira preocupação era negar todo o passado colonial que estava representado na arquitetura urbana, de estilo barroco, que não estava mais em voga nos países que eram referências culturais. Em Ilhéus, a derrubada da capela setecentista de São Sebastião para dar lugar a uma catedral de enormes proporções e diversos estilos arquitetônicos (ecletismo) se encaixa nessa perspectiva. Esta obra seria o maior marco simbólico da transformação urbana de Ilhéus, da passagem de simples vila a uma das mais importantes cidades brasileiras do século passado. A ânsia de enquadrar Ilhéus nos modelos modernizantes dos centros considerados “civilizados” e produzir na cidade de estilo colonial uma imagem de progresso e riqueza foi central nos projetos arquitetônicos financiados pela elite cacaueira, principalmente entre os novos-ricos, que sentiam necessidade de afirmação na sociedade baiana. (Ribeiro, 2013, p. 165)

Em outra obra, Ribeiro discute a ligação de intervenções pautadas na modernidade ligado ao espírito da sociedade capitalista, em que no sul da Bahia⁵

as melhorias na infraestrutura atraíram um número cada vez maior de proprietários rurais, com a transferência da moradia das sedes de fazendas de arquitetura rua para os grandes palacetes clássicos na cidade. (Ribeiro, 2017, p. 96-97)

Nessa perspectiva, as intervenções urbanas e arquitetônicas feitas na cidade de Ilhéus no início do século XX, tiveram, porém não somente, como inspiração as reformas feitas no Rio de Janeiro e em Paris, inclusive no que tange a demolição de igrejas e capelas de estilo barroco (Ribeiro, 2013). Essas intervenções tinham como objetivo secundário de criar uma nova imagem da cidade e da elite de acordo com os modelos estéticos importados, de forma aliada às necessidades materiais que surgiram com o avanço do escoamento da produção do fruto que vinham em primeiro lugar. Porém é inegável que

Esse processo permitiu à burguesia cacaueira dar materialidade aos símbolos de distinção relativos à sua nova condição no cenário econômico nacional. Os principais fazendeiros e comerciantes utilizaram a cidade como um lugar estratégico para representar seu prestígio político e social. As ruas e praças mais importantes de Ilhéus passaram a ser conhecidas pelos nomes dos seus moradores mais ilustres ou dos principais chefes políticos, o que inegavelmente dava uma maior visibilidade social e status ao homenageado, imortalizado em uma placa de mármore ou busto de bronze. (Ribeiro, 2005, p. 98)

A consolidação da economia cacaueira trouxe mudanças sociais e físicas à cidade. O que foi feito, pelos mentores das reformas, foi preparar a cidade para o aumento populacional e o escoamento da produção, e aproveitando a deixa para eliminar alguns dos elementos urbanísticos e arquitetônicos que remetiam ao passado colonial “que não se adequassem ao ideário progressista⁶, demonstrando um total desprezo pelos elementos do passado que não contribuísem para a edificação da cidade ideal” (Ribeiro, 2005, p. 182). Para Ribeiro, a burguesia local⁷ se dedicou em deixar marcas e discursos nos monumentos urbanos, corroborando com suas ideias políticas e concepções estéticas.

No entanto, é importante questionar se essas reformas foram motivadas apenas pelo desejo de modernização e progresso. Elas também podem ter sido estratégias para expulsar e explorar os mais pobres, especialmente os trabalhadores.

Em cidades como Ilhéus, a urbanização não foi apenas uma resposta às necessidades de infraestrutura para o cacaueiro, mas também serviu aos interesses privados que lucravam com a construção de serviços públicos, edificações privadas, negócios urbanos e o funcionamento do porto,

⁵ Até mesmo a arquitetura cemiterial sofreu as influências da Belle Époque. Segundo Ribeiro, os maiores e mais caros túmulos das décadas de 1920 e 1930 fazem referência explícita à riqueza regional. (Ribeiro, 2017, p. 239)

⁶ Nesta pesquisa, é possível observar o uso da abordagem materialista ao analisar as condições socioeconômicas que podem influenciar as disparidades sociais, argumentando que mudanças materiais, como reformas urbanas, podem ser essenciais para alcançar objetivos chamados de progressistas, - os quais não serão chamados assim, mas de ideários de embelezamento e de modernização do espaço urbano. Ou seja, não divergem entre si, mas se complementam, tendo a materialidade como função primária, e embelezamento e modernização como secundária.

⁷ Aqui, é preferível trabalhar com o conceito de classe dominante, assim como o conceito de classe dominada.

contribuindo para a acumulação de capitais.

As decisões sobre a dotação e operação das infraestruturas urbanas provavelmente estavam envolvidas em disputas políticas entre diferentes grupos, como os liderados por Pessoa e Lavigne⁸. A narrativa oficial pode justificar essas medidas como necessárias para o desenvolvimento urbano e econômico, mas é crucial considerar se havia também motivações menos visíveis ou até mesmo opostas às declaradas.

A bibliografia existente, a exemplo de Freitas (2023), Ribeiro (2001), Ribeiro (2005) e Pontes (2018) pode não abordar todas essas nuances, o que nos leva a especular que a urbanização não se limitava simplesmente ao escoamento da produção ou à modernização estética, mas possuía um subtexto que beneficiava interesses específicos e complexos.

Tendo em vista que é possível fazer a análise de que Ilhéus, entre o final do século XIX e o início do XX, passou por um processo de consolidação da produção cacaueteira, estando reconhecida nacional e internacionalmente como grande produtora deste fruto.

Quanto à região cacaueteira, a especialização foi uma consequência da exploração dos recursos naturais, em outras palavras, da plantação, cultivo e produção do cacau em uma estreita faixa de terra que foi rapidamente ocupada, mas que, para atingir sua real conformação, foi também necessária a presença do Estado, que se concretizou pela construção de uma parte da linha férrea, pelo melhoramento das instalações portuárias na cidade de Ilhéus ou pela criação de um organismo de desenvolvimento regional, como foi o Instituto do Cacau da Bahia.” (Freitas, 2023, p. 118)

Freitas (1974, p. 681), põe como hipótese do seu trabalho que o cacau como cultura se manifestou como “um elemento indiferente e até retardatário no processo de urbanização, indicador global da diversificação socioeconômica.” Para sustentar essa hipótese o autor vai buscar mostrar que o processo de urbanização se baseou no aumento do índice da população urbana. Além disso, ele ainda demonstra que os investimentos na cultura do fruto ainda eram reduzidos, não sendo suficientes, e que o destino das rendas mais importantes da produção não era utilizado para a urbanização e sim outras funções.

Entretanto, o autor aparenta não levar em consideração que o aumento da população urbana se deu, neste período, por conta do cacau. Tendo em vista que o êxodo rural dos coroneis e suas famílias, ficando no meio rural apenas os trabalhadores da base da produção, cultivo e colheita.

O crescimento urbano de Itabuna e Ilhéus parece ser em parte a contrapartida da inércia das cidades menores da região. Em termos demográficos, as oportunidades do centro urbano têm efeito de atrair a imigração do resto da micro-região; em termos econômicos, o “centro bicéfalo” monopolizou, de certa forma, uma série de funções nos setores secundário e terciário que os outros municípios não puderam mais desenvolver: o Porto de Ilhéus, rede bancária, instituições administrativas e políticas, certas indústrias de bens de consumo. (Augel, Freitas, 1974, p. 692)

Ou seja, mesmo apontando que o processo de urbanização de Ilhéus não sofreu influência direta da produção da lavoura cacaueteira, mas sim do aumento da densidade demográfica da população urbana, páginas a frente ele afirma que este crescimento populacional foi por conta da influência que o tal “centro bicéfalo”⁹ tinha para as regiões menores.

Entre o final do século XIX e início do XX, três marcas oficiais se estabeleceram na região cacaueteira. O Instituto do Cacau na Bahia, o mais importante dos três, tinha interesse direto na economia e na produção e escoamento do cacau. Já as outras duas, os transportes e comunicação, estavam diretamente ligadas aos problemas e necessidades materiais advindas do aumento da produção e do desenvolvimento da região, - o porto e a estrada de ferro foram essenciais para ajudar a

8 O Pessoísmo, liderado pelo Coronel Antonio Pessoa, buscava representar os “novos ricos” do cacau, principalmente pequenos e médios produtores. Já Eusíbio Lavigne representava o adamismo, grupo que descendia dos primeiros fazendeiros a se instalarem na região, desde o período colonial. (Ribeiro, 2001)

9 Neste texto, o autor aponta as cidades de Itabuna e Ilhéus como um “centro bicéfalo” por apresentar um crescimento urbano em “contrapartida a inércia das cidades menores da região.” (Freitas, 1974, p. 692). Elas apresentavam um setor urbano mais desenvolvido para suportar as necessidades da produção cacaueteira e do aumento populacional, além do escoamento da produção. O porto de Ilhéus “ocupava uma posição secundária em relação ao de Salvador, no que concerne à exportação de cacau”, e ainda “assumiu a liderança no comércio exterior daquele produto”. Isso contribuiu para o deslocamento de pessoas para a direção do eixo Itabuna-Ilhéus, em busca de melhores oportunidades. (Freitas, 1974, p. 697)

sanar essas dificuldades. (Freitas, 2023, p. 271)

“Era necessário assegurar um bom caminho entre as áreas produtoras e o ponto de escoamento.” Aprimorar as vias de acesso e os meios de transporte da produção foi, sem dúvida, um fator crucial para impulsionar o desempenho na produção da commodity. Isso ocorreu ao tornar o produto ainda mais disponível nos mercados internacionais, onde os preços favoráveis incentivaram o crescimento da produção, consequentemente resultando na expansão de novas áreas cultiváveis. (Santos, 2019, 248-253)

A incorporação dessas novas áreas converteu a cidade de Ilhéus em ponto de confluência para a produção de fazendas em zonas que atualmente pertencem a municípios como Itabuna, Itajuípe, Itacaré, Uruçuca, Ubaitaba, Itapé, Ibirapitanga, Pau Brasil, Camacã, Buerarema e outros. Esta conjuntura conferiu a Ilhéus o papel de liderança política e econômica regional, uma espécie de vitrine da Região Cacaueira. (Santos, 2019, 253-254)

Com o aumento da produção e da área de cultivo, foi necessário o aumento na quantidade de trabalhadores envolvidos na cultura do cacau. Santos (2019, p. 257), ao analisar a composição demográfica de Ilhéus em termos de sexo e estatuto legal, conforme os dados do censo de 1872, percebe que aproximadamente 58% dos habitantes de Ilhéus eram trabalhadores rurais; 23% da população não possuía profissão declarada, e apenas 0,9% estava envolvida em alguma atividade imediatamente ligada ao mar. Entre 1872 e 1920, em menos de 50 anos, a população da cidade aumentou onze vezes, passando de 5.862 habitantes para 63.012 habitantes.

Figura 4 - Ocupações de acordo com o Recenseamento, Ilhéus, 1920

	Agricultura	Comércio	Edificações	Serviço doméstico	Marítimos e Marinheiros	Pescadores
Totais	14.690	948	880	548	486	52
Homens	13.508	924	880	145	486	52
- 21 anos	2.393	115	122	55	67	6
+ 21 anos	11.116	809	758	90	419	46
Mulheres	1.182	25	-	403	-	-
- 21 anos	249	2	-	125	-	-
+ 21 anos	933	23	-	278	-	-

Fonte: BRASIL. Recenseamento do Brasil: realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928. v. 5, Tomo 1, p. 298-299.

Dessa forma, é evidente um aumento no número absoluto de pessoas envolvidas em ocupações relacionadas à atividade marítima e portuária. A complexidade das funções, como as de estivadores e carregadores, dificulta a contagem e identificação desses indivíduos com base nos dados dos censos demográficos, uma vez que eram trabalhadores avulsos.¹⁰

Vale ressaltar que, com a consolidação do porto, a partir de 1926, o commodity passou a ser exportado diretamente ao estrangeiro e não precisava mais passar por Salvador.¹¹ Pontes, aborda que esse acontecimento impactou a urbanização da cidade. Ela destaca que a construção do porto foi um marco significativo para a urbanização de Ilhéus, servindo como ponto central a partir do qual a cidade se expandiu. O período foi marcado por uma série de intervenções urbanísticas, incluindo o alargamento e a pavimentação de ruas, a construção de praças e a arborização da cidade, que visavam

10 Muitos deles podem não ter sido adequadamente registrados

11 Salvador passaria a sentir, cada vez mais, dificuldade para exercer uma hegemonia e conservar seu status de antigo centro político-administrativo. (Freitas, 2023, p. 164)

embelezar a área central e acomodar o crescimento urbano. (Pontes, 2018)

Uma fonte de 29 de maio de 1931, obtida no jornal O Diário da Tarde de Ilhéus, apresenta um artigo de opinião escrito por João Amado, um dos coronéis mais conhecidos na região.

Quem conheceu Ilhéus, há dez anos passados, mal poderia adivinhar quantas transformações não se dariam em tão curto espaço de tempo na feição de sua urbe. Durante esse breve período, construíram-se e reconstruíram-se nesta cidade para mais de quinhentos edifícios, dentre os quais avultam vários do Cel. Misael, os do Banco do Brasil, Tude, Irmão & Cia, F. Stevenson & Co. Limited, a sede da União Protetora, o Palácio Episcopal, a Igreja de N. S. da Piedade, etc; Inauguraram-se jardins elegantes, como os das praças Seabra, Ruy Barbosa, Cel. Pessoa, Antônio Muniz, Rio Branco, Cairu, Castro Alves, Parque de Diversões, etc; fez o contorno do Morro de S. Sebastião, mudando a antiga rua do Unhão num belo trecho da avenida Dois de Julho; e, sobretudo, deu-se à população o esplêndido espetáculo da avenida Mário Pessoa. Há cinco anos, a chamada Cidade Nova nada mais era que um coqueiral frondoso, onde pouca gente acreditava se pudesse um dia construir lindas habitações que lá existem. (Diário da Tarde, 29 mai. 1931)

No texto o autor aponta que Ilhéus passou por muitas transformações urbanas e arquitetônicas nos últimos dez anos. Assim como a construção de mais de quinhentos edifícios – alguns desses palacetes de coronéis, jardins e praças. Além disso, o autor afirma ser favorável à construção da nova catedral na Praça Luiz Viana, por ser o centro da cidade e onde a população mais circulava e se aglomeravam.

Na tentativa de mapear essas possíveis 500 construções feitas, entre 1921-1931, é possível quantificar não só prédios – como o próprio autor cita, - mas também através da quantidade de comércios existentes na cidade no período, pois cada comércio necessita de um espaço físico – loja, escritório, ponto comercial, etc.

Figura 5 - Tabela de quantificação Edificações, Ilhéus, 1921-1931.

Edificação	Datação	Quantidade
Casas de comercio atacadista	1925	19
Casas de comércio varejista	1925	197
Comerciantes de tecidos, costura, moda	1925	35
Serviços	1925	83
Pequenas indústrias	1925	18
Profissionais	1925	34
Credores	1930	25
Construções privadas (citadas por João Amado)	1931	04
Infraestrutura urbana (citadas por João Amado)	1931	11
TOTAL		426

Fonte: Elaboração própria com base em: Amado, João (1931); Freitas, Antônio (2023).

O ano de 1931 é caracterizado pelo reestabelecimento da economia. 1929 e 1930 marcam os

acontecimentos decorrentes da quebra da bolsa de Nova York¹², o que abalou até a quantidade do fruto exportada, que teve um crescimento ininterrupto de 1924-1928, e depois de 1931-1939, voltando a decair em 1940.

O recenseamento de 1920, em sua estatística predial e domiciliar, é possível observar que a Bahia possuía 507.676 prédios e 486.665 domicílios.¹³ Em Ilhéus, na década de 1920, a quantidade de prédios, dividido por distritos, era a seguinte:

Figura 6 - Quantificação de prédios em Ilhéus, por distrito, 1920.

Distrito	Número de prédios
Ilhéus	1.925
Aritaguá	723
Cachoeira de Itabuna	932
Castello Novo	393
Banco do Pedro	4.804
Pontal	754
Total	9.531

Fonte: Recenseamento de 1920.

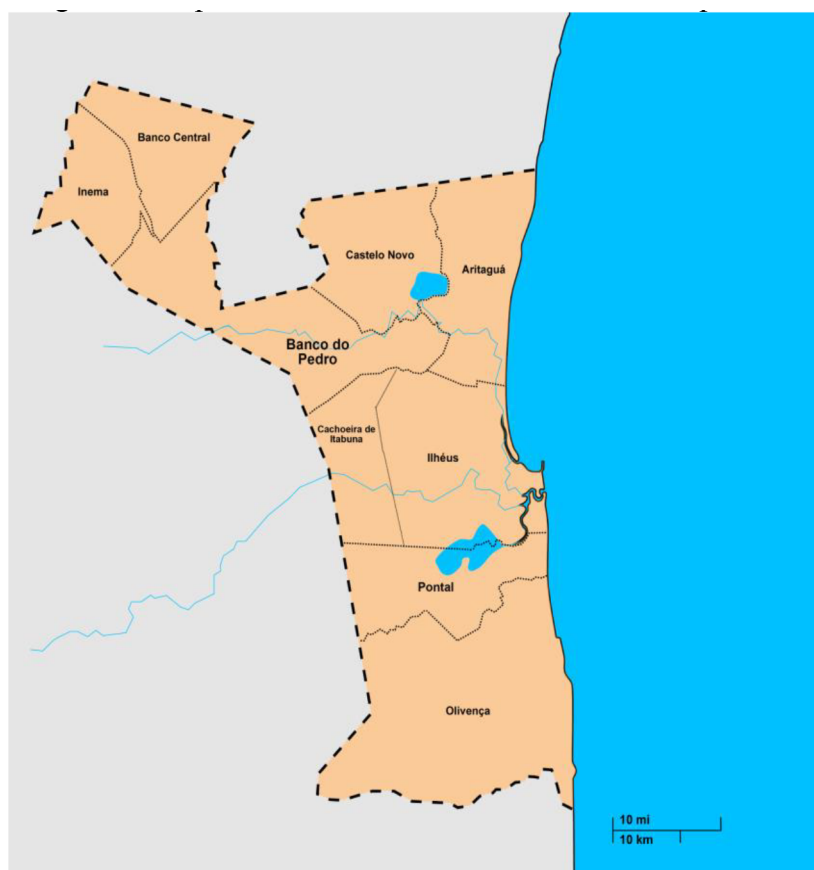
Esses números revelam uma distribuição desigual de prédios pelos distritos de Ilhéus na época. O distrito de Banco do Pedro se destaca significativamente com 4.804 prédios, sugerindo uma concentração populacional ou comercial mais intensa nessa área. Os distritos de Ilhéus e Pontal também apresentam números consideráveis, enquanto Castello Novo tem a menor quantidade de prédios listados. Esses dados são importantes para entender a estrutura urbana e a distribuição populacional da cidade na década de 1920, refletindo possíveis padrões de desenvolvimento econômico e demográfico em diferentes partes de Ilhéus.

É possível especular que a quantidade de edificações no centro da cidade – em que o Recenseamento se refere como “Ilhéus”, se referem as casas de comércio e serviços e as moradias da classe dominante, em sua maioria.

12 Vale ressaltar que o início das operações com cacau na bolsa de Nova York se deu em 1925. (Freitas, 2023)

13 No que se refere a prédios, na mesma data, o Rio de Janeiro possuía 227.789, e Salvador 39.717.

Figura 7 - Mapa ilustrativo dos distritos de Ilhéus no período.



Fonte: Elaboração Própria com base no IBGE.

Os distritos que abrigam as áreas rurais, como Banco do Pedro, por exemplo, possivelmente, abrigavam as habitações da classe dominada, em maioria, que trabalhavam na colheita e transporte do cacau.

Outros dados do recenseamento de 1920, apresentam informações acerca de questões da vida urbana e do avanço da urbanização do estado e da cidade. Sobre a eletricidade, a Bahia apresentava 8 empresas, - a mesma quantidade de usinas elétricas, - e com 5 linhas de transmissão. Já a iluminação, era particular na Bahia, e 95 cidades/vilas tinham iluminação, - eram dos tipos elétrica, a querosene, a álcool ou a acetileno, - fora isso eram 29 cidades/vilas sem iluminação.

Quanto à água encanada, eram 9 a quantidade de cidades/vilas/povoados que tinham esse serviço, sendo 8 o número de localidades em que a água encanada chegava as casas. E Ilhéus é uma das cidades que tinha isso. Acerca da rede de esgoto sanitário (sistema separador, parcial ou absoluto), eram 6 o número de localidades distribuídas por 2 municípios, Ilhéus e a capital, Salvador. Em Ilhéus, o número de prédios com esgoto sanitário era de 519, enquanto a capital ia a 12.703 prédios.

Dados do recenseamento de 1920 revelam aspectos da vida urbana e do processo de urbanização na Bahia. Observou-se um avanço em infraestrutura, como iluminação, água encanada, rede de esgoto sanitário.

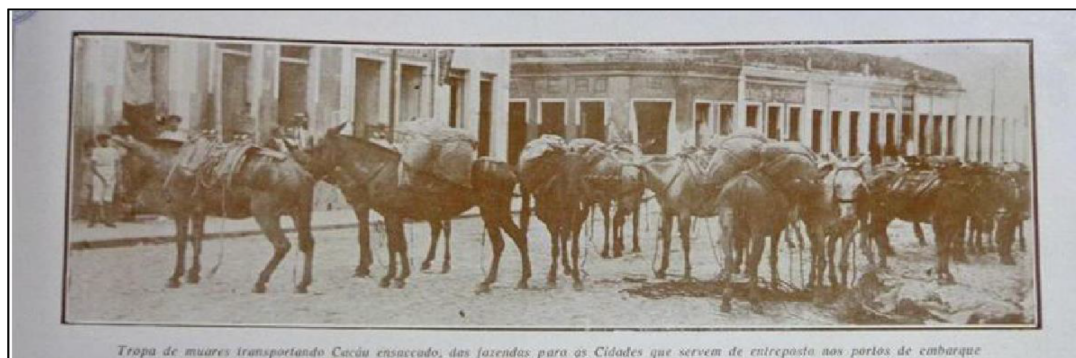
Com base nos dados dos recenseamentos da década de 1920 em Ilhéus, fica claro que a cidade estava profundamente envolvida em iniciativas de melhoramento urbano e na prestação de serviços urbanos comparáveis aos oferecidos em Salvador, a capital da Bahia.

Esses esforços frequentemente eram financiados, - parcialmente ou integralmente, - por iniciativas particulares (coronéis do cacau), o que pode refletir um compromisso local significativo com o desenvolvimento da infraestrutura da cidade, seja pelas necessidades materiais do escoamento da sua produção, ou melhor qualidade nos serviços urbanos básicos.

3. A NECESSIDADE FAZ A INTERVENÇÃO: OS MELHORAMENTOS DOS TRANSPORTES

A exportação direta de cacau contribuiu para o desenvolvimento econômico da cidade, incentivando a construção de edifícios administrativos e de ruas mais largas, simbolizando a riqueza gerada pelo comércio do cacau. Além disso, a ocupação da zona portuária tornou-se um ponto crucial, com a cidade irradiando-se a partir desse núcleo central. O município procurou normatizar o delineamento urbano ao redor do porto, refletindo uma preocupação com a desordem urbana e a necessidade de controle e disciplina na ocupação desse espaço. (Pontes, 2018)

Figura 8 - Tropa de muares transportando o cacau para o porto de Ilhéus, 1930.



Fonte: FILGUEIRA, Manuel Rodriguez (Org.). Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia. Salvador: Biblioteca Pública do Estado da Bahia, 1930.

A legenda indica que a tropa de mulas transporta cacau para o porto, sugerindo que a imagem provavelmente foi capturada próxima a zona portuária de Ilhéus. Em termos de ocupação, a imagem revela que essa tropa era conduzida por homens maiores de 21 anos e, ocasionalmente, jovens entre 15 e 20 anos. Esses tropeiros eram, provavelmente, trabalhadores avulsos, contratados por empreitada e sem uma profissão definida, transitando entre diversas ocupações tanto no campo quanto na cidade. É possível que fossem os observadores pobres do outro lado da rua, desfocados e descentralizados na cena, em contraste com as mulas e as sacas de cacau. (Santos, 2019)

Figura 9 - Carroças transportando o cacau para o porto de Ilhéus, 1930.



Fonte: FILGUEIRA, Manuel Rodriguez (Org.). Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia. Salvador: Biblioteca Pública do Estado da Bahia, 1930.

Esse é outro método de transportar cacau, desta vez não em tropas de mulas, mas em carroças, que envolve uma diferente categoria de trabalhadores: os carroceiros. Na cena capturada, também não se veem mulheres, apenas dois homens. Um deles guia a carroça, vestindo roupas típicas de trabalhadores pobres, com calças rasgadas na altura do joelho, chinelos desgastados e um chapéu de feltro deformado pelo sol e pela chuva. O outro homem, de costas, veste roupas claras, provavelmente brancas, com a camisa por dentro da calça e um cinto preto. Sua postura sugere que ele está verificando a carga da carroça, indicando que pode ser um comerciante ou funcionário de uma loja. Ao fundo, nota-se uma casa em construção, sugerindo a presença de trabalhadores da construção civil.

Figura 10 - Tripulação de duas canoas transportando o cacau para a embarcação, Ilhéus, 1930.



Fonte: FILGUEIRA, Manuel Rodriguez (Org.). Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia. Salvador: Biblioteca Pública do Estado da Bahia, 1930.

Essa imagem apresenta uma tripulação, composta por seis pessoas, em duas canoas carregadas de cacau. Quatro deles vestem roupas escuras e chapéus deformados, típicos dos trabalhadores braçais do sul da Bahia naquela época. Eles parecem relaxados e quase indiferentes ao fotógrafo. Os outros dois homens estão com roupas claras; um posa para a foto com a mão na cintura, enquanto o outro, quase imperceptível devido à qualidade da imagem, está na popa da primeira canoa, segurando o remo que serve de leme. Este também pode estar posando para a foto. Os homens de roupas claras podem ser encarregados de verificar as cargas das canoas, possivelmente trabalhando como comerciantes ou funcionários de agências comerciais que vendem cacau.

Essa sequência de imagens mostra parte do processo de transporte e escoamento da produção de cacau na década de 1930. Na primeira imagem, a legenda indica que uma tropa de muare¹⁴ está fazendo o transporte de cacau ensacado das fazendas para a cidade, para que esse produto consiga chegar até o porto, como evidenciado pela legenda da segunda imagem. Já na terceira é possível observar o transporte da carga sendo feito em canoas para que as mesmas conseguissem chegar até os navios. Por conta da península, as embarcações não conseguiam acessar o porto, logo, a produção precisava ser transportada em canoas, para que seu escoamento seguisse viagem (Figura 10). Foi assim até a construção de um novo porto que só entrou em operação comercial em 1971.

Figura 11 - Percurso do cacau, feito de canoa, do porto até às embarcações.



Fonte: FILGUEIRA, Manuel Rodriguez (Org.). Álbum artístico, comercial e industrial do estado da Bahia. Salvador: Biblioteca Pública do Estado da Bahia, 1930.

A Figura 11 mostra o percurso do cacau transportado por canoas do porto até embarcações

14 Os muare, mulas e burros, são animais híbridos resultantes do cruzamento de um jumento com uma égua, ou de um cavalo com uma jumenta. São animais de grande importância histórica para o Brasil, por terem feito transportes de cargas (mantimentos, armas e munições), em diversos momentos, sendo ainda utilizadas no interior do país.

maiores para comércio marítimo. As canoas levam o cacau das plantações ao porto, onde é transferido para navios maiores. Embarcações aguardando no oceano indicam um fluxo constante de comércio, destacando a importância do porto. Trabalhadores estão envolvidos em atividades de carga e descarga, e as construções ao redor são armazéns ou escritórios portuários. A cena centraliza o cais e as embarcações, enfatizando sua relevância no transporte do cacau.

O cacau era uma das principais exportações do sul da Bahia, e a infraestrutura portuária era vital para o escoamento dessa mercadoria para mercados internacionais. A imagem representa não apenas uma operação logística, mas também a interdependência entre a agricultura e o comércio marítimo. A tranquilidade aparente da cena esconde a intensidade e a importância do trabalho envolvido no transporte do cacau. Os trabalhadores, embora não claramente visíveis, são uma parte essencial desse sistema econômico, realizando tarefas fisicamente extenuantes e muitas vezes perigosas. As embarcações aguardando no oceano sugerem uma cadeia logística bem coordenada, onde o cacau é um elo vital.

Nas Figuras 8, 9 e 10, além das operações de transporte e escoamento da produção, é possível observar outras questões. Como a ausência de mulheres nesse trabalho, e o próprio trabalho em si e os trabalhadores, que constituíam a categoria de trabalhadores do porto. Além disso, é possível pensar a visibilidade dada ao porto em detrimento do aumento de circulação de mercadoria, por conta de uma maior produção do cacau. Em consequência, o porto atraiu investidores capitalistas e trabalhadores, que desempenharam papéis cruciais no carregamento e descarregamento de mercadorias. E, com isso, a criação de várias categorias de trabalhadores¹⁵, aparentemente associadas a outros setores, também estavam vinculadas ao porto e ao cacau, como carroceiros e canoeiros.

O aumento da produção acabou por atrair pessoas para trabalhar nas áreas de cultivo. Como apresentado, o boom do cacau não se deu, necessariamente, por inovações em técnicas de cultivo, mas sim por sua grande quantidade de área plantada e, conseqüentemente, trabalhadores, em todas as fases, do cultivo ao escoamento.

Desde os tempos do império, o governo estadual planejava uma ferrovia na região¹⁶. Em 1892, durante o Encilhamento¹⁷, um projeto para ligar Ilhéus a Canavieiras não teve sucesso. Em 1899, os engenheiros Cox e Lacerda receberam concessão para a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista por 50 anos, mas o projeto não se concretizou. Em 1904, Bento Berilo de Oliveira recebeu autorização para a ferrovia, mas transferiu a concessão para Oliveira, Carvalho & Cia em 1905. Em 1909, a concessão foi para a empresa inglesa The State of Bahia South Western Railway Company. (Pontes, 2018)

Figura 12 - Estrada de Ferro Ilhéus – Conquista, trecho de Ilhéus (década de 1920)¹⁸



Fonte: Arquivo pessoal de Alfredo Amorim da Silveira.

15 A análise da economia da região portuária do Rio de Janeiro entre 1870 e 1900, conforme apresentada por Cezar Honorato e Thiago Mantuano (2016), destacam a importância das atividades portuárias não apenas como operações de carga e descarga, mas como um complexo sistema econômico integrado. Este período foi marcado pela ampliação do volume e da variedade de cargas transportadas e pela expansão do uso de vapor, o que facilitou a interconexão de várias regiões do mundo. A formação de uma Comunidade Econômica Portuária envolvia diversas empresas diretamente relacionadas às operações portuárias, como trapiches, armazéns, firmas de importação e exportação, companhias de transportes, construção e reparo naval, entre outras. Além disso, a área portuária abrigava indústrias que necessitavam de matérias-primas importadas ou que destinavam sua produção para exportação. O pequeno comércio e serviços diversos, como hotéis, restaurantes e cafés, também faziam parte deste ecossistema, servindo tanto aos trabalhadores quanto aos visitantes e marinheiros. Portanto, a noção de “categorias de trabalhadores” se integra perfeitamente à visão de um “colar econômico” que floresce em torno de cidades portuárias, criando uma expressão social e cultural significativa dentro da comunidade portuária.

16 Desde o final do século XIX havia o interesse em construir uma estrada de ferro cresceu, de forma que facilitasse o transporte da produção do cacau da região até o porto de Ilhéus.

17 Período econômico no Brasil entre 1889 e 1894, caracterizado por especulação financeira e expansão desordenada.

18 O Diário da Tarde relatou vários descarrilamentos de trens na região de Ilhéus, detalhando as condições precárias das linhas férreas e do material rodante, como em 28 de setembro de 1933 e em 10 de fevereiro de 1934. (Pontes, 2018)

O primeiro trecho, inaugurado em 1913 com 59 km até Itabuna, estava em uso desde 1911. Em 1914, começou a construção do ramal Água Preta (Uruçuca), com 35 km de extensão. Em 1918, começou a construção do ramal de Sequeiro do Espinho, rebatizado mais tarde como Pirangi em Itajuípe, finalizado em 1934. Essa extensão marcou o auge da ferrovia, que, apesar disso, não conseguiu realizar seu plano principal de alcançar Conquista (Vitória da Conquista).

Economicamente, facilitou o transporte de produtos agrícolas, especialmente o cacau, impulsionando a economia local. Isso promoveu o crescimento urbano com a construção de estações ferroviárias, - tanto em Ilhéus, quanto em Itabuna, - armazéns e infraestrutura comercial, atraindo investimentos e população. Também, gerou empregos diretos e indiretos, transformando a estrutura demográfica da cidade. (Pontes, 2018)

A estação central da Estrada de Ferro estava localizada na Praça Cairu, hoje ocupada pelo terminal urbano e o escritório da CEPLAC.¹⁹ Em 1950, a estrada foi transferida ao Governo Federal, renomeada como “Estrada de Ferro de Ilhéus”, mas nunca atingiu Vitória da Conquista devido à satisfação dos ingleses com as linhas existentes. Em 1963, a ferrovia entrou em decadência e encerrou definitivamente suas operações em 1965. (Pontes, 2018)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante essas décadas, Ilhéus testemunhou um crescimento substancial e um desenvolvimento considerável em sua infraestrutura básica, incluindo redes de água, esgoto, iluminação pública e pavimentação de ruas. Essas melhorias não apenas modernizaram a cidade, mas também melhoraram a qualidade de vida urbana para seus residentes.

Em comparação com Salvador, Ilhéus não apenas buscava acompanhar, mas também competir em termos de padrões urbanos. Apesar de Salvador manter seu status como centro político e econômico da Bahia, Ilhéus demonstrava um compromisso firme em oferecer serviços urbanos de alta qualidade. Isso não só atendia às necessidades locais, mas também reforçava a posição de Ilhéus como um centro regional de importância crescente.

Além disso, Ilhéus estava à frente de muitos outros centros urbanos da Bahia em termos de desenvolvimento urbano. O boom econômico impulsionado pela produção de cacau proporcionou recursos significativos para investimentos em infraestrutura urbana. Isso, aliado ao empenho da administração local em promover melhoramentos urbanos, ajudou a moldar o perfil urbano da cidade e a consolidar sua posição como um polo regional influente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGEL, Johannes; FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. Monocultura e urbanização na região cacaueira da Bahia. *Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História – ANPUH*, Belo Horizonte, set. 1973.
- BARROS, José D’Assunção. Sobre o uso dos jornais como fontes históricas – uma síntese metodológica. *Revista Portuguesa de História*. [S. l.], v. 52, p. 145-160, 2021.
- FALCÓN, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ianamá/Centro Editorial e Didático da UFBA. 1995. 152p.
- FREITAS, Antônio Guerreiro de. *A Bahia em pedaços*. Ilhéus: Editus. 2023. 366p.
- HONORATO, Cezar.; MANTUANO, Thiago. A economia da região portuária do Rio de Janeiro (1870-1900). *Nuevo Mundo Mundos*. Colloques, mis en ligne le 16 décembre 2016.
- MOURA FILHO, Heitor Pinto de. O uso da informação quantitativa em História – Tópicos para discussão. *Locus: Revista de História*, [S. l.], v. 14, n. 1, 2021.
- PANOFISKY, Erwin. *Significado nas artes visuais*. São Paulo: Perspectiva. 2009.
- PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaueira no sul*

19 O trajeto iniciava na Rua Tiradentes, passando pela Visconde de Mauá, Estádio Mário Pessoa, Maternidade Santa Isabel até a Praça do Cacau, seguindo pela Avenida ACM, em frente à antiga Petrobras. Ao longo do percurso, existiam estações no Malhado, Barra, Jardim Savóia, até o bairro do Iguape.

da Bahia (1920-1947). Tese (Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2018.

RIBEIRO, André Luis Rosa. *Família, poder e mito*. Ilhéus: Editus. 2001.

RIBEIRO, André Luis Rosa. *Memória e Identidade: reformas urbanas e arquitetura cemiterial na região cacaueira (1880-1950)*. Ilhéus-BA. Editus. 2005. 208 p.

RIBEIRO, André Luis Rosa. A catedral de São Sebastião: religião, urbanismo e poder. In: MACÊDO, Janete Ruiz de (org.) *Diocese de Ilhéus: 100 anos de história*. vol 1. Editus. Ilhéus BA. 2013. p.163-176.

RIBEIRO, André Luis Rosa. *In memoriam: urbanismo, literatura e morte*. Ilhéus: Editus. 2017. 267 p.

ROCHA, Lourdes Bertol. *A região cacaueira da Bahia - dos coroneis à vassoura-de-bruxa: saga, percepção, representação*. 2ª edição. Ilhéus: Editus. 2008.

SANTOS, Flávio Gonçalves. Dois caminhos: porto e as opções de trabalho no sul da Bahia entre 1872 e 1940. Dossiê História Marítima e Portuária. *Almanack*, Guarulhos, n. 21, p. 239-272, abr. 2019.