



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**ALOISIO SANTOS DA CUNHA**

**ENTRE O PÚBLICO E O PRIVADO: A CONSTRUÇÃO DA**  
**ESTRADA DE RODAGEM DE SENHOR DO BONFIM A UAUÁ**  
**(BAHIA, DÉCADA DE 1920)**

Salvador  
2022

**ALOISIO SANTOS DA CUNHA**

**ENTRE O PÚBLICO E O PRIVADO: A CONSTRUÇÃO DA  
ESTRADA DE RODAGEM DE SENHOR DO BONFIM A UAUÁ  
(BAHIA, DÉCADA DE 1920)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia como requisito para obtenção do grau de Doutor em História.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Lina Maria Brandão de Aras

Salvador

2022

---

Cunha, Aloisio Santos da  
C972 Entre o público e o privado: a construção da estrada de rodagem de Senhor do Bonfim a Uauá (Bahia, década de 1920). / Aloisio Santos da Cunha – 2022.  
259 f.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Lina Maria Brandão de Aras  
Tese (doutorado em História) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2022.

1. Bahia – República Velha, 1889-1930. 2. Transporte rodoviário. 3. Transporte e Estado.  
4. Rodovias – Projetos e construção – História. I. Aras, Lina Maria Brandão. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 981.42


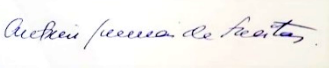

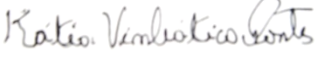

---



Universidade Federal da Bahia  
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**



**ATA E PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO**

NOME DO ALUNO	MATRÍCULA	NÍVEL DO CURSO
ALOISIO SANTOS DA CUNHA	2019106877	Doutorado
TÍTULO DO TRABALHO		
ENTRE O PÚBLICO E O PRIVADO: A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE RODAGEM DE SENHOR DO BONFIM A UAUÁ (BAHIA, DÉCADA DE 1920).		
EXAMINADORES	ASSINATURA	CPF
Lina Maria Brandão de Aras (Orientador a– UFBA)		
Antônio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas (UFBA)		
Dilma Andrade de Paula (UFU)		
Kátia Vinhático Pontes (UESC)		
Rafael Sancho Carvalho da Silva (UFOB)		

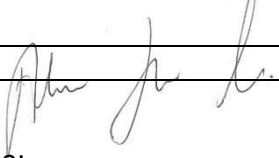
ATA


Ao décimo primeiro dia do mês de fevereiro do ano de 2022, através de plataforma virtual, foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por **Aloisio Santos da Cunha**, do curso de doutorado do Programa de Pós-graduação em História Social do Brasil. Após a abertura da sessão, a professora Lina Maria Brandão de Aras, orientadora e presidente da banca julgadora, deu seguimento aos trabalhos, apresentando os demais examinadores. Foi dada a palavra ao autor, que fez sua exposição e, em seguida, ouviu a leitura dos respectivos pareceres dos integrantes da banca. Terminada a leitura, procedeu-se à arguição e respostas do examinando. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu pela aprovação do aluno. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.



PARECER GERAL

O objeto de estudo possui grande relevância ao chamar a atenção para a infraestrutura de transportes para áreas mais distantes da capital da província/do estado da Bahia. O trabalho possui embasamento teórico e metodológicos adequados e a tese está bem estruturada, de forma a desenvolver uma narrativa que contempla os objetivos propostos. Destaca-se a pesquisa realizada e as fontes elencadas em diálogo com a bibliografia pertinente ao objeto. Suas contribuições impulsionam os estudos na área de conhecimento trabalhada.

  
SSA, 11/02/2022: Assinatura do aluno:

  
SSA, 11/02/2022: Assinatura da orientadora:

Para  
Silvia, Sofia, José, Normacy e Karla, família-lastro.  
Em memória de todos que perderam a vida por conta da  
pandemia de COVID19.

## AGRADECIMENTOS

A muitas pessoas e instituições devo a condução e finalização deste trabalho e, por isso, sempre fica aquele receio de deixar alguém de fora. Caso isso venha a acontecer, de antemão peço desculpas.

Primeiramente, devo registrar minha gratidão a minha família, pelo apoio incondicional e compreensão quando não pude lhes dar a devida atenção por estar envolvido na execução deste trabalho. Silvia, Sofia, José, Norma, Karla e Júlia, sem vocês não haveria nada. Amo vocês!

Faço menção especial ao meu sogro, Sr. José Odete de Oliveira, cujas décadas de experiência no Departamento Nacional de Obras Contra as Secas foram de grande de valia para esclarecer algumas dúvidas e apontar caminhos, literalmente, para este trabalho.

A Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Lina Maria Brandão de Aras, por ter orientado esta pesquisa e muito devo, mas não só por isso. Acima de tudo, lhe agradeço pela confiança em mim depositada bem como pela parceria em muitos momentos do meu caminhar. Suas palavras de estímulo são daquelas coisas que levamos por toda a vida. Lina, os méritos do presente trabalho são nossos e os defeitos, meus. De coração, meu muito obrigado.

Agradeço aos membros da banca formada para o exame de qualificação, Prof. Dr. Antonio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas e Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Dilma Andrade de Paula pelas valiosas observações que fizeram. Seus olhares ajudaram de sobremaneira a melhorar a qualidade do texto e chamaram atenção para aspectos importantes nos quais não havia reparado.

Agradeço ao amigo de todas as horas Pablo Antonio Iglesias Magalhães que, a seu modo, foi grande estimulador desta pesquisa. A outro grande amigo e parceiro de caminhada, Rafael Sancho Carvalho da Silva, muito devo, pois seu apoio e ajuda na montagem do projeto foram fundamentais para o que hoje se apresenta.

Ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia, minha casa, registro gratidão por proporcionar tanto a produção de saber em altíssimo nível, quanto o convívio com pessoas extraordinárias, sejam professores ou colegas que cursaram disciplinas comigo.

Registro a maravilhosa acolhida por parte do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, da Universidade Federal do Piauí, onde cursei uma das disciplinas e fiz novos amigos.

A todos os servidores e colaboradores da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, Arquivo Público do Estado da Bahia, Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais por não terem medido esforços para, mesmo durante a pandemia e das sérias e necessárias restrições impostas, permitir acesso às suas instalações.

Por fim, registro agradecimentos ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão, campus Codó, que me concedeu um necessário afastamento parcial de minhas atividades docentes sem o qual não seria possível o desenvolvimento desta tese.

CUNHA, Aloisio Santos da. **Entre o público e o privado**: a construção da estrada de rodagem de Senhor do Bonfim a Uauá (Bahia, década de 1920). Orientadora: Lina Maria Brandão de Aras. 259 f. il. Tese (doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2022.

## RESUMO

Esta tese objetiva estudar a construção de uma estrada de rodagem entre os municípios de Senhor do Bonfim e Uauá no centro-norte da Bahia. A abertura de estradas de rodagem, notadamente aquelas previstas na Lei 1.847, de 28 de agosto de 1925, que instituiu o Plano Rodoviário do Estado, foi uma importante característica do governo Góis Calmon (1924-1928) e a ampliação da malha viária baiana com estradas aptas ao uso pelo automóvel foi fundamental no processo de espacialização de várias áreas do território da Bahia, contribuindo para criar novas regionalidades que, muitas das vezes, romperam com a centralidade exercida por Salvador, ponto para onde deveriam convergir, conforme pensavam as poderosas elites da capital, todos os movimentos do estado e dos vizinhos. As elites bonfinenses e uauaenses, principalmente as primeiras, abriram uma estrada de 132 km entre as duas localidades visando facilitar a comunicação entre elas e drenar para Senhor do Bonfim, então a mais desenvolvida cidade dessa região, as mercadorias e pessoas de grande porção que ia dos limites da própria região até áreas de Sergipe, Alagoas e Pernambuco. Intentaram os grupos de poder da cidade, ampliar o controle regional exercido por Bonfim desde o século XIX sobre a região imediatamente próxima e ela e ampliá-lo até as divisas de outros estados, exercendo o virtual controle de todo o nordeste da Bahia.

Neste estudo, discutimos a formação do sistema de viação baiano dos seus primórdios até a década de 1920, trabalhamos com as noções de região e hierarquias urbanas, analisamos a construção das parcerias público-privadas entre as elites interioranas e o governo estadual, observamos como essas relações se processaram em meio a conturbada política baiana da Primeira República e a forma como as elites bonfinenses se relacionaram com a política da capital, bem como procuramos entender as falhas no projeto de poder do grupo baseado em Bonfim e o legado deixado pela obra da estrada para a região.

**Palavras-chave:** Bahia da Primeira República. Transportes. Rodovia. Região centro-norte. História regional.

CUNHA, Aloisio Santos da. **Between public and the private**: the construction of the Senhor do Bonfim to Uauá road (Bahia, decade of 1920). Doctoral advisor: Lina Maria Brandão de Aras. 259 f. il. Thesis (Phd in History) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2022.

## **ABSTRACT**

This thesis aims to study the construction of a road between the county of Senhor do Bonfim and Uauá in the center-north of Bahia. The construction of roads, notably those foreseen in the Law 1.847, of August 28 of 1925 that has done the State of Bahia Roads Plan, was an important feature of Góis Calmon (1924-1928) government and the enlargement of the Bahia's road network with roads suitable for use by the automobile was fundamental to process of spatialization of some areas of Bahia's territory, contributed to create new regionalities that, many times, broke up with the centrality exercised by Salvador, point where should converge, as though the powerful elites of the capital, all state and neighbor movements. The bonfinenses and uauaenses elites, principally the first, opened a road with 132 km between these two places aiming to facilitate the communications between them and drain to Senhor do Bonfim, in this moment the most developed city in this region, the products and the people from the great portion that went out bounds of the own region to areas of Sergipe, Alagoas and Pernambuco. The power group of the city intended to enlarge the regional control exercised by Bonfim since the XIX century about region immediately next to the city and zoom it up to the boundaries of the other states, exercised the virtual control of all Bahia's northwestern.

In this study, we discuss the formation of Bahia transportation system from its beginnings to the decade of 1920, we work with region and urban hierarchy notions, we analyze the creation of public-privates partnerships between country elites and the State government, we observe how this relations are processed in the middle of the troubled bahian policy form the First Republic and the how the bonfinenses elites related to the capital policy, as well we try to understand the failures on the project of power of the group based in Senhor do Bonfim and the legacy of the road to the region.

**Keywords:** Bahia in 1st. Republic. Transports. Roads. Center-north region. Regional History.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa do estado da Bahia (1925) .....	35
Figura 2 - Plano de Viação Férrea da Bahia de 1893 .....	50
Figura 3 - Mapa das estradas na região de Canudos em 1897.....	81
Figura 4 - Os transportes na Bahia em 1889.....	83
Figura 5 - Os transportes na Bahia em 1920.....	84
Figura 6 - No bairro do Comércio em Salvador, os trilhos dos bondes riscam a paisagem urbana (década de 1880) .....	88
Figura 7 - A região em 1920.....	101
Figura 8 - Para dominar é preciso chegar: rodovia Bahia a Feira no início dos anos 1920.....	107
Figura 9 - Senhor do Bonfim, Rua Visconde do Rio Branco em 1925.....	120
Figura 10 - Família Lanat a bordo do Panhard & Levassor 1899.....	147
Figura 11 - O automóvel e a exibição (Jaguarari, meados dos anos 1920).....	149
Figura 12 - Propaganda da Casa Navarro Lucas.....	151
Figura 13 - Anúncio dos produtos da Anglo-Mexican Petroleum disponíveis no mercado soteropolitano.....	152
Figura 14 - Modelos da Willys-Overland disponíveis na agência de Agenor Gordilho, fundador da primeira casa deste tipo em Salvador.....	153
Figura 15 - Ford T, o mais popular e mais barato dentre os automóveis à venda na Bahia.....	153
Figura 16 - Caminhões, principalmente o Chevrolet Gigante e o Ford, que nada mais era que uma derivação para carga do modelo T, também estavam à venda no mercado baiano.....	154
Figura 17 - Av. 2 de Julho (Ilhéus, 1926).....	156
Figura 18 - Ponte sobre o rio Jacuípe na estrada de Feira de Santana a Mundo Novo.....	168
Figura 19 - Modelo de cota da SRB.....	178
Figura 20 - Cerimônia de início dos trabalhos na estrada de Bonfim a Uauá.....	187
Figura 21 - Traçado da estrada de rodagem Bonfim a Uauá.....	190
Figura 22 - Trabalhadores abrindo a estrada no trecho de Bonfim a Canoa.....	192
Figura 23 - Cerimônia de inauguração do trecho de Senhor do Bonfim a Canoa...	193
Figura 24 - Ponte sobre o rio Itapicuru no km 13.....	199
Figura 25 - Ponte sobre o rio Maria Preta no km 20.....	200
Figura 26 - Trecho do km 4.....	200
Figura 27 - O <i>raid</i> do governador em novembro de 1927.....	214

Figura 28 - Rodovias e ferrovias na Bahia em 1932.....	221
--------------------------------------------------------	-----



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População Brasil, Bahia e Salvador (1872-1920).....	36
Tabela 2 – Ferrovias em operação na Bahia em 1920.....	54
Tabela 3 – Linhas regulares de navegação a vapor operadas pela Navegação Bahiana e Viação do São Francisco (1923).....	66
Tabela 4 – Cidades mais populosas da Bahia em 1920.....	110
Tabela 5 - Evolução da frota de automóveis na Bahia e no Brasil.....	150
Tabela 6 - Indivíduos presentes na reunião de fundação da SRB em 04 de agosto de 1925 e suas ocupações.....	181
Tabela 7 - Investimentos do Estado da Bahia em estradas de rodagem.....	216
Tabela 8 - Malha rodoviária do Brasil e da Bahia por tipo de pavimento (1930)..	217
Tabela 9 - Estradas de rodagem e índice densidade rodoviária nos estados brasileiros em 1930.....	218

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
CRB	Caixa Rural do Bomfim
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
LFF	Legislação Ferroviária Federal
MVOP	Ministério de Viação e Obras Públicas
SAICVOP	Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas
SER	Serviço de Estradas de Rodagem do Estado da Bahia
SRB	Sociedade Rodoviária do Bomfim LTDA.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	16
<b>1. COMO SE LOCOMOVIA A BAHIA ATÉ A DÉCADA DE 1920</b> .....	32
1.1 LINHAS LIGEIRAS: A BAHIA ENTRE O IMPÉRIO E A REPÚBLICA.....	32
1.2 O SILVO DA LOCOMOTIVA.....	39
1.3 NAVEGAÇÃO A VAPOR COSTEIRA E FLUVIAL.....	54
1.4 CAMINHOS E ESTRADAS.....	67
1.5 OUTROS ELEMENTOS DA MODERNIZAÇÃO NOS TRANSPORTES.....	85
<b>2. UMA REGIÃO: O CENTRO-NORTE BAIANO</b> .....	91
2.1 O ESPAÇO REGIONAL.....	91
2.2 A HIERARQUIA DAS CIDADES: APANHADO HISTÓRICO.....	102
2.3 SENHOR DO BONFIM, UAUÁ E MONTE SANTO.....	111
2.4 AS ELITES REGIONAIS SE ORGANIZAM.....	129
<b>3. AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS NA ABERTURA DAS VIAS DE CIRCULAÇÃO PARA AUTOMÓVEIS</b> .....	136
3.1 UMA BREVE HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL E O NASCIMENTO DO RODOVIARISMO NO BRASIL.....	137
3.2 AS AÇÕES DO ESTADO E DAS ELITES REGIONAIS EM PROL DAS ESTRADAS DE RODAGEM .....	157
3.3 A FORMAÇÃO DA SOCIEDADE RODOVIÁRIA DO BOMFIM LTDA (SRB).....	172
<b>4. POLÍTICA E ESTRADAS DE RODAGEM: A ESTRADA DE BONFIM A UAUÁ</b> .....	184
4.1 A CONSTRUÇÃO DA RODAGEM PARA UAUÁ.....	185
4.2 A POLÍTICA BAIANA E AS ESTRADAS DE RODAGEM: O RESULTADO DAS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS.....	206
4.3 AS ELITES BONFINENSES E O GOVERNO ESTADUAL.....	222
4.4 O LEGADO DA ESTRADA DE BONFIM A UAUÁ.....	229
<b>CONCLUSÃO</b> .....	235
<b>FONTES</b> .....	239
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	250

## INTRODUÇÃO

Esta tese tem como foco a análise do processo de abertura de uma estrada de rodagem entre as cidades de Senhor do Bonfim e Uauá no centro-norte da Bahia. A partir do momento em que o automóvel começou a se tornar mais comum, notadamente na década de 1920, foi preciso abrir caminhos para atendê-lo e isto envolveu tanto a iniciativa dos poderes públicos, com a União, estados e municípios tomando medidas para tal empreendimento, bem como aqueles investimentos tocados por particulares que, sozinhos ou em parceria com o Estado, abriram estradas que deveriam contribuir para manutenção e aumento do poder destes indivíduos nas regiões que controlavam, atuando no processo de modernização e progresso pretendido pela elites regionais, apesar de fazerem isso em nome de cidades e regiões.

O interesse por este objeto de estudo surgiu em 2006 quando, designado para acompanhar um grupo de alunos a um evento sobre a Guerra de Canudos que se realizava nos municípios de Euclides da Cunha, Canudos, Uauá e em Monte Santo, escutamos em Uauá a fala do autointitulado Coronel Jerônimo Rodrigues Ribeiro (1916-2015), homem de grande poder e prestígio na zona dominada pela paisagem ressequida do Raso da Catarina e que era tratado pela gente da região nos seus últimos anos de vida como o “último coronel do sertão”, o derradeiro representante de uma era onde o poder pessoal de certos indivíduos se sobrepunha e se imbricava ao do Estado, fazendo muitas vezes o papel do poder público. Narrando eventos de sua trajetória nas décadas de 1930 e 1940, descreveu com riqueza de detalhes as viagens realizadas semanalmente a Senhor do Bonfim, cidade que a época era o mais importante polo regional do centro-norte da Bahia e que abastecia Uauá de quase tudo, de numerário bancário a medicamentos.

Entre relatos de encontros com o bando de Lampião, muito ativo na região e usuário contumaz do caminho do Uauá, e a participação nas festas realizadas nos povoados, o que mais chamou a atenção era a descrição da própria viagem em si, realizada por uma estrada apta ao uso pelo automóvel de cerca de 130 quilômetros que havia sido aberta, segundo o Cel. Ribeiro, por força e vontade de João Borges de Sá, senhor daqueles sertões até 1935, ano de sua morte.

A história, narrada em tom de aventura épica, estava em simetria com um estudo que tratava do modo como pessoas e mercadorias circulavam pelo interior da Bahia nas primeiras décadas da República, bem como estes deslocamentos contribuíram para criar novas regionalidades e teias de dependência entre as cidades e as regiões interioranas e cuja leitura foi marcante para transformar um hobby, meu gosto por meios de transporte, em objeto de

estudo. Nos referimos ao trabalho de FREITAS (2000), onde o autor trabalha a construção dessas regionalidades a partir do viés da melhoria na circulação dentro da Bahia, produzindo, ao final de um longo processo, um estado despedaçado, no sentido de que suas diversas cidades e regiões passaram a não depender tanto da sua capital e a estabelecer laços inter-regionais e com estados vizinhos.

A referência à construção da estrada de Senhor do Bonfim a Uauá e as políticas postas em prática para dotar a Bahia de mais rodovias estão em destaque, notadamente as desenvolvidas pelo governo de Francisco Marques de Góis Calmon (1924-1928). Foi a década de 1920 o período no qual o automóvel começou a se tornar o meio de transporte versátil e onipresente que é e, por essa razão, passou a demandar vias de circulação que incrementassem seu uso e o governo estadual agiu, direta e indiretamente, através de formas diversificadas para executar tão complicada e cara tarefa em face da extensão territorial da Bahia e de suas características geográficas, pois, tendo grande parte do seu território no domínio do semiárido, a Bahia possui pouquíssimos rios navegáveis e por essa razão o transporte terrestre deveria predominar.

No caso da estrada de rodagem de Senhor do Bonfim a Uauá, foram as lideranças regionais, notadamente as elites da primeira cidade, que construíram a estrada se utilizando de recursos próprios, das intendências dos municípios envolvidos e contando com amparo do governo estadual, em um processo repleto de problemas que iam dos financeiros à posição política dos envolvidos.

Em artigo publicado na Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Mario Tarquínio (1934) analisou a evolução dos meios de transporte na Bahia, fossem eles terrestres, aquáticos ou aéreos, e registrou as estradas de rodagem e carroçáveis existentes no estado até o ano de 1933, dividindo-as nas seguintes categorias: estaduais, auxiliadas pelos Estado, municipais e particulares e, por fim, concedidas pelo estado. O que saltou imediatamente aos olhos foi que, dos mais de duzentos trechos rodoviários construídos ou em construção listados pelo autor, apenas um se encaixava na última categoria: a estrada de Senhor do Bonfim para Uauá. Imediatamente formulamos perguntas sobre o que poderia ter levado a isso.

A partir dos estudos sobre a trajetória do Trem da Grotá, que geraram a dissertação CUNHA (2011) e o livro CUNHA (2016), tivemos acesso ao semanário bonfinense *Correio do Bomfim*, o mais longevo jornal daquele período a ser editado na cidade, tendo circulado entre 1912 e 1942. Nas suas páginas, o editor chefe e proprietário Augusto Senna Gomes, promoveu campanha em meados da década de 1920 para que a estrada se materializasse. Os primeiros movimentos, passando pela abertura da Caixa Rural – o banco local que

administrou a parte financeira da obra – à realização da assembleia que formou a Sociedade Rodoviária do Bomfim (SRB), associação que foi responsável pela construção, passando por informes detalhados do andamento dos trabalhos e a entrega de trechos abertos ao tráfego foram registrados pelo periódico. Do mesmo modo, a luta das elites bonfinenses para, primeiro, levantar os capitais necessários para tal empreitada; e, segundo, para receber do governo da Bahia a subvenção garantida pela Lei 1.847, de 28 de agosto de 1925, que instituiu o Plano Rodoviário do Estado,<sup>1</sup> aparecem nas páginas do jornal.

A resistência do governo em reconhecer e dar o subsídio a essa estrada, enquanto o fez rapidamente em muitas outras construídas por particulares que se valeram da mesma lei Bahia afora, passa pelas lutas políticas entre os diversos grupos de pressão na capital e no interior do estado, bem como as escolhas, fossem no campo político ou quanto ao modelo escolhido pela SRB para gerir a estrada, a concessão. As duas coisas trouxeram embaraços ao grupo em sua relação com o governo da Bahia. A título de exemplo, dentre os muitos que poderíamos apontar no mesmo período, podemos citar o do comerciante Júlio Paixão, que propôs e construiu uma rodovia ligando São Raimundo Nonato no Piauí a Remanso na Bahia. Pronta em 1926, entrou o governo do estado da Bahia, no mesmo ano, com cerca de 1/3 do valor total da obra através de auxílios.<sup>2</sup>

Neste caso, o modelo escolhido possuía trâmite burocrático mais rápido e tecnicamente menos exigente do que uma concessão, o indivíduo que tocou a obra não estava envolvido com a política estadual ou do Vale do São Francisco e, tão importante quanto, sua estrada atendia ao que as elites da capital vinham buscando desde o século XIX, manter a centralidade da praça comercial da Cidade da Bahia, como Salvador se autoproclamava, pois ela serviria para colocar o sul do Piauí em contato com a capital através da navegação do São Francisco entre Remanso e Juazeiro e desta última até o porto de Salvador pela estrada de ferro do São Francisco, possuindo, portanto, importante caráter estratégico.

As dúvidas começaram a se avolumar e as particularidades do processo chamavam, cada vez mais, atenção, com muitos elementos precisando de análise para um entendimento mais completo. Buscamos, portanto, entender as razões que justificavam o esforço político e econômico feito pela Sociedade Rodoviária do Bomfim, intendências e outros indivíduos para executar o projeto de construção da estrada, bem como observar a tentativa de Senhor do Bonfim, àquela altura um importante polo ferroviário baiano, em drenar as gentes e o comércio de áreas mais distantes para sua praça. Do mesmo modo, a forma como as ligações

---

<sup>1</sup> BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Salvador, Ed. 239, 01 de setembro de 1925, p. 8.390-8.392.

<sup>2</sup> **Diário de Notícias**, 11 mar. 1926, p. 1.

de Uauá com Bonfim que, fortalecidas com abertura da estrada, impactaram as duas localidades e a região, diminuindo o peso de Monte Santo e Queimadas como linhas de intenção dos movimentos da localidade, criando-se uma nova territorialidade na área. Por fim, mas não menos importante, observou-se como a construção da estrada se circunscreveu na ideia de civilizar e desenvolver os sertões, tão em voga naquele momento no Brasil, tendo Bonfim como referencial regional de civilidade.

O automóvel movido a derivado de petróleo que pioneiramente chegou à Bahia em 1901 pelas mãos do industrial soteropolitano Henrique Lanat e que, tanto no plano local quanto no nacional, era utilizado como uma máquina a serviço do lazer dos ricos e um fator de distinção social, tornou-se cada vez mais comum. Evoluindo tecnologicamente, passou a ser cada vez maior, mais rápido e pesado, exigindo vias mais adequadas a sua utilização.

Outra característica que ajudou o automóvel a se firmar como meio de transporte é que ele possibilitava se chegar onde o trem ou o bonde não poderiam. Da porteira da fazenda à feira de gado, da residência do morador da cidade ao seu local de trabalho, a inicialmente chamada “carruagem sem cavalos” apresentou ao mundo uma versatilidade mecânica nunca dantes vista. Depois da Primeira Grande Guerra (1914-1918) ficou evidente para os políticos baianos – e brasileiros – que era preciso abrir estradas para este novo cliente, já que os antigos caminhos para carroças e carros de bois não atendiam às necessidades da máquina.

Ao mesmo tempo e também por efeito da guerra, que privou o Brasil dos seus principais fornecedores de máquinas e equipamentos para o setor, o transporte ferroviário perdia qualidade, mesmo havendo expansão quilométrica. Começara o processo de concorrência entre a estrada de rodagem e a de ferro. Esta situação de dois meios de transporte se colocando como concorrentes teria severas, duradouras e funestas consequências para o desenvolvimento dos transportes como um sistema de viação, ou seja, com um modal sendo entendido e instrumentalizado para operar como complementar aos outros.

No Brasil, o rodoviarismo substituiu, ao invés de complementar, o ferroviário. Foi naquele contexto de demonstração da eficiência do automóvel e das obras ferroviárias que andavam a passos lentos, além das já existentes serem ineficientes e prestarem péssimos serviços em muitos trechos, onde ocorreu a fusão de outros aspectos, como o fascínio que o automóvel exercia sobre as pessoas e a necessidade de se ligar os diversos pontos da Bahia a baixo custo, o que abria espaço para os grupos detentores do poder político e econômico construírem estradas por conta própria ou em associação com o governo do estado.

Neste ambiente, as primeiras legislações de estímulo ao rodoviarismo começaram a ser feitas. A primeira norma de fomento ao transporte rodoviário foi a Lei 828 de 17 de agosto de

1910, que autorizava o governo estadual a contratar linhas de transporte de passageiros e carga entre dois ou mais municípios, portos e estações ferroviárias. Diferenciamos esta norma das posteriores por conta de o estímulo ser ao transporte em si e não a construção de estradas de rodagem.

Marco importante para o fomento à construção de estradas de rodagem na Bahia deu-se em 1917 durante o governo de Antonio Ferrão Moniz de Aragão que editou a Lei 1.227, de 31 de agosto daquele ano, e que mandava construir estradas por todo estado. Apesar da validade da iniciativa, ela veio num momento complicado para a Bahia, como aponta Luís Henrique Dias Tavares (2001, p. 334): “Estado pobre e de pequena produção, como sempre foi a Bahia, o custo de vida subiu nos três anos mais agudos da Primeira Guerra Mundial (1916-1918). Cresceu a insatisfação social e política e surgiram na cidade do Salvador manifestações de rua contra carestia”. Essa é uma importante explicação para a o conjunto normativo de fomento às estradas elaborado por Moniz de Aragão não ter surtido efeito e permanecido letra morta até a década de 1920, onde realmente começa a era rodoviária baiana. A estrada para Uauá se insere e é resultado desse processo.

A antiga Vila Nova da Rainha, Senhor do Bonfim, exercia influência política e econômica numa enorme região que chegava a tocar nas divisas dos estados de Pernambuco, Sergipe e Alagoas. Era o seu comércio que abastecia as pequenas localidades e mesmo municípios maiores da região. Para lá acorriam pessoas que precisavam de serviços básicos, como educação, saúde, justiça etc., fossem eles ofertados pelo setor privado ou pelo público. Monte Santo, cidade santuário fundada no século XVIII, era menor e para muitas coisas dependia de Senhor do Bonfim, constituindo laços que duram até os dias atuais, apesar de estarem separadas por 130 quilômetros. Uauá, como muitas outras pequenas vilas perdidas na imensidão das caatingas, não possuía estrutura urbana ou comercial que pudesse atender aos seus moradores e, por conta disso, precisava das praças de Bonfim e Monte Santo para se abastecer.

A dependência dessas localidades, e não somente delas, para com Bonfim mantinha o prestígio e o poder da cidade na região e, para aumentá-lo, as elites bonfinenses visaram acompanhar a era rodoviária nascente. Com objetivo de compreender este processo, averiguou-se como estes grupos foram ou não beneficiados, se haviam outros municípios que ameaçavam a posição de Bonfim enquanto polo regional, como se davam as relações políticas dos representantes da cidade na capital, dentre outros aspectos.

Neste sentido, esta tese tem como finalidade básica observar como a estrada de rodagem de Bonfim a Uauá – e os transportes na Bahia de modo mais geral – funcionou como



importante elemento de um processo de criação de novas territorialidades, reforço, modificação ou destruição das então existentes em meio a busca por poder das elites regionais. O conceito de territorialidade se liga ao de territorialização e é aqui entendido como propôs ZORZO (2001, p. 7), ou seja, como processo de “(...) reorganização das funções e reagrupamento de forças sociais” que ocupam e dão sentido a um determinado território. O processo é sempre incompleto e eternamente mutante, realizado a partir de “simultâneas desterritorializações e reterritorializações”.

Para além da questão da opção pelo tema por parte do pesquisador, este estudo se faz necessário, dentre outras coisas, pela diminuta quantidade de trabalhos que tratam da montagem da infraestrutura dos transportes na Bahia e seus desdobramentos, com o agravante de que, em sua maioria, eles abordam o setor ferroviário. Aqui se encaixam os trabalhos de Cássia Carletto (1979), Antonio Zorzo (2001), Etelvina Rebouças (2006), Robério Sousa (2011), dentre outros. Já nos estudos que abordam o sistema rodoviário, temos as obras de Americano da Costa (1924), Mario Tarquínio (1934), Adhemar Fontes (1961) e Cid Teixeira (1998), que fornecem pistas sobre a forma como a viação na Bahia foi tratada pelos setores público e privado, bem como o modo como o sistema de transportes do estado foi montado.

Dentro da seara das ciências humanas, o importante estudo de Erivaldo Neves e Antonieta Miguel (2007), abordando a abertura dos caminhos que do litoral demandavam ao sertão baiano durante o período colonial, é obra de referência. Temos, também, trabalhos híbridos, ou seja, trabalham com temáticas outras, porém tem na questão dos transportes elementos fundamentais, como é o caso das teses de Antonio Fernando Guerreiro de Freitas (1992) e Kátia Vinhático Pontes (2018). Como veremos no decorrer dos capítulos, existem outros, mas ainda há muito a ser explorado acerca desta instigante e importante temática.

Outra questão é que, muitas das vezes, estes estudos, notadamente os lançados há muito tempo, estão centrados na questão da construção das estradas, com distâncias, tipos de terrenos, obras de arte etc., ficando num primeiro plano e não se observando ou o fazendo muito parcamente, as relações das obras de engenharia com os elementos sociais, econômicos, políticos e culturais que motivavam a construção de uma rodovia, bem como, em muitos casos, não analisam como e se a vida dos indivíduos se alterou com a chegada de uma estrada ou a mudança no traçado de uma outra.

Estradas tem o poder de dinamizar ou de estrangular o desenvolvimento das localidades. Como exemplo das duas situações temos na Bahia, por um lado, Feira de Santana que cresceu consideravelmente ao se tornar o enorme entroncamento rodoviário que é e Mata de São João; por outro, que viu sua dinâmica minguar quando a Bahia a Feira (atual BR 324), a mais

importante rodovia da Bahia desde o início do século XX, mudou o traçado e passou fora da cidade.

É preciso, portanto, produzir estudos que investiguem essa temática para se analisar como se deu a construção das relações entre as cidades no interior baiano entre si e, em alguns casos, com estados vizinhos. O estudo da estrada para Uauá, apesar de focado num local específico, contribui para que possamos pensar tanto a especificidade da região quanto o modo como sua construção se encaixa nos projetos políticos estatais de integração das diversas regiões do estado e nos objetivos dos indivíduos que promoveram a construção de estradas de rodagem Bahia afora, ou seja, entendermos melhor o modo como o território baiano foi se espacializando e criando laços com outras áreas seja na Bahia ou fora dela.

Também objetivamos compreender a construção das hierarquias urbanas e dos indivíduos que controlam essas cidades para além dos eixos tradicionais de estudo na Bahia: a capital, o Recôncavo e, em menor escala, as cidades da zona do cacau. É preciso ter em mente que o processo de controle e domínio de uma cidade sobre outra tocou nas diversas regiões baianas. O que os investidores de Senhor do Bonfim intentaram ao construir a rodovia era trazer para sua área de controle outras localidades, estabelecendo uma hierarquia onde ela exerceria preponderância sobre os lugares menores e menos estruturados. Seria, utilizando-nos do referencial teórico proposto pelo estudo de Barbara-Christine Nentwig Silva e Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva (1991), buscar entender como essa dominação de uma localidade por outra favorecia a determinados grupos, impedindo que as menores pudessem se desenvolver.

Pelo colocado até o momento, observa-se que esta tese tem como um dos seus elementos centrais a discussão acerca de região. O problema do estudo dos espaços regionais tem suscitado muitos debates, principalmente por conta da própria definição do que seria este espaço regional e como demarcá-lo dentro de uma área territorialmente maior. Ao longo da história, utilizaram-se diversos meios para se proceder com essa delimitação: um domínio biológico, complexo cultural, zonas de diferenciação dentro de um espaço maior, formas utilizadas pelos homens para organizar e explorar este espaço etc. No que concerne à divisão dos espaços em zonas regionais, o fato é que, muitas das vezes, isto parece, mas só parece, pelo menos para o Estado que é a entidade que perpetra essas divisões na enorme maioria das vezes, ser aleatório e feito para atender apenas a interesses geopolíticos que desprezam os interesses dos indivíduos.

Neste ponto nos surge um problema que é o de como estabelecer o recorte do espaço em regiões para poder entender melhor como os transportes contribuíram para modificar, manter,

criar ou recriar regionalidades e espaços regionais diferenciados e hierarquizá-los. Em nosso caso, estabelecemos como a região de interesse a área que, de Senhor do Bonfim, se limita ao norte com Juazeiro e a oeste por Jacobina, ficando toda parte à leste da cidade em direção ao Raso da Catarina como a região a ser espacializada pela abertura da estrada e assim procedemos, pois as fontes consultadas, notadamente as da época, apontam que Bonfim tinha grande poder de atração nessa área tanto pelos produtos e serviços que oferecia quanto por sua feira semanal que atraía para o Campo do Gado, a praça onde se comercializava gado de todos os tipos, indivíduos dessa região e também de outras mais distantes.<sup>3</sup>

Este estudo tem demonstrado que Senhor do Bonfim se via, pelo menos por suas elites, como centro de civilidade sertaneja e que, por conta disso, deveria tocar com seu pretenso progresso e modernização as regiões limites, estendendo, ao mesmo tempo, estes ideais para áreas mais amplas, como veremos nos capítulos que seguem, fazendo valer a ideia de que o espaço – e a região como um recorte dele – deve ser entendido como sempre em mutação e movimento e, para isso, precisa ter os meios para que este se processe com agilidade, acompanhando o avanço dos tempos. Ao estudarmos os transportes, precisamos deixar de ver apenas seu caráter técnico e a ideia simplista de que sua função é apenas a de transportar pessoas e mercadorias para entendê-lo como atividade de relação, ou seja, um elemento de ligação entre atividades econômicas outras, mas que também impacta os meios políticos, sociais, culturais, religiosos etc.

Transportar gente é carregar junto ideias, padrões, modelos, perspectivas de sociabilidade e de vida. Para além, se observarmos mais detidamente o sentido econômico dos transportes, e isto não deve ter passado despercebido daqueles que se mobilizaram para construir o caminho do Uauá, veremos que ele transforma a massa produzida em fluxo, com os produtos só passando ter valor na medida em que são colocados em seu mercado consumidor, em processo que importante geógrafo chamou de poder de mercado. Empresas, indivíduos, grupos e próprio Estado, buscam aumentar este poder, daí ele também precisar ser entendido como busca pelo poder político. (SANTOS, 2014, p.83)

O tecido social é composto por diversos componentes, como o político, o cultural, o religioso etc., porém estes mesmos elementos se imbricam para atender aos interesses de indivíduos, grupos, enfim, da sociedade como um todo. Neste sentido “todos os níveis de abordagem estão inscritos no social e se interligam.” (CASTRO, 1997, p. 8) Afinal, toda história acabaria por ser social e, em assim sendo, a análise dos múltiplos traços que

---

<sup>3</sup> Para uma visão espacial da região, ver a figura 7 no capítulo II.

compõem a vida em sociedade deve tomar em empréstimo arcabouços analíticos de diversas disciplinas e áreas da própria história, mas é preciso que todo trabalho historiográfico tenha uma base, um ponto de partida que aglutinará esses saberes e lhes dará sentido. No caso do que aqui fizemos, buscamos alicerçar esta pesquisa na chamada história regional e local, por nós entendida conforme colocado por Erivaldo Fagundes Neves (2002):

[...] proposta de estudo de atividades de determinado grupo social historicamente constituído, conectado numa base territorial com vínculos de afinidades, como manifestações culturais, organização comunitária, práticas econômicas, identificando-se suas interações internas e articulações exteriores e mantendo-se a perspectiva da totalidade histórica. (NEVES, 2002, p. 45)

No plano regional, Senhor do Bonfim buscou aglutinar em torno de si uma região e isto afetou a relação com outras localidades na mesma área. A análise destes eventos é feita sem se perder a noção de que estes lugares e a região às quais pertenciam faziam parte de uma totalidade, de um espaço maior que, por vezes, determinava como a vida iria se processar no espaço regional ou fornecia a este espaço o modelo que deveria ser seguido para que se atingisse um ideal de civilização e sociedade moderna desejável por determinados grupos. Buscava-se elaborar uma nova territorialização – ou reterritorialização – ou seja, dar-se-ia novo sentido ao território tendo-se Bonfim por centro. Para entender este processo “é imprescindível trabalhar com o território numa interação entre as múltiplas dimensões sociais”, (HAESBAERT e BECKER, 2007, p. 52) não desprezando qualquer elemento analítico que venha a ser útil.

Neste sentido, uma análise do ambiente político – e da história política – por detrás da construção da estrada precisa ser realizada. Antes de tudo, é preciso ter em mente que o meio político é algo que não pode ser delineado dentro de limites sociais ou espaciais rígidos, pois “[...] as tentativas de fechá-lo dentro de limites traçados para todo sempre são inúteis.” (RÉMOND, 2003, p. 443) Para além, a atividade política se imiscui nos domínios do público e do privado, se intercomunicando com diversos setores da sociedade: “Nada seria mais contrário à compreensão do político e de sua natureza que representá-lo como domínio isolado: ele não tem margens e comunica-se com a maioria dos outros domínios.” (RÉMOND, 2003, p. 444)

Nesse estudo, a relação entre os interesses públicos e privados esbarraram em outra característica fundamental da política: a busca pelo poder e pelo controle seja ele econômico, territorial, eleitoral, cultural etc. Tanto os indivíduos com interesses na área da estrada quanto

o governo do estado conflitaram durante o processo para terem mais controle, portanto poder, sobre as coisas e as gentes daqueles sertões e esta disputa se deu no âmbito da política.

O geógrafo Francisco Antonio Zorzo (2001, p. 6) em seu estudo sobre a formação de uma rede cidades pela estrada de ferro de Nazaré na Bahia de finais do século XIX e início do XX, lembra que para entender os efeitos territorializantes dos meios de transporte e como isto fora posto em prática é necessário tanto uma análise histórico-geográfica da região naquele momento quanto deve-se “[...] considerar a história política, quer dizer, que tais práticas estavam imersas estrategicamente no campo político para serem manejadas dentro de uma certa temporalidade.” Neste sentido, tanto o ambiente político quanto o território são fluidos, cabendo a colocação de Pierre Rosanvallon (2010, p. 551) ao apontar que “[...] em razão de sua própria natureza, o estudo do político toma de diversos caminhos, com a consequente desmontagem de estreitas fronteiras disciplinares.”

Os ensinamentos deste historiador são de grande importância para esta pesquisa. Defendendo uma história filosófica do político, não nega as outras formas de se fazer a história, muito menos a história social, porém se propõe a ir além dela:

A história filosófica do político pretende manter as duas extremidades da cadeia sob controle. Ao buscar identificar de modo exaustivo as intersecções entre os conflitos humanos e suas representações no mundo, essa história filosófica considera o político como terreno em que a sociedade transforma a si mesma. Não se trata, portanto, de fazer uma simples história das ideias, mas de entender o pano de fundo contra o qual as categorias que refletem a ação são tanto construídas quanto transformadas; de analisar como surgem as questões e elas se refletem na ordem social, traçando uma estrutura de possibilidades, delineando sistemas de oposição de tipos e desafios. (ROSANVALLON, 2010, p. 59-60)

A definição está muito próxima do que este trabalho buscou: entender o surgimento da questão da estrada para Uauá como um elemento que materializava tanto os interesses políticos quanto econômicos de determinado grupo social, a classe detentora do dinheiro e do poder em Senhor do Bonfim e adjacências, como este processo se refletiu na ordem social da cidade e da região e o modo como reverberou e foi entendido na capital do estado.

Neste sentido e ainda nos utilizando das ideias do historiador francês, buscamos executar esta tarefa tendo por base a “[...] empatia, já que pressupõe a capacidade de seu operador de se dirigir a um objeto, colocando-se na situação em que este emergiu.” (ROSANVALLON, 2010, p. 48-49) Neste caso, temos de observar o objeto em estudo na e para região e como ele se encaixava (ou não) no ambiente político baiano naquele momento,

mas tendo o cuidado de ter empatia limitada, ou seja, manter certa distância para evitar que tenhamos dificuldade em ver as contradições e os pontos mais obscuros do processo.

Durante o governo de Góis Calmon ocorreu uma modificação nas relações políticas na Bahia onde “o homem político assume funções semelhantes às do advogado em relação aos seus clientes. Promete defender as causas e atender aos pedidos de quantos o procuram.” (SAMPAIO, 1998, p. 211-212) Dessa forma, o sucesso no atendimento dos pedidos dependia muito mais da capacidade de barganhar junto às autoridades no poder naquele momento do que da força pura e simples. Outra novidade em relação ao modelo anterior é que o homem político não é mais o coronel interiorano, são seus intermediários, gente que geralmente tinha formação acadêmica e representava os interesses de grupos de chefes interioranos.

Os coronéis continuavam e mantiveram seu poder, porém eram esses indivíduos, na maior parte das vezes, que garantiam o atendimento das demandas dos chefes locais. Senhor do Bonfim por ser sede do 3º Distrito Eleitoral da Bahia e por ter tradição de força nos meios políticos da capital desde o Império, tinha nas relações políticas importante elemento do seu dia a dia e suas elites, cientes disso, precisavam mobilizar estas relações para assegurar que seus interesses fossem atendidos. A questão é que acreditavam que tinham mais força e poder do que realmente possuíam.

Quanto a este último aspecto, a ação de suas elites, não menos importante é entender quem eram e como agiam as pessoas que controlavam – ou tentavam – a sociedade da região. Os indivíduos por trás deste processo se circunscrevem e se auto intitulam como membros de uma “elite produtora”. O conceito de elite é utilizado neste estudo como propôs Flávio Heinz (2006, p. 8), ou seja, “[...] indivíduos que ocupam posições chave em uma sociedade e que dispõem de poderes, de influência e de privilégios inacessíveis ao conjunto de seus membros.” Se engana quem entende que este poder advém somente da posse de bens materiais e riqueza.

Cruzando as noções de elite ampliada de Joseph Love e Bert Barrickman (2006) e as de exercício do controle social por parte da classe dominante proposta por Edward Thompson (1998), percebemos que, no caso dos grupos das elites bonfinenses, elementos outros davam poder e prestígio a estes indivíduos a ponto de devermos nos referir a elites, no plural.

Para discutir o processo de construção da estrada tendo em mente o modelo analítico descrito, essa pesquisa prospectou e analisou fontes dos mais diversos tipos. O trabalho de levantamento e obtenção delas veio sendo realizado já há algum tempo, através de visitas a arquivos nas cidades de Senhor do Bonfim, Salvador e Monte Santo e a consulta a bancos de dados de instituições que digitalizaram seus documentos e que são de grande importância para

a feitura deste trabalho. Dessa forma, nos valem tanto dos escritos sobre transportes, como de trabalhos de memorialistas da região, a imprensa da capital e do interior, a documentação referente a Secretaria de Viação e Obras Públicas, outros documentos de cunho oficial, ou seja, do Estado, depositados no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) e na Biblioteca Pública do Estado da Bahia (BPEB), fotografias e mapas de época, Mensagens dos governadores, enfim, todo e qualquer material que nos ajude a entender a expansão das rodovias na Bahia e o caso específico da estrada para Uauá com suas particularidades.

Ainda assim, tivemos inúmeros problemas que se mostraram insolúveis pela falta ou desaparecimento de fontes importantes e, talvez, essa seja a razão para os estudos que tocam nas estradas de rodagem para este período serem tão poucos. Uma documentação que certamente teria sido de grande importância para que pudéssemos ter feito um trabalho melhor são as atas das reuniões da SRB. Sabemos da existência delas, pois a legislação que regia este tipo de sociedade obrigava sua feitura e as normas do governo da Bahia para conceder auxílio a entidades privadas para abertura de rodovias eram explícitas em colocar essa necessidade.

O próprio processo aberto pelas elites bonfinenses pleiteando os auxílios com base no que dizia a lei 1.847, de 28 de agosto de 1925, o Plano Rodoviário do Estado, contém atestado do Cartório Hipotecário de Bonfim indicando que, como mandava a lei, essas atas haviam sido lá depositadas, porém, para nossa infelicidade, depois de uma série de consultas ao judiciário em Bonfim, fomos informados que essa documentação desapareceu. Como, então, conseguir buscar informações sobre este processo sem termos, por exemplo, os valores arrecadados e gastos, o volume de cotas vendidas, onde foram vendidas etc.?

Na tentativa de minimizar o prejuízo, apelamos para a imprensa, que acabou se tornando uma fonte de enorme importância. A imprensa sertaneja como também a grande imprensa localizada na capital, esta última aqui entendida como “[...] o conjunto de títulos que, num dado contexto, compõe a porção mais significativa dos periódicos em termos de circulação, perenidade, aparelhamento técnico, organizacional e financeiro” (DE LUCA, 2018, p. 149), ou seja órgãos de comunicação de maior alcance e penetração na sociedade, contribuem na busca pela compreensão do modo como os grupos dominantes na região em estudo percebiam sua realidade e a si mesmos e o modo como pretendiam agir para transformá-la em benefício próprio, apesar de falarem que o fariam pela e para região, atribuindo sentido mais amplo as suas ações como forma de justificá-las.

Era muito comum transformar interesses de grupo em da sociedade, o que acabava por conferir legitimidade aos processos desenvolvidos por estes elementos junto à opinião pública. Neste sentido, tanto a imprensa de maior alcance quanto a regional desempenham

papel de instrumento político de importância. Apesar de transformados em negócios, os jornais continuaram a ter fortes ligações com o meio político, alguns até precisando dessa ligação para garantir sua existência. Eles, também, “não deixaram de se constituir em espaço privilegiado de luta simbólica, por meio do qual diferentes segmentos digladiavam-se em prol de seus interesses e interpretações do mundo.” (DE LUCCA, 2018, p. 158)

Dessa forma, amplo, portanto, a afirmação de Maria Helena Capelato que via somente a grande imprensa como sendo “[...] um ator político relevante neste período, não só no que se refere às relações de poder, mas também em relação ao papel que desempenhou como formadora de opinião” (CAPELATO, p. 300, 2014),<sup>4</sup> pois consideramos que, guardadas as devidas proporções, a imprensa interiorana – que vai conhecer grande expansão na Bahia a partir dos anos 1920 também por conta na melhoria da circulação interna – vai desempenhar este papel. A ideia de um quarto poder, nascida no século XIX, ganhava força nessas primeiras décadas do século XX.

Sobre a pulverização da imprensa escrita pelos quatro cantos do mundo, Peter Burke e Asa Briggs apontam que é por volta da virada do século XIX para o XX que ela passou a ser vista – e a se ver – como uma força social relevante, permanecendo, até muito recentemente a impressão gráfica como meio de comunicação básico em vastas regiões do globo (BRIGGS e BURKE, 2006, p. 196). Transformava-se a imprensa, seja do tamanho que fosse ou a quais grupos visava atingir, num dispositivo, entendido como evidenciado por Giorgio Agamben ao analisar o uso do termo na obra de Michel Foucault:

Generalizando posteriormente a já bastante ampla classe dos dispositivos foucaultianos, chamarei literalmente de dispositivo qualquer coisa que tenha de algum modo a capacidade de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar e assegurar os gestos, as condutas, as opiniões e os discursos dos seres viventes. (AGAMBEN, 2009, p. 40)

A imprensa estava a serviço dos grupos dominantes de Senhor do Bonfim como um dispositivo utilizado com bastante sucesso para cristalizar a ideia de que a abertura da estrada para a localidade de Uauá e de outras que viriam depois, era imprescindível ao desenvolvimento da região e que todos colheriam os frutos deste projeto de progresso. Dentre outros elementos, foi através da imprensa que se propagou a necessidade de se abrir a estrada e foram realizadas campanhas de arrecadação de fundos, com a realização de *raids* (passeios de automóvel para as localidades circunvizinhas à Senhor do Bonfim), chamadas públicas

---

<sup>4</sup> O texto da historiadora se refere à imprensa durante a Ditadura Civil-Militar brasileira, mas suas observações acerca do papel da imprensa podem ser utilizadas, sem prejuízos, para outras épocas.



para a compra de títulos da empresa criada para construir e administrar a rodovia, enfim, buscou-se mobilizar não somente Bonfim, mas também a região e a capital do estado, em direção à abertura do caminho do Uauá.

Ainda quanto ao uso da imprensa como fonte neste trabalho, optamos, ao utilizar da imprensa da capital da Bahia, por dois jornais: *A Tarde* e *Diário de Notícias*. Tal escolha teve razão de ser e está baseada em fatores como o fato de serem os dois mais importantes do estado naquele momento, terem realizado campanhas em prol da abertura de estradas de rodagem mesmo antes das medidas tomadas pelo governo Góis Calmon e, principalmente, por conta de seus donos, Ernesto Simões Filho do primeiro e Altamirando Requião do segundo, terem se lançado candidatos a deputado federal nas eleições de 1927 concorrendo pelo mesmo distrito eleitoral, o 3º, aquele que tinha Bonfim por sede. Isso tem grande importância, pois ambos buscaram estabelecer relações com as elites bonfinenses e, depois que o *Diário de Notícias* rompeu com o governo Calmon, obrigou que estes indivíduos escolhessem um lado da contenda, o que acabou se refletindo nas posições políticas do grupo localmente e na sua coesão enquanto grupo de pressão.

Uma palavra também precisa ser colocada quanto ao uso da fotografia neste trabalho. Primeiramente, ela precisa ser entendida como “[...] um inventário de informações acerca de um determinado momento passado; ela sintetiza no documento um fragmento do real visível, destacando-o do contínuo da vida.” (KOSSOY, 2001, p. 101) Ela se tornou, junto com a imprensa, uma das “maravilhas modernas” a serviço das elites bonfinenses que tinham inclusive, um fotógrafo oficial, João Batatinha, que registrou o ideal do que os elementos da cidade unidos em torno do projeto da estrada entendiam por moderno, progressista e socialmente desejável. A fotografia, portanto, está repleta de conteúdos e não deve aqui ser entendida como mera ilustração ao texto.

Quanto a estrutura, esta tese está dividida em quatro capítulos que, por sua vez, compõem dois blocos: os dois primeiros, estão ambientados na era imediatamente anterior ao rodoviarismo baiano e os dois últimos se desenrolam durante o desenvolvimento da ideia de que as estradas de rodagem e o automóvel eram a saída para o Brasil e cujos marcos iniciais se dão no início da década de 1920. Registre-se que, no caso das citações diretas, respeitamos a grafia original e os nomes das localidades. Neste caso, para facilitar a compreensão e a identificação desses lugares, colocamos em notas ou entre parêntesis a nomenclatura atual. Também nos abstermos de utilizar a expressão “sic”. Ainda, registramos que consideramos que aquilo que entendemos por fontes estão separadas da bibliografia, o que as vezes se mostrou muito difícil de ser feito e não necessariamente o leitor considerará que seja uma ou

outra, com esta última sendo usada no sistema autor data e as primeiras aparecendo em notas de rodapé. Os capítulos obedecem ao que segue.

No primeiro capítulo, apresenta-se o desenvolvimento dos meios de transporte na Bahia entre século XIX e o início dos anos 1920. Nele, analisamos a expansão das ferrovias, navegação a vapor e estradas de rodagem e como a melhoria nas condições de circulação era entendida como fundamental para tanto para a Bahia recuperar o espaço que vinha perdendo desde o Segundo Reinado quanto para que Salvador pudesse manter sua centralidade em relação ao estado.

Nele, também observamos outras melhorias nos transportes e comunicações, como a implantação dos bondes, ascensores, rede telegráfica etc., e como a Bahia foi pioneira no Brasil durante o processo de implantação de meios modernos de comunicação. Por abordar tantos aspectos da modernização nas comunicações dentro de um espaço de tempo relativamente dilatado, ele apresenta certo desequilíbrio no seu tamanho se comparado aos outros três, sendo o maior de toda a tese.

No seguinte, trabalha-se com os conceitos de região e hierarquias urbanas, procurando delimitar espacialmente a área de interesse. Optamos por colocar essa discussão teórica neste ponto da tese, pois ela é fundamental para todo o entendimento do restante, portanto consideramos que não seria interessante deslocar essa discussão, por exemplo, para estas páginas introdutórias. Fazemos também neste capítulo, uma análise da evolução da região e das três principais cidades que se ligaram ou seriam afetadas pela construção da estrada para Uauá: essa localidade, Senhor do Bonfim e Monte Santo. Buscou-se entender e caracterizar o que cada uma oferecia no que concerne a produtos e serviços para poder entender a criação da linha de intenção que seria gerada e alimentada pela estrada, bem como caracterizamos alguns dos principais indivíduos envolvidos na ideia de modernização da região, que tinha na construção da estrada para Uauá importante elemento.

O terceiro capítulo objetiva discutir as políticas públicas associadas aos interesses privados para abertura de estradas de rodagem na Bahia a partir de 1910, porém com grande ênfase no governo Góis Calmon, pois é sob sua administração que uma lei, a 1.847 de 28 de agosto de 1925, criou os instrumentos que tornaram mais atrativas as condições para os investimentos privados, impulsionando de fato o rodoviarismo baiano. Neste capítulo, também se discute a evolução do automóvel e sua transformação de instrumento a serviço da distinção social em meio de transporte e como suas características atendiam aos interesses de determinados grupos e acabaram forçando medidas em prol da abertura de rodovias para

atendê-lo. Ainda, neste mesmo capítulo, analisamos os eventos ligados a formação da Sociedade Rodoviária do Bomfim LTDA em 1925.

Por fim, o último capítulo trata da construção da estrada propriamente dita e da busca por auxílio do governo estadual por parte das elites bonfinenses e também de Uauá. Discutimos as imbricações deste processo com a política baiana do período, no seu escopo estadual e regional, e como os indivíduos da região, principalmente os de Senhor do Bonfim, se mobilizaram para abrir a rodovia para Uauá, bem como os embates travados com o governo do estado para que o grupo envolvido no processo pudesse gozar dos benefícios da lei 1.847. Dentre outras coisas, discute-se o fenômeno do coronelismo, elemento distintivo da política brasileira da Primeira República e muito fortemente presente na região em estudo e nas vizinhas e como a política baiana da época viveu atrelada a este modelo. Também, analisamos os resultados da política para estradas de rodagem do governo Calmon, mantida pelo seguinte de Vital Soares, e como ela contribuiu para a ampliação da malha rodoviária baiana. Finalizamos com uma discussão que visa entender se a estrada deixou algum legado tanto para a região quanto para os envolvidos no processo de sua construção.

## **1. COMO SE LOCOMOVIA A BAHIA ATÉ DÉCADA DE 1920.**

As classes dominantes baianas sempre apontaram para o problema dos transportes quando tentavam justificar, pelo menos em parte, o fato de a Bahia se manter distante do desenvolvimento econômico, o progresso no dizer destas mesmas elites.

Vivendo uma trajetória econômica descendente desde o Império e que, com a República, também passou a significar perda de prestígio político na esfera nacional, entendia o grupo detentor do poder em terras baianas que era preciso agir para recolocar a Bahia entre os grandes centros de poder político-econômico do Brasil. Essa preocupação aparece, por exemplo, nas tentativas da Junta da Lavoura, poderosa associação que reunia os mais ricos e influentes homens da então província, de dotar a Bahia de rede de viação férrea, navegação fluvial e costeira a vapor, bem como abrir estradas de rodagem que cortassem as principais regiões produtoras e que, de preferência, tivessem como destino o porto da Cidade da Bahia, Salvador.

A crise econômica vivida localmente – e no que é o atual Nordeste como um todo – em razão do declínio do complexo açucareiro e da inexistência a esta altura de um produto exportável de peso, além do deslocamento do eixo econômico e do poder para paragens mais ao sul, a zona cafeeira de partes de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, impôs inúmeras e sérias dificuldades à tentativa de modernização da viação em terras baianas.

Algumas importantes transformações no que diz respeito aos transportes ocorreram, incluindo-se a inserção de tecnologias de modo pioneiro no Brasil, como a navegação a vapor e as *road locomotives*, mas não na velocidade que desejavam as elites e os homens do poder, nem com a qualidade necessária e muito menos levando a Bahia ao mundo do progresso e do moderno como sonhavam. Mesmo que fossem bem construídas, eficientes e atendessem a partes significativas do território baiano isso não iria acontecer, afinal os transportes sozinhos não trazem desenvolvimento. Eles são um instrumento para tal fim, mas sem outras medidas de fomento e estímulo à economia, como o crédito farto e barato e uma remodelação no sistema de posse e exploração da terra, jamais conseguiriam levar lugar algum ao progresso material.

### **1.1 Linhas ligeiras: a Bahia entre o Império e a República.**

Para entendermos o histórico dos transportes na Bahia e a inserção da tecnologia industrial dos séculos XIX e XX neste setor é necessário, em linhas ligeiras, traçarmos um panorama da sua organização política e econômica da segunda metade do século XIX às

proximidades da primeira Guerra Mundial (1914-1918), bem como vemos um pouco de suas características geográficas. Muitos foram os trabalhos que se dedicaram ao estudo da história econômica da Bahia do período em análise. Em face disso e para que possamos nos dedicar a temática central desta pesquisa, o que se verá nesta seção é um rápido esboço do que era a Bahia.

É a geografia, sem dúvidas, uma poderosa auxiliar da história e nós, historiadores, geralmente dela tomamos emprestado o arcabouço teórico necessário para estabelecer certas definições. É importante ressaltar, também, que como colocou Fernand Braudel (1972, p. 79), “[...] pode e deve [no trabalho historiográfico] entabular-se um diálogo entre as diferentes ciências humanas: sociologia, história, economia.” Não citou a geografia, mas poderia tê-lo feito até por conta de seus trabalhos mais importantes a todo o momento se utilizarem de conceitos geográficos.

Estudo realizado dentro do recorte temporal dessa tese aponta que, em 1923, não se tinha certeza do tamanho exato da Bahia e havia seis números diferentes.<sup>5</sup> Apesar de, hoje, o mais próximo do atual ser o que fora levantado pelo padre Augusto Padtberg em 1907 (560.000 km<sup>2</sup>), considerava o autor do texto que “Tenho por mais aproximado da verdade o do Engenheiro Theodoro Sampaio, senhor do assumpto, cartographo eminente, conhecedor como ninguem do territorio bahiano que tem percorrido e estudado”. Sampaio apontava que a Bahia possuía uma superfície de 575.876 km<sup>2</sup>.

Atualizando os dados, o estado da Bahia tem uma área territorial de 564.760,427 km<sup>2</sup> limitando-se,<sup>6</sup> a leste, com o litoral atlântico numa faixa de quase mil quilômetros, ao nordeste com Sergipe e Alagoas, ao norte com Pernambuco e Piauí, a oeste com Goiás (e a partir de 1988, com a divisão deste último, também por Tocantins) e ao sul com Minas Gerais e Espírito Santo. Grande parte do território baiano, cerca de 70% dele, tem altitudes entre 300 e 900 metros se dividindo, grosso modo, em uma faixa litorânea antigamente coberta por espeda floresta; a parte central do estado, marcada por terras mais altas e pelo grande maciço da serra do Espinhaço, com altitudes que chegam a 1.850 metros no Pico das Almas, ponto mais alto do estado.

Nessas serras, nascem os mais importantes rios da Bahia, com a grande maioria correndo para o litoral, como os de Contas, Paraguaçu, Itapicuru, Jacuípe dentre outros, e alguns para a bacia do rio São Francisco, como é o caso dos rios Santo Onofre, Paramirim e

---

<sup>5</sup> SOUZA, Bernardino. Notas chorographicas da Bahia. In: BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Edição Comemorativa ao Centenário da Independência da Bahia, 1923, (fac-símile), p. 20.

<sup>6</sup> BRASIL. IBGE. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/panorama>. Acesso em 18 jun. 2020.

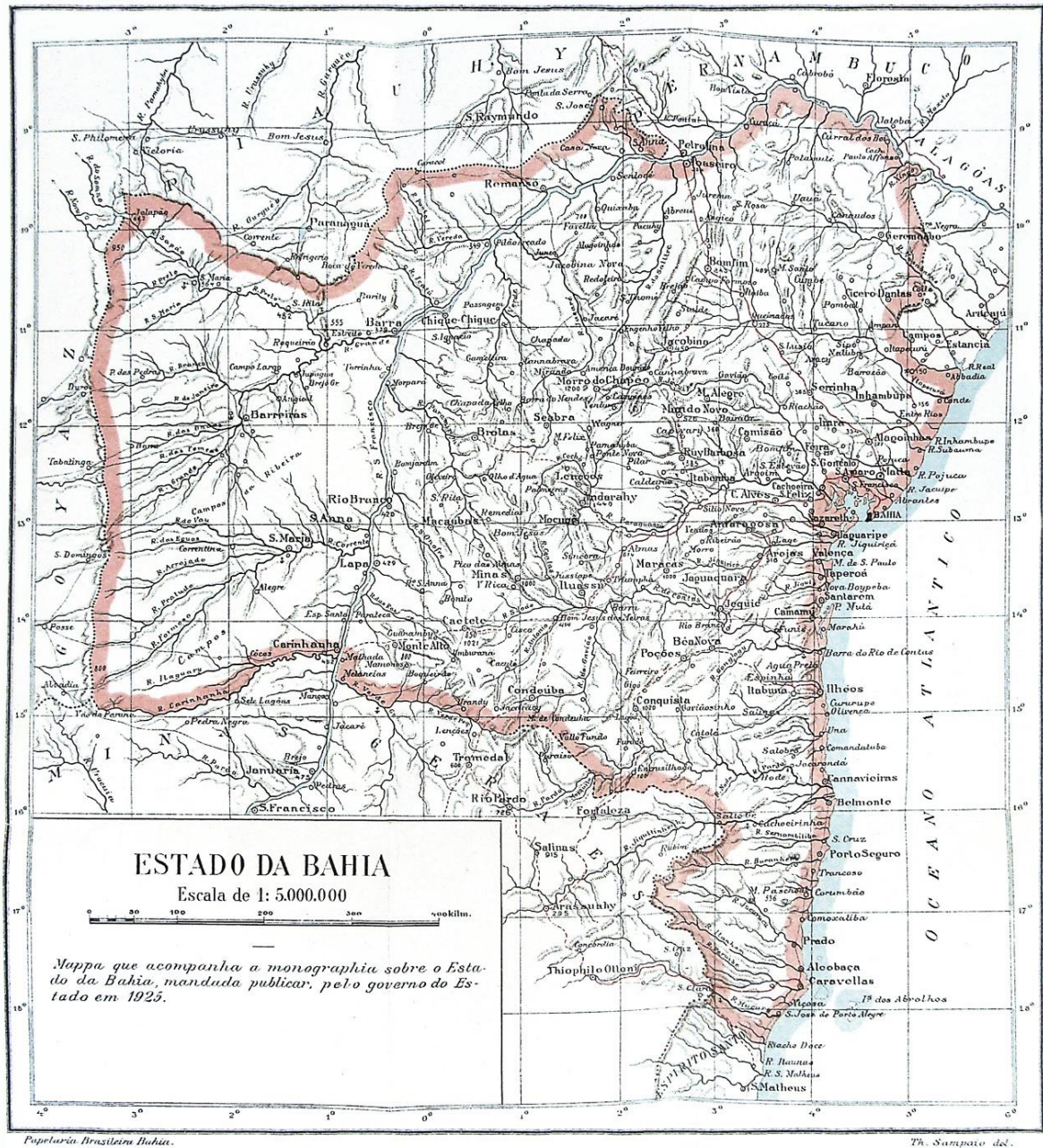
Salitre. Cercando o Espinhaço, tem-se a depressão sertaneja, área marcada por secas periódicas e pela caatinga. Na margem esquerda do São Francisco e limitando-se com seu vale, temos chapadões onde nascem seus mais importantes afluentes na Bahia (Corrente, Grande e Preto) e onde predomina o cerrado. (VIANNA, 1893; SAMPAIO, 1925; TAVARES, 2001)

O clima e a pluviosidade obedecem, grosso modo, a esta divisão em três grandes faixas: uma estreita faixa do litoral entre Salvador e Ilhéus que pode apresentar mais de 2.500 mm por ano, com o restante da zona litorânea ficando com cerca de 2.000 mm/ano, prevalecendo o clima tropical chuvoso; entrando-se para o interior e constituindo-se na maior parte do território do estado, as médias pluviométricas variam de 500 a 1.000 milímetros, baixando para até menos de 400 em algumas áreas no norte, incluindo-se nossa região de interesse específico, e onde o clima é seco, mas com áreas na Chapada Diamantina onde prevalece o tropical de altitude; e a faixa a partir da margem esquerda do rio São Francisco onde, de modo geral, as médias variam de 1.000 a 2.000 mm/ano e verifica-se a transição entre o clima semiárido e o tropical chuvoso.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Pluviometria do estado da Bahia**. Disponível em: [https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/mapa\\_pluviometria.pdf](https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/mapa_pluviometria.pdf). Acesso em 22 jun. 2020 e BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Tipologia climática da Bahia**. Disponível em: [https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/tipologia\\_climatica\\_segundo\\_koppen\\_2014.pdf](https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/tipologia_climatica_segundo_koppen_2014.pdf). Acesso em 22 jun. 2020.

Figura 1 – Mapa do estado da Bahia (1925).



Fonte: SAMPAIO (1925).

Nessas três grandes faixas, a exploração econômica se iniciou pelo litoral, notadamente com a cultura canavieira na área de entorno da Baía de Todos os Santos e foi se estendendo para o interior do território, principalmente em razão da busca de áreas para criação de gado e pela procura de metais e pedras preciosas. Até muito recentemente, a zona semiárida que ocupa a maior parte da Bahia, continuava a sobreviver (e continua em alguns pontos) das atividades de criação de bovinos, ovinos e caprinos. As zonas de cerrado na margem esquerda



do São Francisco foram incorporadas a Bahia no século XIX e vieram a fazer parte mais efetivamente da economia baiana com o início da navegação a vapor do rio São Francisco.

Falar em população é algo sempre complicado para períodos anteriores a 1872, quando foi realizado o primeiro recenseamento do país, por conta das imprecisões e da inexistência de dados oficiais. Por conta disso, levantamos a população somente a partir desse ano e ela se apresentava conforme a tabela que segue:

**Tabela 1** – População Brasil, Bahia e Salvador (1872-1920).

Ano	Brasil	Bahia	BA X BR (%)	Salvador	Salvador X BA (%)
1872	10.112.061	1.379.616	13,6	129.109	9,3
1890	14.333.915	1.919.802	13,4	174.412	9,1
1900	17.318.556	2.117.956	12,2	205.813	9,7
1910*	23.414.177	2.631.989	11,2	318.931	12,2
1920	30.642.041	3.337.511	10,9	283.422	8,5

\* Estimativa. Registre-se que, se para o Brasil e a Bahia a estimativa de 1910 nos parece relativamente coerente, para Salvador o erro foi grotesco, o que nos leva a pensar que pode ter havido erro de impressão.

**Fontes:** BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920.** Vol. 4, Segunda Parte, Tomo I - População. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928 e BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Anuário estatístico do Brazil.** 1º anno (1908-1912), Vol. I - Território e população. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1916, com cálculos do autor.

Note-se que a participação da Bahia no total da população brasileira foi diminuindo com o tempo e isto pode ser explicado pelas condições econômicas e sociais do Brasil e da Bahia do período, pois enquanto as regiões mais ao sul do país cresciam principalmente pelo desenvolvimento e desdobramentos econômicos e sociais advindos do complexo cafeeiro, recebendo, inclusive, grande contingente de imigrantes estrangeiros, “[...] a Bahia foi se recolhendo no tempo”, (SPINOLA, 2009, p. 51) por conta da crise sistêmica em seus principais produtos.

Nas zonas interiores, as secas sucessivas empurravam os baianos para outros lugares do país onde pudessem encontrar – ou pelo menos buscar – melhores condições de sobrevivência. FREITAS (1992), indica que as estiagens, fenômenos naturais comuns e que ocorrem com certa regularidade, acabavam sendo agravadas por conta de erros e favorecimentos cometidos pelos poderes públicos e pela própria estrutura social do interior e SPINOLA (2009, p. 47) aponta para, entre 1850 e 1920, terem sido registrados períodos de secas, com maior ou menor intensidade, entre os anos de 1857/61, 1877/79, 1896/98, 1898/1900 e 1914/15.



Já a capital, ponto de atração de pessoas mais importante da Bahia, mantém certa constância na sua participação em relação ao todo da Bahia, com a queda verificada pelo recenseamento de 1920 podendo ser explicada, em parte, pela forte atração exercida pela zona cacauífera notadamente a partir de 1900. Milton Santos (2013, p. 28) aponta este caminho, indicando que a população de Salvador se estagnou por conta do “[...] desbravamento e a conquista da zona do cacau, que atraiu grande número de pessoas deslocadas pelas secas e por uma estrutura agrária extremamente desigual, deixando, por conseguinte, de engrossar as correntes do êxodo rural para a capital baiana.” Os dados acerca da população nos cinco principais municípios dessa região (Belmonte, Canavieiras, Ilhéus, Itabuna e Una) nos mostram que ela aumentou de 21.454 habitantes em 1890 para 148.763 em 1920. (FREITAS, 1992, p. 346) Esses números representam um incremento populacional de quase sete vezes, enquanto que para capital este crescimento, no mesmo período, foi de cerca de 1,5 vez.

Sobre a produção, grande parte do que a Bahia exportava, para os mercados interno e externo, se constituía de açúcar, fumo, café, algodão, couros e peles e cacau. Este último, a partir do final do século XIX, foi ganhando espaço na pauta da produção baiana sendo, inclusive, em meio a um ambiente de crises cíclicas, o responsável por certos momentos de alívio das combalidas finanças estaduais: “Sua participação cresce de 13% em 1890 para 43% em 1928. Além disso, o cacau contribui com cerca de 27% para as arrecadações do Estado.”<sup>8</sup> Havia, ainda, a produção de minerais, com os carbonatos e diamantes tendo lugar de destaque, e o gado, elemento fundamental para ocupação do interior da Bahia e fonte de riqueza e poder para os grandes proprietários, além de ter grande importância para o sempre complicando abastecimento baiano.

Quanto as importações interprovinciais/estaduais, adquiria a Bahia gêneros alimentícios como farinha de mandioca e charque, matérias primas a exemplo do algodão em pluma (em momentos de insuficiência da produção local), animais vivos etc. Nas compras externas, prevaleceram os artigos manufaturados e bens industriais, com ampla predominância da Inglaterra como parceiro comercial durante o século XIX e do aumento gradativo da participação dos Estados Unidos no XX.<sup>9</sup>

Da segunda metade do século XIX em diante a marca distintiva deste período, bem como durante a Primeira República, é a da perda progressiva de importância econômica e política da província e, depois, do estado. Bom lembrar que a Bahia, escravista, sentiu o

---

<sup>8</sup> BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. **A inserção a Bahia na evolução nacional 2ª etapa:** 1890-1930. Salvador: 1980, p. 29.

<sup>9</sup> Cf. BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. **A inserção a Bahia na evolução nacional 1ª etapa:** 1850-1889. Vol. 4. Salvador: 1978.

impacto da proibição do comércio de escravos em 1850. Luís Henrique Dias Tavares (2001, p. 283-284) aponta que a conjuntura de crise permanente na praça de Salvador conseguiu se recuperar um pouco através da comercialização de escravos africanos entre 1838 e 1850, já que todo sistema econômico da província se ligava direta ou indiretamente a este infame comércio.

Com a proibição do tráfico a crise se instalou com força novamente e, somando-se à conjuntura internacional desfavorável para o açúcar e o fumo, as condições internas marcadas por problemas climáticos e falta de créditos, a existência de um setor industrial fraco e o progressivo desenvolvimento das regiões cafeeiras, o quadro de perda de importância se agrava. Para o autor, na República, “Comparada a economia do Império, só havia uma grande diferença: já não havia a escravidão [...]. Inexistindo mudanças estruturais, o trabalho semiescravo substituiu o trabalho escravo”. (TAVARES, 2001, p. 361)

Analisando a questão industrial baiana e sua fraqueza entre o Império e a República, Romulo Almeida (1977, p. 43) indica que o ritmo lento e inconstante da capitalização da sua economia, a decadência política, problemas estruturais, notadamente nos transportes e na produção e oferta de energia, com este quadro sendo pouco atrativo para atração de imigrantes estrangeiros, geravam uma situação onde essa economia de características ainda coloniais não conseguia gerar os recursos necessários à superação do atraso. A estes elementos, Clemente Mariani (1977, p. 92) adiciona outro: “Tenho a impressão de que os principais fatores negativos da inércia industrial baiana consistem na falta de experiência industrial de suas classes capitalistas, na falta de gerentes com capacidade técnica e na falta de mão de obra com relativa especialização”.

Os desafios da transição do Império para República eram enormes tanto no plano nacional como no local e antes de mais nada era necessário criar a estrutura estatal para substituir a imperial e começou-se pelas leis. No mesmo ano da promulgação da primeira Constituição republicana (1891), a Bahia fez a sua buscando organizar o funcionamento do estado. Antes e durante o processo, a transição para o novo regime se deu em meio a inúmeras disputas políticas envolvendo os governadores e as lideranças municipais, o que trouxe dificuldades para o funcionamento econômico da Bahia como um todo.

O clima de convulsões políticas passadas pela Bahia neste momento foi tão conturbado que, entre a Proclamação da República em 1889 e 1892, tivemos sete governadores diferentes e essa conflagração política que se manterá, com mais ou menos intensidade, durante todo o período republicano acabou por fazer um “[...] autêntico jogo de soma zero em que, na

prática, ninguém ganhou e a Bahia perdeu muito no cenário nacional.” (SPINOLA, 2009, p. 9)

Afetada pela crise econômica, com a gradativa perda de prestígio político no plano nacional e por conta de, durante a República, ter prevalecido a mais absoluta desunião e disputas entre as diversas facções políticas do estado, houve aprofundamento da conjuntura advinda do período anterior. Outro fator comum é a constatação de que a economia baiana era dominada pelo capital mercantil, notadamente o ligado ao comércio internacional, e isso reverberava nos setores agrícola, financeiro, industrial e político, bem como garantia a centralidade de Salvador como eixo de poder, afinal as grandes casas e filiais dos grandes grupos nela se localizavam. Importante estudo sobre a Bahia do período sintetiza o que estamos afirmando: “Não apenas a bibliografia, mas principalmente os documentos oficiais são explícitos ao atribuírem ao comércio de exportação o papel de ramo mais importante da vida econômica do Estado”.<sup>10</sup>

Enfim, a história econômica da Bahia entre o Império e a República é a da sucessão de crises que fizeram com que a posição do estado fosse diminuindo com o tempo no plano nacional. Um dos principais problemas dessa crise é que ela não proporcionou nem favoreceu a manutenção de atividades industriais, gerando uma espécie de estagnação no tempo. Ela, também, amarrou o estado a uma série de empréstimos externos que acabavam drenando os poucos recursos do tesouro estadual para o pagamento dos juros das dívidas, impedindo que se desenvolvesse capacidade de investimento e os constantes déficits nos balanços da Província/Estado agravavam ainda mais o quadro de penúria nas finanças públicas.<sup>11</sup> Como veremos, essa situação acabou por tornar extremamente complexa a implantação de um sistema de viação moderno na Bahia.

## **1.2 O silvo da locomotiva.**

O século XIX foi uma época que viu todas as noções de velocidade e de percepção do espaço como um todo serem profundamente transformadas pela introdução da máquina a vapor. Inicialmente um movimento europeu, gestado nas necessidades do Império Britânico em controlar ainda mais seus súditos e o próprio mundo, se espalhou pelo globo de forma desigual. Agilidade na circulação significava – e hoje ainda assim é – maior possibilidade de reprodução rápida do capital e por conta disso o mundo precisava ser modernizado para

---

<sup>10</sup> BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. **A inserção a Bahia na evolução nacional 2ª etapa:** 1890-1930. Salvador: 1980, p. 65.

<sup>11</sup> Entre 1851 e 1920, ou seja, em 70 exercícios fiscais, tivemos déficits, maiores ou menores, em 47 deles. Cf. BAHIA. **Anuário Estatístico da Bahia - 1923.** Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924, p. 11-13.

melhor ser explorado. Sendo um elemento periférico neste jogo, o Brasil foi engolfado pela febre da velocidade, mas por não dominar as tecnologias nem ter capitais disponíveis na abundância necessária, precisou recorrer às nações centrais para modernizar seus transportes. Aqui, os meios modernos de locomoção nasceram dependentes e assim permaneceriam por longo tempo.

No caso brasileiro, essa dependência era tanto técnica quanto de ideias, afinal, a partir da segunda metade do XIX, as doutrinas sociais europeias começaram a moldar a ideia de progresso no Brasil, seja ele do trabalho ou da própria sociedade. Maria Inês Turazzi (1989, p. 39) nos lembra que, neste processo, “Entre os indivíduos mais fortemente contagiados pelas ideias de progresso, civilização, trabalho, ordem etc. – que de uma forma ou de outra iriam repercutir em suas ações – figuravam engenheiros, militares, médicos, industriais e intelectuais de modo geral”, ou seja, os indivíduos que, junto com os bacharéis em direito, influenciariam em larga medida a vida política e econômica brasileira.

Com a chegada da República, a ideologia de progresso oriunda da teoria positivista buscou, pelo menos no plano teórico, criar um novo Brasil, altivo, moderno e que assumisse seu papel de nação central, contudo não foi o que aconteceu e essa ideia iria perseguir políticos e principalmente os intelectuais da Primeira República. (CARVALHO, 1990, p. 32)

O positivismo tornou-se a corrente de pensamento que melhor atendia aos interesses das classes dominantes em muitas partes do Brasil. O seu lema, consubstanciado na ideia do amor por princípio, ordem por base e progresso por fim, caía como uma luva para o ideário da época de se modernizar o Brasil através da introdução das técnicas e das tecnologias importadas, sem alterar a ordem social, gerando um movimento que objetivava, conforme colocado por Peter Eisenberg (1977) em seu trabalho sobre os engenhos de açúcar pernambucanos da segunda metade do século XIX, modernizar sem mudar.

Neste processo de busca pela modernização, onde “[...] a eficiência passou a ser medida pelo fator H.P. de que dispõe o homem”,<sup>12</sup> (ALMEIDA, 1977, p. 50) foi a Bahia uma das províncias pioneiras na implantação do transporte sobre trilhos por onde deslizavam máquinas impulsionadas pela força do vapor e que libertaram os homens, pelo menos aqueles que podiam pagar pelo seu uso, dos ritmos e caprichos da natureza.

---

<sup>12</sup> H.P. é a abreviatura de *horse power* (o nosso cavalo vapor moderno), unidade de medida tornada padrão mundial criada pelo desenvolvedor da máquina a vapor, o britânico James Watt. Desenvolvido por questões práticas e comerciais, pois era preciso ter uma unidade de medida reconhecível para calcular a potência gerada por suas máquinas, Watt utilizou a mais importante fonte de força da época, o cavalo, como referência. Segundo o padrão que desenvolveu, 1 hp é a força necessária para levantar um peso de 75 kg a um metro de altura em um segundo. Conforme VATIN (2018).

Já na década de 1830, poucos anos após a entrada em operação da primeira ferrovia comercial do mundo (a Stockton-on-Tess a Darlington na Inglaterra, inaugurada em 1825) e dos posteriores desenvolvimentos técnicos tanto nas construções quanto nas máquinas e equipamentos e da conseqüente revolução no modo como pessoas e mercadorias passaram a se deslocar em terra, iniciaram-se as primeiras discussões acerca da implantação de caminhos de ferro em terras baianas e ela constou na primeira iniciativa estatal, por obra do governo do Império, para este fim.

Trata-se do Decreto Legislativo 101, de 31 de outubro de 1835, que dizia no seu parágrafo 1º que “O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros.”<sup>13</sup> Como não oferecia muitas vantagens aos interessados e em face dos inúmeros problemas econômicos enfrentados pela jovem nação, jamais saiu do papel.

Os grandes proprietários da zona do Recôncavo e imediações, ansiosos por recuperar seu espaço na economia nacional, começaram a exercer pressão junto aos governos da província e do Império para melhorar os transportes na Bahia e isto deveria se dar pela implantação de estradas de ferro e da navegação a vapor no litoral e nos poucos rios navegáveis. Colocando a produção, principalmente o açúcar e o fumo, mais rapidamente no mercado e facilitando a circulação de mercadorias e pessoas, seriam criados os instrumentos necessários ao desenvolvimento da Bahia, levando novamente a província a um lugar de destaque de onde ela jamais deveria ter saído, era o que pensavam as classes dirigentes locais. A bibliografia sobre o tema, a exemplo de EISENBERG (1977), TENÓRIO (1996), FERNANDES (2006) e LAMOUNIER (2012), é unânime ao apontar que a implantação das primeiras vias férreas no Nordeste obedeceu aos interesses dos grandes senhores do açúcar.

Depois de muitas idas e vindas, falta de planejamento, dificuldades no levantamento de capitais, intermináveis discussões políticas, desinteligências entre os elementos oficiais do poder, o Estado, e aqueles que exerciam o poder de fato, os grandes comerciantes e os proprietários de terra de grande porte, além de muitos outros complicadores, em 1858 iniciaram-se os trabalhos de construção da Bahia to San Francisco Railway, estrada

---

<sup>13</sup> BRASIL. **Legislação ferro-viária federal do Brasil: leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921.** Edição comemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas. Rio de Janeiro: 1922, volume I, p. 7. A partir daqui, quando a esta coleção nos referirmos, aparecerá como LFF seguido do volume.

pertencente a investidores ingleses – de longe os maiores financiadores das ferrovias não somente na Bahia, mas no Brasil durante todo século XIX e no início do XX<sup>14</sup> – e sob concessão e patrocínio tanto da província quanto do Império, e que deveria ligar Salvador a Alagoinhas, importante cidade no limite norte da zona açucareira. Desta última, miraria a Juazeiro nas margens do rio São Francisco, cruzando uma das mais áridas e pobres regiões baianas, porém promovendo a articulação com a navegação fluvial.

O primeiro trecho até Alagoinhas ficou pronto em 1863, mas as obras foram paralisadas e somente retomadas em 1875, com a seção entre essa cidade e Juazeiro sendo concedida a empresário baiano, o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, e constituindo-se em uma segunda estrada, a do São Francisco. Seu último dormente só tocou a magnífica estação de Juazeiro em 1896, longos quarenta anos depois do início dos serviços.

Para atrair o capital internacional para as construções ferroviárias, os governos davam uma série de benesses aos interessados. O ponto de partida nesta política foi a promulgação pelo Império do Decreto 641, de 26 de junho 1852, que, dentre outras coisas, garantia o capital investido nas obras com juros de 5% ao ano.<sup>15</sup> Por sua parte, as províncias criaram legislações complementares adicionando, via de regra, mais 2% de garantia sobre o capital investido. Além disso, eram concedidas isenções de impostos, terras eram doadas para instalação de colônias de imigrantes estrangeiros, desenvolvimento de projetos agrícolas e de mineração, criavam-se faixas de exclusividade etc.

No caso da ferrovia em direção a Juazeiro, o trecho que gozava de garantia de juros de 7% eram os 123 km da capital até Alagoinhas. Como o restante da estrada não dispunha desta benesse, a companhia inglesa simplesmente abandonou as obras. Escrevendo anos depois, Teive e Argollo aponta sobre o fato:

Tendo a Companhia Inglesa completado em Alagoinhas a construção das primeiras vinte léguas, para as quaes gosava da garantia de juros, ficou paralyzada nessa cidade a construção da estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco, deixando, com gravíssimo prejuizo dos cofres publicos, e do progresso deste Estado, de seguir para Juazeiro, seu ponto objectivo. (ARGOLLO e FERREIRA, 1908, p. 35)

---

<sup>14</sup> Cálculos apontam que, entre 1860 e 1875, nada menos que 93,6% do capital estrangeiro investido no Brasil, em todos os setores incluindo-se o dos transportes, era originário da Inglaterra. Com o avançar do século este percentual foi diminuindo, com países como Alemanha, Bélgica, França e Estados Unidos aumentando a participação gradativamente. Ainda assim, na virada para o século XX, mais de 70% de todos os investimentos externos continuavam sendo ingleses. (cf. CASTRO, 1979, p. 38 e 84).

<sup>15</sup> LFF, volume I, p. 17-19.

Um detalhe importante é que as duas estradas possuíam bitolas diferentes (1,60 m no trecho de Salvador a Alagoinhas e 1,00 m dela até Juazeiro) e suas estações em Alagoinhas estavam 600 metros distantes uma da outra, o que obrigava pessoas e mercadorias a fazerem um penoso transbordo obrigatório, encarecendo e tornando a operação morosa.

A ferrovia para o rio São Francisco deveria se constituir em parte importante do sistema de viação do país durante o Império, pois permitiria a ligação do Nordeste à rica zona centro-sul do Brasil por via férrea e aquática. De Juazeiro subia-se o rio até Pirapora em Minas Gerais e de lá, por estrada de ferro, atingia-se Rio de Janeiro e São Paulo. Essa ferrovia também é um grande exemplo de terrível mal que assolou as construções ferroviárias no Brasil por muito tempo, a ingerência política, que visava atender a interesses específicos em detrimento dos da nação. Neste caso, a figura do senador Fernandes da Cunha é fundamental, pois cerca de 60 quilômetros acima de Juazeiro existiam as corredeiras de Sobradinho, que nas épocas de seca dificultavam a navegação e isto fora constatado pela expedição do engenheiro Fernando Halfeld que entre 1852 e 1854 estudou a viabilidade da navegação no São Francisco a mando do Império.

Mais tarde, entre 1879 e 1880, a Comissão Hidráulica do São Francisco, chefiada pelo engenheiro norte americano Willian Milnor Roberts procedeu novo mapeamento do rio, subindo-o da sua foz até o rio das Velhas em Minas Gerais. Teodoro Sampaio (2002, p. 109), membro da Comissão assim narra o que viu em Sobradinho em 20 de agosto de 1879 quando lá chegou:

No canal do Sobradinho tínhamos encontrado, nessa época de vazante, uma largura média de 120 metros, e o fundo mínimo de cinquenta centímetros sobre o travessão da cachoeira mais importante. As embarcações passavam então descarregadas, ou, quando pequenas, aliviadas de meia carga.

As obras da ferrovia, a esta altura, já haviam sido retomadas com o ponto final sendo Juazeiro, pois Cunha, natural da cidade, pressionara a província da Bahia e o governo imperial até conseguir a colocação do ponto terminal da estrada em sua terra natal, o que gerou custos mais elevados ao governo, já que foram necessárias obras no leito do rio para melhorar a passagem em Sobradinho. A ação do senador foi descrita em MENEZES (1997), LINS (1960) e ROCHA (2004). O primeiro era partidário das ideias de Fernandes da Cunha, com os dois últimos apontando como negativa a escolha de Juazeiro como ponto terminal da linha férrea. Contudo, é importante lembrar que estes dois autores eram filhos do vale (Pilão Arcado e Barra respectivamente) e membros de famílias tradicionais e poderosas da região, portanto

certamente possuíam interesses em ter a ferrovia mais próxima de suas áreas de atuação familiar.

Após a abertura do primeiro trecho da Bahia to San Francisco, outras estradas começaram a se materializar. A primeira delas foi a Central da Bahia. Originalmente chamada de Paraguassu Steam Tram Road Company, partia de Cachoeira em duas direções: uma para Feira de Santana e outra que acompanhava o rio Paraguaçu até as bordas da Chapada Diamantina, devendo seguir, pelo projeto original, até a região central da Bahia.

As obras foram iniciadas em 1866, mas com a falência do arrendatário original, teve os serviços paralisados até 1873, quando o engenheiro H. Walson adquiriu a massa falida e retomou os serviços. Tal qual sua irmã sanfranciscana, inicialmente foi propriedade de empresários ingleses, sendo depois arrendada a Teive e Argollo, e também demorou uma enormidade de tempo para ser concluída. Seus trilhos chegaram a Feira em 1875 e o trecho que iria em direção a Chapada Diamantina, depois modificados para terminarem Minas Gerais, teve sua primeira seção aberta em 1881, ficando totalmente pronto ao tocar a estrada de ferro Central do Brasil na cidade de Monte Azul no norte mineiro, pasmem, apenas em 1951, quase um século depois do início das construções. Os dois trechos (Cachoeira a Feira de Santana e São Félix em direção à Chapada), separados pelo Paraguaçu, foram unidos em 1885 com a inauguração da ponte Pedro II.

As outras ferrovias que começaram a ser construídas ainda no Império foram a Tram-Road de Nazaré, mais tarde Estrada de Ferro de Nazaré, cujos proprietários originais eram comerciantes da zona nazarena, mas que só pode ter as obras agilizadas depois que o governo da província encampou as obras e as tomou sob sua responsabilidade em face das dificuldades técnicas e, principalmente, financeiras dos proprietários; a Santo Amaro, que com seus ramais atendia aos engenhos de açúcar no entorno da cidade de mesmo nome, isto nos pouco momentos em que funcionava em razão da precariedade de suas linhas e do fato de que o mais básico em obras de engenharia deste tipo não ter sido respeitado, o cuidadoso estudo do terreno onde seus trilhos e dormentes seriam assentados; a Centro-Oeste da Bahia, também atendendo ao Recôncavo e ao complexo do açúcar e padecendo dos mesmos males da de Santo Amaro.

Havia, ainda, a estrada de ferro Bahia e Minas, cuja maior extensão ficava em Minas Gerais e ligava Teófilo Otoni (depois foi estendida até Araçuaí) ao porto de Caravelas no extremo sul da Bahia. Vale destacar que essa estrada também foi concedida a Miguel de Teive e Argollo. Dado interessante é que foi a única a ter as obras tocadas com velocidade, tendo o trecho original de 376 km de extensão construído entre 1883 e 1889. Certamente sua



importância econômica para Minas, província sem porto de mar, explique tamanha velocidade, coisa que se constituía em exceção no Brasil de então – e no atual, já que a morosidade infelizmente persiste nas obras públicas. Também na década de 1880 tivemos o início da construção da linha que deveria, a partir de Alagoinhas, chegar a Aracaju, Sergipe, o chamado ramal do Timbó (atual cidade de Esplanada), cujas obras ficaram a cargo da companhia inglesa que controlava a Bahia to San Francisco.<sup>16</sup>

Com essas estradas, algumas localidades do vasto interior baiano passaram a conviver com o apito das locomotivas que, de um modo ou outro, alteraram a vida nessas comunidades, contudo, mesmo com essas construções, apagando-se as luzes do Império a quantidade de ferrovias em operação regular na província da Bahia ainda era muito pequena e insatisfatória, pra não dizer sofrível em diversos casos.

O estado, nascido do processo de mudança de regime político que nos deu a República, herdou 1.056 km de ferrovias em tráfego, o que representava 10,6% da malha nacional,<sup>17</sup> mas que apresentavam, em sua maioria, um modelo de construção que levou em consideração o mais barato em detrimento do mais adequado, o que fazia com que, a título de exemplo, algumas estradas ficassem inoperantes nas épocas das chuvas ou fossem sinuosas demais e possuíssem rampas elevadas.

Considerando que, para as operações ferroviárias, quanto mais retilínea for a linha e menos variação de altura tiver, melhores as condições de funcionamento terá a estrada de ferro, este estado das construções tornava as viagens lentas, perigosas e incertas. Para se economizar na perfuração de túneis ou com grandes movimentações de terras para se diminuir as rampas, criminosamente as ferrovias em vastas áreas do Brasil conviveram com terríveis características operacionais.

Temporalmente distante do período em análise, porém se referindo às construções que ocorreram dentro do nosso recorte temporal e justamente por isso extremamente significativa dos chamados vícios de construção, é a fala do engenheiro superintendente da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, empresa que a partir de 1935 passou administrar a malha da União na Bahia:

Os vícios decorrentes dos processos de economia injustificável porque se autorizou a construção de linhas férreas desta Viação, bem como da grande maioria das estradas do nosso Paiz, em que foram sacrificados o traçado,

---

<sup>16</sup> Existem alguns trabalhos sobre as estradas citadas, mas para uma descrição mais sucinta, o leitor pode consultar REVISTA FERROVIÁRIA (1960).

<sup>17</sup> Dados referentes a 1890, ano em que o Brasil possuía 9.937 km de ferrovias em tráfego. Cálculo com base nas informações de JESUS (1922) e PINHO (1923).

quer em plano horizontal quanto ao perfil, a boa qualidade do lastro, e as perfeitas condições de esgotamento, obrigando a condições técnicas deploráveis, ora se refletem com graves prejuízos para as regiões que servem, concorrendo para uma conservação sempre imperfeita e de custo elevado.<sup>18</sup>

Somava-se a este estado de coisas – e em parte por conta delas – o fato de as companhias viverem em permanente estado de déficits, além de sofrerem com diferentes tipos de administração (central, estadual, privada e concedidas) e penarem com a enorme demora para se construir pequenos trechos. Sem contar um outro fator que foi amplamente discutido e gerador de conflitos à época e século XX adentro, a questão do valor dos fretes, considerados extremamente elevados para o padrão de vida da época e para a pobreza material de boa parte das regiões servidas pelas estradas de ferro, porém, por parte das companhias era tido como insuficiente para manter os serviços, ampliações e atualizações tecnológicas.

O trem servia mal aos poucos indivíduos capazes de arcar com suas tarifas, o que fez com que uma previsão comum no início de sua implantação não se materializasse: as tropas de burros não foram extintas e continuaram a ser um importante – em muitos casos o único – meio de transporte de considerável área da Bahia.

A esta altura, o sistema férreo baiano não podia assim ser chamado, pois não havia ligações entre grande parte das estradas, constituindo-se em sua maioria de linhas soltas, e passava muito longe de cobrir o enorme território da Bahia ou até mesmo atender satisfatoriamente às pequenas áreas que servia e que se concentravam no entorno de Salvador e do Recôncavo. A questão da qualidade e regularidade nos serviços se deve em larga medida ao sistema de juros garantidos que, por garantir o retorno dos investimentos mesmo que as estradas não tivessem mínimas condições de prestar bons serviços, portanto de gerar lucro, fizera com que as estradas de ferro nas regiões menos dinâmicas economicamente, como era o caso das do Nordeste, tivessem sido construídas e mantidas sem maiores preocupações.

Como resultado, observou-se que, na primeira década republicana, o sistema de garantia juros era extremamente oneroso ao Estado brasileiro e precisava ser mudado, o que levou, em 1897, o governo federal suspender as construções ferroviárias sob responsabilidade de suas garantias, medida seguida por muitos estados, pois até este momento parte significativa das rendas imperiais e provinciais acabaram destinadas a pagar os juros de estradas de péssima qualidade técnica e que não atendiam adequadamente as regiões que cruzavam. (JESUS, 1922, p. 732)

---

<sup>18</sup> BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. **Relatório do exercício de 1935**. Salvador: Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1936, p. 41 e 42.

Os trabalhos sobre o tema concordam ao apresentar o sistema de juros garantidos como essencial, pois sem eles teria sido muito difícil, se não impossível, conseguir financiar ferrovias em algumas áreas do Brasil, notadamente no empobrecido Nordeste, mas, por outro lado, reconhecem que tal sistema fora extremamente danoso tanto para as finanças públicas quanto para o transporte em si. Quanto a questão do endividamento do Estado por conta dos juros garantidos, estima-se que nos últimos anos do século XIX o governo central comprometera 1/3 de suas rendas com o pagamento dos juros garantidos, principalmente a companhias estrangeiras. (TOPIK, 1987, p. 113)

Era preciso, portanto, tomar medidas para que as obras andassem, tivessem maior qualidade, fossem feitas as interligações e, acima de tudo, fosse possível prescindir do sistema de juros garantidos. A saída se daria pela encampação das ferrovias pelo governo federal e pelos estaduais e sua posterior concessão a grandes empresas que receberiam pelas construções na medida em que fossem sendo entregues, mas havia um problema: faltavam planos no âmbito dos estados e, principalmente, da União, para que se pudesse montar tanto um sistema ferroviário de fato, quanto ele fosse interligado ao transporte marítimo, fluvial e às estradas de rodagem e, por isso, se tornar economicamente interessante às empresas privadas. O trem precisa ter o que transportar e quem lhes traz ou leva essas cargas são barcos e estradas de rodagem.

O Império patrocinou a elaboração de uma série de planos para os transportes no Brasil, porém nunca foi dada a devida atenção a eles e as condições financeiras e políticas para sua materialização variavam em cada região do país e as estradas continuaram a ser construídas, grosso modo, de acordo com interesses estritamente locais. Esses planos do período imperial foram sendo construídos, a partir de 1869 e com mais ênfase após a Guerra do Paraguai, quando as primeiras linhas férreas já cortavam algumas regiões do Brasil e da Bahia, portanto tiveram que ir se adaptando a elas e não o contrário.

Deste período tivemos os planos Moraes (1869), Ramos de Queiroz (1874 e 1882), Rebouças (1874), Bicalho (1881), Bulhões (1882) e Rodrigo Silva (1886). Todos levam os nomes dos engenheiros – geralmente militares – que os desenvolveram. SOUSA NETO (2012, p. 25), aponta que apesar de não terem saído do papel, tiveram a virtude de promover discussões entre as elites do Império “[...] do que se poderia fazer com relação à constituição de vias de comunicação que permitissem realizar as tarefas políticas de um Estado centralizado e que o fizesse de maneira efetiva ao mercado mundial desde os confins do Mato Grosso aos portos do Atlântico.”

Ademais e também bastante importante para a inexistência no final do século XIX de um sistema de viação de fato ou de pelo menos planos gerais efetivados para tal fim, não herdamos da colônia linhas mestras sobre as quais tal plano poderia ser desenvolvido:

No Brasil se nota uma anomalia na evolução dos transportes quando se compara com a dos países da Europa e dos Estados Unidos da América do Norte, pois estes, em fase anterior a estrada de ferro, desenvolveram a navegação interior e construíram rede extensa de estradas de rodagem, com leito empedrado.

Não houve no Brasil, propriamente, uma era de navegação fluvial ou de estradas de rodagem anterior ao aparecimento da ferrovia.<sup>19</sup>

O território baiano foi cortado por estradas de rodagem já no século XVII, porém suas características técnicas mais as aproximavam de meros caminhos, trilhas que foram sendo alargadas pelo movimento, principalmente, das boiadas, mas sem nenhuma preocupação técnica mais efetiva como calçamento, drenagem, pontes etc., bem como não possuíam sistemas de manutenção permanente.

No início da República, em 1890, e como um efeito da identificação dos problemas na viação férrea, o governo federal determinou que comissão fosse formada para elaborar um plano ferroviário de caráter nacional. Antes, estabeleceu suas competências e as dos estados em matéria de ferrovias.<sup>20</sup> O Plano de 1890 instituiu as linhas mestras do que deveria ser o sistema nacional de viação férrea, com grandes troncos cortando o país no sentido leste-oeste e norte-sul e articulando-se com os portos de mar e a navegação fluvial, porém, em face das reiteradas dificuldades financeiras e políticas da época, só começou a colher seus primeiros frutos na década seguinte, notadamente quando o movimento em prol das encampações começou a se fazer sentir nos âmbitos federal e dos estados.

Na Bahia ocorreu o mesmo movimento em direção à montagem de um plano geral que racionalizasse as construções, mesmo passando o país pela turbulência da implantação de um novo regime e do contexto da crise econômica agravada pelo Encilhamento. Em 1891,

---

<sup>19</sup> BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. **Planos de Viação**: evolução histórica (1808 – 1973). Rio de Janeiro: S/E, 1973, p. 35.

<sup>20</sup> O Decreto 524, de 26 de junho de 1890, estabelecia que o governo federal dispenderia esforços e capitais para construção de estradas de ferro em três casos: “I. Quando ligarem as capitais dos Estados á séde do Governo Federal, conciliando os interesses economicos da Nação com o de estreitar os laços politicos da União; II. Quando estabelecerem communicações entre o territorio da Republica e o dos paizes limitrophes, satisfazendo interesses internacionaes e III. Quando preencherem fins estrategicos em relação á defesa do territorio nacional, ou se dirijam directamente ás fronteiras ou a pontos estrategicos convenientemente escolhidos.” BRASIL. Presidência da República. **Decreto 524, de 26 de junho de 1890**. Estabelece regras sobre a competencia do Governo Federal e a dos Estados Unidos do Brazil para concessão de estradas de ferro. Rio de Janeiro: Presidência da República. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-524-26-junho-1890-523675-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 16 jun. 2020.

Comissão mandada instalar pelo Senado Estadual apresentou parecer sobre a necessidade de se implantar um plano de viação férrea para o estado. Nele, se propunha a construção de quatro linhas mestras do sistema: 1) de Santa Cruz Cabrália à divisa com Minas Gerais no ponto onde o rio Jequitinhonha entra na Bahia; 2) de Camamu a Carinhanha; 3) Bandeira de Mello a Urubú (atual Paratinga) via Macaúbas e 4) Feira de Santana a Barra do Rio Grande e de outras de caráter secundário.<sup>21</sup> Um quinto eixo estava quase pronto a esta altura, a estrada do São Francisco até Juazeiro. Nota-se, com este plano, a importância atribuída ao vale do São Francisco. FREITAS (1992, p. 91), ressalta essa questão indicando que, mesmo antes do plano ferroviário da Bahia existir, “Os pedidos [para abertura de ferrovias], em geral, correspondiam a essa perspectiva, quer dizer, os limites eram o oceano Atlântico a leste e, a oeste, o rio São Francisco.” (tradução nossa).

Após dois anos de discussões em meio ao turbilhão político daqueles tempos, o parecer, com poucas alterações, sendo a mais significativa a substituição da estrada que partia de Santa Cruz Cabrália em direção a Minas por outra que de Ilhéus iria a Carinhanha e a inserção de mais uma entre Alagoinhas e Santo Antônio da Glória no São Francisco, foi aprovado sob a forma da Lei 37, de 07 de julho de 1893. A partir daqui, todas as construções ferroviárias deveriam seguir essas diretrizes.

Pouco antes, na Mensagem daquele ano, o governador Joaquim Manoel de Rodrigues Lima teceu os seguintes comentários sobre os transportes na Bahia, dando a dimensão do tamanho da obra a ser feita e de como a Bahia, nas suas palavras, era cada vez mais inferiorizada por outros estados da federação:

É deprimente e lamentável a falta de estradas que ponham esta capital em comunicação fácil com o centro do Estado.

Ao passo que os outros Estados, notadamente S. Paulo e M. Geraes, não medem sacrifícios e cortam ousadamente todo o seu vasto território com estradas de ferro, vendo já compensados esses sacrifícios com a prosperidade invejável e crescente, que os colloca, em progresso material, na vanguarda dos outros Estados da União, a Bahia, cujo solo feracíssimo presta-se a todas as culturas, cuja riqueza mineral é prodigiosa, cruza os braços em mórbida apatia, em censurável indiferentismo e pouco ou quasi nada tem feito nesse sentido.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> BAHIA. **Actas das Sessões do Senado do Estado Federado da Bahia 1891-1892**. Parecer a maioria da Comissão Externa nomeada pelo senado sobre o plano geral de viação férrea do estado: apresentado na seção de 01/10/1891. Salvador: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1892, p. 106.

<sup>22</sup> BAHIA. **Mensagem e relatórios apresentados à Assembléa Geral Legislativa Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado**. Bahia: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1893, p. 4. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

Que, neste momento e em boa parte do século XX, as estradas de ferro se mostraram, em razão dos fatores elencados, empreendimentos capitalistas sofríveis em boa parte do Brasil não restam dúvidas, por outro lado, sua presença alterou profundamente as dinâmicas e relações sociais das terras tocadas por seus trilhos. O apito do trem era aguardado pela população, o relógio da estação era a hora oficial e seu pátio, local onde trocas socioculturais se processavam a cada chegada e partida.

**Figura 2** – Plano de Viação Férrea da Bahia de 1893.



**Fonte:** MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. **Mappa do estado da Bahia... contendo a rede geral da viação do Estado.** Salvador, BA, 1895. 1 mapa, col., 42,0 x 42,0cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart540839/cart540839.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart540839/cart540839.jpg). Acesso em: 10 nov. 2021.



A citação do conselheiro José Antonio Saraiva, de 1881, ilustra os impactos que se esperava das ferrovias, fossem reais ou imaginários, como de fato foram na maior parte do interior da Bahia:

Encurtando as distancias ella serve a um tempo a todas as relações sociaes que crúa, expande e multiplica: Instrução pública, administração da justiça, communicações postaes, industria e commercio, a tudo o que approxima os homens e os interesses e approximando-os tende a tornar melhores aquelles e mais valiosos estes, serve a ferro-via como agente eficaz.<sup>23</sup>

A citação de Saraiva foi extraída do requerimento feito por José Antonio D'Araújo, que solicitou na sessão de 25 de maio de 1883 o privilégio para construir um ramal ferroviário que, partindo da estação de Santo Antonio das Queimadas ou de ponto mais adequado da estrada do São Francisco, atingisse a cidade de Jacobina, importante praça comercial da região centro-leste da Bahia, centro minerador de ouro e local de onde partia estrada carroçável que se bifurcava, por um lado, em direção a Xique-Xique nas margens do rio São Francisco e, por outro, para Rio de Contas.

Os Annaes, Fallas e Mensagens dos Presidentes de Província e Governadores, bem como os fundos da Secretaria de Viação depositados no Arquivo Público da Bahia, estão repletos deste tipo de pedido pela abertura de ferrovias que seguem um mesmo roteiro: realçam as riquezas e possibilidades das regiões a serem atendidas pelos trilhos, pontuam que elas não se desenvolvem basicamente pela ausência de transportes adequados que impedem a produção e a colonização, terminando por pedir as benesses concedidas pela legislação local e nacional. A mais absoluta maioria, mesmo quando atendida pelo poder público e tendo contratos assinados, jamais saiu do papel, como é o caso dessa solicitação da estrada de ferro para Jacobina.

A visão ufanista, como a do Conselheiro Saraiva, que tinha na ferrovia o elemento maior de transformação social, no que concerne aos transportes, irá perdurar sem muitas alterações pelo restante do Império e por quase toda Primeira República. Somente nos anos de 1920 com o início da expansão das estradas de rodagem, que a partir daí passariam a ser utilizadas por um novo usuário, o automóvel, é que a estrada de ferro começou a perder seu status de símbolo maior do progresso e do desenvolvimento.

---

<sup>23</sup> BAHIA. Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia. **Sessões do anno de 1883**. Bahia: Typographia da Gazeta da Bahia, 1883, p. 68. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 10 nov. 2021.

Como já afirmado, com a República percebeu-se a necessidade de alterar o modelo de construção e operação das ferrovias. Após a suspensão nas construções entre 1897 e 1903, o sistema fora remodelado de forma a evitar a concessão de juros garantidos e se iniciou o processo de encampação e posterior arrendamento de importantes ferrovias nacionais, a exemplo da The Great Western of Brazil Railway Company, Brazil Railway, Leopoldina Railway, Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil, dentre outras. O governo aumentava a concentração da posse de ferrovias, mas diminuía a operação direta.

Márcio Rogério Silveira (2007, p. 21) aponta que, em 1889, o governo federal era dono de 34% das ferrovias no Brasil e 66% delas eram propriedades privadas. Com os movimentos da primeira década do século XX, em 1914 esses números mudaram para 53% e 39%, respectivamente, havendo ainda 8% pertencentes aos estados. Na operação, eram 34% e 66% em 1889, que se transformaram em 18% e 80% em 1914, havendo 2% das estradas operadas pelos governos estaduais.

No caso baiano, a implantação do novo modelo nacional começou a se tornar realidade no governo de José Marcellino de Souza (1904-1908), com os primeiros passos sendo dados na direção de concentrar a malha nas mãos de poucos grupos. Neste processo, Miguel de Teive e Argollo recebeu a concessão da maioria das linhas de propriedade do governo federal na Bahia, mas num caráter transitório, pois o processo se fecharia de fato no governo seguinte que tinha João Ferreira de Araújo Pinho (1908-1911), um aliado de Marcellino, à frente.

Num movimento que envolveu até um empréstimo ao tesouro estadual, o grupo financeiro francês capitaneado pelo Credit Mobillier passou a ter a administração das ferrovias federais na Bahia a partir de 1911 quando foi criada a Chemins de Fer Federaux do l'Est Bresiliene.<sup>24</sup> Dentre as obrigações do grupo, estava concluir obras pendentes a décadas, interligar as estradas da rede e encampar algumas ferrovias estaduais como as sempre problemáticas e que vinham exigindo tremendo esforço financeiro do governo estadual sem dar retorno algum, estradas Centro Oeste da Bahia e de Santo Amaro. A primeira fora incorporada em 1913 e a segunda somente nos anos 30.

Fazia parte das obrigações, também, assumir o controle da estrada de ferro de Nazaré e liga-la à Central da Bahia, o que jamais se concretizou. A esta altura era a única de propriedade do Estado da Bahia que operava em regime de saldos. Durante o governo Marcellino foi encampada (1906) e arrendada a Jerônimo Teixeira de Alencar Lima até 1910 quando voltou ao controle do governo estadual, que prolongou a estrada até a localidade de

---

<sup>24</sup> Detalhes da transação foram expressos no decreto 8.939, de 30 de agosto de 1911. In: LFF, vol. XII, p. 378-401. Também é bom ressaltar que o grupo passou a deter a concessão do porto de Salvador.



Toca da Onça (atual Jaguaquara). Em 1920 novamente fora arrendada, condição que manteria até 1933. Cassia Carletto (1977), estudando essa ferrovia, ressalta que devido a I Guerra Mundial, as obras na estrada de Nazaré, bem como na maioria das estradas de ferro brasileiras, foram paralisadas ou tornaram-se ainda mais lentas pelas dificuldades na aquisição de materiais e acesso a créditos.

Sob a Chemin de Fer iniciou-se em 1912 a construção da ferrovia de ligação entre a São Francisco e a Central da Bahia, linha batizada oficialmente de Bonfim a Sítio Novo e de Trem da Grota pela população de parte da região atendida, tendo como extremos as cidades de Senhor do Bonfim, na primeira ferrovia, e Iaçú na segunda. Com traçado que acompanhava região úmida e fértil, foi vista à época como uma estrada de futuro que, dentre outras coisas, atendia a cidades importantes, a principal delas sendo Jacobina onde chegou em 1920 quando os trilhos vindos de Bonfim atravessaram suas serras e passaram a drenar parte da produção da Chapada Diamantina. Também se iniciaram as obras de expansão da Central em direção ao norte de Minas e do ramal do Timbó para Aracaju, que atingiu a capital sergipana em 1915.

Por fim, é também durante o governo de José Marcellino que a última ferrovia baiana deste período começou a ser construída, a estrada de ferro Ilhéus Conquista. Aventada pela região cacauzeira desde a década de 1880, só teve as obras iniciadas depois da concessão dada pelo governo do estado ao empresário local Bento Berilo de Oliveira. Por conta da lentidão nas obras, transferiu o governo, dentro da lógica da entrega a grandes grupos, a concessão para a empresa de capital inglês The State of Bahia South Western Railway Company, que tocou a obra muito lentamente e sistematicamente desrespeitando o previsto em contrato. (VIANNA, 1986)

**Tabela 2** – Ferrovias em operação na Bahia em 1920\*

<b>Estrada</b>	<b>Extensão (km)</b>	<b>Proprietário</b>	<b>Situação</b>
Bahia ao São Francisco	575	União	Concedida
Ramal do Timbó	137	União	Concedida
Central da Bahia	315	União	Concedida
Bomfim a Sítio Novo	130	União	Concedida
Nazaré	238	Estado	Concedida
Santo Amaro	88	Estado	Concedida
Bahia e Minas	142	Estado	Concedida
Ilhéus Conquista	82	Estado	Concedida
Total Bahia (km)	1.667		
Total Brasil (km)	28.556		
Bahia X Brasil (%)	5,8		

**Fonte:** BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no ano de 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924, com cálculos do autor.

\* Total em 31 de dezembro de 1920; inclui linhas principais e ramais. Para Bahia e Minas e Ramal do Timbó contabilizamos apenas os trechos em território baiano. No total, a primeira estrada tinha a extensão 376 km (Caravelas-BA a Teófilo Otoni-MG) e a segunda 442 km (Esplanada-BA a Propriá-SE, incluindo o ramal de Capela-SE).

Apesar do avanço nas construções e da sua importância para a circulação em algumas partes da Bahia, essas estradas atendiam a uma pequena fração do estado e padeciam, em larga medida e como colocado pelo superintendente da Leste Brasileiro, de problemas técnicos que dificultavam sua exploração mais racional e economicamente viável. Somando-se a isso o fato de parte delas cortarem zonas de fraca produção, sua contribuição acabou sendo pequena para a Bahia como um todo, mas foi muito importante para Salvador, seu porto e a classe comercial lá baseada.

### **1.3 Navegação a vapor costeira e fluvial.**

Durante todo período colonial – e antes da chegada do invasor europeu, os indígenas com suas canoas – era sobre as águas onde se desenvolviam os mais importantes transportes. Navios subiam e desciam a costa baiana e brasileira, bem como rios e lagos mais próximos dos centros produtores mais importantes, ao sabor dos ventos, das correntes e da força humana como propulsão. A própria empresa açucareira, a primeira voltada para o mercado externo, tinha suas unidades de produção, os engenhos, instalados nas proximidades de cursos de água para facilitar os transportes.

Durante a colonização portuguesa, uma área e o porto que aí seria construído se destacariam como elemento central do sistema colonial português na América, o complexo

formado pela Baía de Todos os Santos e a cidade edificada na sua embocadura, Salvador. Nela, como mostraram SCHWARTZ (1988) e praticamente todos que pesquisaram a temática do circuito canavieiro na Bahia, prevaleceu a mesma lógica dos engenhos construídos nas proximidades dos rios e do mar como forma de agilizar a circulação da produção.

Com a chegada da era industrial, a força da máquina a vapor passara também a ser utilizada no transporte aquaviário. Projetos visando seu emprego em embarcações datam da segunda metade do século XVIII, mas é somente em 1807 quando o norte americano Robert Fulton tornou o Clermont operacional e com ele realizou uma viagem de 32 horas pelo rio Hudson nos Estados Unidos, que comprovou-se de fato que a navegação a vapor era economicamente viável. (AZIMOV, 1993, p. 446, 449 e 450)<sup>25</sup>

No Brasil, a navegação a vapor foi introduzida pioneiramente na Bahia. Por decreto de 03 de agosto de 1818, D. João VI concedia ao Marechal de Campo Felisberto Caldeira Brant Pontes, Marquês de Barbacena, o direito para que este estabelecesse o transporte por

[...] embarcações movidas por vapor, para navegação pelos rios do seo reconcavo, e tentarem mesmo o estabelecimento de Paquetes para esta Côrte e Pernambuco, e com o duplicado fim de augmentarem consideravelmente a industria daquella Provincia, e darem exemplo ás outras para mesma introdução, requerendo-me por este respeito varias graças e isenções.<sup>26</sup>

Registros apontam que o barco fora construído nos estaleiros da Preguiça em Salvador e batizado de Santa Maria, fazendo uma festiva viagem inaugural com a presença de pessoas ilustres, incluindo-se o governador da Capitania da Bahia Francisco de Assis Mascarenhas, o Conde da Palma, entre a capital da província e Cachoeira em 04 de outubro de 1819. Sobreviveu até a Guerra de Independência quando foi afundado pelas tropas de Madeira de Mello. (PINHO, 1923; TARQUÍNIO, 1934)

Depois dessa experiência, só voltamos a encontrar outro registro do uso da navegação a vapor na província da Bahia em 1836. Neste ano, o governo provincial concedeu a João Diogo Sturtz o direito de explorar a navegação usando a força do vapor, contudo somente em 1838 os quatro primeiros barcos contratados foram entregues e o transporte pode começar. Nas palavras do presidente da época, Thomaz Xavier Garcia de Almeida, o comércio e a

<sup>25</sup> Este autor nos lembra que a obra de Fulton foi a primeira etapa do processo de consolidação da navegação a vapor como espinha dorsal do transporte intercontinental. O passo seguinte deu-se em 1819 quando foi realizada a primeira viagem transatlântica. O navio, embarcação de maiores proporções, levou cinco semanas para fazer a rota de Savannah, no estado norte americano da Geórgia, até Liverpool na Inglaterra.

<sup>26</sup> BRASIL. **Collecção das leis do Brazil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 78. Disponível em: [http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao\\_leis\\_1818\\_parte1.pdf](http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao_leis_1818_parte1.pdf). Acesso em 17 jun. 2020.

agricultura que tinham regredido por conta da Sabinada (1837-1838) passaram a ter “[...] movimento regular e progressivo, em qual devem ser eficazmente auxiliados pela introdução da navegação à vapor, essa potência que, depois da Imprensa e da Bussola, tem feito as maiores conquistas no mundo conhecido”.<sup>27</sup>

Repetia-se, do mesmo modo como se faria com os trens, a ideia de que as melhorias nos transportes eram imprescindíveis para o desenvolvimento Bahia. Essa primeira companhia se restringiu ao complexo formado pelo rio Paraguaçu e pela Baía de Todos os Santos, mas, com o tempo, ampliou suas linhas para outras partes do litoral e trechos de rios que nele desaguam que, também, passaram a ser explorados por pequenas companhias como a Santa Cruz e a Bonfim que, depois de se fundirem, deram origem a mais tradicional empresa de navegação da Bahia do século XIX, a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, que se tornou responsável pela navegação costeira e pela ligação de parte do Recôncavo com a capital e desta com Sergipe e Alagoas.

Na direção do litoral Sul, empresas menores como a Companhia do Jequitinhonha também ofertavam o serviço de vapores. Do mesmo modo, operavam em águas baianas empresas nacionais e estrangeiras que por meio da navegação a vapor colocavam a província em contrato com as regiões ao norte e ao sul do Brasil e com a Europa. O processo de formação e operação dessas empresas é apresentado e discutido por PINHO (1923), TARQUÍNIO (1934) e SAMPAIO (2006).

Com o avançar da segunda metade do século, outras áreas da Bahia ganharam importância para navegação, passando a também ser atendidas por barcos a vapor, apesar da vela e do remo ainda dominarem largamente a navegação próxima a costa e em suas reentrâncias. As regiões das baías de Camamu e do Pontal (Ilhéus) começaram a despontar como áreas de circulação de mercadorias e pessoas, passando a atrair os olhares das companhias de navegação. Mais ao sul, principalmente após a entrada em operação da estrada de ferro Bahia e Minas, que tinha sua estação terminal na Ponta da Areia na beira do mar, o porto de Caravelas ganhou movimento por escoar a produção mineira e por isso se constituiu no mais importante daquela região baiana, o que foi um poderoso atrativo para a implementação da navegação a vapor.

A navegação fluvial fora do complexo formado pelos rios que desaguam na Baía de Todos os Santos restringia-se ao rio São Francisco, a alguns de seus afluentes da margem

---

<sup>27</sup> BAHIA. **Falla que recitou o Presidente da Província da Bahia Thomaz Xavier Garcia de Almeida, n'abertura da Assembleia Legislativa da mesma província em 2 de fevereiro de 1839.** Salvador: Typographia de Manoel Antonio da Silva Serva, 1839, p. 4. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/brazil/>. Acesso em: 15 jun. 2020.

esquerda como o Corrente, o Grande e o Preto, ao Jequitinhonha e ao Pardo, bem como a pequenos trechos dos rios Almada e Cachoeira em Ilhéus.<sup>28</sup> Tendo a Bahia parte significativa do seu enorme território inserido em grande área de clima semiárido e que, como vimos, possui índices pluviométricos pouco expressivos e sujeito a sucessivas secas, o volume de água e a constância delas na grande maioria dos seus rios não se presta a navegação por barcos a vapor, embarcações que exigem maior calado,<sup>29</sup> sendo feitas por embarcações pequenas como canoas, barcas e ajoujos.

Na parte central da Bahia por onde corre o maciço da Serra do Espinhaço que, começando ao norte já próximo ao rio São Francisco em Juazeiro, atravessa o estado sentido norte-sul até entrar em Minas Gerais, recebendo o nome em terras baianas de Chapada Diamantina, nascem muitos dos rios que desaguam no litoral, contudo “grandes diferenças de nível dos leitos dos demais [rios], produzindo cachoeiras, corredeiras ou rápidos, que, ou dificultam ou impossibilitam, totalmente, qualquer navegação”. (PINHO, 1923, p. 317-318)

No Velho Chico, o serviço era executado pelas famosas gaiolas, barcos a vapor de pá traseira,<sup>30</sup> num processo ainda incipiente e que vinha se arrastando em arengas interprovinciais – no caso, entre Bahia e Minas Gerais, ambas interessadas em controlar o comércio e a circulação de riquezas na enorme área de influência do vale do São Francisco, drenando-as para suas respectivas províncias – e interesses privados desde a década de 1840.

O primeiro e único barco a vapor de propriedade da Bahia a navegar durante todo período imperial foi o Presidente Dantas (Minas operava o Saldanha Marinho), que subia o rio entre Juazeiro e Pirapora em Minas Gerais, entrando vez por outra em um de seus afluentes como o Grande, o Preto e o Corrente até onde eles permitiam navegação, comprando e vendendo um pouco de tudo, num processo que historiador baiano chamou acertadamente de “economia do catado”, definida como “Uma economia não especializada, mas que, mesmo assim, não deixou de se prestar como meio de integração regional ao Brasil e ao mundo.” (FREITAS, 2000, p. 30)

Assim permaneceu por todo Império em parte por conta das duas ferrovias (três, se considerarmos a Recife ao São Francisco, que acabou nunca tocando as margens do Grande Rio) que deveriam alimentar o sistema hidroviário, a do São Francisco e a D. Pedro II –

<sup>28</sup> O que chamamos de complexo da Baía de Todos os Santos era formado por linhas de navegação que atendiam a Cachoeira no rio Paraguaçu, Santo Amaro no rio Subaé, Jaguaripe e Nazaré no rio Jaguaripe, bem como muitas localidades intermediárias nessas rotas.

<sup>29</sup> Calado é parte do casco das embarcações que fica submersa. Quanto maior ou mais pesado estiver o barco, maior será o calado.

<sup>30</sup> Antes da utilização do sistema de hélices, os primeiros barcos a vapor utilizavam rodas d'água laterais ou traseiras movidas pela força das caldeiras.

depois rebatizada de Central do Brasil – ainda não terem chegado aos seus destinos nas barrancas do rio (respectivamente, Juazeiro na Bahia e Pirapora em Minas).

De resto, durante o Império se navegava ao sabor das correntes, dos ventos ou da força muscular de remadores, prevalecendo na zona de domínio da Baía de Todos os Santos a figura dos saveiros, pequenas embarcações de vela triangular, e no São Francisco embarcações do mesmo porte dos saveiros, mas que utilizavam velas quadradas e eram responsáveis pelas travessias e a ligação com as comunidades ribeirinhas, imortalizando a figura de seus operadores, os remeiros.

Tal qual o transporte ferroviário, o aquaviário moderno, ou seja, barcos de ferro impulsionados pela força do vapor, ainda era extremamente incipiente e inacessível à maioria. Era comum o baiano nascer, crescer e morrer sem ter saído de sua região, a não ser quando motivos de força maior, como as secas, empurravam levas e levas de sertanejos para longe dos sertões em direção ao litoral e a uma perspectiva de, pelo menos, não se morrer de fome. Nesse caso, na maioria das vezes viajavam com passagens subvencionadas pelo Estado.

Já no período republicano e tal qual o ocorrido com o setor ferroviário, processaram-se mudanças importantes na exploração da navegação tanto fluvial quanto marítima. Novamente nos reportamos ao governo de José Marcellino como realizador de importantes medidas. Em sua Mensagem de 1905, o governador aponta que três empresas faziam o transporte marítimo a vapor na Bahia: o Lloyd Brasileiro, a Navegação Bahiana e a Transportes Marítimos da Bahia. O Lloyd atendia a rotas interestaduais e as duas empresas locais aos portos de Ilhéus, Canavieiras, Cachoeira, Nazaré e Santo Amaro. Aponta que os serviços eram ruins e irregulares e que a falta de transporte adequado, notadamente no sul do estado que se desenvolvia velozmente por conta do cacau, acabava gerando “[...] grande desvio das nossas relações comerciais para outros estados.”<sup>31</sup> Sentia o governador que a centralidade de Salvador e seu porto se encontrava ameaçada.

Dentre outras coisas, encampou e modernizou a Companhia de Navegação Bahiana. Adquirida em 1891 pelo Lloyd Brasileiro, pois seus serviços foram continuamente perdendo qualidade até que, em 1903, os materiais da empresa foram comprados pelo engenheiro Jeronimo de Alencar Teixeira Lima. Negociações nos bastidores fizeram com que Alencar fosse transferindo sua participação na empresa para o governo do Estado, ficando o processo

---

<sup>31</sup> BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 8ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1905, p. 68. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

completamente concluído após assinatura de contrato entre as partes em 14 dezembro de 1906.<sup>32</sup>

Esse caso é um dos muitos que nos leva a crer que havia uma grande relação de toma lá dá cá nos bastidores das políticas para os transportes na Bahia durante a Primeira República. Era muito comum um engenheiro/empresário adquirir uma concessão de alguma ferrovia ou empresa de navegação junto ao Estado para, logo em seguida, desistir em prol de outro para, depois, aparecer em uma nova empreitada também envolvendo os interesses estatais. No caso de Teixeira Lima, em 1901 ele adquiriu a concessão da estrada da Bahia ao São Francisco (Salvador a Alagoinhas) a repassando em 1909 a Teive e Argollo, que repassa para Chemins de Fer e ambos receberam contratos para construir trechos das linhas da empresa. Essas relações envolvendo o setor das construções rodoviárias e ferroviárias são discutidas em CUNHA (2016).

A partir da estatização e numa velocidade que chega a surpreender em razão da discutida e recorrente demora do Estado em executar qualquer obra no Brasil, iniciou-se a modernização da companhia. Na certeza de que tudo se concretizaria como planejado, e essa é outra razão para apontarmos para negociações de bastidores vantajosas para os envolvidos, meses antes da assinatura do contrato em dezembro, o governador enviara a Inglaterra o engenheiro naval Cleto Japiaçú para encomendar a compra de navios que reforçariam a frota da Bahiana.<sup>33</sup>

No ano seguinte, o orgulhoso governador aponta a “[...] satisfação que nesta Mensagem posso anunciar-vos ter finalmente conseguido dotar o Estado com um bom serviço de navegação interna e costeira.” Desembolsando Rs. 1.280:811\$690, comprara da firma escocesa Ailsa Shipbuilding & Co. Limited cinco barcos a vapor, sendo três destinados à navegação costeira (embarcações Jequitinhonha, Comandatuba e Marahú) e dois para

---

<sup>32</sup> Os informes do governador dão a entender que Alencar Lima era o depositário de cotas que ainda pertenciam ao Lloyd e essas cotas, que representavam os materiais e a frota, é que foram sendo adquiridas. BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza Governador do Estado.** Salvador: Of. do Diário da Bahia, 1907, p. 60. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021. O Governador não faz nenhuma menção a Transportes Marítimos, porém PINHO (1923, p. 141), indica que a empresa faliu e seus três vapores em operação passaram a compor a frota da Bahiana.

<sup>33</sup> BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 8ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado.** Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1906, p. 37. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

navegação interna da Baía de Todos os Santos (Sergy e Jaguaripe) que foram recebidos no mesmo ano e logo postos a operar.<sup>34</sup>

No São Francisco o processo de absorção por parte do Estado verificado com a Bahiana se repetiu. Tendo ficado o transporte praticamente paralisado durante todo o Império, a não ser por algumas iniciativas privadas e já no apagar das luzes do regime em 1888 quando o governo do Império deu a concessão para navegação a vapor na bacia sanfranciscana a Cícero Pontes, formou-se, pela transferência dos direitos deste para o Banco Viação do Brazil, a Empresa Viação do Brazil, mas isso já em 1893.

A partir do ano seguinte, a empresa passou a fazer com regularidade o tráfego entre a barra do rio Paraúna, em Minas, e o porto de Juazeiro na Bahia, mas enfrentava sérios problemas financeiros que, segundo Fernando da Matta Machado (2002, p. 234 e 235) tinham três razões principais: 1) o valor dos fretes, considerados baixos pela companhia, contudo quando o governo autorizava reajustes; 2) a concorrência com as tradicionais barcas movidas pelos remeiros sanfranciscanos reduziam o número de passageiros e de cargas, principalmente no percurso de descida e 3) o preço da alimentação, valor fixo que compunha a tarifa, era bastante elevado no vale, aumentando o custo por passageiro transportado. Essa situação levou a prestação de serviços inconstantes e precários e o governo do estado passou, ele próprio, a operar a navegação a partir de 1898.

O governador Luiz Vianna, um filho do vale do São Francisco, pois nascera em Casa Nova e tinha interesses na região, informava que, por conta dos serviços da Viação Brazil não atenderem “[...] as necessidades do serviço; e as justas e constantes queixas das populações ribeirinhas não tem podido ser atendidas, por dependerem de deliberação do governo federal”, mandara reformar o Presidente Dantas para executar a navegação no São Francisco e alguns de seus afluentes.<sup>35</sup> A partir daqui, o governo estadual foi lentamente adquirindo ações da empresa para, finalmente, em 1905, após tornar-se acionista majoritário, encampá-la. Discutindo esse envolvimento do governador, MACHADO (2002, p. 260-265), aponta que o governo do estado acabou se tornando concorrente da empresa, enfraquecendo-a, o que terminou facilitando, alguns anos mais tarde, o processo de sua absorção pelo Estado da Bahia.

---

<sup>34</sup> BAHIA. **Mensagem...**, 1907, p. 59. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

<sup>35</sup> BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia em 14 de abril de 1898**. Bahia: Typographia do Correio de Notícias, 1898, p. 21. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.



O novo nome da companhia, que na prática sugira em 1902, era Companhia de Viação do São Francisco e permaneceu sob o controle estatal até 1909 quando foi concedida ao grande comerciante e industrial local Octacílio Nunes de Sousa, arrendatário até 1912 quando, novamente, empresa voltou para o controle do governo do estado, assim se mantendo até 1920 quando foi entregue a outro grande comerciante da região, Manoel Sabino dos Santos.

Estudioso destes processos, analisando a instrumentalização da navegação no São Francisco e como ela acabou dando uma configuração espacial própria a região, aponta que

A junção das dificuldades pelas quais passava o Estado com os interesses privados ligados à exploração da navegação conduziram aos arrendamentos [...].

Os arrendatários continuaram a receber uma subvenção do Governo Federal, mas, contrariamente ao que todos esperavam, foram incapazes de dinamizar o serviço. Os relatórios semestrais dos engenheiros fiscais, chamados de Tomada de Contas, registram a não aplicação das cláusulas contratuais, a desobediência aos compromissos que impunham a conservação e a renovação da frota, a regularidade nos serviços etc... (FREITAS, 1992, p. 211, tradução nossa)

Podemos, sem prejuízo, estender essa situação de desrespeito sistemático aos contratos à Companhia de Navegação Bahiana e às estradas de ferro. Entendemos que dessa imbricação de fatores depreende-se duas coisas: a primeira é que o papel do Estado, seja no âmbito estadual ou federal e, no caso das estradas de rodagem, também os municípios, como veremos mais a frente e no próprio processo de construção da estrada de Bonfim a Uauá, foi fundamental para que diversas regiões tivessem melhorias nos sistemas de transportes e, segundo, esse processo fora realizado, em muitos casos, atendendo a interesses dos grupos dominantes em cada área, funcionando o Estado como um facilitador para que os grupos amigos estabelecessem controle mais efetivo sobre as diversas regiões.

Note-se que o processo envolvendo a navegação do São Francisco acaba sendo concluído no governo Marcellino, que apesar de fazer como praticamente todos os governadores do período republicano e repetindo o que a esmagadora maioria dos presidentes de província colocavam sobre os problemas econômicos da Bahia, a tríade transportes insuficientes para atender a vastidão do estado, escassez e baixa capacitação da mão-de-obra e falta de créditos aos setores produtivos, optou por enfatizar as ações em prol da racionalização do setor dos transportes, pois em face das “apertadas circunstâncias do erário do Estado”, afinal segundo o próprio governador, a violenta crise que se arrastava na Bahia praticamente desde os tempos imperiais se agravou, fazendo com que o Estado fosse obrigado a escolher onde agir, dentre os muitos setores que necessitavam de sua atenção. Isso indica, de certa

forma, a manutenção da errônea crença de que os transportes sozinhos seriam o esteio para o desenvolvimento.<sup>36</sup>

A crise econômica vivida pela Bahia no momento em que Marcelino assume o Estado era extremamente grave, com os orçamentos estaduais apresentando déficits seguidos e o funcionalismo público se encontrando, em 1906, a oito meses sem receber salários. Cabe, por outro lado e em razão dos movimentos do seu governo e o do seu substituto e aliado, Araújo Pinho, nos perguntarmos se não existe um fator favorecimento a certos indivíduos, empresas e ao capital internacional nessas ações no setor dos transportes, como já aventamos, pois os contratos e soluções deste período, notadamente, o vínculo entre o empréstimo concedido a Bahia pelo conglomerado francês Credit Mobillier em 1910 e a concessão da malha ferroviária federal na Bahia e do porto de Salvador a um de seus braços, a Caisse Commerciale et Industrielle de Paris, parecem ir neste sentido.

Antes de passarmos ao modal seguinte, precisamos discutir um elemento central na montagem da estrutura dos transportes na Bahia e da formação de seu território e territorialidades, a criação de um binômio ferrovia-porto, atendendo, muito fortemente, aos interesses da praça comercial de Salvador e do Recôncavo.

No Brasil, as questões portuárias eram, inicialmente, atribuição das câmaras municipais, depois passaram para a Marinha e o Ministério da Agricultura, para cair finalmente no Ministério de Viação e Obras Públicas. Diversas medidas foram tomadas entre o Império e a República para tentar melhorar a qualidade dos serviços portuários no país, porém, apesar de conhecerem certa modernização entre o final do século XIX e início do XX, os portos nacionais apresentavam sérios problemas de falta de espaço, locais de armazenagem e manuseio das cargas inadequados, problemas de atracação, acesso por terra e por mar etc. (PEREIRA, 2014, p. 70 e 71) Essas medidas vieram a privilegiar os portos que gozavam de maior prestígio político ou que desempenhavam há muito tempo o papel de concentradores de pessoas e mercadorias de vastas regiões.

Assim era o porto da Bahia, o de Salvador, que apesar de deixar de ser o porto do Brasil, no século XVIII com a mudança da capital para o Rio de Janeiro em 1763, continuou a ter grande importância econômica mesmo com as violentas crises ocorridas no século XIX. Ademais, o grupo social mais poderoso da Bahia por longo período, os comerciantes, que tinham raízes enquanto classe na colônia e possuíam muitos interesses tanto nas diversas áreas

---

<sup>36</sup> BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza Governador do Estado. Salvador: Of. da Empreza A Bahia, 1908, p. 6. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

da Bahia quanto em estados vizinhos, tinham no porto sua porta de entrada e saída para o mundo e um meio de controle de vastas regiões.

Para o porto da Bahia se dirigiam as estradas coloniais e com o advento das ferrovias, esse papel seria e deveria ser reforçado por elas. A Comissão reunida em 1891 pelo Senado do Estado para elaborar o plano de viação férrea deixa isso bem claro. Após propor a construção das estradas de ferro que seriam as principais do sistema e lembrar que elas deveriam ultrapassar o São Francisco para capturar o comércio e as riquezas naturais de outros estados, propõe que

A ligação posterior dessas quatro linhas principais, aconselhada pela natureza dos interesses locais e de acordo com o desenvolvimento peculiar de cada centro deverá auxiliar a faina de transporte, pondo em contacto mais ou menos immediato, segundo o grau das exigencias verificadas, as diversas regiões do interior com o mercado da capital, ponto objectivo a que devem visar todos os gêneros de produção destinados ao commercio de exportação.<sup>37</sup>

Era, e permaneceria ainda por bastante tempo, o porto de Salvador o único alfandegado, portanto habilitado a fazer exportações, e que possuía condições técnicas de receber os grandes navios transatlânticos. Estudo de 1922 assim coloca as características do porto de Salvador, melhor, da Bahia:

Não somente todos os productos nacionaes da lavoura e da indústria são transportados, quer pelas estradas de ferro, quer pelos barcos que sulcam em todos os rumos a Baía de todos os Santos, quer pelos vapores das linhas de navegação marítimas, concentrando-se nesse grande porto para ulterior exportação; como também a elle, exclusivamente, affluem as mercadorias importadas de paizes estrangeiros para o Estado. (LISBOA, 1922, p. 621)

A chegada das estradas de ferro no século XIX e sua posterior ampliação acabou criando um complexo ferrovia-porto, reforçando a drenagem da produção e da riqueza de grandes áreas da Bahia e de estados limítrofes que acabavam sendo direcionadas ao porto da capital baiana com o detalhe de que, apesar de previsto nos melhoramentos para o porto ocorridos na década de 1870, os trilhos da estrada de ferro chegavam somente até a estação da Calçada, a cerca de 2 km do cais, só o atingindo, depois de um longo imbróglio e de obras que pareciam intermináveis, no final da década de 1920.

---

<sup>37</sup> BAHIA. **Actas das Sessões do Senado do Estado Federado da Bahia 1891-1892**. Parecer a maioria da Comissão Externa nomeada pelo senado sobre o plano geral de viação férrea do estado: apresentado na seção de 01/10/1891. Salvador: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1892, p. 103.

Estudo sobre a formação deste tipo de complexo no sul da Bahia, mas aplicável em linhas gerais a qualquer região que dispusesse de portos alimentados por ferrovias, aponta que com o advento da cultura cacaueteira “No início do século XX porto e ferrovia atuavam como correias de transmissão que se retroalimentavam.” (PONTES, 2018, p. 22) Portos, complementa a autora, tem o poder de atrair a atenção de largo espaço nacional e internacional, pois funcionam como entroncamentos de vias aquáticas e terrestres que articulam tanto as áreas do seu entorno quanto de regiões distantes do interior. Este papel do porto da Bahia fora poderosamente reforçado com as estradas de ferro e, depois e por certo período, com as estradas de rodagem.<sup>38</sup>

Da mesma forma, portos fluviais formaram o binômio ferrovia-porto e podemos destacar, como os mais importantes em território baiano, o de Cachoeira, servido pela Central da Bahia e alimentando o sistema da Baía de Todos os Santos, e o de Juazeiro, com a estrada do São Francisco, este parte de um complexo maior que envolvia um duplo circuito de navegação, a do São Francisco e o porto de Salvador, formando um complexo fluvial – ferroviário – marítimo.<sup>39</sup> Essas relações acabavam por reconstruir os espaços geográficos, ligando o interior do continente ao litoral, interligando os espaços e reforçando aproximações que, em alguns casos, geravam conflitos.

A questão é que estas relações interior-litoral proporcionadas pelas ferrovias e portos eram de subordinação. No nosso caso, a capital da Bahia tentou a todo custo manter a centralidade que desfrutara, mesmo tendo ficado para traz nacionalmente, concentrando a distribuição do que vinha ou ia para o exterior e para outras áreas mais distantes do Brasil. Os eventos envolvendo o porto de Ilhéus são significativos neste sentido.

Com o desenvolvimento da cultura do cacau e sua tomada de liderança como produtora de receitas para Bahia, as classes dominantes do eixo Ilhéus-Itabuna, principalmente da primeira cidade, se mobilizam para melhorar as precárias condições de operação do porto ilheense e, por conseguinte, diminuir a dependência em relação a Salvador, o que contrariava as elites soteropolitanas ligadas ao grande comércio. Muitos trabalhos, como FREITAS e PARAÍSO (2001), ROSADO (2011) e PONTES (2018) apontam para, a partir da década de 1910 quando as primeiras melhorias mais significativas são realizadas e, principalmente, de 1926 em diante quando porto passou a contar com alfândega, a ocorrência de protestos dos

---

<sup>38</sup> Veremos, a seu tempo, que as estradas de rodagem inicialmente alimentaram este complexo, porém sua contínua ampliação acabou tendo efeito oposto, pois afastou de Salvador muitas cidades do interior que passaram a resolver seus problemas e consumir produtos e serviços em áreas onde era mais fácil chegar por rodovias.

<sup>39</sup> Neste caso – e em alguns momentos – passou a haver concorrência entre os portos de Salvador e do Rio de Janeiro como pontos de escoadouro/abastecimento do vale do São Francisco.

setores ligados ao complexo agroexportador baseado na capital com grande pressão sendo feita junto ao governo estadual para rever a medida.

Milton Santos (2012, p. 45) nos lembra que, apesar da perda de importância nacional do porto da Bahia, no processo de desenvolvimento das capitais regionais entre o século XIX e o XX – as cidades mais importantes do interior – Salvador reforçou o controle sobre elas justamente por escoar sua produção através do seu porto e lhes servir de influência, num movimento de sentido capital-interior. A ferrovia alimenta o porto, mas também é alimentada por ele, afinal os produtos, hábitos, costumes etc. importados para chegar ao interior chegam no porto e seguem de trem para, muitas das vezes, atingirem seu destino final por estradas de rodagem.

**Tabela 3** – Linhas regulares de navegação a vapor operadas pela Navegação Bahiana e Viação do São Francisco (1923).

<b>Navegação Bahiana (porto de Salvador)</b>	
<b>Linha</b>	<b>Frequência</b>
Recife	Mensal
Santos	Mensal
Cachoeira	Diária
Nazaré	Diária
Santo Amaro	Diária
Itaparica	Diária
Valença	Mensal
Madre de Deus	Diária
Mucuri (via Ilhéus, Canavieiras, Porto Seguro, Prado, Alcobaça, Caravelas e Nova Viçosa)	Mensal
<b>Viação do São Francisco (porto de Juazeiro)</b>	
<b>Linha</b>	<b>Frequência</b>
Baixo São Francisco (via Curaçá e Boa Vista)	1 viagem redonda/mês
Alto São Francisco (via Santana, Casa Nova, Sento Sé, Oliveira, Pilão Arcado, Xique-Xique, Icatú, Barra, Morporá, Riacho de Canoas, Bom Jardim, Extrema do Urubu, Rio Branco, Sítio do Mato, Lapa, Carinhanha, Malhada, Manga, Morrinhos, Jacaré, Januária, Pedra Maria da Cruz, São Francisco, São Romão, Barra do Paracatú, Extrema do Guaicuhy e Pirapora)	4 viagens redondas/mês
Rio Grande (via Santana, Casa Nova, Sento Sé, Oliveira, Queimadas, Remanso, Pilão Arcado, Boa Vista das Esteiras, Marrecas, Xique-Xique, Icatú, Barra, Muricy, Combate, Boqueirão, Poço Redondo, Campo Largo, Porteiras, Santa Luzia e Barreiras)	2 viagens redondas/mês
Rio Preto (via Santanna, Casa Nova, Sento Sé, Oliveira, Queimadas, Remanso, Pilão Arcado, Boa Vista das Esteiras, Marrecas, Xique-Xique, Icatú, Barra, Murici, Combate, Boqueirão, Santa Rita e Formosa)	1 viagem redonda/mês
Rio Corrente (via Santana, Casa Nova, Sento Sé, Oliveiras, Queimadas, Remanso, Pilão Arcado, Boa Vista das Esteiras, Marrecas, Xique-Xique, Icatú, Barra, Morporá, Riacho de Canoas, Bom Jardim, Extrema do Urubu, Rio Branco, Sítio do Mato, Lapa e Porto Novo)	1 viagem redonda/mês

**Fonte:** BAHIA. *Anuario Estatístico da Bahia - 1923*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924, p. 301-302 e jornais *A Tarde* e *Diário de Notícias*.

Por fim, é de se acrescentar que o porto da Bahia permanecia conectado ao mundo, pois companhias navegação brasileiras e estrangeiras mantinham linhas regulares que faziam escala em Salvador. A Lloyd Brasileiro, por exemplo, tinha três: a norte da Europa (paradas em Recife, Ilha da Madeira, Lisboa, Leixões, Havre, Antuérpia e Hamburgo), Belém a

Montevideu (via todas as capitais litorâneas do Nordeste, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco, Rio Grande e Montevideo) e a Americana (Nova York e Boston).

#### 1.4 Caminhos e estradas.

Agora precisamos começar a nos ocupar do nosso objeto central de estudo, as estradas de rodagem. Primeiramente é preciso ter em mente que estas vias, depois da navegação fluvial, foram as primeiras a serem implantadas por razões bastante óbvias como a baixa tecnologia disponível, a diminuta quantidade de rios navegáveis e a necessidade pura e simples de se iniciar a exploração econômica ao menor custo possível nas zonas interiores do Brasil e da Bahia. Lembremo-nos ainda que, dos primeiros momentos até a segunda metade do século XVII, a ocupação do território baiano – e também do brasileiro por extensão – foi essencialmente litorânea, o que gerou a célebre expressão de Frei Vicente do Salvador de que

Da largura que terra do Brasil tem sertão adentro não trato, porque até agora não houve quem andasse, por negligência dos portugueses que, sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se em as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos. (SALVADOR, S/D, p.5)

Durante a colônia, principalmente a partir da fundação do Governo Geral em 1549 e do início do estabelecimento da economia escravista de exportação, as primeiras penetrações para o interior do território se dão em acordo com o espírito da busca por riquezas no interior do continente. As primeiras trilhas abertas para o interior seguiam, via de regra, o curso dos rios e algumas foram ampliadas com o passar dos tempos.

Essas trilhas primordiais que se tornaram caminhos e depois estradas, partiram originalmente de dois pontos do território baiano em demanda aos sertões, num movimento que só vai ganhar impulso de fato a partir dos séculos XVII e, principalmente, XVIII: Salvador e a Vila da Cachoeira.<sup>40</sup> A cidade, assim como sua irmã do outro lado do rio, São Félix, localizada no último ponto navegável do rio Paraguaçu, a via fluvial que desembocando na Baía de Todos os Santos punha boa parte da produção do Recôncavo e de zonas mais para dentro do território no porto da capital, abastecendo-a e colocando os produtos exportáveis no

---

<sup>40</sup> Palavra polissêmica, como bem apontam Erivaldo Fagundes Neves e Antonieta Miguel (2007), neste trabalho o leitor deve entender sertão como zona interior, afastada do litoral, e não a confundir simplesmente com o significado mais comum atribuído a ela nos dias de hoje, principalmente no Nordeste, que é o de zona semiárida, apesar de que, na nossa análise específica, a da estrada de Bonfim a Uauá e sua região de atração, sertão ser as duas coisas ao mesmo tempo: zona interior e semiárida.

mercado internacional, veio a se tornar o mais importante centro irradiador dos caminhos da antiga Bahia colonial.

O surgimento das estradas coloniais obedeceu basicamente aos interesses de mineradores, tropeiros, boiadeiros e de aventureiros ávidos por encontrar riquezas nos confins do Brasil. O ciclo do gado foi o primeiro fator territorializador e espacializador do território interior baiano – em muitos sentidos ele também foi o elemento que abriu boa parte do Nordeste à ocupação colonial por fornecer alimento, matéria-prima e tração, ou seja, tinha enorme importância para a implantação da lavoura de exportação na zona litorânea.

Originalmente criado “[...] à beira mar, nos três núcleos povoadores da colônia, ao pé dos engenhos, das casas de farinha, comendo olho de cana e pisoteando mandiocais, gerando conflitos entre plantadores e criadores”, (GOULART, 1965, p.7) o gado precisou ser levado para mais longe dos canaviais e das terras produtoras de alimentos, atingindo a partir de Salvador e do litoral Norte da Bahia, dominado pela Casa da Torre, o vale do São Francisco em diversos pontos até chegar as lonjuras dos atuais Piauí e Maranhão. Vinha marchando com suas próprias forças até os currais de São Bento e do Barbalho em Salvador ou seguiam para uso como animais de tração para fazendas de cana no entorno da Baía de Todos os Santos. Nessas longas marchas, acabaram semeando povoações em seu traçado e muitas se transformaram em cidades.

É deste movimento a partir das possessões de Garcia D’Ávila e sua Casa da Torre em Tatuapara, atual Praia do Forte, que surgiu, ainda no século XVI, progressivamente ampliada em direção ao Norte e aberta literalmente pelas patas dos bois e dos cavalos dos vaqueiros que tangiam o gado sertão adentro, a primeira estrada que da zona de Salvador demandava o interior da Bahia, pondo em contato a então capital do Brasil com os vales dos rios Itapicuru, Vaza Barris e São Francisco, este na altura da localidade de Ibó.

A crescente demanda por rezes espalhou o gado por regiões enormes do território baiano e do Nordeste, principalmente após o alvará Régio de 1701 que proibia a criação de gado em distância inferior a dez léguas (aproximadamente 60 quilômetros) do litoral, o que forçou a abertura de novos caminhos que levassem as boiadas para onde seriam consumidas, o litoral canavieiro e seu entorno. Este processo determinou a abertura de um caminho fundamental para a exploração da porção norte da Bahia e que colocava o gado na borda do Recôncavo, a estrada das Boiadas, que partia da povoação de Capuame, atual Dias D’Ávila,



cidade na região metropolitana de Salvador, e seguia acompanhando o rio Jacuípe em direção ao vale do Itapicuru.<sup>41</sup>

Deixando o leito principal desse rio na altura de Santo Antonio das Queimadas, atravessava a serra da Itiúba e seguia um de seus afluentes até Senhor do Bonfim da Tapera (depois batizada de Vila Nova da Rainha) para daí alcançar o rio São Francisco nas imediações da atual Juazeiro, isso ainda no século XVIII, a mesma rota que, como dissemos, os engenheiros utilizaram para abrir a estrada de ferro do São Francisco. (ABREU, 1982, p. 244) As regiões Norte e Nordeste da Bahia, portanto, foram as primeiras dotadas destes primitivos caminhos de gado.

As terras do centro e do sudoeste baianos foram devassadas e tiveram caminhos que as ligavam ao litoral também abertos pelo gado, porém um outro fator determinante nestas áreas foi a busca por metais e pedras preciosas. Nessas regiões, a Casa de Guedes de Brito, o outro grande latifundiário desses primeiros tempos, foi a responsável pela introdução do boi e pela exploração econômica de vasta região que ia das proximidades da vila da Cachoeira ao rio São Francisco na sua porção Média, ou seja, o trecho que vai das atuais regiões próximas a Bom Jesus da Lapa até a cidade de Barra.

Toda Chapada Diamantina estava sob sua influência e nela se intensificou a busca por metais preciosos, bem como o gado no vale do São Francisco se tornou a principal atividade econômica. Um pouco mais acima do rio, já próximo das Minas Gerais, a extração do Salitre na região de Palmas de Monte Alto, produto de extrema importância seja como conservante, gênero alimentício ou insumo para indústria do couro e da pólvora, foi fundamental para a abertura de estradas, como as que se dirigiam dessa última localidade para Cachoeira e Ilhéus.

De Cachoeira partiam importantes caminhos que demandavam o São Francisco e que em grande medida eram utilizados pelo gado até que o ouro foi descoberto no início do século XVIII em Jacobina, ao norte, e Rio de Contas, ao sul da Chapada Diamantina. Do antigo caminho do gado que seguia o rio Paraguaçu até Santa Izabel, atual Mucugê, e Lençóis e daí até Urubu (atual Paratinga) nas margens do Velho Chico, abriu-se a estrada do Ouro da Boa

---

<sup>41</sup> São dois rios Jacuípe na Bahia. O primeiro nasce na Chapada Diamantina, no atual município de Morro do Chapéu, e corta o semiárido em direção a bacia do rio Paraguaçu, sendo importante afluente deste. Percorre aproximadamente 500 km até desaguar na barragem de Pedra do Cavalo. O que nos referimos nasce em Conceição do Jacuípe e segue, num percurso de cerca de 85 km, até sua foz no litoral de Camaçari. Já o Itapicuru se forma da junção de três rios de mesmo nome, todos nascendo nas serras que formam o maciço da Serra da Jacobina, limite mais ao norte da Chapada Diamantina: um que nasce na serra da Canavieira entre Miguel Calmon e Jacobina, o outro na serra da Carnaíba entre Pindobaçu e Antônio Gonçalves e, por fim, o que nasce na serra do Gado Bravo entre Senhor do Bonfim e Jaguarari. Se juntam próximos a Queimadas para desaguar no mar no município de Conde depois de percorrer 476 km.

Pinta, pondo Rio de Contas em contato com o porto de Cachoeira e a Baía de Todos os Santos.

Outro caminho acompanhava a borda da Chapada, passando por Maracás e Brumado até entrar no que hoje é o norte de Minas Gerais. Na porção norte, o ouro de Jacobina forçou a abertura da estrada Real, caminho que, bifurcando-se da estrada das boiadas que partia de Capuame na altura da atual cidade de Queimadas, atingia a vila e daí seguia até a região central da Chapada, bifurcando-se novamente em Morro do Chapéu para a Vila da Barra, situada na margem esquerda do São Francisco no ponto onde este recebe as águas de importante afluente, o rio Grande.

As estradas e caminhos para a região do São Francisco aqui descritas acabavam seus traçados na margem direita do rio, porém, tanto TARQUÍNIO (1934) quanto ABREU (1982) apontam que haviam pelo menos cinco delas em fins do século XVIII que atendiam a enorme região, na margem esquerda, que ia de Cabrobó em Pernambuco a Carinhonha na divisa da Bahia com Minas e eram provenientes de Pernambuco, Ceará, Piauí, Maranhão e Goiás.

Os caminhos e estradas descritos eram as principais rotas utilizadas para se atingir as zonas interiores da Bahia e do Brasil, mas não eram as únicas. Apesar da precariedade e da dificuldade em se trafegar por elas, acabaram por gerar inúmeras outras que demandavam aos mais diferentes lugares, sendo lícito afirmar, portanto, que “[...] uma ampla rede viária já cortava o interior da Bahia em meados do século XVIII, consolidando-se, a partir de então, principalmente os da costa ou os que a ela se dirigiam.” (NEVES e MIGUEL, 2007, p. 208)

Este trabalho mapeou os principais caminhos e estradas da Bahia no século XVIII, apontado que nove eram as mais importantes: Cachoeira a Rio de Contas; Salvador a Jacobina; Jacobina a Rio de Contas; Rio de Contas a Minas Novas; Rio Verde Grande a Carnaíbas; Rio de Contas a Cachoeira; Cachoeira a Montes Altos; Ilhéus a Montes Altos; e Salvador a Ilhéus. Fora esta última, que acompanhava o litoral, todas as outras vêm do centro, norte e sul da Bahia em direção ao complexo da Baía de Todos os Santos.

Na colônia e durante bom tempo Império adentro até chegar na República, todos os caminhos deveriam levar ao mar e ao porto da cidade da Cidade da Bahia. Salvador podia ter perdido parte da sua importância política em 1763 quando a Coroa ordenara a mudança da capital para o Rio de Janeiro, mas continuava a ser, como já colocado em diversas passagens desse texto, um poderoso polo de atração e dispersão de pessoas e mercadorias.

Com a Independência, a questão das comunicações internas do Brasil ganhou força, contudo e infelizmente, na prática uma série fatores atravancaram o aumento da rede viária baiana. Os já referidos planos elaborados durante o Segundo Reinado tentaram a seu modo

materializar no Brasil a definição de país conforme proposta e executada na Europa do período e assim descrita por Eric Hobsbawm (2001, p. 41): “Esse país deveria ser um Estado territorial mais ou menos homogêneo, internacionalmente soberano, com extensão suficiente para proporcionar a base de um desenvolvimento econômico nacional.”

De certa forma, apesar da dependência econômica muito forte principalmente junto à Inglaterra, reuníamos essas características, mas não exercíamos um item também definidor do Estado-nação, que não aparece na descrição do historiador e que acaba por se ligar a questão de possuir território que permita o desenvolvimento: o governo brasileiro não conseguia controlar partes significativas do seu território e, por conta disso, precisava ceder poder aos chefes locais. Urgia fortalecer este elo da corrente, o do controle, se o Estado nacional brasileiro desejava fortalecer ao país e a si próprio.

Por essas e outras razões, ainda em 1828 o governo imperial tomou a primeira medida em prol da melhoria nas comunicações internas com a Carta Lei de 29 de agosto. Além de “regular a competência dos Governos geral, provincial e municipal de promover a navegação dos rios, abrir canoas ou construir estradas, pontes, calçadas ou aquedutos [...]”, permitia que tais obras fossem “[...] desempenhadas por empresários nacionais ou estrangeiros, associados em companhias ou sobre si.”<sup>42</sup> Na prática, tentava estabelecer a competência de cada parte, bem como chamar a iniciativa privada para as necessárias obras no setor dos transportes e para as quais o Estado brasileiro não tinha recursos para tocar, mas por não dar nenhum estímulo financeiro (como faria a partir da década de 1850), nada de mais significativo fora realizado.

É lícito afirmar que as turbulências vividas pela jovem nação entre sua Independência em 1822 e o final do período regencial acabaram por tornar letra morta tanto essa lei como muitas outras surgidas entre as décadas de 1830 e 40. Somente, como já dito, durante o Segundo Reinado é que de fato começa a haver incremento significativo na viação brasileira e por extensão na baiana, e isso tanto pela relativa tranquilidade política quanto pela entrada em cena do complexo cafeeiro que acabou acelerando a implantação de ferrovias e a melhoria das estradas existentes nas regiões onde era produzido.

Ressalte-se que, quanto ao primeiro ponto, Dilton Oliveira de Araújo (2009, p. 149) indica que falar em tranquilidade política e social na Bahia das décadas de 1830 e 40 é algo bastante relativo, afinal depois da Revolta dos Malês (1835) e da Sabinada (1837-8) prevaleceu “[...] o temor decorrente da possibilidade de ocorrerem rebeliões de escravos e de livres, assim como as medidas adotadas para evita-las.” Viviam-se, principalmente em Salvador

---

<sup>42</sup> LFF, Vol. I., p. 3.

e no Recôncavo, num medo permanente de novas revoltas e isto perturbava o funcionamento das estruturas de Estado e as ações das classes dirigentes.

Quanto ao segundo, os estudos sobre os transportes convergem ao apontar que o café foi o grande responsável pela modernização da circulação no Brasil de modo direto e indireto. Direto, pois as regiões que o produzia tiveram de melhorar a movimentação do produto para facilitar a reprodução do capital através da sua colocação nos portos e no mercado externo; indireto por conta de seu peso econômico e, conseqüentemente, político, ter forçado o governo do Império e das províncias a estabelecerem normas e darem estímulos à modernização nos transportes.

Também, esse processo de modernização se tornou um espelho no qual as regiões menos dinâmicas economicamente se viam: era preciso ser igual a São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Sobre o tema a bibliografia é vasta e obras como OLIVEIRA (1986), MATOS (1990), PAULA (2000), SILVEIRA (2007) e PEREIRA (2014), que tratam das regiões que eram grandes produtoras, como Minas, Rio e São Paulo, nos mostram que a produção cafeeira forçava o desenvolvimento dos transportes, mas em outras, como as de CARLETTO (1977) e ZORZO (2001), fica patente que mesmo nas regiões de produção periférica do café, como a Bahia, ele foi um dos argumentos utilizados para a construção de ferrovias, como se deu com a estrada de ferro de Nazaré.

Dificuldade adicional se dava em razão das já explicitadas diferenças econômicas entre as porções norte e sul do Brasil. Enquanto em meados do século o Norte empobrecia em razão da baixa nos preços internacionais do seu principal produto de exportação, o açúcar, o centro-sul com o café conhecia vigoroso crescimento. Tivemos alguns booms econômicos, como o do algodão maranhense, que mesmo com altos e baixos durante todo o século, conseguiu produzir riqueza suficiente para gerar a indústria de fiação na capital e em algumas cidades da zona do leste do estado, a implantação da primeira ferrovia da província e a navegação a vapor dos rios Itapecuru, Mearim e Pindaré, (REIS, 2013, p. 27-29) e a própria indústria açucareira que se modernizou, primeiramente em Pernambuco com as usinas de açúcar, o fumo na Bahia etc., mas no geral o Norte perdia dia a dia espaço para o Sul e assim continuaria pelo restante do século e pelo seguinte.

Como colocar em prática a ideia da integração e controle do território em face de diferenças socioeconômicas tão grandes se o capital que podia abundar em São Paulo e permitir a grande expansão de suas ferrovias, construídas em sua maioria pela iniciativa privada e sem grandes auxílios dos governos seja o central seja o provincial, faltava na Bahia, que demorou 40 anos para concluir 575 km da estrada do São Francisco?

Enquanto as elites mineira e fluminense tiveram condições de construir a primeira estrada pavimentada pelo método McAdam da América Latina,<sup>43</sup> a União e Indústria entre Juiz de Fora em Minas e Petrópolis no Rio, inaugurada em 1861 e se articulando com a estrada de ferro de Petrópolis e a baía da Guanabara,<sup>44</sup> no Nordeste, os caminhos foram abertos, muitas das vezes, por frentes de trabalho que visavam minorar os efeitos da seca numa espécie de garantia de que os sertanejos não morreriam de fome nem invadiriam as grandes cidades. Nos encontrávamos no meio dessa complicada equação.

Afora essas questões, a conjuntura internacional era extremamente favorável às ferrovias. O mundo da segunda metade do século XIX é um mundo de fantasmagorias de “vapor e velocidade” e no Brasil,<sup>45</sup> o trem, alimentado pela navegação à vapor, seria o elemento mecânico que dinamizaria as relações econômicas, acelerando o funcionamento da sociedade em si e forçando sua modernização. Bom lembrar que esse “[...] projeto modernizador sairia, é claro, daqueles que controlavam o Estado”, (SOUSA NETO, 2012, p. 50) as elites nacionais, que bebendo da água modernizadora trazida pelo oceano Atlântico da Europa e dos Estados Unidos, vislumbravam um Brasil repleto de Manchesters e Detroites espalhadas por seu imenso e pouco aproveitado território. O mesmo país que ainda mantinha a escravidão, relações semifeudais de produção e uma economia baseada na exportação de produtos primários, guardando, como já referido, gigantescas diferenças regionais, tentava ser uma nação progressista.

É também de se destacar, no que concerne às estradas de rodagem, que o meio mecânico que as dinamizaria e revolucionaria a forma como as pessoas se locomoviam, o automóvel, só seria criado na década de 1870, vindo a se tornar mais eficiente no final do século, portanto era natural que além de estarem inebriados pela locomotiva, os engenheiros do século XIX vissem o trem como o meio por excelência para modernizar o país.

Mesmo depois de findo o Império, essa visão acompanhou a vida republicana até, pelo menos, o pós-Primeira Guerra (1914-1918). Em 1899, por exemplo, o governador da Bahia dizia que “Continuo a pensar que a mais palpitante necessidade do Estado para o

---

<sup>43</sup> Técnica de pavimentação desenvolvida no século XIX pelo escocês John McAdam que consiste em ir depositando sobre o leito preparado camadas de rocha britada grossa que vai sendo preenchida por camadas cada vez mais finas que por fim são compactadas para dar estabilidade e dificultar a ação erosiva das águas. (BERNUCCI, 2006, p. 357)

<sup>44</sup> Essa ferrovia, fruto dos esforços de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, foi a primeira a entrar em operação no Brasil no ano de 1854 e era um empreendimento que envolvia, também, a navegação a vapor da Baía da Guanabara.

<sup>45</sup> Apesar da ideia de fantasmagoria ter sido originalmente trabalhada por Walter Benjamin, tomo a expressão em empréstimo a Francisco Hardman (2005) quando discute a ideia de modernização no século XIX como um ritual exibicionista burguês. Tal ritual se manifestava de muitas formas que iam da construção de monstruosas estações ferroviárias à realização das Exposições Internacionais.

desenvolvimento de sua riqueza é a multiplicação de vias-férreas.”<sup>46</sup> A rodovia só entraria em cena como elemento moderno fundamental para o controle e a exploração do território a partir de meados da década de 1920, quando os automóveis começaram a se tornar menos exóticos e mais comuns.

Em meio a essa conjuntura do período imperial, as estradas de rodagem na Bahia, tal qual o que se verificava no Brasil, não foram fonte de grandes ações ou de planos mais elaborados por parte da Província, apesar de sempre aparecerem nas *Fallas* de seus presidentes, e as obras rodoviárias começaram a ser tocadas principalmente após a chegada de Pedro II ao poder. Também compartilhou o estado de espírito da nação no que concerne à preferência ferroviária. Na *Falla* de 1841, por exemplo, o presidente Paulo José de Mello Azevedo e Brito informa que determinou ao engenheiro André Przewodowski que estudasse se era praticável a “[...] construção de uma estrada para carros movidos por vapor.” Deveria atingir a localidade de São Francisco, nas imediações da atual Alagoinhas, e foi o primeiro passo dado em direção à construção da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco na década seguinte.<sup>47</sup>

Registre-se que os primeiros veículos parecidos com os automóveis modernos, porém movidos a vapor, foram criados no final de século XVIII na França por Nicolas Joseph Cunot, que adaptou uma caldeira a uma carreta de artilharia, contudo jamais apresentaram viabilidade econômica. Mesmo o sistema de *road locomotives*, desenvolvido na Inglaterra na década de 1850, não se mostrava adequado para percorrer grandes distâncias e tinha capacidade diminuta de transporte. Somente com a invenção do motor a explosão movido a derivado de petróleo na década de 1870 é que podemos falar em automóvel de fato.

Muitas das estradas de rodagem que foram herdadas da colônia continuaram a existir, mas o descuido na manutenção fez com que sua qualidade ficasse ruim e chegassem a desaparecer, com algumas precisando ser completamente reconstruídas, como ocorreu com a das Boiadas por exemplo. Outras foram sendo abertas pelas necessidades locais, como as que ligavam Cachoeira a Feira de Santana, desta a Tucano, Monte Alegre, Camisão (Ipirá) e Xique-Xique, Nazaré a Conquista e dessa a Ilhéus, Rio de Contas a Caetité, Alagoinhas a Monte Santo, Alagoinhas a Juazeiro, cujo traçado seria utilizado pelo prolongamento da

<sup>46</sup> BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia em 10 de abril de 1899. Bahia: Typographia do Correio de Notícias, 1899, p. 16. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2020.

<sup>47</sup> BAHIA. Falla que recitou o excelentissimo presidente da provincia da Bahia Paulo José de Mello Azevedo e Brito n'abertura da Assembléa da mesma provincia. Bahia: Typographia de Epifanio J Pedroza, 1841, p. 16. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 18 jun. 2020.

estrada de ferro da Bahia ao São Francisco até atingir o Grande Rio em Juazeiro, Sítio Novo a Subaúma dentre outras. (Cf. TARQUÍNIO, 1934)

Havia também aquelas de interesse interestadual e que exigiam acordos entre as províncias ou a ação do governo imperial, a exemplo da Camamu a Minas Gerais, que começou a ser aberta por ordem da província em 1845 e ficou pronta dois anos depois, ou a que ligava Vitória da Conquista a Salto do Jequitinhonha em Minas e que foi finalizada em 1884. Para além dessas, havia um “[...] verdadeiro emaranho de picadas, trilhas, veredos e caminhos, pelos quais se faziam as comunicações entre as diversas localidades do interior.” (TARQUÍNIO, 1934, p. 461) Entretanto, essa verdadeira teia de caminhos e estradas interioranas, como indicava periódico em 1860, “[...] na totalidade são trilhos grosseiros e bárbaros, ínvios escabrosos, innecessíveis em muitas partes por sua ingrimidade e asperesa” e arrematava, comparando a situação baiana a de outras províncias, apontando que “A Bahia, cuja navegação interior não passa do littoral, não tem uma única estrada pública, poucas milhas além da capital, que se preste ao transito d’um pequeno vehiculo.”<sup>48</sup>

As estradas e suas condições de trafegabilidade eram pouco ou quase nada em face das necessidades da Bahia. Falando à Assembleia Provincial em 1861, o Presidente Antônio da Costa Pinto bem resumiu um problema que nem a construção das estradas referidas e os caminhos que delas derivavam havia conseguido sanar e que a província e depois o estado se demorariam a tentar resolver de fato:

Uma das causas que mais concorrem para o atraso d’esta Província é a falta de estradas que liguem os diferentes centros de população disseminados por seu território. Na hora em que vossa atenção convergir para esse ponto, e os nossos recursos permitirem que se dê a essa ordem de melhoramentos o desenvolvimento que deve ter, n’essa hora terá a Província dado um passo gigantesco no caminho do progresso. [...]

Medida altamente proveitosa fora a que tivesse por fim organizar algum trabalho completo das estradas mais necessárias e úteis a Província; pois que sem bases taes não pode haver systema na acção governamental em prol dos interesses públicos.

Trilhos ou picadas íngremes, cheios de atoleiros em tempos invernosos e cortados de rios sem pontes, eis as estradas que tem a Província, a qual reclama a vós medidas prontas e efficases, que tendam a facilitar os interesses de tantas classes soffredoras.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> **O Interesse Público**, 31 out. 1860, p. 1. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 jul. 2020.

<sup>49</sup> BAHIA. **Falla recitada na abertura D’Assemblea Legislativa pelo presidente da provincia Antônio da Costa Pinto**. Bahia: Typographia de Antonio Olavo da França Guerra, 1861, p 108. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020.

Sua fala, que acompanhava tudo aquilo que fora dito no jornal citado, numa prova de que realmente a Bahia era pessimamente servida de estradas de rodagem, tocou em pontos nevrálgicos da problemática dos transportes rodoviários, sobretudo no que concerne a questão da inexistência de planos e informações gerais sobre a situação e o como proceder. Em outras palavras, até àquela altura não se tinha a exata dimensão do problema nem se havia traçado um roteiro de ação para a província. Como veremos, isso só foi sistematizado sob a forma de um plano rodoviário em 1925.

Cabe destacar que, tal qual com as ferrovias e a navegação a vapor, as elites baianas foram pioneiras, ao tentar construir estradas pelo método McAdam. Foram duas, ambas partindo de Santo Amaro: uma para Feira de Santana, passando pela localidade de Pé Leve, e outra em direção a Alagoinhas, a chamada estrada Sinimbú. Como de costume, interesses locais permearam o processo que começa no final da década de 1840 quando assume a presidência da província Francisco Gonçalves Martins. Santamarense e grande proprietário de terras na região, o presidente envidou esforços para que as estradas se materializassem.

Na sua fala de 1849 aponta que os dois trechos “[...] eram sempre reclamados” pelos habitantes da região e que “[...] só poderá compreender a justiça de taes reclamações quem tiver a infelicidade de transitar pelos indicados lugares na estação invernososa.”<sup>50</sup> No ano seguinte faz apenas breve consideração informando que “[...] procurou-se ensaiar o systema de macadamização, que no caso de resultado feliz, como he de esperar, se poderá aplicar a muitos outros pontos.”<sup>51</sup> Ou seja, fazia-se um teste em pequeno trecho não especificado e se tudo corresse bem, como de fato ocorreu, se replicaria o modelo em outras paragens Bahia afora, o que não aconteceria.

Em 1851 o governo mandou construir a estrada, através de concessão, mesmo sem o trecho teste estar concluído, porém o arrematante abandonou a obra, segundo o presidente, por não ver nela fonte de lucro. De qualquer sorte “[...] se continuará [a obra] por outra qualquer forma.”<sup>52</sup> Foi necessário mais um ano para que o trecho teste de cerca de um quilometro ficasse pronto e por conta de “o dito caminho dar aos produtos d’agricultura, que

---

<sup>50</sup> BAHIA. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n’abertura da Assembléa Legislativa da mesma província.** Bahia: Typographia de Salvador Moitinho, 1849, p. 33. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020.

<sup>51</sup> BAHIA. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n’abertura da Assembléa Legislativa da mesma província.** Bahia: Typographia Constitucional de V R Moreira, 1850, p. 35. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020.

<sup>52</sup> BAHIA. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n’abertura da Assembléa Legislativa da mesma província.** Bahia: Typographia Constitucional de V R Moreira, 1851, p. 18. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020.



entram na cidade por aquele lado, uma passagem cômoda e fácil [...], mandei continuar esta importantíssima obra para Santo Amaro.” Ordenava que, às expensas dos cofres provinciais, as obras deveriam ser atacadas em dois outros trechos: um de 2.200 braças (4.840 metros) ao custo de 10 réis a braça e o segundo de 1.500 braças (3.300 metros) custando 5 réis cada braça.<sup>53</sup>

No quadriênio seguinte, presidido por João Mauricio Wanderley, o ritmo das obras que já era lento vai caindo, ao passo que as reclamações da falta de capitais vão aumentando. Essas queixas sobre custos elevados fizeram com que, em 1855, o presidente mandasse “[...] limitar o melhoramento a entrada da cidade” até que se estudasse uma nova direção que custasse menos.<sup>54</sup>

É importante destacar que as construções, sejam rodoviárias ou ferroviárias, no Brasil de então, ao serem arrematadas por um empreiteiro eram subempreitadas a outros, que eram contratados para construir trechos ou executarem determinadas obras como uma ponte, um muro de arrimo, aterros etc. Isso acabava dificultando o controle por parte do Estado, já que não havia uma repartição encarregada dessa fiscalização. Vez por outra o governo da província contratava um engenheiro para fiscalizar as obras sob sua responsabilidade, o que acabava deixando margem para desmandos e conluíus entre certos profissionais e as firmas construtoras.

A situação seguiu da mesma forma, com a lentidão sendo a maior característica e a obra sendo tocada sem o pavimento macadame até que em 1857 foi concedida ao engenheiro inglês Hutton Vignoles para dar prosseguimento à construção.<sup>55</sup> Iniciadas no final do ano, os serviços correram céleres entre 1858 e 1860, mas neste último ano a questão da conservação começou a preocupar as autoridades

Em diversos paizes, dos mais adiantados, da Europa, e da América, o pedágio é estabelecido em toda sua plenitude para conservação das estradas ordinárias, de ramaes que vão dar as estradas geraes, e até dos caminhos municipaes e vicinais.

---

<sup>53</sup> BAHIA. **Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n’abertura da Assembléa Legislativa da mesma província.** Bahia: Typographia Constitucional de V R Moreira, 1852, p. 32. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020. Uma braça mede 2,20 metros.

<sup>54</sup> BAHIA. **Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da província o doutor João Mauricio Wanderley.** Bahia: Typographia de A. Olavo da França Guerra e Comp., 1855, p. 45. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020.

<sup>55</sup> Vignoles veio para o Brasil em 1856 para ser engenheiro chefe da Bahia to San Francisco Railway depois de adquirir experiência construindo ferrovias em sua terra natal e na Rússia. GRACES’S GUIDE TO BRITISH INDUSTRIAL HISTORY. **Hutton Vignoles Obituray.** Disponível em: [https://www.gracesguide.co.uk/Hutton\\_Vignoles](https://www.gracesguide.co.uk/Hutton_Vignoles). Acesso em: 01 jul. 2020.

È só assim que a custa d'uma modica contribuição se pode gozar das comodidades, segurança e certeza do transporte, tanto de pessoas como de gêneros, livre de embaraços e perigos ocasionados por maós caminhos, que trazem sempre um grave aumento de despesa, e muitas vezes absorve o valor da produção.<sup>56</sup>

A preocupação fazia sentido, pois se se consultar as mesmas *fallas* que estão aqui nos servindo de fontes, veremos que em praticamente todas (e nas mensagens dos governadores durante o período republicano) a questão da conservação e da falta de dinheiro para tal fim é presença constante. Muitas estradas, depois de prontas, foram destruídas pela ação do tempo e simplesmente não se fazia nada até que fosse necessário reconstruir toda a obra a um custo muito mais elevado.

Entre idas e vindas, rescisões contratuais, abandono das obras, como fizera Vignoles no final de 1860, ao final do Império, ou seja, quatro décadas depois de iniciada em 1849, a estrada contava com apenas 24 km abertos ao tráfego entre Santo Amaro e a localidade de Oliveira dos Campinhos (estrada do Pé Leve). A Sinimbú continuaria intransitável boa parte do ano por conta dos atoleiros e a recomendação era que ambas fossem substituídas por estradas de ferro. A primeira continuou a ser utilizada por longo tempo e foi sob o seu traçado original que foi construída e asfaltada rodovia estadual nos anos de 1970 justamente para ligar Santo Amaro a Feira de Santana. Sua manutenção, até a criação de um serviço de estradas e rodagem pelo governo do estado na década de 1920, estava a cargo de particulares que cobravam pedágio para custear a conservação.

A longa descrição da agonia envolvendo a construção (ou tentativa) da primeira estrada moderna baiana teve razão de ser. Se o leitor compara este processo com a obra da União e Indústria irá compreender quando nos referimos às dificuldades econômicas e à distância financeira entre o Norte e o Sul do país. Enquanto a União teve seus 144 km concluídos em cinco anos, sua congênere baiana ficou pelo meio do caminho. Se ela contribuiu para tornar Juiz de Fora e Petrópolis polos de produção modernos para os padrões da época, o Recôncavo da estrada santamarense permanecia imerso no atraso, no que concerne tanto aos transportes quanto às estruturas urbanas e econômicas, coisa que nem a estrada de ferro pessimamente construída anos depois e sem levar em consideração coisas simples para engenharia em qualquer lugar do mundo, como a composição dos solos e o regime de cheia dos rios, teve condições de modificar em face do seu funcionamento extremamente precário.

---

<sup>56</sup> BAHIA. **Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o conselheiro e senador do imperio Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860.** Bahia: Typ. de Antonio Olavo da França Guerra, 1860, p. 123. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 02 jul. 2020.

Com a República, a preocupação com as estradas de rodagem demorou a aparecer por conta dos ambientes econômicos e políticos ruins e pela prioridade que seria dada à busca pela resolução dos problemas envolvendo a navegação a vapor e as estradas de ferro. Entre a Proclamação e o pós-Primeira Guerra Mundial, prevalece o silêncio nas mensagens de muitos dos governadores do período e, em termos práticos, foram poucas as realizações, mesmo com um evento de enorme magnitude mostrando a importância de o Estado chegar rapidamente aos sertões, a Guerra de Canudos.

Cid Teixeira (1998, p. 17), em trabalho sobre a circulação na Bahia, formula uma série de perguntas para destacar a importância das estradas de rodagem em seu sentido econômico, político, cultural, social etc. e dentre elas consta a seguinte: “Qual seria o desenvolvimento do processo social que culminou com o holocausto de Canudos, se tivéssemos, ali, o provimento de uma rede de estradas que desescravizasse os contedores da ignorância recíproca em que, todos, viviam dos valores de cada qual?”. Longe de tentar buscar explicações para o movimento do Belo Monte e seus desdobramentos, coisa que escapa ao escopo deste trabalho, é preciso ter em mente que o historiador tem certa razão, afinal o isolamento daquela grande faixa de terra compreendida entre Juazeiro e a estrada do São Francisco a oeste, e as divisas com Sergipe no traçado da antiga estrada colonial que levava a Santo Antonio da Glória no São Francisco a leste, dentre muitos outros fatores, acabou por ser um complicador da situação social da região.

Levando-se em consideração, também, que o movimento foi entendido à época como obra de gente fanática que era contra a República e, por conseguinte, das novidades que ela trazia consigo, ficou premente a ideia de que a civilização dos sertões baianos dependia do contato com a “civilização” e esta se encontrava no litoral, mais precisamente no caso da Bahia, em Salvador. Para além, o próprio acesso das forças repressoras à região acabava sendo dificultado pela ausência de estradas adequadas e pelas longas distâncias a se percorrer sob o clima semiárido.

Veja-se, por exemplo, o primeiro enfrentamento entre as forças de Antonio Conselheiro e do Estado, a expedição Pires Ferreira, ocorrido em 21 de outubro de 1896 em Uauá, localidade a 114 km de Canudos. As tropas saíram de Salvador em trem expresso até Juazeiro, pois suspeitava-se erradamente que essa cidade seria alvo dos conselheiristas, e de lá marcharam por 192 km até o local do confronto. (MILTON, 2003, p. 39)<sup>57</sup> Como se sabe,

---

<sup>57</sup> Aristides Milton baseou sua narrativa no relato de Pires Ferreira e essa obra foi publicada originalmente em 1902, ou seja, ainda no calor dos eventos. Como um indicativo da precariedade destes caminhos, a distância por rodovia nos dias de hoje entre Juazeiro e Uauá é de 127 km e de cerca de 50 km entre essa cidade e o antigo sítio

essa expedição retornou derrotada e humilhada a Juazeiro, com muitos soldados se perdendo pela imensidão das caatingas por conta, também, da ausência de estradas que permitissem tanto a chegada quanto a fuga das tropas de modo mais ágil.

Os depoimentos de Euclides da Cunha, descontando-se os exageros retóricos e os caracteres dramáticos com que pinta a região em seus mais diversos aspectos, ajudam a entender como se dava a circulação e as dificuldades enfrentadas por aqueles que não estavam habituados com a área. O autor de “Os Sertões” fez o caminho que seria seguindo pelas expedições militares seguintes a Pires Ferreira (ele chegou com a 4<sup>a</sup>): veio de trem até Queimadas, de lá seguindo até Monte Santo, onde fora estabelecida a base das operações de repressão, por estrada que havia sido recentemente melhorada pelo governo federal justamente por conta do combate a Canudos – era o trecho final da antiga estrada de Alagoinhas a Monte Santo.

Nas suas observações, destaca a aridez, o vazio, a aspereza da fauna e da flora, tornando a viagem “penosíssima”. (CUNHA, 2006, p. 22) Após historiar a região, lembrando das andanças de Frei Apolônio de Todi, que transformou a serra do Piquaraça, em cujo sopé Monte Santo surgiu e se desenvolveu, em santuário religioso muito frequentado até os dias atuais, aponta que “E hoje quem segue pelo caminho de Queimadas [...]”, segue por “[...] um solo abrolhado de cactos e pedras”. (CUNHA, 2006, p. 251)

O mesmo se dá em um dos caminhos que levam a Canudos, a estrada do Cambaio, com a marcha das tropas sendo fortemente prejudicada pelas pedras, aclives e declives com o agravante de que transportavam dois canhões. (CUNHA, 2006, p. 261)<sup>58</sup> Essas dificuldades transparecem em todos os momentos em que se refere aos caminhos, num indicativo de que a presença do Estado, mesmo num momento de guerra, era prejudicada pela precariedade nas comunicações.

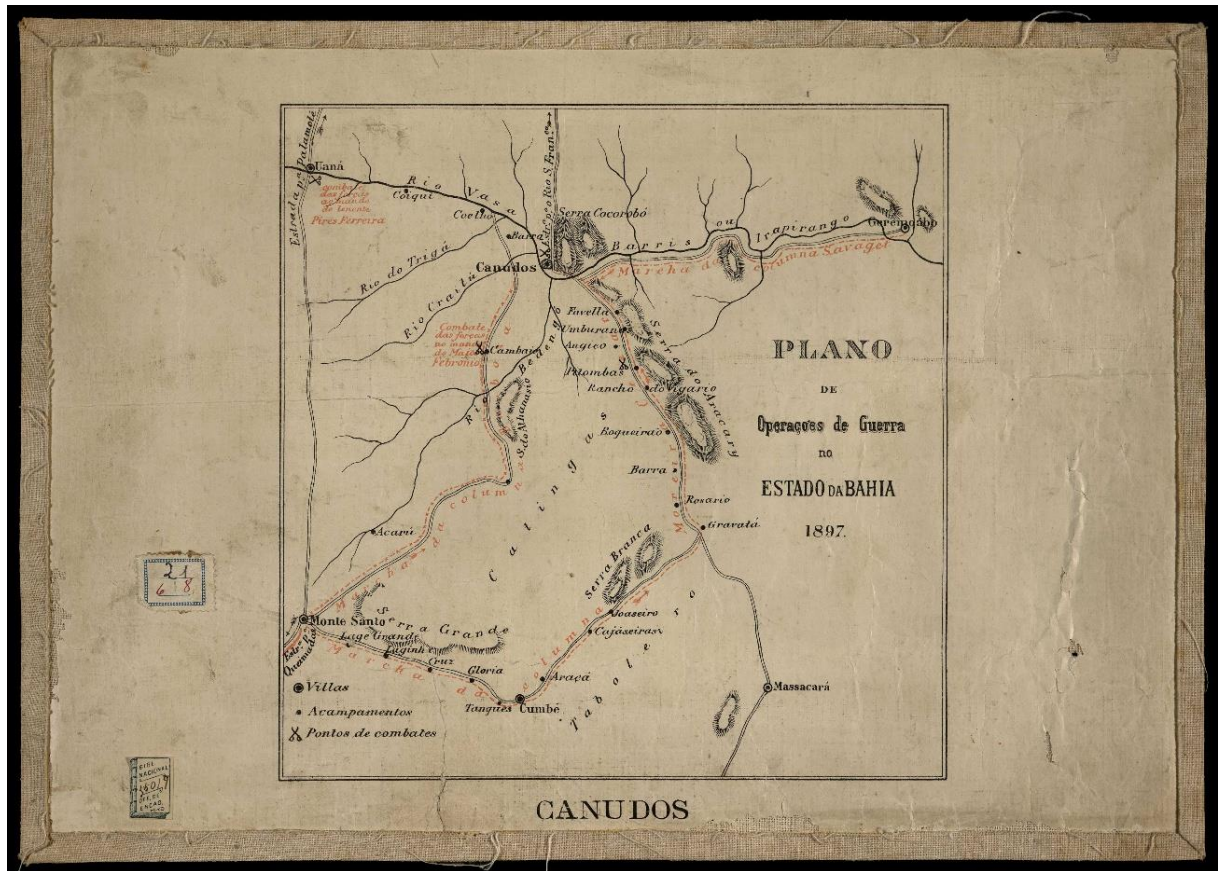
O mapa a seguir, elaborado no tempo e para as operações de guerra, indica os principais caminhos e estradas da região de Canudos. Depois da Guerra, será sobre eles que o sistema de viação da área e também o nacional, como a rodovia Transnordestina, a ligação de Salvador com Fortaleza (atual BR116 cuja construção começou em 1932) irá se desenvolver.

---

de Canudos. Lembrando que, a esta época, Uauá era servida por quatro caminhos/estradas: as de Juazeiro, Canudos, Monte Santo e Patamuté. Seus precários leitos se bifurcavam em um sem número de outros pelas caatingas da região, inclusive para Senhor do Bonfim, cuja melhoria é o objeto central dessa pesquisa.

<sup>58</sup> Nessa passagem o autor narra a 2<sup>a</sup> expedição realizada pelo Governo da Bahia.

**Figura 3** – Mapa das estradas na região de Canudos em 1897.



**Fonte:** CANUDOS: plano de operações de Guerra no Estado da Bahia. 1897. 1 mapa, 21 x 21cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart541268/cart541268.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart541268/cart541268.jpg). Acesso em: 10 nov. 2021.

Chegando o novo século, as realizações em matéria de rodovias são pouco expressivas, como já dissemos. De destaque, temos apenas a construção de algumas pontes, como a Severino Vieira sobre o rio Paraguaçu na localidade Iaçú como parte da estrada que se dirigia a Itaberaba e Mundo Novo, cujas obras foram iniciadas em 1902 sendo concluídas em 1904 e que, a partir de 1912 se tornou o leito da ferrovia da Grota. Outra obra importante foi executada pela prefeitura de Salvador, que melhorou o trecho da estrada das Boiadas entre a capital e Água Comprida (atual Simões Filho), tornando-o apto a ser utilizado pelo automóvel. (TARQUÍNIO, 1934, p. 462-463)

Por fim, o governo Araújo Pinho editou em 17 de agosto de 1910 a Lei 828, voltada para a construção de estradas, porém, apesar do governador informar que a Lei “[...] autoriza o Governo a contractar o estabelecimento de linhas de automóveis para o transporte regular de passageiros e cargas no Estado, tem despertado de modo animador a iniciativa particular” e de já haver contrato assinado com pelo menos um interessado em abrir uma estrada entre a estação ferroviária de Acajutiba no ramal do Timbó e a estância hidromineral de Cipó, os

resultados se restringiram apenas a esta estrada que, inclusive, só ficaria pronta tempos depois.<sup>59</sup> Em grande medida, a complicada situação política do momento, que culminou com o bombardeio de Salvador em 1912 e a chegada ao poder de José Joaquim Seabra, além do início da Primeira Guerra em 1914 são importantes fatores que justificam o fato da legislação não ter sido posta em prática.<sup>60</sup>

As figuras 4 e 5 a seguir apresentam a evolução na circulação na Bahia em 1889 e 1920, indicando os trechos cobertos pela navegação a vapor, ferrovias e estradas de rodagem. Na sua elaboração e quanto ao que apontam, se podemos afirmar que, quanto às estradas de ferro e portos atendidos pela navegação à vapor, os dois mapas são bastante precisos, o mesmo não se dá com as estradas de rodagem por diversas razões, como a inexistência de cartas detalhando seus traçados antes da década de 1920, a dificuldade de separar o que seria um simples caminho de uma estrada, ou seja, uma via capaz de receber o automóvel ou até mesmo carroças, a ausência de políticas públicas que estimulassem que elas fossem abertas nas diversas regiões do estado etc.

Por conta disso, na sua elaboração, utilizamos como base um dos muitos trabalhos cartográficos de Theodoro Sampaio,<sup>61</sup> verificando os trechos que em 1889 não apareciam em outras leituras e os eliminando, bem como inserindo os abertos entre a publicação da obra e 1920. Consideramos, portanto, que as duas cartas tem falhas, mas servem para termos uma visão espacial de como se circulava pelo vasto interior baiano no período em questão e como o sistema, se é que assim podemos chama-lo, foi sendo ampliado com o avanço do tempo.

---

<sup>59</sup> BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado.** Bahia: Oficinas da Empresa A Bahia, 1911, p. 41. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

<sup>60</sup> Voltaremos a esta lei no capítulo III, onde trataremos das medidas estaduais para estabelecer parcerias entre o setor privado e o Estado.

<sup>61</sup> SAMPAIO, Theodoro. **Atlas dos Estados Unidos do Brazil.** Bahia [Salvador, BA]: Reis & Ca., 1908. 1 atlas, 24 mapas col., 35,5 x 26,5 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart961173/cart961173.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart961173/cart961173.pdf). Acesso em: 10 nov. 2021.





Figura 5 - Os transportes na Bahia em 1920.





### 1.5 Outros elementos da modernização nos transportes.

A partir do Império também ocorreram outras tentativas de se modernizar a circulação e as comunicações. É verdade que parte delas foram frustradas, mas são importantes por indicarem tanto a vontade do governo e de particulares em facilitar as comunicações, apesar da falta de planejamento, quanto pela tentativa de implementar o modelo de sociedade civilizada e moderna sonhada pelas elites locais. Era preciso copiar os exemplos vindos da América do Norte e da Europa se se queria o progresso, mesmo que não tivéssemos capitais e tecnologia para isso.

Esses aspectos modernizadores também aparecem na segunda metade do século XIX e é prudente que os observemos, apesar de que em grande medida ficaram circunscritos à cidade do Salvador, porém, como a capital era o exemplo a ser seguido, em um momento ou outro chegariam as mais importantes localidades do interior.

Evento de pequena importância em razão do impacto diminuto para os transportes na Bahia, mas que impressionou aos espectadores da época foi quando em 1871 a população da capital viu desfilar por suas ruas lamacentas e íngremes a primeira *road locomotive* do Brasil. Este sistema se tratava de um pesado carro a vapor que rebocava, via de regra, dois vagões de dois andares destinados para passageiros (em Salvador a máquina puxava apenas um). Surgido no final do século XVIII, este tipo de veículo se desenvolveu paralelamente à locomotiva no século seguinte, afinal tratava-se, grosso modo, de uma feita para rodar livre dos trilhos, como o faziam os automóveis um século depois. A partir da década de 1830 este tipo de máquina foi utilizada em linhas rodoviárias entre cidades na Inglaterra e na França, subsistindo por último neste país até 1900. (PIETSCH JUNIOR e CAVALCANTI, 1982, p. 20 e 21)

Na Bahia, foi por obra do comerciante Francisco Antônio Pereira Rocha que a novidade fora introduzida e que acabou sendo apelidada pelo povo de “Maxambomba” ou “borracha do Rocha”. Transcrevamos o que nos disse Manoel Querino sobre o equipamento:

O povo apinhado na Praça do Palácio contemplou, admirado, as evoluções daquela machina, cujas rodas eram forradas de borracha.

O transporte da cidade baixa para alta era bastante difícil (sic), principalmente, no acto da ascensão de íngremes inclinações, fechando-se apostas quanto a subida da Conceição da Praia. Afinal, a <borracha do Rocha>, conforme a pittoresca denominação popular, galgou aquella via publica e percorreu as diversas ruas sem o menor acidente. (QUERINO, 1922, p. 221)

Fez mais algumas viagens pela cidade e arredores, participando inclusive do desfile de 2 de Julho, mas ficou apenas na experiência – para Querino a razão foi que “não souberam aproveitar os serviços que poderiam prestar o original vehiculo” (QUERINO, 1922, p. 221) – e a máquina acabou sendo vendida para empresários da cidade de Porto Alegre onde trabalhou por mais algum tempo até encerrar seus dias.

Ainda na capital, que poderia não estar vivendo seus melhores momentos econômicos na segunda metade do século XIX, mas que, como já dissemos, possuía elites ávidas por modernizá-la e que ainda possuíam prestígio junto a Corte, foram implantados neste mesmo período mais elementos modernos no que concerne aos transportes e as comunicações. O espraiamento da urbe soteropolitana, que crescia em direções que romperam há muito com o plano original de Luiz Dias, o arquiteto executor da planta original da cidade fundada em 1549, passando a ocupar lugares distantes da zona central que congregava os serviços, trouxe problemas de locomoção no interior da cidade.

Em 1851 foi implantado o primeiro serviço de transporte de passageiros. Eram as gôndolas, carruagens para até dez pessoas que faziam trajetos entre a Cidade Alta e os bairros do Bonfim e da Barra.<sup>62</sup> A evolução natural delas vieram com os ônibus, que eram semelhantes às gondolas, mas possuíam dois andares. Um dos problemas destes tipos de transporte é que a cidade do Salvador possuía muitos trechos de pavimento não revestido, além do relevo extremamente ondulado, o que trazia um sem número de dificuldades ao seu movimento principalmente durante o período mais chuvoso do ano.

Se levarmos em consideração a topografia irregular da cidade, mesmo a nossa distância temporal vai nos mostrar que realmente deveriam ser bastante inadequados para uma cidade que aumentava sua população e crescia para várias direções. Já explicitamos as dificuldades quanto aos dados sobre população. Nesse caso em específico de Salvador, lembremos como apontado por Kátia Mattoso (1999, p. 109), que os dados censitários devem ser tomados com bastante prudência e admitindo-se imprecisões. A autora estima que entre 1810 e 1870, a população da cidade mais que dobrara, passando de cerca de 50.000 para 120.000 habitantes.

Por conta desse acréscimo populacional, na década de 1860, entrou em operação um novo sistema, o carril de ferro. Ele era um híbrido entre as gôndolas, o ônibus e o bonde moderno, podendo ser definido como um bonde movimentado por tração animal. Neste sistema, a carroceria rebocada por cavalos ou mulas deslocava-se sobre trilhos de ferro.

---

<sup>62</sup> Uma boa definição deste tipo de veículo é a deste especialista em transportes que nos é contemporâneo: “Provindas de ótimo molejo, eram puxadas por quatro animais, em um dos quais ia montado o cocheiro”. (STIEL, 2001, p. 54)

Mesmo continuando a utilizar a tração animal, era mais ágil e confortável que seus predecessores e até princípios do século XX dominou o transporte urbano na capital baiana.

O processo de fantasmagoria e de se depositar nos transportes o meio para o desenvolvimento, desta feita nos bairros mais afastados do centro da capital, também aparece aqui. O bonde é o novo vetor do progresso:

Este melhoramento tem correspondido as esperanças de seus introductores e hoje se o pode considerar como uma das necessidades principaes desta capital, cujo movimento de passageiros entre as suas diversas parochias cresce todos os dias, não podendo ainda bem apreciar a sua comprehensão por não se acharem concluidas as obras de prolongamento e ramificações. Bairros de excellentes proporções para habitação e distração, subúrbios que são pouco procurados pela longitude do centro da cidade, irão se cobrindo de casas, o valor de seus terrenos augmentado como se está verificando com os outros, nos quaes já passam as linhas.<sup>63</sup>

Acrescente-se que a definição de subúrbio colocada pelo presidente não é a mesma que temos hoje no Brasil moderno, ou seja, de áreas distantes e degradadas, habitadas pela população pobre. É a ideia norte-americana e europeia de zona suburbana que tem a ver com a fuga do insalubre, caótico e perigoso centro urbano e que tem origem muito antiga, remontando aos tempos do mundo romano, e se restringia aos ricos: “água e ar puro, fuga aos ásperos ruídos humanos, extensões abertas para cavalgar, caçar, praticar arco, caminhar pelo campo – tais são as qualidades que a aristocracia sempre apreciou em toda parte”. (MUMFORD, 1991, p. 526)

As rotas chegaram a ser divididas entre três empresas: a Companhia de Trilhos Centraes, Companhia de Transportes Urbanos e Companhia de Vehiculos Economicos, e ligavam os pontos mais importantes da cidade, havendo certo monopólio entre cada uma delas nos seus roteiros, o que gerava muita briga quando uma se achava prejudicada pela construção que outra fazia em direção a sua área de controle e também quando outras surgiam como foram os casos da Companhia de Trilhos Urbanos e a Linha Circular de Carris da Bahia. Sobre a Vehiculos Economicos, uma importante peculiaridade: ela foi a introdutora do bonde a vapor, que funcionava na linha que ligava o Bonfim a Ribeira e Itapagipe. Houve ainda a Companhia Locomotora Bahiana, que fazia o transporte por trilhos entre as cidades Alta e

---

<sup>63</sup> BAHIA. **Falla com que o excellentissimo senhor dezembargador João Antonio de Araujo Freitas Henriques abriu a 1.a sessão da 19.a legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 1.o de março de 1872.** Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1872, p. 101. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>. Acesso em: 25 jul. 2020.

Baixa pela ladeira da Montanha, mas que nunca concluiu os serviços e, portanto, não chegou a funcionar.

**Figura 6** - No bairro do Comércio em Salvador, trilhos dos bondes riscam a paisagem urbana (década de 1880).



**Fonte:** GAENSLY, G. Rua Nova do Comercio. Salvador, BA: [s.n.], [1870-1880]. 1 foto, p&b, 19 x 25. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_iconografia/icon206333/icon206333\\_09.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon206333/icon206333_09.jpg). Acesso em: 10 nov. de 2020.

Os inconvenientes da tração animal começaram a ser superados nos bondes em 1897 quando se implantaram os primeiros serviços movidos a energia elétrica com a criação da Companhia de Carris Elétricos da Bahia. Foram os primeiros a utilizar a nova fonte de energia, pois só em meados de 1900 começaram os serviços de abastecimento da iluminação pública das ruas, repartições e, por fim, residências. Aqui, novamente temos a Bahia dentre as pioneiras na implementação de uma nova tecnologia para os transportes no Brasil, pois o serviço da capital baiana foi o segundo a ser implantado no país, atrás apenas do Rio de Janeiro que o fizera em 1892.

Este processo, que em sua origem tivera o Coronel Antonio Francisco Brandão à frente, só deslanchou de fato quando a alemã Siemens & Halske adquiriu a concessão e os materiais. Em 1907 o controle passou para a The Bahia Tramway Light and Power Company, grupo norte americano representado na Bahia pela Casa Guinle do Rio de Janeiro. Desse começo de século em diante, as linhas eletrificadas se expandiram até atingiram alguns dos pontos mais extremos da cidade. (SAMPAIO, 2015, p. 239; TARQUÍNIO, 1934, p. 495-499)<sup>64</sup> O uso da eletricidade, em função do tantas vezes referido relevo acidentado de Salvador, foi fundamental para agilizar a circulação em grandes áreas da capital, articulando de modo mais ágil e seguro seus diversos bairros.

Na década de 1870 começaram a entrar em operação sistemas hidráulicos destinados a ligar as cidades Alta e Baixa. Desde os tempos coloniais que as íngremes ladeiras que ligavam a zona portuária e o coração da cidade, a área que ia dos atuais bairros do Santo Antônio a Av. Sete de Setembro, eram vencidas por meio de guindastes – sem contar, é claro, o transporte de cargas e pessoas por terra, penosamente executado por escravos. Com o crescimento da cidade, eles passaram a não dar mais conta do volume dos transportes e não eram suficientemente ágeis.

O pioneiro em diversos sentidos foi o elevador da Conceição, depois rebatizado em homenagem a seu idealizador, o comerciante Antônio de Lacerda, de elevador Lacerda. O mesmo Antônio de Lacerda também foi responsável por colocar em funcionamento o elevador do Taboão, usando as máquinas originais do da Conceição depois que este passou por completa reforma e modernização na década de 1880. Juntamente com os elevadores, os primeiros funiculares, chamados em terras baianas de planos inclinados, começaram a ligar as duas partes da cidade, sendo o primeiro o Gonçalves e depois o do Pilar.

Nas cidades do interior, mesmo nas maiores e que possuíam certo nível de riqueza, apenas na zona do recôncavo tivemos preocupações com a melhoria dos transportes das urbes e da sua zona imediatamente próximas, seus subúrbios. O sentido aqui é diferente dos dois anteriormente colocados: subúrbio é entendido como zona fora da urbe, independentemente de ser destinada a vida dos ricos ou dos pobres. Seria a zona rural imediatamente próxima da cidade, geralmente responsável pelo abastecimento da zona urbana de víveres, o que criava poderosa dependência de uma para com a outra e, por conseguinte, justificava a tentativa dos

---

<sup>64</sup> Sobre a energia elétrica, pesquisador indica que “[...] até a inauguração da usina de Bananeiras, em 1919, a Bahia viveu em absoluta carência de eletricidade em todos os segmentos que dela necessitava”. (CUNHA, 2017, p. 87) O autor exagera ao falar em Bahia, pois essa usina, localizada no rio Paraguaçu em Conceição da Feira, atendia apenas as zonas próximas à capital. As cidades mais distantes viviam no escuro ou montaram suas próprias usinas como veremos na região de Senhor do Bonfim no capítulo seguinte.

grupos dominantes em melhorar o acesso delas à zona central das cidades. Lembremos, por exemplo, das justificativas dadas para a construção dos primeiros trechos das estradas macadamizadas de Santo Amaro.

As tentativas de implementar sistemas de transportes mais modernos nas cidades do interior acabaram redundando na criação de algumas das estradas de ferro que, muitas décadas depois, passariam a compor o sistema de viação férrea baiano. Assim foram os casos da *Tram Road* de Nazaré, da Trilhos Urbanos de Santo Amaro e da Trilhos de Cachoeira, cujos trechos em operação foram incorporados, respectivamente, pelas estradas de ferro de Nazaré, Santo Amaro e ao ramal de Feira de Santana da Central da Bahia.

Enfim, juntamente com melhorias como cabos submarinos, linhas telegráficas e telefônicas, buscou-se melhorar as comunicações na Bahia a partir de Salvador e drenando para ela as pessoas, as mercadorias e as riquezas. A capital deveria manter sua centralidade em relação ao estado, exportando para o vasto interior o modelo desejável de civilização. Este processo tocou e se desenvolveu em muitas das regiões da Bahia, incluindo o centro-norte do estado. É o que começaremos a ver a seguir.

## **2. UMA REGIÃO: O CENTRO NORTE BAIANO.**

Inicialmente é necessário discutirmos a ideia de regionalidade e como isto se aplica à região cortada pelo caminho do Uauá. Já foi dito que este trabalho é voltado para entender como no contexto da Bahia das primeiras décadas do século XX, grupos das elites que tinham seu centro de poder na região centro-norte do semiárido baiano se mobilizaram para interligar suas cidades. Por isso e no final das contas, este é um estudo sobre como estes grupos viam sua região e buscaram reforçar tanto a regionalidade dela, ou seja, os contatos internos dentro de um mesmo complexo social, cultural, religioso, econômico, político etc., quanto com outras áreas mais distantes.

A estrada para Uauá, apesar de aparentemente ter caráter local em diversos sentidos, notadamente por estar circunscrita a uma mesma região, ligava-se a um projeto maior que deveria conectar todo o Nordeste baiano à praça comercial de Senhor do Bonfim. Essa cidade, por ser polo ferroviário e dispor de diversos serviços que eram atrativos para as cidades e vilas menores da região, deveria ter o importante papel tanto de reforçar a regionalidade local quanto de ligar certas áreas daqueles sertões a paragens mais distantes, canalizando para si as pessoas, as mercadorias e a riqueza de uma vasta área da Bahia e até de estados vizinhos, como Sergipe, Alagoas e Pernambuco. A vastidão destes planos é uma das razões para que a imprensa de Salvador tivesse sido mobilizada, pois seu poder de pressão junto ao Estado era muito maior do que o dos veículos de comunicação locais.

A estrada deveria servir para reproduzir o capital destes grupos dominantes política e economicamente, reforçando seu poder tanto no âmbito regional quanto no estadual. É por isso que não se pode deixar de buscar entender o que seria essa regionalidade e o papel das cidades como centros regionais. No contexto da época, o papel de cidade polo regional que Senhor do Bonfim desempenhava deveria ser reforçado com uma estrada que modernizasse os antigos caminhos que faziam com que mantivesse relações, desde muito tempo, com a enorme região situada a leste da cidade. O automóvel deveria ser a ponta de lança de um processo que reafirmaria e ampliaria a atração de toda uma região – e além – para Bonfim.

### **2.1 O espaço regional.**

A questão do estudo dos espaços regionais tem suscitado muitas discussões, principalmente por conta da própria definição do que seria este espaço regional e como demarcá-lo dentro de uma área territorialmente maior. Ao longo da história, utilizaram-se diversos meios para se proceder com essa delimitação: um domínio biológico, complexo

cultural, zonas de diferenciação dentro de um espaço maior, formas utilizadas pelos homens para organizar e explorar este espaço etc. Dos positivistas do século XIX à mais recente História do Tempo Presente, as questões ligadas à definição destes limites ocuparam e ainda o fazem o centro das discussões quando se trata de analisar a ação dos homens no tempo e no espaço, ou seja, a própria história.

O fato é que os historiadores geralmente tomam emprestado da geografia – ou deveriam – o arcabouço teórico necessário para estabelecer estas definições e o fazem com toda razão, afinal essa ciência é parceira-irmã da história e uma não tem muito sentido sem a outra. Como afirma Rosa Maria Silveira (1989, p. 18), a história encontrou, e ainda o faz, no seu desenvolvimento dificuldades para tratar das questões ligadas ao espaço e, por isso, “[...] absorve rotineiramente conceitos produzidos pela ciência geográfica, mais habituada a lidar com aquele objeto.” Deve-se, portanto, entender que a história, “[...] tomada isoladamente, não significa nada senão um fragmento do universal movimento rumo ao conhecimento”, por isso, precisamos de outras áreas do saber como a geografia. (BLOCH, 2001, p. 50)

Se a história é a ação dos indivíduos num determinado espaço durante a passagem do tempo, nada mais importante que se valer dos saberes, conceitos e métodos da ciência que o estuda para apreender com maior profundidade as questões ligadas ao espaço e às regionalidades, afinal o espaço geográfico está carregado de historicidade. Assim, entendemos que os ensinamentos do geógrafo baiano Milton Santos são fundamentais para que possamos tentar compreender e ter como explicar adequadamente as questões ligadas à transformação espacial intentada pelos indivíduos na área de atração da estrada de Bonfim para Uauá.

Santos (2006) entendia que o espaço se transforma de duas maneiras, horizontalmente e verticalmente. Na primeira forma, os pontos do território se agregam sem que haja descontinuidades territoriais, ou seja, zonas vizinhas vão umas agindo sobre as outras num processo homogeneizante que altera as feições e funções do espaço, “[...] impondo novos mapas ao mesmo território.” (p. 193) Seria, lembrando o trabalho de Antonio Fernando Guerreiro de Freitas (2000), a responsável em larga medida pela criação de novas regionalidades, pela intensificação das existentes ou por sua destruição. A segunda, que age sobre o território de modo vertical, é externa à região, vem de longe e, impondo seus interesses, molda o território muitas das vezes atropelando os interesses de certos grupos locais em detrimento de outros que, no final, compram como se fossem suas essas determinações alienígenas. Veja-se a seguinte passagem:



As segmentações e partições presentes no espaço sugerem, pelo menos, que se admitam dois recortes. De um lado, há extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região. São as horizontalidades. De outro lado, há pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia. São as verticalidades. O espaço se compõe de uns e de outros desses recortes, inseparavelmente. (SANTOS, 2006, p. 192)

É na cidade onde horizontalidades e verticalidades se cruzam, com uma se superpondo a outra, se curvando aos seus interesses ou lutando para manter na região o controle sobre ela. Neste processo, dois tipos de forças agem na transformação do espaço: forças centrípetas, de agregação, que fazem interesses convergirem, mantendo na região o comando e o controle das forças produtivas, e forças centrífugas que, ao contrário, retiram o comando da instância regional, pois o poder emana de longe, de fora, obedecendo a interesses externos a ela e impondo modelos por vezes estranhos.

Neste sentido, no trabalho de Mateus Servilha onde analisa a formação da região do Vale do Jequitinhonha em Minas Gerais e o estigma de região miserável que carrega, o autor aponta que essa imagem foi imposta de fora, sendo estranha aos que são da área. Foi o Estado, através de instituições como a SUVALE (Superintendência do Vale do São Francisco), quem definiu tanto o que seria o Vale do Jequitinhonha quanto estigmatizou a região como “vale da miséria”. Para o autor, este processo de criação/recriação da região e, portanto, das identidades, nasce com a Proclamação da República e se faz presente até os dias atuais:

Interesses do Estado e determinados setores/grupos sociais serão estampados na busca pela construção/invenção do ‘brasileiro’, através do trabalho, em especial, de artistas e intelectuais. Áreas emergentes como centros de poder (político e simbólico) passam a incorporar o restante do país a partir de suas interpretações, marcadas pelos interesses de específicos grupos sociais, assim como pelos seus projetos de civilização e nação. (SERVILHA, 2015, p. 31)

Outro trabalho também importante para compreensão do fenômeno das regiões se impondo umas às outras como modelos a serem seguidos e da sua fabricação por visões externas é o estudo de Gilmar Arruda (2000), onde esse autor discutiu como, a partir da tentativa da produção de um modelo de Brasil progressista e civilizado ainda no século XIX, mas com mais força no XX, criou-se a dicotomia entre a cidade e os sertões, as zonas mais interiores do país, com essas últimas sendo locais “[...] depositários das lembranças do passado e dos desejos do próprio futuro. Um lugar, que deveria ser transformado, tornou-se um lugar de possibilidades perdidas, repositório do passado e das lembranças do processo de

transformação.” (p. 62) Neste processo, deveriam as cidades ou regiões mais desenvolvidas fornecer o modelo a ser utilizado para transformar os sertões.

No circuito Bonfim – Uauá, os grupos dominantes objetivavam com a construção da estrada intensificar a força centrípeta para manter e ampliar o controle na própria região. Com a rodagem criar-se-ia um novo elo entre as cidades da área e dessas com outras através das conexões ferroviárias em Senhor do Bonfim e de outras estradas de rodagem que dessa cidade e, na outra ponta, de Uauá, colocariam diversas localidades ao alcance, o que reforçaria e ampliaria o domínio destes mesmos grupos sobre ela, a região, porém e, ao mesmo tempo, na medida em que houvesse o reforço nas forças de agregação, como efeito do processo, desejado ou não, o controle lentamente poderia migrar para elementos exógenos a ela, afinal, facilitando a circulação inter-regional ter-se-ia, também, uma maior possibilidade de aumento nas forças centrífugas.

Os produtos regionais poderiam passar a interessar, como de fato já o faziam principalmente durante e após a Primeira Grande Guerra, quando a extração de minerais industriais, notadamente o manganês, timidamente começou e passaram a ser explorados por grupos estrangeiros, o que redundaria na migração do controle regional e da tomada de decisões para atender aos interesses de fora.

Se os grupos ligados à construção da estrada tinham esta noção de que poderiam perder o controle no futuro, não se sabe, mas arrisca-se dizer que não, pois, como veremos ao analisar o pedido de subvenção feito ao governo do estado em 1925,<sup>65</sup> notamos que, apesar da estrada, na prática, carregar a ideia de trazer para Bonfim regiões mais além, ampliando o raio de ação e o poder dos grupos sediados na cidade, os interesses externados pelas elites bonfinenses, contraditoriamente, se apresentavam imediatistas e locais: desenvolver uma região que estava inerte por falta de transportes adequados, era o que alegavam.

Um breve parêntese para destacar um elemento norteador de toda essa pesquisa: espaço – e a região como um recorte dele – deve ser entendido como sempre em mutação e movimento e, para isso, precisa ter os meios para que este se processe com agilidade, acompanhando a modernização dos tempos. É por isso que, ao estudarmos os transportes, precisamos deixar de ver apenas seu caráter técnico e a ideia simplista de que sua função é apenas a de transportar pessoas e mercadorias para entendê-lo como atividade de relação, ou seja, um elemento de ligação entre atividades econômicas outras, mas que também impacta os

---

<sup>65</sup> Trata-se do conjunto documental, a ser analisado no capítulo seguinte, APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229.** Aprovação de cláusulas para o contrato com a Sociedade Rodoviária de Bomfim Limitada para a construção de uma estrada de Rodagem de Bomfim a Uauá.

meios políticos, sociais, culturais, religiosos etc., com efeitos extremamente poderosos. Transportar gente é carregar junto ideias, padrões, modelos e perspectivas de sociabilidade e de vida.

O transporte transforma a massa produzida em fluxo, ou seja, determinado produto só tem valor quando levado para o local de consumo, para o mercado:

O uso seletivo do espaço se daria sobretudo através desse processo [o da hierarquia de usos do espaço], uma vez que, nas condições atuais de circulação rápida do capital, isto é, pela necessidade de rápida transformação do produto em mercadoria ou capital-dinheiro, isto é, nas condições atuais de reprodução, a capacidade maior ou menor de fazer circular rapidamente o produto é condição, para cada firma, de sua capacidade maior ou menor de realização, ou, em outras palavras, do seu poder de mercado, o que também quer dizer poder político. (SANTOS, 2014, p. 83)

Apesar de originalmente ter sido escrito na década de 1970 e tendo como baliza a sociedade daquele momento histórico, essa passagem é perfeitamente aplicável ao nosso estudo.

Os processos de busca pela intensificação das forças controladoras de determinado lugar podem ser verificados tanto em nossa área de interesse quanto em outras regiões da Bahia. Vejamos o caso da região cacauífera, pois se trata de um importante exemplo por conta do peso que essa área passou a ter para a Bahia como um todo. Quando o cacau começou a dar seus primeiros passos em direção a ser o grande produtor de riqueza do estado entre o final do século XIX e início do XX, as forças locais começaram a transformar a região para facilitar sua produção e escoamento. São feitas melhorias no porto de Ilhéus, começa a operar a eternamente inconclusa e mal aparelhada estrada de ferro de Ilhéus a Conquista, uma rede de estradas de rodagem é implantada principalmente pela ação da Auto Viação Sul Bahiano, houve grandes intervenções urbanas nas principais cidades etc. Tudo isso feito por gente que vivia na região e tinha poderosos interesses nos fluxos comerciais alimentados pelo cacau.

Por outro lado, as amêndoas do fruto de ouro se destinavam ao mercado internacional e comerciantes, banqueiros, especuladores e tantos outros tipos de diversas partes do mundo que ia da Alemanha ao Império Otomano, procuraram impor suas vontades, subordinando a região aos interesses e a lógica do mercado internacional, sem contar o papel centralizador que Salvador continuou a executar, mesmo após a criação da alfândega no porto de Ilhéus, o que permitia a exportação direta sem a necessidade de se passar pela capital baiana. Resumindo, construiu-se uma regionalidade cacauífera a partir de interesses endógenos e exógenos.

Muitos estudos contemporâneos apontam para essa convergência de interesses de diversos grupos sociais ligados à produção cacaueteira e da tentativa deles de aparelharem a região. Veja-se, por exemplo, o que nos diz Guerreiro de Freitas (1979) sobre a formação da classe dominante nessa região:

A concepção de burguesia cacaueteira está intimamente ligada à aceitação de que o comerciante-exportador e os grandes produtores formaram as duas frações que deram origem à classe em exame. O desenvolvimento da cacauicultura possibilitou o aparecimento de um segmento unificado, com interesses na produção e no comércio, simultaneamente. (p. 24)

A ação estatal de modo mais efetivo nesta área é um pouco posterior, pois somente com a criação do Instituto do Cacau da Bahia, em 1931, o Estado passou a deixar a sua marca, até como forma de frear os poderes dos senhores do cacau, ansiosos por se libertarem dos desígnios das classes dominantes de Salvador.

Na região centro-norte da Bahia, como em tantas outras áreas do estado, este movimento também pode ser verificado, principalmente durante a Primeira Grande Guerra, quando a demanda por certos insumos aumentou significativamente. Sem um produto voltado para os grandes mercados que fosse produzido em tempo integral como era o cacau – talvez a exceção fosse a mamona, de onde se extrai a ricina, importante insumo para a indústria química, mas que somente começou a ser produzida em escala no período posterior ao em estudo – as elites da região começaram, a partir do início das hostilidades na Europa, a se associar com o capital internacional para extrair minérios na região.

Essa região da Bahia é extremamente rica no que concerne a produção mineral, havendo a exploração de ouro, salitre, esmeralda e diamante desde os tempos coloniais. Com o século XX e o crescimento das demandas das nações industriais por minério, começaram a ser exploradas as grandes jazidas de cromo, manganês, ferro, mármore, cobre etc. (TEIXEIRA; SILVA FILHO; VASCONCELOS, 1998) Foi por essa razão, além de interesses estritamente locais que podem ser resumidos à ideia de controle total da região, que as classes proprietárias de vasta zona que ia de Senhor do Bonfim a Morro do Chapéu pressionaram o governo para que este construísse a ferrovia da Grota e ramais, além de dotar a região de estradas de rodagem feitas para o automóvel, a esta altura já presente nas principais cidades da região.

Grupos econômicos norte-americanos puderam, a partir do início das obras da ferrovia, extrair manganês nos atuais municípios de Campo Formoso e Jacobina. Em Caen, próximo a essa última cidade, quem passou a explorar o minério foi o engenheiro Henry de Brutelles, que chegara à zona para construir a ferrovia e por lá acabou se fixando para fundar a cidade

que batizou em homenagem a terra natal de sua esposa Marta, Caen, na Normandia francesa. Nas bordas e subidas da Chapada Diamantina, os diamantes e carbonatos dos senhores da grande área que tinha Morro do Chapéu por centro, Dias Coelho e depois Antonio de Souza Benta, precisavam chegar à casa Levy de Paris para se transformar em riqueza. No movimento oposto, os europeus e estadunidenses enviavam para os sertões baianos máquinas, equipamentos, itens de consumo diário, costumes etc.

Nos dois casos, o da zona cacauceira e do centro-norte baiano, essas pressões internas e externas contribuía para moldar uma nova região e criar novas regionalidades que atendiam aos locais e aos estrangeiros. As elites do cacau, através do estabelecimento de linhas de navegação à vapor para o Rio de Janeiro investiram e gastaram suas fortunas na então capital do Brasil em detrimento de Salvador. Nas bordas da Chapada, Jacobina se afastou paulatinamente de Senhor do Bonfim e estabeleceu laços mais profundos com Feira de Santana e Salvador ao mesmo tempo em que atraiu para si uma centralidade ainda existente nos dias de hoje em relação a muitos municípios que antes não se ligavam a ela, a exemplo de Mundo Novo e Mairi.

A construção de estradas – e o caso da Bomfim a Uauá é sintomático – é um importante vetor para o desenvolvimento deste processo de formação de novas regionalidades baseadas em fatores endógenos e exógenos. Com a abertura dessa nova rota, Bonfim passará a buscar exercer maior influência com as áreas ligadas ao Raso da Catarina (Uauá, Canudos, Euclides da Cunha e Monte Santo) e a hoje chamada região Sisaleira, composta pelos municípios de Itiúba, Cansanção, Queimadas, Santa Luz dentre outros.

Algumas dessas localidades hoje municípios, não o eram na época da construção da estrada e foram desmembrados, em sua maioria, de Senhor do Bonfim, Monte Santo, Campo Formoso e Queimadas, as cidades mais antigas dessa área. Por outro lado, a produção de couros e peles voltada para os mercados externos e que tinha para Uauá grande importância, deveria ser incrementada pelo mais rápido acesso proporcionado pela nova estrada de rodagem à estação ferroviária de Bonfim de onde chegariam ao porto da Bahia.

Regionalidades são criadas e elas se submetem a interesses locais e estrangeiros e todos eles se centram nas mais importantes zonas urbanas que passam a desempenhar o papel de centros regionais que, por conseguinte, transformam suas zonas de influência horizontalmente. Talvez o problema, no que concerne à divisão dos espaços em zonas regionais, esteja no fato de que muitas vezes isto parece, mas só parece, pelo menos para o Estado que é a entidade que perpetra essas divisões na enorme maioria das vezes, ser

aleatório, feito para atender apenas a interesses geopolíticos que desprezam os interesses dos indivíduos.

Os trabalhos de Durval Muniz Albuquerque Junior têm procurado construir a ideia de que Nordeste e nordestino são fabricações, invenções nas suas palavras. Essas noções foram construídas de fora da região tanto pelo nordestino migrante quanto por quem o recebeu em sua nova terra e utilizou a imagem desse migrante como a de todos os habitantes da atual região Nordeste, homogeneizando práticas, hábitos e indivíduos. Ao sair de sua região, o nordestino o faz, geralmente, em razão de buscar melhores condições de vida, já que estes migrantes viviam em condições de penúria material e dificuldades de desenvolvimento socioeconômico, a miséria propriamente dita. Ora, se a migração é feita para fugir das más condições de vida, a imagem que estes indivíduos irão pintar de sua zona de origem é de pobreza extrema, falta de oportunidades, mandonismo, abandono por parte do Estado etc., o que é uma realidade para muitas áreas do Nordeste, diga-se, mas não para toda ela como se costuma acreditar. (ALBUQUERQUE JUNIOR, 2011)

O autor também nos lembra que o processo de construção de um Nordeste como região diferenciada do restante do Brasil começou ainda quando o país obedecia a divisão mais genérica de Norte e Sul (a atual de cinco regiões é de 1970) e isso foi feito tanto de fora quanto de dentro. No período que este trabalho abarca, as primeiras décadas do século XX, buscou-se através da estruturação de uma história regional que “[...] busca dar à região um estatuto ao mesmo tempo universal e histórico, em que as únicas discontinuidades seriam de ordem negativa: esquecimento, ilusão ocultação” (p. 89), montar a ideia de um Nordeste e dos seus habitantes enquanto entidades geográficas e sociais carregadas de especificidades que os diferenciavam do restante dos brasileiros, mas os unia enquanto nordestinos.<sup>66</sup>

Uma região do porte da nordestina, com seus 1,5 milhão de quilômetros quadrados, carrega consigo peculiaridades e regionalidades – sempre elas – enormes. Vamos observar a situação pelo viés da cultura, elemento utilizado com grande frequência através dos tempos para estabelecer os recortes regionais. Um dos símbolos do Nordeste, por exemplo, são as festas juninas (Santo Antônio, São João e São Pedro), com seu forró, quadrilhas, alimentos à base de milho, licores etc., mas para os que vivem na parte mais ocidental da região é tudo muito diferente. O Bumba-Boi domina a cena com suas matracas e pandeirões, os alimentos tem suas particularidades, com os caldos de frango e ovos sendo preferidos. A cultura dos

---

<sup>66</sup> Em trabalho mais recente, ALBUQUERQUE JUNIOR (2013), buscou investigar quando se deu essa invenção de uma cultura nordestina, chegando à conclusão de que este processo foi feito de cima, por elementos ligados de uma forma ou outra às elites locais, e se baseou em um sentimento de perda gerado pela diminuição do papel da região em âmbito nacional, notadamente a partir da Proclamação da República.

licores caseiros, tão simbólicas deste período, simplesmente não existe no Nordeste amazônico. Do mesmo modo, o litoral baiano ao sul de Salvador tem muito pouco do que se convencionou chamar de cultura nordestina. O falar e o viver em Teixeira de Freitas, Porto Seguro, Canavieiras, Itamaraju, Ilhéus e tantas outras destoam radicalmente tanto do que se entende como nordestino, como muitas vezes, do que seria o “ser baiano”.

A própria capital da Bahia, dentro dessa lógica de que certos elementos são definidores de uma região e acabam servindo para estabelecer fronteiras entre elas, tem muito pouco do “ser nordestino”. Neste sentido, a Cidade da Bahia, que carregaria as marcas distintivas do que é ser baiano para o restante do Brasil, é uma enorme ilha, com seus hábitos, costumes, práticas e fala diferindo radicalmente do restante do estado, sendo compartilhados apenas em uma zona que abarca partes Recôncavo e da microrregião de Feira de Santana. O soteropolitano, como tantos outros moradores de tantas paragens de uma Bahia territorialmente muito grande, tem hábitos que são extremamente específicos. Em outras palavras, na formação das regionalidades baianas, gerou-se um estado fraturado e o “ser baiano” não passa, neste sentido, de uma abstração.

Uma observação que não precisa ser muito apurada nos mostra que, de modo mais generalizante e utilizando as categorias do que seria definidor do nordestino, ou seja, colocando novamente o elemento cultural à frente, mas entendendo-a num sentido Thompsoniano, onde a cultura é definida pura e simplesmente – e de modo genialmente preciso – como o modo como as pessoas vivem, existem várias Bahias e muitas não ficam dentro do domínio geopolítico do Nordeste. (THOMPSON, 2008)

Por mais complicado que seja pensar nesses elementos culturais definidores, pois pressupõem algo perigoso, a homogeneização, eles somente se encaixariam em porções do centro-norte e do vale do São Francisco, nas zonas mais áridas; do sudoeste até a região de Brumado, Caetitê e Guanambi, a cultura do norte de Minas se mistura; no oeste, que um dia já teve mais proximidade com os hábitos do atual Centro-Oeste do Brasil, temos um amálgama que mistura Nordeste, a cultura do Centro-Oeste e, depois da implantação do agronegócio na década de 1980, um forte elemento da região Sul do país.

No caso da região em estudo, sim existe – e existiu no passado – uma forte identidade cultural e, como veremos adiante, econômica entre as localidades que fazem parte dela, mas para a divisão político-administrativa do estado, que inclusive utiliza o critério cultural, os chamados Territórios de Identidade, as três principais cidades que deveriam ser afetadas e envolvidas na construção da estrada, Senhor do Bonfim, Uauá e Monte Santo, tão parecidas

cultural e socialmente, pertencem hoje, apesar da proximidade física entre elas, a regiões diferentes, respectivamente Piemonte Norte do Itapicuru, Sertão do São Francisco e Sisal.<sup>67</sup>

Apesar de parecer difícil precisar de qual região as cidades atendidas pela estrada do Uauá faziam parte, isso se apresenta, na verdade, com um fácil exercício: elas eram parte de uma zona do semiárido baiano que buscava se modernizar para satisfazer aos interesses dos grupos dominantes locais, especialmente os baseados em Senhor do Bonfim e, em menor escala, no nascente município de Uauá. Estavam numa mesma região fisiográfica, uma zona de caatinga, assolada pelas secas, onde a água é um tesouro consumido com parcimônia e que possui muitas similaridades socioeconômicas e culturais. Nela, destacam-se como atividades econômicas mais significativas a criação de gado e a exploração da indústria de couros e peles. Apesar dessa similaridade física e econômica, veremos mais à frente que existem particularidades em cada uma das três localidades que acabam por diferenciá-las.

Politicamente, outro elemento que ajuda a delimitar essa região, entre a segunda metade do século XIX e o início do XX, foi unificada em torno dos interesses de dois indivíduos poderosos e pelos seus herdeiros políticos: José Gonçalves da Silva que, apesar de nascido em Mata de São João próximo a Salvador, construiu sua carreira como político – e latifundiário – em Senhor do Bonfim e Cícero Dantas Martins, o Barão de Jeremoabo, que estando baseado mais a leste na cidade de Itapicuru, mais especificamente na famosa Fazenda Camuciatá, uma de suas muitas propriedades, possuía grande força no Raso da Catarina, área onde seu poder e de seu amigo por toda a vida, José Gonçalves, se misturavam.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Os Territórios de Identidade foram instituídos pelo Decreto 12.354 de 25 de agosto de 2010 e dividiu a Bahia em 27 áreas. Seu objetivo, exposto no Artigo 1º consiste em “[...] colaborar com a promoção do desenvolvimento econômico e social dos Territórios de Identidade da Bahia, em consonância com os programas e ações dos governos federal, estadual e municipal.” BAHIA. Governo do Estado. **Decreto 12.354 de 25 de agosto de 2010**. Institui o Programa Territórios de Identidade e dá outras providências. Salvador: Governo do Estado da Bahia. Disponível em: <http://www.legislabahia.ba.gov.br/>. Acesso em: 10 jul. 2020.

<sup>68</sup> A correspondência do Barão de Jeremoabo, depositada na Fundação Clemente Mariani em Salvador, aponta tanto a grande amizade entre os dois indivíduos quanto a abrangência da área de atuação do Barão. Parte dessa correspondência foi compilada em CARNEIRO, Z. de O. N. **Cartas Brasileiras (1809-1904)** - Um estudo lingüístico-filológico. Volume 2, 1a. Parte: cartas avulsas para vários destinatários. Campinas: 2005. Disponível em: [http://www.tycho.iel.unicamp.br/~tycho/corpus/texts/xml/va\\_008](http://www.tycho.iel.unicamp.br/~tycho/corpus/texts/xml/va_008). Acesso em: 15 jul. 2020.





estiagens e da fome, fenômeno esse intensificado a partir do grande flagelo provocado pela seca de 1932-33,<sup>69</sup> apesar das elites locais buscarem transmitir a ideia de que a estrada proporcionaria bem estar e possibilidades de melhoria de vida, na própria região, a todos.

## **2.2 A hierarquia das cidades: apanhado histórico.**

Tocando na questão da hierarquia das cidades, os centros urbanos são, como já dito, os pontos de onde o poder, nas suas mais variadas facetas e aspectos, se irradiam. Nesse processo é importante ressaltar, como colocam Barbara-Christine Nentwig Silva e Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva (1991), que “[...] a dominação das economias regionais chega a ser, em muitos casos, tão grande que dificulta, quando não impede, o desenvolvimento de cidades intermediárias, de centros pequenos, de centros locais e de zonas rurais.” (p.113) Isto, muitas das vezes, é feito de modo proposital pelas cidades que são mais poderosas politicamente e economicamente para evitar qualquer perda de poder ou aumentar aquele que já tem, além de manterem uma rede de cidades menores, das quais dependem, cativas para que possam fornecer aquilo de que precisam, mas não tem como produzir e isto não é nenhuma novidade dos tempos modernos, pois desde a antiguidade que as cidades estabelecem entre si hierarquias funcionais, ou seja, as que mais ofertam produtos e serviços detém mais poder e prestígio em suas regiões.

Quando a produção de excedentes e os avanços técnicos permitiram que os agrupamentos humanos dispersos se convertessem nas aldeias primordiais e o longo processo de sua transformação em cidades, principalmente no Oriente Próximo, com as conseqüentes especialização e concentração de serviços que são características fundamentais delas se tornaram uma necessidade para grupos humanos cada vez mais complexos, começou a existir a necessidade de controlar espaços adjacentes para fornecer aquilo que a cidade precisava e não dispunha.

Através da conquista ou do estabelecimento de relações comerciais com outras aglomerações, elas começaram a lançar seus poderes primeiro em direção às áreas imediatamente adjacentes para, depois, fazer o mesmo com regiões mais distantes. (MUMFORD, 1991, p. 111-112) Nessa mesma obra, o autor também nos lembra que as primeiras cidades do mundo antigo surgem nos vales dos grandes rios e que se originaram, também, pela necessidade de haver “[...] centros mobilizadores para o controle do rio e para enfrentar os danos causados pelas tempestades.” (p. 135) A cidade era uma reserva humana

---

<sup>69</sup> Companhia Ferroviária Este Brasileiro foi o novo nome que a Chemin de Fer passou a utilizar a partir de 1921.

estratégica para se conseguir tirar da natureza o máximo possível, gerando o excedente que a vida citadina exige, e para tentar melhor controlá-la.

Concentradas numa zona urbana – o que define *per si* uma cidade – as urbes do mundo antigo tinham seus limites físicos delimitados pelas muralhas que as protegiam, contudo seu alcance e influência se estendiam e muito para além delas por conta da necessidade de controlar os campos, as aldeias e outras áreas sem as quais não teriam condições de sobreviver. No mundo grego antigo, onde se forjaram diversos valores e práticas da chamada civilização ocidental, incluindo-se aí as questões ligadas à gestão das cidades e considerando as enormes diferenças entre essa área do mundo e suas cidades em relação às do Oriente Próximo, apesar da própria geografia favorecer o isolamento (zonas montanhosas de difícil acesso e comunicação entre si e uma série de ilhotas no Mar Egeu), na medida em que as cidades cresciam foi ficando cada vez mais urgente controlar as aldeias menores e áreas em derredor para garantir o fluxo de suprimentos.

As Cidades-estados, por mais autônomas que fossem, não poderiam viver sós e isoladas, principalmente quando começaram a crescer. A formação das ligas e a inimizade entre muitas delas tem, dentre outros fatores, origem nessa necessidade de controlar e submeter outras áreas que garantissem sua pretensa existência autônoma. Em Roma, apesar de novamente haverem diferenças geográficas consideráveis entre estes dois mundos, o grego e o das civilizações hidráulicas, o processo se repete, sendo, inclusive, uma característica fundamental para a vocação imperial da Cidade Eterna controlar e submeter outras cidades e regiões, canalizando para si a produção e a riqueza dessas áreas.

Mais próximo da era em que vivemos e saltando o auge do período medieval, onde as cidades tiveram sua importância bastante reduzida num processo que teve seu ápice, como nos mostra Hilário Franco Junior (1999, p. 45), por volta do final do século VIII e onde elas se curvavam ao campo e não o oposto, diminuiu-se a necessidade de controle do espaço adjacente para garantir a sobrevivência. O período do Renascimento comercial europeu mostra com toda força o quanto havia se tornado fundamental o controle e o estabelecimento de uma hierarquia entre os centros urbanos.

A passagem a seguir, tratando da especificidade do que hoje chamamos de Itália, é fundamental e podemos aplicá-la em outras regiões do mundo, mesmo naquelas que possuíam um Estado centralizado como eram os casos de Portugal e Espanha por exemplo. Fernand Braudel (2005) aponta que

Obrigatoriamente, a certa distância dos grandes centros, surge a pequena cidade. A velocidade dos transportes, que modela o espaço, dispôs uma sucessão de escalas regulares. Stendhal admira-se com a tranquilidade das grandes cidades italianas relativamente às médias e pequenas. Mas elas só não suprimiram as rivais que se empenham em hostilizar – Florença apodera-se de Pisa moribunda, em 1406; Gênova ocupa o porto de Savona em 1525 – pela excelente razão de não poderem, de precisarem delas, pois uma grande cidade implica necessariamente uma auréola de cidades secundárias, uma para tecer, tingir panos, outra para organizar os transportes, uma terceira como porta para o mar, como Livorno para Florença; como Alexandria ou Suez para o Cairo; Trípoli e Alexandreta para Alepo; Djedda para Meca. (p. 462)

Assim, as cidades precisam ter o controle de outras para conseguirem sobreviver. O fracasso em estabelecer este controle ou o surgimento de outras concorrentes que drenem para si as menores faz acender o alerta e pode levar uma urbe outrora dominante à posição subalterna. Cidades, entendidas como organismos vivos, nascem, crescem e podem morrer e as vias de comunicação, como já exemplificamos, tem um importante papel neste processo.

No Novo Mundo e no Brasil o fenômeno foi (e é) muito comum, com cidades que um dia foram importantes por controlarem uma teia de tantas outras perderem espaço e se tornarem subsidiárias de terceiras. Importante exemplo dessa criação e recriação de hierarquias entre as cidades pode ser encontrado na própria Bahia. Edificada às margens da Baía de Todos os Santos em 1549 – e por causa dela, afinal as águas calmas da baía favoreciam a instalação e operação de porto de mar necessário ao estabelecimento da exploração colonial – Salvador surgiu para ser a sede do mundo português no continente americano. Apesar de sempre ter havido disputas por hegemonia entre a capital do Estado do Brasil e Recife mais ao norte, sede da capitania de Pernambuco e grande centro produtor da maior riqueza destes séculos iniciais, o açúcar e seu complexo produtivo, onde se inclui a escravidão africana, Salvador desempenhava o papel de centro aglutinador do poder e do capital, subordinada, obviamente, a Lisboa.

Recorramos novamente ao historiador francês que, ao explicar seu conceito de economia-mundo, apontou que esta “[...] sempre possui um polo urbano, uma cidade no centro da logística dos seus negócios: as informações, as mercadorias, os capitais, os créditos, os homens, as encomendas, as cartas comerciais chegam a ela e dela voltam a sair. Nela, quem dita as leis são os grandes comerciantes, por vezes excessivamente ricos.” (BRAUDEL, 2009, p. 20) Mesmo dividindo e concorrendo com Recife, Salvador tinha este papel para a economia-mundo portuguesa entre o século XVI e meados do XVIII. Outro detalhe

importante é que Recife lutava contra as forças de sua vizinha Olinda pela hegemonia na capitania de Pernambuco.

Com a descoberta das jazidas auríferas nas Minas Gerais, o Império Luso precisou levar o poder para mais perto da região mineradora, tanto para melhor controlá-la quanto para organizar a exploração e, principalmente, facilitar o recolhimento dos impostos. Assim, em 1763, o centro de poder mudou para o Rio de Janeiro que a partir daí exerceria o controle das terras do Brasil até o final do período colonial e República adentro até a construção de Brasília na década de 1960, levando Salvador, antes centro dominante e hierarquicamente superior a qualquer outra urbe do Brasil, a uma posição subalterna em relação ao Rio, coisa que, diga-se, nunca foi bem digerida pelas elites da Velha Bahia.

Esse incômodo com a perda da posição de mando fica claro quando da chegada de D. João VI a Bahia em janeiro de 1808, pois a poderosa classe comercial baseada na cidade, os comerciantes de grosso trato, apresentaram alguns pedidos ao monarca português. Em um deles, solicitaram que Sua Majestade ficasse de vez na Bahia, o que forçaria a transferência da capital do Império para Salvador, numa prova de que a medida de meio século antes não havia sido nem esquecida nem, muito menos, assimilada. (TAVARES, 2001, p. 210)

Como vimos anteriormente, a Cidade da Bahia, após a Independência, mas com mais força a partir da segunda metade do século XIX e durante a República, procurou manter e ampliar o controle e submeter as regiões e cidades da própria Bahia, aventurando-se, as vezes, a construir centralidade também em relação a outras províncias ou áreas destas.

A partir do início do processo de mecanização das cidades brasileiras, as elites soteropolitanas, com amplo apoio do Estado, apostaram no trem e na navegação a vapor – e partir da década de 1920 na construção de um sistema de estradas de rodagem – como elementos que produziram essa centralidade. Essas últimas, em face do Estado, como parte do seu compromisso com os poderes locais no processo que entrou para a história com o nome de coronelismo e que será estudado nos capítulos seguintes, acabaram contribuindo para a formação de uma Bahia fracionada que, por conta das facilidades das estradas e dos automóveis, via cidades e regiões inteiras irem buscar produtos e serviços nos estados vizinhos, diminuindo a capacidade tentacular de sua capital.

Adhemar de Souza Fontes (1961), estudioso sobre o tema do rodoviarismo baiano, aponta que, neste período inicial, a falta de um plano geral “[...] deu origem a soluções dispersas, sem entrosamento, pulverizando-se recursos em ligações sem muita objetividade, fruto já da danosa interferência de chefes políticos que buscam aliciar votos ou mostrar prestígio com o esbanjamento criminoso de dinheiro público.” (p. 9)

Assim Antonio Fernando Guerreiro de Freitas evidencia essa transformação gerada pelas estradas de rodagem na Bahia deste período:

Estas [as estradas] ficaram com a responsabilidade de terem alterado todo o cenário regional, até então visualizado para a Bahia. A partir dessas mudanças iniciais, que estabeleceriam as bases para a crescente valorização do automóvel, principalmente entre os anos 30 e 50, as diferentes regiões passariam a ter um outro formato, a estabelecer outros vínculos e prioridades, constituindo não mais um espaço articulado, pensado e desenvolvido em torno de sua capital – Salvador – mas um conjunto formado de verdadeiros pedaços. (FREITAS, 2000, p. 4)

Para finalizar o caso de Salvador, a capital baiana obedecia à lógica de dependência proposta por Braudel como podemos verificar em diversos momentos dos séculos XIX e XX. Sobre as tensões geradas pelos problemas ligados ao abastecimento no século XIX, Pinto de Aguiar (1985) apontou que essas dificuldades geraram importantes revoltas e exigiram a intervenção do Estado nessas questões, como a exemplo do motim de 1858 que entrou para história com o nome de “carne sem osso, farinha sem caroço”, que opôs o governo da cidade do Salvador, da província da Bahia e os comerciantes de farinha de mandioca, bem como a população que invadiu e depredou o Paço Municipal aos gritos de “queremos carne sem osso e farinha sem caroço”. (AGUIAR, 1985, p. 67) A origem da revolta: a tentativa de controlar o preço dos alimentos por parte da Câmara Municipal, considerados elevados à época, a chamada carestia, e a dificuldade na obtenção de muitos deles pela população mais necessitada. Não foi o primeiro nem seria o último movimento ligado a crises de abastecimento.

Durante a grande seca de 1877, por exemplo, a elevação nos preços dos produtos alimentícios vindos do interior da província provocou tensões e revoltas na capital, afinal ela dependia quase exclusivamente da produção interiorana para se abastecer dos gêneros mais básicos e amplamente consumidos tanto pelo povo quanto pelos mais favorecidos como a farinha, o feijão, o milho e as carnes. Já na República, qualquer problema ligado ao abastecimento da cidade gerava preocupação nas autoridades e as greves ferroviárias, pois era por trem que parte significativa dos víveres consumidos pela cidade chegavam, se tornaram um poderoso instrumento de pressão dos ferroviários, cientes dessa necessidade da cidade, junto aos governos e as companhias.

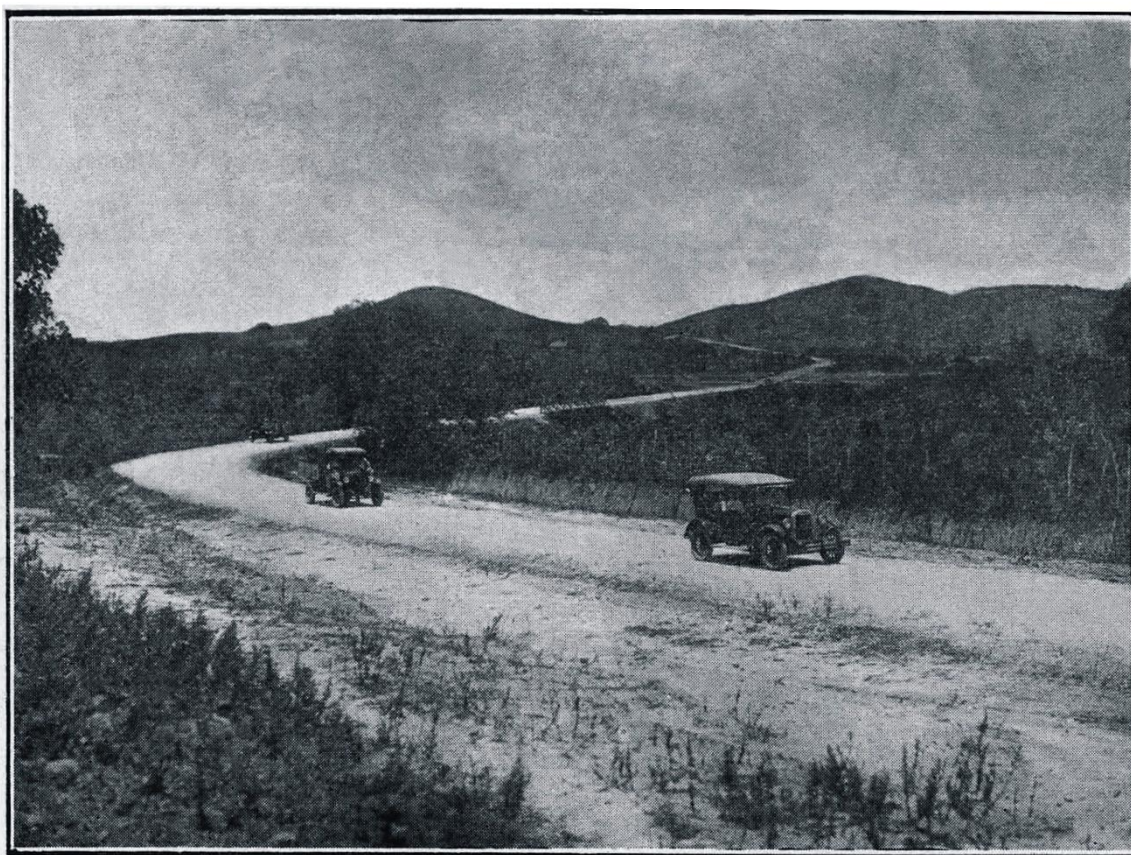
As grandes greves ferroviárias que prejudicaram de sobremaneira a vida na capital ocorreram em 1909, 1927 e 1935. Uma passagem sobre a primeira delas é exemplar:



A suspensão do tráfego que ligava Salvador às cidades do interior era motivo de grande preocupação para os comerciantes e para a população, que, além de ser privada de muitos alimentos de primeira necessidade, ficava exposta às especulações dos preços dos produtos. Salvador era uma cidade que, dentre outras coisas, dependia muito dos gêneros alimentícios do interior, sobretudo da carne que vinha dos matadouros da cidade de Mata de São João. (SOUZA, 2011, p. 141)

Por fim, Mario Augusto da Silva Santos sintetizou a questão da seguinte forma: “a Bahia agrária da Primeira República foi incapaz de se auto abastecer. Daí a importação de outros pontos do país assumir papel importantíssimo no suprimento alimentar de Salvador”. (2001, p. 71) A capital precisava controlar tanto para não deixar o poder escapar entre seus dedos, mantendo sua centralidade, quanto pura e simplesmente para sobreviver.

**Figura 8** – Para dominar é preciso chegar: rodovia Bahia a Feira no início dos anos 1920.



**Fonte:** BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1º de setembro de 1920.** Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1928, Vol. 4, segunda parte, Tomo I, p. 652.

No interior do estado, as cidades também buscaram posições hierarquicamente superiores umas às outras, o que às vezes gerava conflitos entre elas. Quando apontamos

anteriormente as ações do senador Fernandes da Cunha durante as discussões sobre o traçado da estrada de ferro do São Francisco, colocamos que ele assim o fizera por ser juazeirense, em outras palavras, agiu em prol da sua cidade, mesmo em prejuízo aos cofres públicos que depois precisou investir na desobstrução das corredeiras de Sobradinho para tornar a navegação franca em todas as épocas do ano.

Do mesmo modo, João Mauricio Wanderley, o Barão do Cotegipe, pressionava para, ao invés de Juazeiro, levar a ponta da ferrovia para as imediações de Barra, sua terra natal e que ficava acima de Sobradinho, portanto livre do inconveniente das corredeiras. Ambos queriam incrementar suas cidades com este importante elemento da modernidade, o trem, para fazer com que elas atraíssem capitais e riquezas das zonas circunvizinhas e além, tornando-se o que hoje chamaríamos de polos regionais. Como vimos, Juazeiro venceu a contenda e, tempos depois, por conta de fatores outros somados à ferrovia e aos transportes de modo geral, tornou-se um dos mais importantes e dinâmicos centros regionais da Bahia e do interior da região Nordeste.

Um outro exemplo interessante é o das cidades de Morro do Chapéu e Irecê, a primeira na Chapada Diamantina e, a segunda, mais ligada ao vale do São Francisco na região de Xique-Xique. Morro do Chapéu era a mais tradicional cidade da região, sendo criada por desmembramento de Jacobina em 1864. Da sua sede municipal governava e centralizava os produtos e serviços de várias áreas no topo da Chapada e depois da sua descida no sentido do curso médio do rio São Francisco. Nesta última região, a família Dourado começou a prosperar com a atividade agropecuária e a ter representação política na capital, o que desagradava as classes dirigentes de Morro do Chapéu a esta altura chefiadas por Antônio de Souza Benta.

As disputas entre estes dois grupos chegaram ao ápice quando, para aplacar os ânimos e tomando partido dos interesses dos Dourado, o governador Francisco Marques de Góis Calmon, através da Assembleia Legislativa da Bahia, trabalhou pela criação do município de Irecê, desmembrando-o de Morro do Chapéu em 1926. Criava-se, portanto, tanto um novo espaço de poder, que permaneceria nas mãos dos Dourado por longo tempo, quanto um outro centro de atração que passaria a disputar com o Morro do Chapéu a centralidade da região. (CUNEGUNDES, 1999; RUBEM, 2001)

O processo de formação do município de Irecê, bem como os enfrentamentos e descontentamento de Morro do Chapéu com a solução encontrada para resolução da contenda entre as duas cidades, está fortemente relacionada à política pacificadora instituída pelo governo Góis Calmon (1924-1928). Como veremos, este governo buscou aplacar as lutas



intestinas entre as diversas facções no interior da Bahia e contra o próprio Estado e um dos instrumentos de que se utilizou foi a criação de novos municípios, postura que apesar de agradar a certos grupos, os que tinham as cidades criadas, e desagradar a outros, os que perdiam território, teve sucesso em trazer certa estabilidade à Bahia de meados da década de 1920.

Poderíamos elencar um sem número de situações Bahia afora onde as cidades disputaram entre si posições hegemônicas e hierarquicamente superiores umas às outras como foram os casos de Senhor do Bonfim com Campo Formoso, Jacobina com Mundo Novo, Monte Santo e Euclides da Cunha etc., e isso para ficarmos circunscritos somente a porção centro-norte do estado, contudo os exemplos são mais do que suficientes para percebermos que os grupos dominantes locais buscaram, através da utilização dos mais diversos meios, formas de tornarem suas cidades mais importantes em relação às outras ou de libertá-las do domínio de uma maior, criando uma nova instância hierárquica e espaço de poder.

Se recorrermos à ideia da territorialização, podemos acrescentar que, na busca por posições hierarquicamente superiores, as cidades procederam a novas reterritorializações, ou seja, mudaram tanto as relações e a estrutura de poder locais quanto atribuíram novos significados ao território ocupado e explorado. Como colocado por Milton Santos e Maria Laura Silveira (2003, p. 265), as cidades lutavam e ainda o fazem para estabelecer os espaços que mandavam e aqueles que obedeciam, resultando o mando e a obediência de um grande conjunto de condições que vão da representatividade política a o que cada uma delas tem a oferecer às outras em termos de produtos e serviços.

O elemento população é importante para que as cidades construam suas hierarquias e tenham as redes onde prenderão outras. Quanto maior a população tem-se mais arrecadação de impostos, mais indivíduos a terem as necessidades diárias a serem satisfeitas, portanto a oferta de produtos e serviços tem de ser maior e mais variada e, tão importante quanto, existem mais eleitores – mesmo se excluindo os grupos impedidos de votar – o que num sistema eleitoral viciado como era o da Primeira República brasileira era um prato cheio para que as lideranças políticas, que eram as mesmas econômicas na maioria dos casos, de determinada cidade se perpetuassem oficialmente no poder.<sup>70</sup> Neste caso, a exceção se dava quando determinado grupo rachava e os votos tinham de ser divididos.

De um modo geral, as cidades com maior população eram as mais poderosas e as que se tornavam polos em suas regiões. O quadro a seguir apresenta, em ordem decrescente, as que

---

<sup>70</sup> A Constituição de 1891, em seu Artigo 70, definia que todos os cidadãos maiores de 21 anos alistados poderiam votar, mas excluía mendigos, analfabetos, as praças de pré e membros de ordens religiosas.

tinham população mais significativa da Bahia em conformidade com o apresentado pelo Recenseamento de 1920. O recorte nos dados onde aparecem apenas os municípios com mais de 30 mil habitantes é devido ao fato de que neles se concentrava praticamente 50% da população da Bahia naquele momento:

**Tabela 4** – Cidades mais populosas da Bahia em 1920

Cidade	População
Salvador	283.422
Santo Amaro	84.930
Vitória Conquista	84.038
Feira de Santana	77.600
Areia (Ubaíra)	70.598
Ilhéus	63.012
Cachoeira	61.980
Condeúba	60.297
Jacobina	48.894
Rio de Contas	42.328
Amargosa	42.275
Itabuna	41.980
Jequié	40.675
Morro do Chapéu	39.663
Macaúbas	38.339
Affonso Pena (Conceição do Almeida)	37.924
Irá	37.546
Senhor do Bonfim	37.517
Campo Formoso	37.425
Alagoinhas	36.621
Caetité	36.117
Brotas de Macaúbas	34.522
Maracás	33.663
Inhambupe	33.036
São Francisco do Conde	32.893
Barreiras	31.108
Monte Cruzeiro (Santa Teresinha)	30.962
Mundo Novo	30.516
Bahia	<b>3.334.465</b>

**Fonte:** BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920.** Vol. 4, Segunda Parte, Tomo I - População. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928.

Importante exceção a ser mencionada, inclusive por ser vizinha à nossa área de estudo, é a de Juazeiro. Em 1920, a cidade possuía 24.255 habitantes,<sup>71</sup> não estando, portanto, entre as mais populosas da Bahia, porém polarizava em torno de si uma região enorme que abrangia o vale do São Francisco e áreas de Pernambuco e Piauí. Uma explicação para Juazeiro ter desenvolvido este papel de polo regional, conforme Antonio Fernando Guerreiro de Freitas (1992) é que a ação estatal na região, associada aos interesses do grande comércio local e, principalmente, da capital, dotou Juazeiro de estruturas de transportes que atraíram para ela uma enorme região, pois era a estação terminal da estrada de ferro do São Francisco e sede da Viação do São Francisco.

### 2.3 Senhor do Bonfim, Uauá e Monte Santo.

A região semiárida mais ao norte da Bahia foi devassada pelo elemento colonizador há bastante tempo. Como já apontado, a criação de gado, a busca pelas drogas do sertão e o aventureirismo à procura de pedras e metais preciosos forçou a abertura dos caminhos pioneiros que se dirigiram às barrancas do rio São Francisco e a diversos pontos da Chapada Diamantina. Essas rotas de penetração semearam as primeiras ocupações por elementos externos à região, onde se misturaram indivíduos de vários matizes étnicos que, com o tempo e o ajuntamento de pessoas, foram se tornando termos, vilas e, por fim e já no século XIX, nas cidades que hoje conhecemos.

Até 1938 o Brasil seguiu a antiga nomenclatura portuguesa, ou seja, uma determinada localidade, ao ser elevada à categoria de vila, passava a gozar de certa autonomia administrativa, sendo o título de cidade algo basicamente honorífico. Com o Decreto-Lei nº 311, de 2 de março do referido ano,<sup>72</sup> é que se passou a usar essas palavras com o sentido que temos hoje, onde a localidade que possui independência político-administrativa é o município, cuja sede é a cidade, e as vilas são as povoações que fazem parte e são administradas pelos municípios/cidades.

Senhor do Bonfim, a mais antiga povoação da região e objeto central deste estudo, desde muito cedo exercia o papel de centro regional na vasta área localizada entre o limite norte da Chapada Diamantina, a Serra da Jacobina,<sup>73</sup> na qual sua urbe fica aos pés, o Raso da

---

<sup>71</sup> BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920**. Vol. 4, Segunda Parte, Tomo I - População. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928.

<sup>72</sup> BRASIL. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 311 de 2 de março de 1938**. Dispõe sobre a divisão territorial do país e dá outras providências. Rio de Janeiro: Presidência da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De10311.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De10311.htm). Acesso em: 13 jul. 2020.

<sup>73</sup> Essa porção da Serra da Jacobina é chamada localmente de Serra do Gado Bravo, o que por si só já é um indicativo da importância do gado para a cidade.

Catarina a leste, região mais seca do Brasil, e o Vale do São Francisco ao norte e seu surgimento se deu justamente por conta da sua posição estratégica. A estrada das Boiadas que, do entorno de Salvador atravessava o São Francisco em Juazeiro em direção ao Piauí e ao Maranhão, num traçado muito semelhante ao que depois foi seguido pela estrada de ferro do São Francisco, cruzava uma das mais secas regiões da Bahia e em razão disso precisava dispor de fontes de água ao longo do seu traçado. Acompanhava o vale do Itapicuru e afluentes até a região da Serra da Itiúba para, de lá, mirar a Serra da Jacobina, que seguia até depois de Bonfim, na altura do atual município de Jaguarari, chegando ao vale do rio Salitre para de lá atingir o São Francisco.

O local onde houve a primeira povoação que vai dar origem a Senhor do Bomfim da Tapera, o nome original, se tornou ponto de parada das boiadas e dos tropeiros que cruzavam a região em demanda das barrancas do Velho Chico por haver uma lagoa que não secava nem durante o período das estiagens mais severas e pela existência de pastagens naturais em derredor que podiam manter o gado alimentado durante estes breves pousos. No final do século XVII, a lagoa existente na base da serra passou a ser frequentada tanto por tropas e boiadas quanto por aventureiros em busca de riquezas minerais que se dirigiam, acompanhando a serra no sentido sul, a região da atual cidade de Jacobina, onde se descobrira ouro em 1724.

Junto a estes elementos e ocupando a região pioneiramente, vieram religiosos franciscanos que se estabeleceram em local a 8 quilômetros da atual urbe bonfinense para fundar a Missão de Nossa Senhora das Neves do Sahy, um importante ponto de catequese dos indígenas que habitavam a região. Erroneamente chamados de pataxós pelos historiadores e memorialistas da região, os indígenas que habitavam aquela porção da Bahia eram do tronco linguístico Kiriri e pertenciam, pelo menos sua maioria, ao grupo dos Payayás. (SANTOS, 2011)

Foi nessa localidade onde se instalou a vila de Jacobina em 1720, deslocada para a localização atual, cerca de 100 quilômetros para o sul, por conta da exploração do ouro iniciada quatro anos depois. O arraial de Senhor do Bomfim da Tapera pertenceu a Jacobina até 1797, quando foi elevada a vila, passando a se chamar Villa Nova da Rainha. Na prática, a vila somente fora instalada dois anos depois em 01 de outubro de 1799 e a mudança no nome – uma homenagem a D. Maria I, rainha de Portugal – é uma tentativa de ganhar mais pontos na busca pela emancipação, hábito das nossas elites até os dias atuais: é muito comum uma localidade sugerir a mudança de nome para homenagear aos que estão ou estavam no poder como forma de reforçar o pedido de separação de outra municipalidade.

A carta que pediu a elevação do arraial a vila, anexa ao termo de elevação, enviada ao ouvidor de Jacobina Dom Fernando José de Portugal, apresentava uma série de razões para que o pedido fosse atendido e uma delas indicava já aqui um importante papel que a localidade tinha e que manteria por muito tempo, a de ponto de passagem (e dos problemas que isto acabava gerando):

Illustrissimo e excellentissimo Senhor. Os moradores do arraial e julgado do Senhor do Bomfim da Tapera, Comarca de Jacobina, abaixo assignados, representam humildemente a Vossa Excellencia que sendo o dito arraial uma das principaes povoações desta Comarca, que contém um considerável número de casas arruadas com igreja, e para cima de seiscentas almas de confissão, se acha totalmente inhabitavel pelo grande concurso de vadios e malfeitores, os quaes *juntando-se de toda parte por ser a estrada pública dos sertões do Piahy, Longral, Maranhão e rio de São Francisco*, cometiam diversas mortes e distúrbios, andando publicamente armados com bacamartes, espingardas, facas e catanas [...].<sup>74</sup> [grifo nosso]

Prosseguiram os pleiteantes afirmando que o trânsito em direção a Jacobina era perigoso e por conta disso não se podia aplicar a justiça adequadamente. A estrada das Boiadas que fez a localidade nascer e florescer, de modo indireto e por questões que podemos apontar como negativas, também foi a responsável por sua elevação a vila, status que manteve até 1885 quando foi elevada à condição de cidade e teve o nome mudado para Senhor do Bomfim.<sup>75</sup>

Durante o século XIX, Bonfim começou a se desenvolver por conta das atividades agropastoris e da oferta de produtos e serviços para os que passavam e os que viviam na região e sua população se elevou a 10.847 almas em 1872. Desta década em diante o crescimento é mais vertiginoso e a cidade atingiu 23.060 habitantes em 1890. Nesses 18 anos, a população aumentou 112%, o que poderia não ser visto como algo extraordinário se levarmos em consideração as elevadas taxas de natalidade do Brasil do período, porém o estudo dos municípios e de suas populações em determinados espaços de tempo precisam obrigatoriamente levar em consideração as emancipações, desmembramentos e a criação de outros municípios.

Assim como Vila Nova da Rainha foi desmembrada de Jacobina, Senhor do Bomfim seria repartido em muitas outras municipalidades com o tempo. Neste período em específico, foram criadas as vilas de Campo Formoso em 1880 e Santo Antônio das Queimadas (atual Queimadas) em 1884 com terras e gentes que antes eram contabilizadas para Bonfim. No

---

<sup>74</sup> Termo de instalação da Villa Nova da Rainha em 01 de outubro de 1799. In: SILVA, 1915, p. 82.

<sup>75</sup> Originalmente o nome Bonfim era escrito com a letra M. Utilizaremos a grafia moderna, mas nas citações diretas manteremos o original.

censo de 1890, a primeira aparece com 11.350 habitantes a segunda com 4.136, ou seja, para equilibrar a análise, teríamos de acrescentar 15.486 indivíduos à população bonfinense, o que a deixaria com um total de 38.546 moradores e representaria um aumento de 255% no total da população, este sim um índice de crescimento populacional verdadeiramente espetacular.<sup>76</sup> De qualquer sorte, se não levássemos os desmembramentos em consideração, os 112% de acréscimo populacional são bastante expressivos, pois, a título de comparação e no mesmo período, a capital da Bahia teve um incremento de 35% na sua população, Santo Amaro 66% e Feira de Santana 30%.

Discussão metodológica a parte, o que realmente nos interessa é que o crescimento de Senhor do Bonfim nas duas últimas décadas do século XIX vai se ligar – novamente – aos meios de transporte. As obras da estrada do São Francisco foram reiniciadas a partir de Alagoinhas em 1876 e lentamente foram avançando sertão adentro até atingir Bonfim em 1887. Mesmo antes da conclusão dos serviços, a cidade começou a ter a economia dinamizada e sua característica de empório ganhou vulto, pois ela se tornara a sede das companhias construtoras para o trecho que chegava até ela e do que de lá partia em direção a Juazeiro, onde finalmente chegou em 1896.

Foram oito anos como ponta de linha e mesmo depois da conclusão da obra (e por parte considerável de quase todo o século XX), teve na ferrovia um importante elemento para seu desenvolvimento, pois havia pernoite de trens na cidade, sua estação embarcava mercadorias de grande área daqueles sertões, oficinas e setores importantes da estrada foram lá instalados e, após 1912, tornou-se entroncamento ferroviário com o início da construção da ferrovia da Grotá.

O início das operações deste trecho deu a estação de Bonfim ainda mais dinâmica, pois os trens que partiam da região de Jacobina ou a ela se dirigiam não seguiam para/de Juazeiro ou Salvador, eles faziam o transbordo de pessoas e mercadorias em Bonfim para que fossem reembarcadas em outros comboios até seus destinos. Este processo exigia pessoal para execução dos trabalhos e tempo tanto para sua execução quanto de espera dos passageiros, o que significava uma maior possibilidade de se consumir algo no comércio local.

As atividades e ações desenvolvidas estimulavam o desenvolvimento do comércio e dos serviços que, somados a produção agropecuária, foram responsáveis por fazer circular grande riqueza, concentrada nas mãos de poucos é claro, naquelas ressequidas paragens sertanejas.

---

<sup>76</sup> Os dados dessa seção que serviram de base para os cálculos que realizamos foram coletados em BRASIL. **Recenseamento do Brasil em 1872. Vol III:** Bahia. Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger, 1874 e BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Sinopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890.** Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898.

Não tenho dúvidas em afirmar que Bonfim deve sua existência e crescimento posterior, tornando-se, junto com Juazeiro, a mais desenvolvida cidade daquela porção do território baiano, à função que tinha de centro logístico, para usar a nomenclatura moderna, para os transportes na grande área que corresponde ao centro-norte da Bahia.

Temos alguns relatos sobre o aspecto da cidade em finais do século XIX como o do Coronel Durval Vieira de Aguiar que, em sua longa viagem pelo interior baiano na década de 1880, esteve em Senhor do Bonfim e teceu boas impressões sobre a cidade, destacando o clima ameno e a oferta de água o ano inteiro. Apontava que, neste momento, possuía 1.005 prédios divididos em dois bairros, um antigo e outro que se desenvolvia rapidamente por conta das obras da estrada de ferro e da estação ali construída, dando conta que na cidade havia comércio com muitas lojas e armazéns que vendiam os mais variados produtos. No aspecto econômico, também destaca a lavoura do fumo e os embarques de gado, que segundo o autor vinham de diversas regiões para seguir viagem pela ferrovia.

Quanto a isto, sua narrativa merece transcrição por tocar em um ponto que, mais tarde, seria um dos que levariam as elites bonfinenses a se mobilizarem para abrir a estrada para Uauá, o avanço das obras da ferrovia em direção a Juazeiro:

Atualmente faz-se pela estação de Vila Nova o mais importante tráfego de gado da província. Os trens descem alternadamente carregados de bois, de modo que os imensos e bem feitos currais da estrada de ferro, já tornam-se insuficientes para acomodar as boiadas que procuram tão fácil ponto de embarque, o qual decerto mudará para Juazeiro, quando a estrada, brevemente, lá chegar. (AGUIAR, 1979, p. 118)

Talvez com certo exagero, por conta dos números que apresenta, retrata um elemento fundamental para o desenvolvimento da cidade:

A feira, que ali se faz nos sábados, é ainda incontestavelmente uma das primeiras da província, tanto pela grande concorrência, avaliada em mais de 20.000 pessoas como pela afluência de gêneros e giro de capitais. Em tempo de seca esse grande mercado abastece Monte Santo, Juazeiro, Capim Grosso e até parte dos sertões do Ceará.<sup>77</sup> (AGUIAR, 1979, p. 118)

Outro testemunho dessa época que destaca as características de Senhor do Bonfim é o de Francisco Vicente Vianna (1983), porém, em larga medida, reproduz, as vezes literalmente, o que fora informado por Durval Aguiar. De diferente, acrescenta que a feira da

---

<sup>77</sup> Não confundir Capim Grosso com a cidade que fica, pela BR 407 no sentido Salvador x Juazeiro, 100 km antes de Bonfim. Nesse caso, trata-se do atual município de Curaçá, localizado nas margens do rio São Francisco próximo a Juazeiro.

cidade também fazia comércio, principalmente de gado, com Pernambuco e Piauí e que, em virtude das características de sua geografia física, era, na porção centro-norte da Bahia “[...] a mais idonea para colonização” (p. 223), questão que, junto com os transportes, preocupou as elites baianas entre o Império e a República. Esta movimentação de mercadorias, animais e pessoas era alimentada, além da ferrovia que acabara de começar a funcionar, por estradas de rodagem e da leitura Durval Aguiar depreendemos que haviam estradas para Jacobina, Campo Formoso, Monte Santo, Itiúba e Juazeiro, estas duas últimas como trechos da estrada das boiadas que seguia a estrada de ferro.

Um trabalho produzido na cidade em 1906 pelo já citado Lourenço Pereira da Silva registrou um pouco do que a urbe bonfinense oferecia naquele momento,<sup>78</sup> dando destaque para a feira livre, assim como fizera Durval Aguiar:

Possue actualmente a cidade do Bomfim 24 estabelecimentos de fazendas, modas e miudezas, molhados e ferragens; 5 armazens de compra e venda de borracha, couros, pelles, fumo e café; 2 pharmacias, 8 padarias, varias quitandas, 6 lojas de alfaiate, 3 ouriversarias, 5 destillarias, 2 hoteis, 1 bilhar, 3 fabricas de sabão, 3 descaroçadores de algodão, 3 de goiabada, 1 cortume, 1 typographia, sapataria, lojas de barbeiros, funilarias, officinas de ferreiro, de tanoeiro, de caldeireiro etc. etc.

Tem mais uma blibliotheca, 1 associação literária, 1 beneficente, 2 philarmonicas, 2 templos catholicos, 1 casa de orações evangélicas, 1 cemitério com um suplemento onde se sepultaram as victimas da secca, falecidos nesta cidade, 1 hospital para pestosos, e está em construcção um theatro.

O systema de feira ainda é conservado, a despeito do mal que todos lhe reconhecem. Tem logar a reunião no dia de sábado, na praça Dr. José Gonçalves, centro do commercio, ocupando uma área de 10.000 metros quadrados, approximadamente.

A abundancia e variedade de productos, que concorrem á feira, é enorme: cremos que nenhuma feira do Estado se lhe avantajará, a não ser a da cidade da Feira de Sant’Anna, no tocante a gados.

Os gêneros são distribuídos em secções, de modo a facilitar a procura estendendo-se ao centro, em direcção longitudinal, uma linha de barracas portáteis, armadas mediante licença do governo municipal, vendendo-se nelles calçados, obras de folha de Flandres, miudezas, etc. etc.

Seria longo enumerar os artigos, que concorrem a este grande mercado; dispensamo-os, pois, desta tarefa, mencionando, apenas, que além dos productos do Municipio, concorrem á feira, com produção sua, Monte Santo,

---

<sup>78</sup> Lourenço Pereira da Silva nasceu em 1875 em Itumirim (atual povoado de Juacema, pertencente ao município de Jaguarari), àquela altura parte de Bonfim. Ocupou-se inicialmente como empregado do comércio em casa comercial que atendia as obras da estrada de ferro do São Francisco. Com o tempo, mudou-se para Bonfim, se dedicando à advocacia (rábula), às letras, publicando o primeiro jornal da cidade, *O Athleta*, e contribuindo com o *Diário de Notícias* da capital, a política e a cultura de modo geral. Foi chefe do Conselho Municipal por duas vezes e elemento político de destaque na cidade. Publicou em 1906 *Apreciação circunstanciada sobre o município do Bomfim*, obra ampliada e reeditada em 1915 com o nome de *Memória histórica e geographica sobre a comarca do Bonfim, Estado da Bahia*. Morreu em 1912 e o relançamento de seu livro fora feito por seus amigos e familiares.



Curaçá, Joaseiro, Campo Formoso, Jacobina e Queimadas, ou seja todos os municípios vizinhos.

A imprensa, essa poderosa alavanca do progresso, só o ano de 1898 teve ingresso na florescente cidade do Bonfim, onde achou o lisonjeiro acolhimento, que, dos elevados sentimentos do povo amante da civilização, era de esperar-se.<sup>79</sup> (SILVA, 1906, p. 60-62)

A narrativa continua com o autor informando que a cidade contava com sistema de abastecimento de água em algumas partes, iluminação pública a querosene, seis escolas públicas e quatro privadas, bem como uma série de instituições públicas, como sede do destacamento da Força Pública do Estado e instituições do poder judiciário, tornando-se a partir de 1917 a sede do 3º Distrito Eleitoral que abrangia uma enorme região da Bahia. Bonfim era responsável eleitoralmente pelos seguintes municípios em 1917: Mundo Novo, Camisão (Ipirá), Serrinha, Pombal (Ribeira do Pombal), Riachão do Jacuípe, Monte Santo, Queimadas, Irará, Coração de Maria, Juazeiro, Jacobina, Campo Formoso, Araci, Barracão (Rio Real), Amparo (Ribeira do Amparo), Entre Rios, Patrocínio do Coité (Paripiranga), Monte Alegre (Mairi), Sento Sé, Curaçá, Itaberaba e Santo Antônio da Glória (Glória).

Com o avançar dos tempos até chegar na década de 1920, a gama de serviços oferecidos foi incrementada. A consulta à imprensa local aponta que a cidade passou a contar com consultórios médicos, fotógrafos, revenda de instrumentos musicais, professores particulares de música, fábricas de cigarros, de gelo, implantação do primeiro cinema, estádio de futebol, chamado por suas elites de “jockey club” etc.

A estrutura urbana melhorou, com o aumento na quantidade de ruas pavimentadas, a ampliação do sistema de abastecimento de água e a chegada da luz elétrica com a criação da Empresa de Luz e Força. O poder público reforçou sua presença com a instalação do 2º Distrito de Inspeção e Fomento Agrícola, da Escola de Puericultura, unidade do Exército (Tiro de Guerra 442), agência dos correios, 1º Distrito de Medição de Terras, dentre outras instituições. Faltava um banco, o que foi resolvido pelos interesses locais com a criação da Caixa Rural em 1924.<sup>80</sup>

Neste período, quando seu território possuía aproximadamente 1.200 km<sup>2</sup>, Bonfim passou a se destacar na produção de café, farinha, feijão, algodão, cana de açúcar, maniçoba,

<sup>79</sup> Note-se que, indiretamente, a ideia de Bonfim como centro para onde convergiam muitos caminhos e estradas transparece quando o autor afirma a existência do cemitério para os flagelados das secas, pois tratava-se de gente que não vivia na cidade, para lá migrando em busca de auxílio quando das estiagens mais severas.

<sup>80</sup> Consultamos algumas edições que sobreviveram dos seguintes periódicos editados na cidade no período: *O Echo*, *O Artista*, *O Círio*, *O Imparcial* e *Correio do Bonfim*. Deste último, o mais importante e longevo de todos, pois circulou entre 1912 e 1942, com dois períodos de interrupção (1922-23 e 1934-37), quase todas as edições foram consultadas.

fumo e arroz. Publicação de 1923 aponta que a produção agrícola em Bonfim à época havia crescido “[...] em quantidade tão elevada, que muito tem aumentado a exportação do município nestes últimos anos, em virtude de que já, hoje, Bomfim conta com grandes depósitos para imunização de cereais”.<sup>81</sup>

Sua tradicional feira de gado realizada semanalmente cresceu em importância, movimentando no triênio de 1925 a 1927 55.930 cabeças de gado de todos os tipos, mas com quase a metade sendo de bovinos, o que a fazia ser a segunda feira do estado, atrás apenas da realizada em Feira de Santana.<sup>82</sup> Era gado dos tipos bovino, equino, asinino, muar, ovino, caprino e suíno, fazendo a feira bonfinense ter tamanha importância que a série documental referida, durante os anos de 1920 e 1930, ao lado das estatísticas gerais do estado e seus municípios, mantinha uma seção referente ao comércio de gado em Bonfim e Feira de Santana, as únicas feiras voltadas para este fim que constavam em suas páginas.

Das atividades econômicas de Senhor do Bonfim e de parte significativa da região que, de uma forma ou outra, acabavam sendo centralizadas na cidade, o gado e a mineração possuíam importância enorme, sendo os grandes movimentadores de riqueza, notadamente o primeiro, com o segundo aumentando de importância com o tempo e no período fora do recorte temporal dessa tese. No que concerne a mineração, o governo estadual reconhecia que, em 1923, havia no território de Senhor do Bonfim 16 minas registradas, sendo 12 de manganês, 2 de cobre, uma de cromo e uma de salitre.<sup>83</sup> No caso do gado, sua importância é tão forte que, como lembrado por estudioso local

A toponímia bonfinense fala-nos assim da presença marcante do gado: Campo do Gado; Serra do Gado Bravo; Cocho; Lagoa do Cocho; Lagoa do Boi; Baixa do Boi; Curral Falso; Espanta Gado; Careta; Marruá; Passagem de Estiva; Passagem Velha; Lagoa dos Cavalos; Garrote; Bebedouro; Campo Comprido; Cortume; Caldeirão da Vaca; Campo do Meio e outros. (MACHADO, 2007, p. 39)

No que diz respeito ao automóvel, o estudo memorialístico de Adolpho Silva (1971, p. 92-93) indica que a primeira máquina a rodar em Bonfim chegou a cidade em 1924 pelas mãos do comerciante Manoel Henrique. Já em 1926 a Ford passou a ter representante na cidade e oferecia seis modelos de veículos entre carros de passeio e caminhões. O primeiro

---

<sup>81</sup> BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Edição Comemorativa ao Centenário da Independência da Bahia, 1923, (fac-símile), p. 551.

<sup>82</sup> BAHIA. Directoria Geral de Estatística e do Bem Estar Publico do Estado da Bahia. **Anuario estatístico annos 1926 – 1927**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1930, p. 35

<sup>83</sup> BAHIA. Directoria do Serviço de Estatística do Estado. **Anuario estatístico da Bahia - 1923**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924, p. 416.

ônibus, “marca Chevrolet do typo que a gíria popular bahiana apellidou de Marinetti”,<sup>84</sup> chegou em 1927 para rodar entre Bonfim, Santa Rosa e Jaguarari, ligações rodoviárias também construídas pelos elementos locais e com o envolvimento da Sociedade Rodoviária do Bomfim, como veremos.

Quanto ao total da frota matriculada na cidade, os primeiros dados de que dispomos são de 1930 e mostram que estavam registrados no município um total de 16 automóveis, sendo 4 caminhões e 12 carros de passeio. Note-se que o primeiro ônibus não aparece, num indicativo de quão é complicado trabalhar com os dados de frota para este período, pois além dos registros a esta época serem feitos pelos municípios, a característica maior do automóvel, sua capacidade de chegar por terra onde nenhum outro meio de transporte motorizado conseguia, um veículo registrado em uma localidade poderia estar rodando em outra, não entrando, portanto, nos registros da localidade onde efetivamente servia.<sup>85</sup>

Na região, a maior frota de automóveis era a de Bonfim, ficando à frente de cidades de porte semelhante como Jacobina e Juazeiro. O anuário de 1930 é o primeiro onde a frota de automóveis fora contabilizada cidade a cidade, contudo, o número total para o estado é impreciso, pois muitos municípios, como Monte Santo, não informaram os dados à Diretoria de Estatística.

A figura 9 a seguir, parte de uma série maior realizada pelo fotógrafo João Batatinha em meados da década de 1920 que objetivava mostrar o quanto Bonfim se via como moderna em relação à região – apesar das suas ruas de terra batida – o modelo de civilidade que discutimos anteriormente, é bastante ilustrativa da presença do automóvel nesses primeiros tempos e como se tornara um símbolo do progresso das elites locais. Estão no primeiro plano, cuidadosamente estacionados como se posassem para a fotografia.

---

<sup>84</sup> **Correio do Bonfim**, 12 jun. 1927, p. 2. Como o primeiro automóvel chegou em um dos momentos nos quais este periódico deixou de ser publicado, não foi possível ter uma impressão do que os bonfinenses acharam da chegada do veículo na cidade.

<sup>85</sup> BAHIA. Diretoria Geral de Estatística. **Anuário estatístico 1929 – 1930**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1933, p. 513.

**Figura 9** - Senhor do Bonfim, Rua Visconde do Rio Branco em 1925.



**Fonte:** Memorial Senhor do Bonfim. Fotografia de João Batatinha.

Originalmente pertencente a casa da Torre de Garcia D'Ávila, como fora toda a porção norte da Bahia, a região onde se localizam Monte Santo e Uauá pode ser balizada pelas antigas estradas gerais que rumavam para as barrancas do rio São Francisco. Na linguagem da época, ela estaria entre o Caminho do Meio, que do Recôncavo subia para região de Alagoinhas, Itapicuru e Jeremoabo e daí ao rio e o Caminho de Cima, que da vila de Cachoeira seguia para as Jacobinas Nova e Velha (Missão do Sahi) e de lá para Xique-Xique no São Francisco.<sup>86</sup> A ocupação dessa enorme área por elementos exógenos se deu mais ou menos no mesmo período e por razões muito semelhantes a de Senhor do Bonfim, ou seja, a criação de gado, busca por pedras e metais preciosos e a conquista do indígena pelas ordens religiosas.

O Raso da Catarina, domínio geográfico onde Monte Santo e Uauá se inserem, por conta da baixa pluviosidade não oferece condições para a agricultura de modo permanente e economicamente significativo e, por esta razão, desde muito cedo a atividade pecuária, com uma forte presença de caprinos, foi lá introduzida, tornando-se seu rebanho superior ao de bovinos em muitas áreas dessa enorme região. Theodoro Sampaio (1925, p. 44) nos lembra

<sup>86</sup> A descrição do trajeto destes caminhos e da ação de religiosos nas missões que foram fundando nessas regiões encontra-se em CERQUEIRA e SILVA e AMARAL (1937, p. 313 e segs.).

dessa condição apontando que “Essa região secca do Nordeste bahiano oferece, com efeito, á industria pastoril do gado miúdo, as condições mais favoráveis de desenvolvimento”.<sup>87</sup>

A vocação pecuária fez a indústria das peles se tornar a atividade econômica primeira e a que permitiu o enriquecimento e, portanto, o controle da região por alguns indivíduos. Fontes de água são poucas e permanecem secas a maior parte do ano, tanto que as duas urbes foram erigidas, tal qual Bonfim, em áreas que ofereciam o precioso líquido não com abundância, mas com constância.

A história da povoação de Monte Santo se liga diretamente à penetração de grupos religiosos sertão adentro em busca da catequese dos indígenas. Em área que hoje pertence ao município de Euclides da Cunha, religiosos da Companhia de Jesus fundaram em 1639 a Igreja da Santíssima Trindade de Massacará, a sede da Missão. Com a expulsão dos jesuítas, a administração do aldeamento foi assumida pelos padres capuchinhos e dentre eles se encontrava Apolônio di Todi. Conforme o estudo de Raimundo Venâncio Filho (2016, p. 85-86), Apolônio de Todi, nome de batismo Pedro Paulo, nasceu em Ripaioli, vizinho a Todi, na região da Úmbria na Itália em 1747 e, ordenado sacerdote em 1772, veio para o Brasil logo em seguida.

Visando atender aos cristãos da região, Todi viajava pelas fazendas ministrando os ofícios religiosos e numa dessas viagens em 1775, teve problemas para reunir a população na Lagoa da Onça por conta da falta de água. Deslocou-se com o povo para a fazenda Soledade, onde aos pés da Serra do Piquaraçá havia fonte perene de água. Conta-se que, ao divisar a serra, o frei italiano viu a *via crucis* e, com seus fiéis, fez peregrinação ao seu topo, onde edificou uma capela em homenagem a Nossa Senhora das Dores. Pelo caminho foram espalhadas quatorze cruzeiras para representar a Paixão de Cristo que, mais tarde, foram substituídas por capelas como se tem nos dias de hoje.<sup>88</sup>

As romarias ao topo da serra são já há mais de um século momentos de grande movimentação de pessoas e de enorme significado para a economia local. Ocorrem na Semana Santa e, em maior escala, no dia de Todos os Santos (01 de novembro). Em termos de movimentação de pessoas a um santuário católico, só perde na Bahia para a de Bom Jesus da Lapa. Tal é a importância social, cultural e econômica das romarias para a cidade que já há muito tempo ela é conhecida tanto pelos locais e quanto pelos de fora como “O Altar do Sertão”.

---

<sup>87</sup> Por gado miúdo entenda-se caprinos e ovinos.

<sup>88</sup> BRASIL. IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, Vol. 21, p. 43-44.

A partir deste evento fundador e das obras contínuas no santuário que ficou completamente pronto em 1790, pessoas foram atraídas para a base da serra e daí nasceu a localidade de Nossa Senhora do Monte Santo, pertencente a vila de Itapicuru de Cima, sendo elevada a vila em 1837 com o nome de Coração de Jesus do Monte Santo. A partir daí conheceu certo crescimento, notadamente pelo movimento gerado pelos romeiros em visita à serra (venda de objetos religiosos, alimentação, enfim, criaram-se os meios para atender aos que para lá se dirigiam) e por conta das atividades ligadas à pecuária, porém, na sua viagem nos anos de 1880, Durval Aguiar (1979, p. 82-83) tem a impressão de que “O comércio é insignificante, constando apenas de umas quatro casas de negócio. A indústria consiste no curtimento de couros e no fabrico de redes.” Também indica haver, na praça principal, a da Matriz de Nossa Senhora da Conceição, o barracão da feira livre, realizada todas as segundas, e o edifício que servia de quartel e cadeia, apesar de não haver destacamento policial na cidade, bem como duas escolas públicas para ambos os sexos.

Monte Santo se tornou conhecida fora da Bahia – e dentro da própria Bahia, afinal a capital e seu Recôncavo muitas das vezes governavam o estado de costas para seu vasto interior, principalmente no período do Império – durante os eventos ligados à Guerra de Canudos, apesar de, antes mesmo deste evento a Corte ouvira falar de Monte Santo por conta do meteorito do Bendegó, encontrado nas proximidades da cidade no final de século XVIII. Visitado e estudado por todo o século XIX, a pedra de quase seis toneladas foi levada para o Rio de Janeiro em 1888.<sup>89</sup>

Quanto a Guerra de Canudos, em Monte Santo se estabeleceu em 1897 o centro de comando das forças militares que massacraram o Belo Monte do Conselheiro. Sobre a cidade neste período, Euclides da Cunha em sua linguagem peculiar e carregada de uma visão de mundo centrada no atual Sudeste brasileiro e nos padrões de civilização europeus, deixou a seguinte descrição:

---

<sup>89</sup> Segundo o relato de CARVALHO, José Carlos de. **Meteorito de Bendegó**: relatório apresentado ao Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas a Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro sobre a remoção do meteorito de Bendengó do sertão da provincia da Bahia para o Museu Nacional. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888. Disponível em: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Meteorito\\_de\\_Bendeg%C3%B3\\_-\\_relat%C3%B3rio\\_apresentado\\_ao\\_ministerio\\_da\\_agricultura%2C\\_commercio\\_e\\_obras\\_publicas\\_%28...%29\\_sobre\\_a\\_remo%C3%A7%C3%A3o\\_do\\_meteorito\\_de\\_Bendeng%C3%B3\\_do\\_sert%C3%A3o\\_da\\_provincia\\_da\\_Bahia\\_para\\_o\\_Museu\\_Nacional.pdf](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Meteorito_de_Bendeg%C3%B3_-_relat%C3%B3rio_apresentado_ao_ministerio_da_agricultura%2C_commercio_e_obras_publicas_%28...%29_sobre_a_remo%C3%A7%C3%A3o_do_meteorito_de_Bendeng%C3%B3_do_sert%C3%A3o_da_provincia_da_Bahia_para_o_Museu_Nacional.pdf). Acesso em: 13 jul. 2020, o meteorito seguiu por junta de bois até a estação do Jacuricy na estrada do São Francisco, de trem até Salvador e de lá até o Rio de Janeiro por barco a vapor. O engenheiro responsável pelo transporte deixou uma boa descrição de como eram as estradas da região: “As chamadas estradas, que foram por nós percorridas, tinham raramente dous ou mais metros de largura, e o leito muito damnificado pelas enxurradas [...]” (p. 34). Em razão disso, em muitos momentos a carreta foi deslocada por trilhos, numa espécie de ferrovia provisória.

E quem segue pelo caminho de Queimadas, atravessando um esboço do deserto, onde agoniza uma flora de gravetos — arbustos que nos esgalhos revoltos retratam contorções de espasmos, cardos agarrados a pedras ao modo de tentáculos constritores, bromélias desabotoando em floração sanguinolenta — avança rápido, ansiando pela paragem que o arrebatava.

Chega; e não sofreia doloroso desapontamento.

A estrada vai até à praça, retangular, em declive, de chão estriado de enxurros. No centro o indefectível barracão da feira tem, ao lado, pequena igreja, e de outro o único ornamento da vila — um tamarineiro, secular talvez. Em torno casas baixas e velhas; e, sobressaído, um sobrado único que seria mais tarde o quartel-general das tropas.

Monte Santo, afinal, resume-se naquele largo. Ali desembocam pequenas ruas, descendo umas em ladeiras para larga sanga apaulada; abrindo outras para a várzea; outras embatendo, sem saídas, contra a serra.

Esta por sua vez, de perto, perde parte do encanto. Parece diminuir de altitude. Sem mais o perfil regular que assume a distância, tem, revestindo-lhe as encostas, uma flora de vivacidade inexplicável, arraigada na pedra, brotando pelas frinchas dos estratos e vivendo apenas das reações maravilhosas da luz. As capelinhas, tão brancas de longe, por sua vez aparecem exíguas e descuradas. E a estrada ciclópica de muros laterais, de alvenaria, a desabarem em certos trechos, cheia de degraus fendidos, tortuosa, lembra uma enorme escadaria em ruínas. O povoado triste e de todo decadente reflete o mesmo abandono, traíndo os desalentos de uma raça que morre, desconhecida à história, entre paredes de taipa. Nada recorda o encanto clássico das aldeias. As casas baixas, unidas umas contra as outras, feitas à feição dos acidentes do solo, tem todas a mesma forma — tetos deprimidos sobre quatro muros de barro — gizadas todas por esse estilo brutalmente chato a que tanto se afeiçoavam os primitivos colonizadores. Algumas devem ter cem anos. As mais novas, copiando-lhes, linha a linha, os contornos desgraciosos, por sua vez nascem velhas.

Deste modo, Monte Santo surge desgracioso dentro de uma natureza que lhe cria em roda — como um parêntesis naquele sertão aspérrimo — situação aprazível e ridente. (CUNHA, 2006, p. 252-253)

Exageros à parte e como ele próprio aponta em páginas anteriores, Monte Santo, apesar de pequena, era a paragem mais importante daqueles sertões e sua estrutura urbana foi melhorando com o passar dos anos e a ela se ia quando se precisava de certos serviços como os de farmacêutico, advogado, dos correios etc. Sua feira de gado também tinha certa importância e movimentava a economia do lugar, porém a estrutura urbana na década de 1920 ainda era muito primária, não havendo fornecimento de energia elétrica, água encanada, ruas calçadas, estação telegráfica etc. Para se enviar uma mensagem deste tipo, o meio mais rápido de então, já que serviço telefônico ainda era desconhecido na maior parte da Bahia, era preciso ir à estação da estrada de ferro do São Francisco na cidade de Queimadas. Sua economia se destacava pela pecuária, sendo o rebanho da cidade o quinto da Bahia com

121.749 cabeças de todos os tipos em 1922, e pela produção em pequena escala de farinha de mandioca, feijão e arroz.<sup>90</sup>

A população da cidade em 1890 era de 15.730 habitantes e chegaria a 25.565 pelo censo de 1920. Um cálculo que fizemos para Bonfim, se repetido em Monte Santo, ajuda a dimensionar as oportunidades materiais no município. Em 1872 a população nas duas paróquias que compunham Monte Santo (Santíssima Trindade de Massacará e Santíssimo Coração de Jesus do Monte Santo) era de 11.778 habitantes e em 1890 havia subido para 15.730, não havendo nenhuma emancipação ou desmembramento no período, o que significa que a população teve um incremento de 25%, um percentual menor do que o da enorme maioria das cidades baianas e da média do estado que ficou em 29%.<sup>91</sup>

Parte importante dessa estagnação populacional e econômica é explicada pela inclemência das estiagens, pois como sempre é dito, essa região é a mais seca do Brasil e os que lá viviam tendiam a migrar, quando os anos eram ruins, para terras onde talvez tivessem mais sorte e oportunidades. Na Bahia, iam para o litoral canavieiro, para a zona do cacau quando esta despontou como cultura importante e até para cidades da região como Senhor do Bonfim e Juazeiro e, se alguns voltavam quando os anos eram bons, outros se estabeleciam de vez longe da terra natal.

Por fim, Uauá, parte de Monte Santo que somente se tornou município em 1926, para deixar de sê-lo em 1931. Permaneceu reincorporado até 1933 quando tornou-se definitivamente cidade. Sua história remonta ao século XVIII quando Guilherme Costa, português que vivia na região de Jeremoabo, subiu o leito seco do rio Vaza Barris para se instalar próximo a sua cabeceira onde desenvolveu fazenda que batizou de Uauá, palavra indígena que significa “vagalume”.

Foi em torno da sede da fazenda que o povoado se originou e se desenvolveu a ponto de se tornar distrito de Monte Santo em 1905 para, posteriormente, ser elevado à categoria de município. (FONTES, 1996, p. 23) Como é fundamental nessa região e do mesmo modo como verificado em Senhor do Bonfim e Monte Santo, a localização da fazenda foi definida pela oferta de água, neste caso, o leito seco do Vaza Barris, que acumulava água em alguns pontos e nos caldeirões, estruturas rochosas naturais que conservam a água das chuvas por tempo significativo.

---

<sup>90</sup> Conforme BAHIA. Directoria do Serviço de Estatística do Estado. **Anuario estatístico da Bahia - 1923**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924, p. 330.

<sup>91</sup> Dados compilados em BRASIL. **Recenseamento do Brazil em 1872**. Vol III: Bahia. Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger, 1874 e BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920**. Vol. 4, Segunda Parte, Tomo I - População. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928.



Assim como Monte Santo, Uauá se tornou conhecida nacionalmente por conta da Guerra de Canudos, pois foi na zona urbana do povoado onde ocorreram os primeiros choques entre as forças do governo e o povo do Conselheiro. Foi lá que nas primeiras horas do dia 21 dezembro de 1896 o grupo de soldados do governo da Bahia comandado pelo Tenente Pires Ferreira foi atacado e vencido pela gente de Canudos, obrigando a tropa a se retirar envergonhadamente para Juazeiro com algumas baixas e deixando para trás muitos mortos do lado dos conselheiristas.

Um trabalho bastante interessante, pois fora feito pouco depois dos eventos de Canudos é o de Aristides Milton, político, jornalista e historiador baiano que, em 1902, leu no Instituto Histórico e Geográfico no Rio de Janeiro um relato do Ten. Pires Ferreira e publicou livro sobre a campanha no sertão baiano. O documento de Pires Ferreira narra o episódio e traz uma passagem que denota o quanto Uauá era pequena e oferecia muito pouco naqueles tempos. Narrando os acontecimentos após os choques com as forças vindas do Belo Monte, diz que: “Fomos forçados a retirar para o Juazeiro, na tarde do mesmo dia do combate, não só para evitar o mal que poderia advir da decomposição de tantos corpos, como também pela falta de víveres e outros recursos em Uauá”. (MILTON, 2003, p. 43) Exagerando ou não para justificar a debandada de sua tropa, a ideia de que Uauá nada mais era que um arruado de casas em meio à caatinga e ao sol abrasador se sustenta.

Seus habitantes, assim como de grande área do interior do Nordeste, estavam habituados a, nos momentos de aperto como os das secas, sobreviverem a base dos pouco nutritivos e geralmente nada saborosos alimentos oferecidos pela caatinga como a batata de umbuzeiro, mamão-de-veado, farinhas de mucunã e de bró (pó extraído do caule da palmeira do Ouricuri – ou licuri, como a planta é conhecida na região) e extrair água dos cactos.

Euclides da Cunha não esteve em Uauá e suas impressões acerca da localidade foram passadas por terceiros, mas cabem aqui a título de ilustração e a mesma ressalva feita para Monte Santo acerca da visão urbana e, talvez, cosmopolita, de Euclides deve ser aqui aplicada:

Este arraial — duas ruas desembocando numa praça irregular — é o ponto mais animado daquele trecho do sertão. Como a maior parte dos vilarejos pomposamente gravados nos nossos mapas, é uma espécie de transição entre maloca e aldeia — agrupamento desgracioso de cerca de cem casas mal feitas e tijupares pobres, de aspecto deprimido e tristonho.

Alcançam-no quatro estradas que, a partir de Jeremoabo passando em Canudos, de Monte Santo, de Juazeiro e Patamuté, conduzem para a sua feira, aos sábados, grande número de tabaréus sem recursos para viagens longas a lugares mais prósperos. Ali chegam por ocasião das festas como se

procurassem opulenta capital das “terras grandes”; entrajados das melhores vestes, ou encourados de novo; pasmos ante os mostradores de duas ou três casas de negócio, e contemplando no barracão da feira, no largo, os produtos de uma indústria pobre em que aparecem, como valiosos espécimens, courinhos curtidos e redes de caroá. Nos demais dias, aberta uma ou outra venda, deserta a praça, Uauá figura-se um local abandonado. (CUNHA, 2006, p. 231)

Recuperada das destruições e desorganização no campo ocasionadas pela guerra, Uauá seguiu sua marcha nas duas primeiras décadas do século XX sob as rédeas de importante proprietário rural que seria também o grande incentivador da emancipação política, da estrada para Bonfim e que acabou sendo seu primeiro prefeito, o coronel da Guarda Nacional João Borges de Sá. Em 1925, esta importante figura enviou carta a Altamirando Requião, redator do *Diário de Notícias*, jornal da capital baiana, reclamando da desassistência da localidade por parte dos governos federal, estadual e municipal. Exageros à parte, e eles são muitos, sua descrição deve ser entendida dentro do processo que pleiteava a emancipação em relação a Monte Santo:

Centro populoso, com cerca de 6 mil habitantes, o seu districto mantem um commercio grande e conhecidíssimo, rendendo para os cofres públicos mais que algumas villas e talvez cidades do nordeste bahiano [...].

A indústria pecuária é vastíssima nesse districto, tendo sido exportadas mais de 4 mil cabeças de gado bovino no anno passado para esta capital, afora as que foram vendidas para Pernambuco, Alagoas e Sergipe, em número bem crescido.

O nosso commercio de pelles é, talvez, o maior e mais movimentado do Estado pela especial qualidade do artigo, tendo só a casa Rossback Brasil Co., nessa capital, recebido da sua agencia aqui cerca de 400 fardos no mez transacto, o que se poderá verificar nos manifestos da Estrada de Ferro, ahi, em u'm média de 40.000 pelles e isto mensalmente.<sup>92</sup>

Continua sua narrativa apresentando as dificuldades, inclusive no que concerne aos transportes, pelas quais a localidade passava, agravadas por conta da estiagem que assolava parte significativa da Bahia naquele momento.

Enquanto Borges de Sá pinta uma localidade pujante e que tem seu desenvolvimento atravancado pela falta de ação do Estado (e por estar presa a Monte Santo), matéria de A

<sup>92</sup> **Diário de Notícias**, 12 out. 1925, p. 1. Os dados não puderam ser verificados, pois o nível de detalhamento dos Anuários Estatísticos da Bahia não os trazem. Um outro agravante é que, enquanto parte de Monte Santo, as informações para Uauá aparecem somadas as do município mãe que, por sua vez, sistematicamente deixava de enviar os dados solicitados pelo governo do Estado para compor os anuários. Para completar as dificuldades, o *Almanak Laemmerty*, na sua edição de 1918 na parte referente aos municípios brasileiros, informa que ao solicitar as informações a intendência de Monte Santo “Não recebemos as informações solicitadas ao digníssimo intendente municipal”. **Almanak Laemmert**. Rio de Janeiro: S/E, 1918, p. 2.286. Disponível em: <http://memoria.bn.br/> Acesso em: 10 nov. 2020.

*Tarde* publicada em 1927, portanto com Uauá já elevada à categoria de município, dava as principais características de muitas cidades baianas naquele momento e mostrava exatamente o contrário sobre o município:

Uauá – Aqui está um que vive como Deus quer as criaturas. Não se briga e não se morre pela simples razão de que não tem médicos, nem boticários, nem advogados e nem dentistas; não tem sapatarias, como não tem typographia. A sua especialidade é comerciar com couros e pelles...<sup>93</sup>

Qual Uauá devemos considerar? Um pouco de cada. É certo que a indústria das peles era importante para a localidade como os dois apontam, afinal essa atividade pioneira em vastas áreas do interior do Nordeste era a principal ocupação na região e a caprinocultura era – e ainda é – muito importante para muitos municípios do semiárido baiano, incluindo-se Senhor do Bonfim, Monte Santo e Uauá. Jerônimo Rodrigues Ribeiro, figura importante do município e herdeiro político João Borges a partir da década de 1930, em seu livro de memórias deixa bastante clara a ideia de que a economia do lugar sempre dependera dos couros e das peles e que seu comércio foi, afinal, o grande responsável por proporcionar o crescimento da localidade e a consequente melhoria em sua estrutura urbana, mesmo continuando a depender fortemente das cidades vizinhas. (RIBEIRO, 1999, p. 38)

Que os serviços na terra dos vagalumes eram precários também pode ser verificado, inclusive pelo próprio João Borges de Sá quando, em outro momento de sua carta, apontava, indiretamente é verdade, o quanto o lugar dependia do comércio com Senhor do Bonfim para se abastecer das mercadorias e serviços necessários no seu dia a dia. Neste sentido, a estrada a ser aberta serviria tanto para melhorar o acesso a produtos e serviços, quanto permitir uma vida mais autônoma em relação ao município sede, Monte Santo.

Quanto aos caminhos e estradas que serviam a Monte Santo e Uauá, sem dúvidas a principal era a que ligava a sede municipal da primeira à estrada de ferro do São Francisco em Queimadas, o caminho descrito por Euclides da Cunha conforme vimos no capítulo anterior, e que, assim como todas as estradas da época do conflito em Canudos continuavam em uso, como as que davam acesso a Uauá, Senhor do Bonfim, Cumbe (Euclides da Cunha) e suas inúmeras ramificações. O mesmo ocorria com as que partiam de Uauá que estavam ativas desde o século XIX, se destacando a que levava a Juazeiro via Patamuté e o precário caminho para Senhor do Bonfim, cidade onde era mais fácil se acessar à estrada de ferro do que por

---

<sup>93</sup> **A Tarde**, 15 out. 1927, p. 1.

Monte Santo. Com a chegada do automóvel, esse caminho precisava ser transformado em estrada.

Fazendo um panorama geral da área que englobava Bonfim, Monte Santo e Uauá, não podemos deixar de mencionar que a região, além dos problemas ligados ao clima, a estrutura fundiária e ao exercício do poder (os dois últimos aspectos são as sementes dos problemas que levaram ao conflito em Canudos), sofreu nas primeiras décadas do século XX sérias perturbações nas suas dinâmicas de funcionamento e movimento. A Coluna Prestes na sua longa marcha pelo interior do Brasil atravessou a região em 1926, levando medo aos sertanejos daquelas paragens e mobilizando os grandes proprietários que com seus jagunços foram em seu encalço, porém, por ser evento de curta duração, fora superado rapidamente.<sup>94</sup>

Muito mais grave foi o cangaço, pois foi mais duradouro e infinitamente mais preocupante pela violência desenfreada que desencadeou na região e isto por parte tanto dos grupos de bandoleiros quanto pelas forças que os combatiam, as famosas volantes.<sup>95</sup> O mais famoso bandido nordestino, Virgulino Ferreira da Silva, o Lampião, vinha já há alguns anos vivendo do movimento que entrou para a história com o nome de cangaço, contudo mantinha sua área de atuação restrita aos estados que ficam ao norte da Bahia. Em 21 de agosto de 1928, fugindo das forças volantes que perseguiam seu bando por quase todo Nordeste, atravessou o rio São Francisco na região de Glória em busca de frescor e reabastecimento, encontrando guarida nas fazendas de Petronílio Alcântara Reis, poderoso senhor de terras nas margens do Velho Chico.

Pelos próximos dez anos fará da Bahia sua área de atuação e a região do Raso da Catarina e da serra nas imediações de Bonfim foram regiões que viram sua presença por inúmeras vezes, estabelecendo verdadeiro pânico entre os que por lá viviam. Tem-se registro de suas depredações (e das forças policiais) em quase todas as localidades da área e isso por mais de uma vez. Nessa região, participou de episódios que se tornaram famosos Bahia e Brasil afora, como o massacre das forças policiais em Brejão da Caatinga, povoado de Campo Formoso localizado no lado oposto da Serra da Jacobina onde se encontra Senhor do Bonfim, invasão, saque e assassinatos em Queimadas, a destruição da gare ferroviária de Itumirim, atual Juacema, povoado de Jaguarari a meio caminho de Uauá, a mobilização de Itiúba para

---

<sup>94</sup> Os enfrentamentos na região de Uauá entre as tropas governamentais e os membros da coluna foram descritos por LIMA (1979). Os relatos indicam que a Coluna se deslocou por trechos da estrada de Bonfim a Uauá, então em construção.

<sup>95</sup> O cangaço foi e é um movimento amplamente discutido pela historiografia, porém geralmente essas discussões acabavam vindo carregadas de paixões de um lado ou outro. Não cabe aqui discutir os aspectos do movimento nem as discussões em torno dele, porém a leitura de MELLO (2004) ajuda a entender o cangaço de modo mais amplo e menos apaixonado. Já sobre as forças volantes, veja-se o trabalho de CRUSOÉ JUNIOR (2005).

impedir a entrada do bando na cidade, dentre tantos outros fatos que atormentaram a região por uma década. Como não poderia deixar de ser em face da sua centralidade, Bonfim se tornou sede das forças de combate a Lampião e o movimento dos cangaceiros e das volantes na região fez com que, como aponta a imprensa do período, muitos migrassem para sua zona urbana em busca de segurança.<sup>96</sup>

O que vimos nessas linhas sobre as três localidades diretamente ligadas à construção da rodagem para Uauá e sobre essa região baiana em si é que a mais desenvolvida, não somente entre as três, mas de praticamente de toda a porção norte da Bahia, era Senhor do Bonfim e é tentando manter e ampliar a centralidade que exercia sobre vasta área que os elementos de dinheiro e poder da cidade se mobilizaram para abrir a estrada. Monte Santo estava mais preocupada em ter uma ligação rápida com a estação ferroviária de Queimadas e com a vizinha Cumbe, atual Euclides da Cunha, e vai se manter a parte do projeto de poder destes grupos. Uauá, buscando diminuir a dependência, encontrou uma saída unindo seus interesses, na verdade os de um indivíduo, João Borges de Sá, com os das elites bonfinenses que, no final das contas, foram as que arcaram com a maior parte da construção, seja financeiramente, seja no que buscaram mobilizar para este fim.

#### **2.4 As elites regionais se organizam.**

Precisamos agora entender como as elites de Senhor do Bonfim, pois de Uauá o único nome que aparece com frequência é o de João Borges de Sá, buscaram se organizar para pôr em marcha o processo de modernização que desejavam. Primeiramente e mesmo que rapidamente, pois o conjunto de informações acerca de alguns deles é pequeno ou simplesmente não foi localizado, precisamos observar quem eram estes indivíduos, ou pelo menos os mais ativos, e as medidas que começaram a tomar para o progresso da cidade, expressão repetida inúmeras vezes por eles, e tentar manter e ampliar a centralidade da urbe bonfinense para a região. Os elementos por trás deste processo se circunscrevem e se autointitulavam como membros de uma “elite produtora”, o que em outras palavras significava que eram pessoas, em sua maioria, que possuíam recursos financeiros, mas em gradações diferentes.

O conceito de elite é entendido nesta tese como propôs Flávio Heinz (2006, p.8), ou seja, “[...] indivíduos que ocupam posições chave em uma sociedade e que dispõem de

---

<sup>96</sup> Entre o início das ações de Lampião na Bahia e a morte de Corisco em 1940 o cangaço ocupou com grande frequência as páginas dos principais jornais da capital e do interior. Parte das informações desta seção são de SILVA (1971), AZERÉDO (1987), RIBEIRO (1999) e FONTES (2001). Nesses trabalhos existem várias referências às investidas do bando de Lampião na estrada de Bonfim a Uauá.

poderes, de influência e de privilégios inacessíveis ao conjunto de seus membros”. Este poder não advém somente da posse de bens materiais e riqueza, apesar disso ser importante, mas de todo e qualquer elemento que permita distinção social e influência. Por exemplo, ser alfabetizado em meio a um mar de analfabetos pode inserir determinado indivíduo no seletivo grupo das elites interioranas, bem como ocupar algum cargo de confiança dentro da estrutura estatal, seja ela de cunho federal, estadual ou municipal, confere poder e prestígio a determinadas pessoas.

No caso de Bonfim, vemos que parte significativa do grupo que se juntou em torno do projeto de modernização é de indivíduos que possuíam um nível de vida que certamente não estava acessível a parte significativa da população, contudo as posses variavam de um para outro com certos homens que tinham enorme riqueza, prestígio e poder político como Cantídio da Silva Duarte,<sup>97</sup> comerciante que era possuidor de negócios em toda a região de Bonfim e estados vizinhos, tendo sido, também, conselheiro municipal (1896 e 1912) e intendente em mandatos tampão em 1900 e 1924,<sup>98</sup> juntando-se a pessoas com menos posses, como era o caso de Ceciliano de Carvalho, maestro, músico, fotógrafo e pintor, que mesmo não fazendo parte diretamente do grupo fundador da Sociedade Rodoviária do Bomfim (SRB), era associado a ele, pois era o artista requisitado pelos homens do dinheiro nas suas celebrações, fazendo parte e frequentando o mesmo círculo social.

Neste sentido e adaptando a discussão proposta por Codato (2015) sobre os padrões de análise das elites, podemos falar que essa fração das elites se une para colocar um projeto em marcha considerando a posição social dos seus membros – o poder de decisão sobre as coisas da cidade e da região, mesmo que saibamos que este discurso em prol de todos é deles e para eles –, a reputação e o prestígio dos quais esses indivíduos gozavam tanto localmente quanto no plano estadual.

Apesar de serem elite muitas das vezes por razões diferentes e não excludentes entre si, como, por exemplo, ser funcionário público e proprietário rural como era o caso de Adolpho Silva, sendo, inclusive, esta última atividade compartilhada por muitos deles, existe um

---

<sup>97</sup> Os dados referentes a biografia desse indivíduo e dos demais que serão listados nesta seção são resultado de informações levantadas em SILVA (1971), RIBEIRO (1999), MACHADO e MACHADO (2004), MACHADO (2007), bem como nas edições do *Correio do Bomfim* e do *Almanack Laemert* da década de 1920.

<sup>98</sup> Por mandato tampão queremos dizer que o indivíduo fora indicado para terminar algum governo que fora interrompido antes do seu término formal. Entre as décadas de 1910 e 1920 isso foi muito comum em Bonfim e em diversas cidades da Bahia por conta das medidas dos governos de Antônio Moniz e Seabra que, dentre outras coisas, passaram a intervir na escolha dos intendentes. Ademais, como era necessária a aprovação pelo Senado Estadual do nome escolhido nas municipalidades, a conveniência política do momento poderia fazer com que o governador se mobilizasse para que o eleito não tivesse a eleição reconhecida e outro indivíduo fosse indicado até a realização de um novo pleito. Bonfim passou por isso, como veremos, em 1928, quando Júlio Simões, o candidato de parte das elites locais, teve a eleição anulada.

cimento que une a maior parte desses homens e ele é o fato de que praticamente todos estão envolvidos em atividades comerciais, sejam elas ligadas ao comércio de produtos ou de serviços. É essa atividade, como veremos no capítulo seguinte, que eles utilizam como justificativa a construção da rodovia para Uauá e para a tomada de outras medidas à mesma época.

Uma das mais importantes, sem dúvidas, foi a formação por este mesmo grupo da primeira casa bancária da cidade, a Caixa Rural do Bomfim no início de 1925. Essa instituição seguia o modelo Raiffeisen, ou seja, era uma cooperativa de crédito que deveria ter como foco principal o financiamento e a movimentação de capitais ligados às atividades agrícolas, porém, pela falta de instituição bancária de ação mais ampla, como uma agência do Banco do Brasil tão clamada por estes mesmos indivíduos, acabou desempenhando o papel de banco e chegou a ser uma das mais importantes da Bahia no período em estudo. No ano de sua fundação, por exemplo, foi a terceira em movimento financeiro do interior do estado, movimentando Rs. 222:197\$400, ficando atrás somente de suas similares de Itabuna e Água Preta (atual Ubaitaba), cidades localizadas no circuito do cacau.<sup>99</sup>

Voltando às pessoas envolvidas no projeto de modernização da cidade, reforçando o controle da região por Bonfim e visando trazer terras mais distantes para sua área de influência, temos outros nomes que também se destacam. Um dos mais importantes, sem dúvidas, é o de Augusto Senna Gomes, pois além de estar envolvido nos projetos da Caixa Rural e da Sociedade Rodoviária, utilizou seu jornal, o *Correio do Bomfim*, como porta-voz da modernização e do grupo do qual fazia parte.

Sua figura bem ilustra as colocações que fizemos sobre ser elite no Bonfim daqueles tempos, pois além de ser proprietário do jornal e de sua tipografia, realizando todo tipo de serviço gráfico na cidade e para outros municípios da região, também era proprietário rural e criador de gado. Entrou para o mundo da imprensa em 1902 como colaborador do jornal local *O Artista*. Era grande apoiador da vida cultural da cidade e afeito as causas ligadas à caridade. Foi intendente entre 1924 e 1925, período em que se afastou oficialmente do seu jornal, mas continuou a contribuir sob os pseudônimos de Gil Gaio e Armando Seymont, e vereador nos anos de 1926, 1936 e 1947. Seu irmão, o contador e guarda-livros, Olintho Senna Gomes também era figura importante no processo iniciado pelo grupo e esteve ao seu lado em muitas das lutas que empreenderam.

---

<sup>99</sup> Dados disponíveis em BAHIA. Mensagem apresentada pelo Exm. Snr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, á Assembléa Geral Legislativa por ocasião da abertura da 2ª reunião Ordinária da 18ª Legislatura em 7 de abril de 1926. Bahia: Imprensa Official do Estado, 1926, p. 240-241. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

No grupo também se incluíam pessoas como José Francisco de Carvalho, Major da guarda nacional, comerciante e proprietário rural, Francisco Gonçalves Duarte, engenheiro, diretor técnico e secretário da SRB, Tolentino Celestino da Silva, cônego, vigário de Bonfim entre junho de 1915 e maio de 1928, provedor do hospital Nossa Senhora da Piedade, diretor e presidente interino da SRB, dentre outros. Este último é representante de um grupo que tinha muito poder no Brasil de então, a elite eclesiástica, e como ele havia outros na região, sendo o mais importante o Monsenhor Francisco Berenguer, chefe do santuário do Monte Santo e liderança política de peso naquelas paragens.

Mesmo não participando do processo de abertura da estrada de Bonfim a Uauá, o projeto de poder do sacerdote envolveu a abertura de rodovias. Conforme o estudo de VENÂNCIO FILHO (2016), Berenguer assumiu a paróquia de Monte Santo em 1924, permanecendo até 1969, e iniciou um forte processo de concentração do poder em suas mãos, drenando-o das irmandades que desde o século anterior cuidavam do santuário e da romaria. Este movimento, aliado a promoção da festa de Todos os Santos o que, conseqüentemente, aumentou a quantidade de romeiros e de doações à Igreja, acabou por torná-lo um poderoso e rico chefe político local. Seu prestígio era tamanho que, quando da criação de Uauá com terras de Monte Santo, rompeu com o governo Góis Calmon, e logo foi afagado pela arquidiocese em Salvador e pelo governo estadual.

A paz veio em 1927, quando em cerimônia envolvendo a (re)inauguração da estrada de rodagem de Monte Santo a Cumbe, o governo do estado e o Arcebispo da Bahia Dom Augusto Álvaro da Silva (o Cardeal da Silva), enviaram representantes e depositaram na figura do padre a responsabilidade exclusiva pela construção deste trecho e do seu complemento entre Monte Santo e Cansanção. Veja-se, por exemplo, a descrição da cerimônia em *A Tarde*, onde o periódico governista aponta que as duas obras surgiram em razão do “[...] seu esforço e á sua influência”.<sup>100</sup>

O detalhe é que este trecho rodoviário fora aberto ainda no século XIX e melhorado posteriormente pela Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), tratando-se, portanto, de obra federal. O que Berenguer e outros indivíduos de Monte Santo fizeram foi apenas melhorar a parte final desse trecho rodoviário.<sup>101</sup> Nesta estrada seu envolvimento foi pequeno em relação àquilo pregado pela imprensa, mas como era preciso fazer os romeiros

<sup>100</sup> *A Tarde*, 13 out. 1927, p. 1.

<sup>101</sup> A figura de Berenguer está envolta em um sem número de polêmicas que envolvem, por exemplo, a grilagem de terras, conforme apontado pelo estudo de MARQUES (2013, p. 80-81). Este geógrafo, ao estudar os fundos de pasto em Monte Santo e os conflitos agrários os envolvendo, se deparou com uma série de relatos que apontaram o religioso como indivíduo que usou seu poder para se apropriar de uma grande área pública, transformando-a na fazenda Pedra D'Água.



chegarem, se mobilizou para a construção de outras que ligariam Monte Santo a Canudos, a Tucano e a Uauá e, para isso, se utilizou de um instrumento que se tornou comum a essa época, a criação de uma sociedade rodoviária. Tratava-se da Sociedade Rodoviária Montessantense, fundada no início de 1927 pelo padre e pelos coronéis Rogaciano Cordeiro, Galdino Andrade e Salustiano Andrade.<sup>102</sup>

Falando em Uauá, e antes de voltarmos as elites bonfinense, é preciso tecermos comentários sobre João Borges de Sá, politicamente a figura mais importante da Terra dos Vagalumes. Latifundiário e pecuarista, era herdeiro político do Barão de Jeremoabo e, junto com os filhos do finado Barão, moveu a campanha pela emancipação da cidade, tornando-se seu primeiro prefeito. Como veremos, em 1927 tomou para si, junto ao governo do estado, a responsabilidade para avançar com as obras da Bonfim a Uauá, substituindo a Sociedade Rodoviária do Bomfim no trecho final e, para além dela, mobilizou-se para abrir tantas outras, como as que ligavam a cidade a Patamuté, Cumbe (via Canudos) e Serra da Canabrava. Próximo de Cantídio Duarte, com que compartilhava o comércio de couros e peles, representava, na prática, a extensão no sentido leste, do plano de espacialização dos grupos baseados em Bonfim.

Voltando às elites bonfinenses, não se deve esquecer dos membros da família Gonçalves da Silva, herdeiros da fortuna e do prestígio político – pelo menos localmente – de José Gonçalves da Silva, primeiro governador constitucional da Bahia republicana, mas deposto apenas um ano após tomar posse em 1890. Não cabe aqui adentrar na trajetória deste personagem, mas José Gonçalves, era um tradicional político conservador do Império e que, como muitos, se tornou republicano de última hora, como apontam SAMPAIO (1999) e TAVARES (2001). Os bonfinenses, até os dias de hoje, falam com orgulho de José Gonçalves ter feito de Bonfim a primeira cidade da Bahia a aderir a República, isso já no dia seguinte a proclamação, mas sem observar seu adesismo de última hora à causa republicana.

O Gonçalves de maior destaque foi Antonio Gonçalves da Cunha e Silva, filho do ex-governador. Médico, viveu muitos anos em São Paulo, retornando para Bonfim em 1918 para administrar as propriedades da família. Foi vereador entre 1924 e 1925 e de 1928 a 1930, tornando-se intendente no biênio 1926/1927. Mesmo não fazendo parte formalmente da SRB, deu grande apoio às ações da cooperativa, subscrevendo cotas em seu nome e colocando o executivo municipal à disposição.

---

<sup>102</sup> Cf. **A Tarde**, 15 jan. 1927, p. 1. Registre-se que nos documentos da SAICVOP não existe nenhum pedido de auxílio feito por essa entidade.

Um último parêntese deve aqui ser feito e ele toca na política. Parte dessa fração das elites bonfinenses deve ser encaixada num perfil que ia de encontro ao seabrismo dominante na Bahia entre 1912 e 1924, lhe fazendo ferrenha oposição e pondo a culpa de todos os males nessa corrente. A título de exemplo desse posicionamento, vejamos o que diz o porta-voz deste grupo em matéria que discutia a necessidade da implantação de um banco na cidade em 1924. Apontando os fatores que levaram a uma forte falta de meio circulante na praça comercial da cidade, nos diz que, para além da safra ter sido boa e as transações comerciais terem sido vultuosas, havia outros problemas que tinham sido superados graças a:

[...] liberdade de acção dos produtores; a garantia individual mantida sem distincção; a tranquilidade pública acentuando-se dia a dia em lugar do terror vermelho anterior das vinditas; as feiras livres e o povo a ellas concorrendo sem o pesadelo dos impostos asphixiantes – e, providencialmente a valorização progressiva dos productos da lavoura, causa logicamente explicada – primeiro pela era nova implantada por um governo de paz e de trabalho que veio reerguer a Bahia com seus municípios das ruinas que o seabrismo produziu e, segundo, pelo desenvolvimento da forças productoras amparadas naturalmente pelas garantias da procura – tudo isso desvendamos num relance de raciocínio frio e ponderado, um lance de vista claro e sem sombra de baixas paixões.<sup>103</sup>

Daí em diante, as falas do periódico são todas elogiosas em relação ao governador Góis Calmon e a seu sucessor Vital Soares, mesmo quando criaram-se problemas para que o grupo recebesse ajuda do estado para construir a estrada para Uauá e outras e houve a interferência na eleição de Júlio Simões.

Por outro lado, alguns dos indivíduos envolvidos no projeto de modernização e na formação da SRB haviam sido, até bem pouco tempo, partidários de José Joaquim Seabra, como o poderoso Cantídio Duarte, fazendo com que a união desse grupo fosse, também no sentido dos posicionamentos políticos, de desiguais. Com o tempo, essas diferenças cobriam seu preço.

O projeto de modernização intentado por este grupo de indivíduos, que incluiu a implantação, durante a década de 1920 por eles próprios do serviço de abastecimento de água, a inauguração do primeiro cinema e teatro (o São José), a usina de energia elétrica, o estádio pomposamente chamado de Jockey Clube, a rádio, dentre outros, tudo devidamente documentado por outra maravilha moderna, a fotografia de João Batatinha, é bem sintetizado na seguinte afirmação, por ela apontar aspectos que são extremamente importantes para as elites bonfinenses: “É o interesse colectivo que falla, e a cidade tradicional que se levanta

<sup>103</sup> **Correio do Bomfim**, 12 out. 1924, p. 2.

num esforço lento mas seguro, para altura de onde desceu, rainha decahida daquele trono que o passado legou.”<sup>104</sup> Bonfim, cidade tradicional e importante que havia perdido espaço na Bahia precisava se reerguer e isso seria feito, em nome do interesse coletivo, pelo grupo, era o que pregavam. A melhoria nas comunicações através do automóvel adquiria importância vital neste projeto.

---

<sup>104</sup> Id., 08 fev. 1925, p. 1.

### 3. AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS NA ABERTURA DAS VIAS DE CIRCULAÇÃO PARA AUTOMÓVEIS.

As primeiras décadas do século XX foram marcadas por importantes inovações e transformações na Bahia. Foi o momento, por exemplo, em que o cacau se tornou o mais importante produto do estado, produzindo riqueza e gerando opulência na sua área produção, principalmente no eixo que girava no entorno das cidades de Ilhéus e Itabuna. (FREITAS, 1992; TAVARES, 2001) Este movimento vem acompanhado pela tentativa de Salvador em não perder sua centralidade político-econômica para região e, neste sentido, manter uma rede de viação que lançasse seus tentáculos da capital baiana para todos os pontos do interior do estado ganhava ainda mais vulto.

Como vimos, isso não consistia em novidade, afinal, desde o século XIX que as elites soteropolitanas buscavam manter a Cidade da Bahia como o sol onde o interior deveria gravitar. O diferencial neste momento é que nenhuma outra área do estado produzia tanta riqueza como a zona cacaeira e, conseqüentemente, gerava recursos que poderiam ser reinvestidos na própria região. A própria zona próxima a Salvador, o Recôncavo, que com o açúcar e o fumo outrora dominavam a produção de riqueza na Bahia, neste momento apesar de ainda ter relevância econômica, notadamente por conta do fumo, ficara para trás em relação a área produtora do cacau.<sup>105</sup>

Ao mesmo tempo, notadamente nos anos 20, as elites soteropolitanas viam como cada vez mais urgente que suas ligações ferroviárias se completassem e que uma rede de estradas de rodagem as alimentasse. Neste sentido, as rodovias tanto contribuiriam para 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.

A preocupação com as estradas de rodagem passava 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, 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

---

<sup>105</sup> A título de exemplo, no quinquênio de 1920 a 1924, o cacau gerou em exportações uma média de Rs. 49.055:850\$600 por ano, enquanto o fumo Rs. 33.967:586\$000 e o açúcar Rs. 11.384:952\$400. Cálculos realizados a partir de BAHIA. Directoria do Serviço de Estatística do Estado. **Anuario estatístico annos 1924-1925**. Vol. II Economia e finanças. Bahia: Imprensa Official do Estado, 1926, p. 136, 138 e 140.

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 em mais e mais localidades e com maior frequência, num movimento irrefreável que, em terras brasileiras, acabou por contribuir para relegar o transporte ferroviário a um segundo plano de onde nunca saiu.

### **3.1 Uma breve história do automóvel e o nascimento do rodoviarismo no Brasil.**

A invenção do automóvel promoveu um divisor de águas sem precedentes na história da humanidade por diversas razões. Surgido num momento de expansão capitalista no que se convencionou chamar de segunda revolução industrial, ele foi se tornando com o tempo a complementação perfeita para o transporte de longo curso e de grandes quantidades proporcionado pela navegação a vapor – que, ao mesmo tempo, começava a ser substituída pelo motor que queimava óleo combustível – e pelo transporte ferroviário. Para além disso, foi e ainda é um símbolo de status e distinção social, proporcionando às classes proprietárias do período mais um meio para exibirem sua condição social. Ao pobre cabia olhar, tal qual a maior parte da população mundial nos dias de hoje, com admiração e espanto as então barulhentas e fumacentas carruagens que, como por mágica, se moviam sem o auxílio de cavalos.

No plano mundial, a segunda metade do século XIX, o momento onde o automóvel começava a ser gestado para finalmente vir ao mundo próximo do final do século, é uma época marcada por eventos que teriam duradouros efeitos na vida da humanidade. Neste período, o capitalismo avançava, apesar de certos momentos de depressão, mas que não chegaram a travar sua expansão. Eric Hobsbawm (2001, p. 58) apontou que, apesar das flutuações naturais e de certos momentos de depressão, a economia capitalista nunca fora tão poderosa. Como exemplo, indicou que a produção de ferro mais do que duplicou entre 1870 e 1890 e a produção de aço aumentou vinte vezes no mesmo período, o que nos dá a ideia de um crescimento contínuo da atividade industrial.

Neste período, surgiram os gigantescos conglomerados industriais de alcance mundial, o consumo aumentou nos países centrais e entre as classes proprietárias dos países pobres, as inversões de capitais dos países desenvolvidos nos periféricos atingiram índices extremamente elevados, o controle político, exercido principalmente pelos europeus em vastas áreas do globo, notadamente na África e na Ásia, fora poderosamente ampliado

tornando-se mais forte e efetivo no último quartel do século e isso se liga diretamente, dentre outras coisas, à necessidade de controlar insumos e matérias primas essenciais à indústria e conseqüentemente ao contínuo enriquecimento desses países, mesmo que na prática significasse a espoliação de vastas regiões do globo.

Às nações, digamos, mais tradicionais neste processo de domínio de várias áreas do planeta – neste momento, França e Inglaterra principalmente – se juntaram a dois outros personagens que consolidaram seus estados-nação na segunda metade do século e que também se tornaram grandes produtores de bens e insumos manufaturados: a Alemanha e os Estados Unidos da América. Se os países menos desenvolvidos, categoria onde se encontrava o Brasil, já tinham contato com produtos de empresas como Swift, Wilkinson, Credit Mobilier, Allianz, dentre outras, desde meados do século XIX, na virada para o XX chegara a vez de outras como Du Pont, American Standart, Baldwin, RCA Viktor, Bayer, Basf etc. se tornarem presentes no dia a dia daqueles que poderiam pagar por suas mercadorias e serviços.

Com o avançar do século XX, a variedade de empresas e investimentos, bem como a origem delas, só fez aumentar e aí se incluíram as que fazem parte do ciclo do automóvel. Para o período pré-Primeira Guerra mundial, Ana Célia Castro (1979) aponta para a ampliação da presença de empresas e capitais estrangeiros no Brasil, com o aumento da participação de alemães e norte-americanos em diversas áreas da economia. Estes últimos, notadamente no pós-guerra, passaram ter cada vez mais destaque e penetração na economia nacional.

Registre-se que entendemos por ciclo do automóvel o conjunto das empresas que os produziam, bem como as fornecedoras de combustíveis e peças de reposição, máquinas e equipamentos para construção de estradas. Mais tarde, quando numericamente sua presença aumentou, este ciclo incluiu os produtos nacionais, ou seja, borracharias, funilarias, oficinas de todos os tipos etc., o que, também, gerava um outro efeito, a necessidade de especialização do mercado de trabalho para atender ao automóvel.

O veículo de motor a explosão talvez seja o filho mais dileto desse processo de expansão e invenção da segunda metade do século XIX. As pesquisas que levaram ao seu desenvolvimento começaram a ocorrer como um desdobramento natural das que envolviam o aperfeiçoamento dos diversos tipos de motores que foram surgindo durante esse século e mesmo antes dele. Da monstruosa invenção de Thomas Newcomen, passamos a um modelo mais eficiente elaborado por James Watt para, em seguida, Nicolás Cunot o tornar móvel pela primeira vez em terra e o marquês de Jouffroy d'Abbans na água, tudo isso ainda no século XVIII. Bem no começo do século seguinte, Richard Trevithick e George Stephenson criaram

as máquinas que viabilizaram o transporte ferroviário e Henry Bell o primeiro barco movido a rodas de pás. Até meados do século, a força era obtida exclusivamente pelo vapor, mas isso não tardaria a mudar com a entrada em cena de novos combustíveis, notadamente os derivados do petróleo e o gás natural.<sup>106</sup> (AZIMOV, 1993)

Em 1862 um engenheiro francês chamado Alphonse Beau de Rochas, divulgou trabalho onde sistematizava o funcionamento de um motor a explosão movido a gás e que trazia seus quatro princípios básicos (quatro tempos) de quase todos os motores até os dias de hoje: aspiração, explosão (combustão), expansão e compressão.<sup>107</sup> Seu pioneiro trabalho teórico fora utilizado por nomes como Nicolas Otto, Eugen Langen e Etienne Lenoir na construção dos primeiros motores quatro tempos utilizados com finalidades práticas. Faltava, ainda, adaptar a máquina para operar de forma não estacionária e este pioneirismo caberia aos alemães.

Obtendo sucesso comercial com seus motores, a dupla Otto-Langen fundara em Colônia a fábrica Deutz na década de 1860 para produzi-los em larga escala. Neste meio tempo, a eles se reuniu um engenheiro experiente em métodos de produção, Gottlieb Daimler, e seu então assistente Wilhelm Maybach. Além de reorganizar a produção da Deutz, ambos mantiveram pesquisas paralelas sobre motores quatro tempos e, em 1876, patentearam seu primeiro invento: uma máquina de um cilindro que operava de modo mais econômico e seguro que seus predecessores.

Saindo da Deutz, Daimler e Maybach continuaram a aperfeiçoar sua invenção, buscando solução para os problemas técnicos que surgiam com sua evolução, patenteando o primeiro motor de alta rotação movido a gasolina em 1883. Paralelamente, em Mannheim, um projetista de nome Karl Benz conduzia experimentos com motores a explosão movidos a gasolina e que deveriam funcionar embarcados. Em 1885 seu triciclo estava pronto e testado, enquanto que quase ao mesmo tempo, Daimler patenteou o que chamaríamos posteriormente de motocicleta. De duas e três para quatro rodas foi um avanço natural e, no final da década, automóveis Daimler-Maybach e Benz já podiam ser vistos circulando pelas ruas e estradas alemãs.

Em outras partes da Europa e nos Estados Unidos engenheiros, projetistas e inventores também se dedicaram ao processo de evolução das máquinas criadas pelos alemães. Na

---

<sup>106</sup> Trabalhos de cunho enciclopédico, mas bastante úteis para compilação dessas informações e para algumas explicações básicas são **PEQUENA história das invenções**. São Paulo: Abril Cultural, 1976 e **HISTÓRIA do automóvel**. São Paulo: Expressão e Cultura, S/D.

<sup>107</sup> **Beau de Rochas (1815 - 1893)**: ses origines, ses oeuvre scientifique, sa vie. Disponível em: <http://jc.clariond.free.fr/biographies/bauderochas.html>. Acesso em: 07 jun. 2021.

França, em 1887, René Panhard e Émile Levassor fundaram a Panhard et Levassor, a primeira fabricante francesa de automóveis e que se associou a Daimler para produzir e utilizar seus motores sob licença. Alguns anos depois eles começaram a desenvolver seus próprios motores e com uma grande diferença: ao invés de ficarem na parte traseira ou central do veículo, foram deslocados para frente, o formato que daí em diante seria praticamente padrão.

Em terras italianas coube a Enrico Bernardi o pioneirismo na produção de automóveis. Obscurecido pelas sociedades alemãs e francesas que iam se agigantando e abrindo mercados, Bernardi deixou contribuições para o desenvolvimento do automóvel, como o uso de rolamentos esféricos nas rodas e o primeiro sistema de caixa de direção que todo automóvel passou a utilizar.

Nos Estados Unidos o processo fora um pouco tardio, com o primeiro automóvel moderno, ou seja, movido a gasolina e com motor quatro tempos, sendo criado em 1893 pelos irmãos Frank e Charles Duryea que, dois anos depois, elevaram a produção à escala comercial com a criação da Duryea Motor Wagon Company em Chicago. Antes, alguns projetos foram patenteados, mas não tiveram prosseguimento ou acabaram se destinando a outros fins, como o de George Baldwin Selden, provavelmente o inventor do primeiro automóvel americano em 1879 (ou carruagem sem cavalo como chamava).

A grande e decisiva contribuição norte-americana para o automóvel veio em 1903 quando Henry Ford fundou a Ford Motor Company e passou a perseguir o ideal de um automóvel barato e que pudesse ser produzido rapidamente. Com o Modelo T de 1908 e a implementação das linhas de montagem nas fabricas da empresa em Highland Park nas cercanias de Detroit, Ford, “[...] um déspota, capaz de tacadas certeiras e geniais, porém não livre de tropeços de proporções semelhantes” (STEINBRUCH, 2005, p. 182), tanto inaugurou uma nova era para o automóvel quanto atingiu seu objetivo, produzindo um automóvel acessível em termos de preço a parte significativa dos trabalhadores norte-americanos o que, na prática, significava uma dupla revolução, pois atingiu tanto os métodos de produção quanto o consumo. Sobre este aspecto, Flávio Limoncic (1997, p. 56) nos lembra que “o fordismo nasce como uma forma de, nos marcos do capitalismo, ampliar o consumo, no sentido de que a produção em massa não se destinava às rainhas, mas às operárias das fábricas, ao mesmo tempo em que garantia ao capitalista o controle absoluto sobre a força de trabalho.”

Mesmo com todas as suas contradições enquanto indivíduo, sem dúvidas, seu lugar enquanto pai da indústria automobilística moderna está garantido na história. A importância de Ford é reafirmada por Greg Grandin:



Ford não inventou a linha de montagem. Ele afirmou que teve a ideia de fazer com que os trabalhadores permanecessem no mesmo lugar e executassem uma única tarefa das 'linhas de desmontagem' nos matadouros de Chicago e Cincinnati, onde os carneiros retalhavam partes como carcaças de porcos ou bois que passavam diante deles, penduradas em ganchos. Ele também não concebeu a outra ideia central da moderna produção de massa, isto é, tornar as peças as mais idênticas possível para que fossem intercambiáveis. Mas Ford uniu essas duas ideias como nunca, aperfeiçoando o conceito de uma fábrica como um sistema complexo de processos de submontagem cada vez mais integrados. (GRANDIN, 2010, p. 48)

Voltando às terras europeias, convém também observar o desenvolvimento de um outro tipo de motor que seria fundamental para os transportes pesados no século XX, sejam eles rodoviários, ferroviários ou aquáticos, a máquina Diesel. Seu criador, um francês de nascimento, mas que viveu na Inglaterra e desenvolveu suas pesquisas após se mudar para a Alemanha, Rudolf Diesel, começou a pesquisar sobre motores de combustão interna na década de 1870. Com o protótipo pronto em 1893 e capaz de queimar um derivado de petróleo não muito utilizado à época, o hidrocarboneto batizado em sua homenagem, o óleo diesel, sua máquina rapidamente obteve sucesso e através de contratos com a MAN e a Krupp passou a ser utilizado em múltiplas aplicações, notadamente em uso estacionário ou em embarcações. As vantagens da máquina eram ímpares: baixo consumo de combustível (metade de uma a gasolina), robustez, confiabilidade, segurança e durabilidade, deixando um importantíssimo legado para o mundo dos transportes.

O leitor deve ter sentido falta nesta breve exposição acerca do automóvel de uma nação central nos processos de desenvolvimento industrial e científico durante o século XIX, a Inglaterra. Os ingleses iniciaram tardiamente o processo, passando a ser notados basicamente no início do século XX e as razões para isso é que foram criados na Grã Bretanha vários obstáculos legais à circulação de veículos, incluindo-se seu banimento das estradas, e até o desenvolvimento dos carros a vapor, as *road locomotives*, tecnologia dominada a muito pelos ingleses, estancou.

O sucesso das primeiras máquinas em terras inglesas gerou o receio, entre proprietários de ferrovias e de carruagens de tração animal, de que a concorrência dos automóveis, fossem a vapor ou a motor de explosão, gerasse prejuízos a seus negócios e começaram a ocorrer fortes pressões junto às autoridades para proibi-los, o que de fato ocorreu após um dos veículos se acidentar num ato de sabotagem perpetrado por cocheiros que colocaram pedras na estrada Glasgow-Paisley, provocando o capotamento e explosão da caldeira em um veículo que fazia linha regular neste trecho. (PIETSCH e CAVALCANTI, 1982, p. 21)

Os avanços no mundo dos motores, dos automóveis e da engenharia mecânica, de um modo geral, não teriam sido possíveis se a matriz energética do mundo não tivesse começado a se alterar em meados do século. A força do vapor ainda continuaria por décadas como majoritária, até mesmo por conta das enormes jazidas de carvão controladas pelos países centrais, mas a chegada do petróleo e seus derivados ao mercado permitiu a fabricação de motores menores, mais seguros e silenciosos, os mesmos que passaram a ser instalados nos automóveis.

Conhecido desde a antiguidade e utilizado de diversas maneiras que iam da vedação de cascos de barcos ao uso medicinal, sua produção em escala se iniciou pelas mãos de Edwin Drake na Pensilvânia, Estados Unidos, em 1859, e permaneceu praticamente como um monopólio mundial deste país até o final do século, quando passa a ser produzido em larga escala no Cáucaso. John D. Rockefeller e sua Standard Oil Company o transformou no cobiçado ouro negro e, depois dele, outras gigantescas empresas ao redor do mundo sob os auspícios – e canhões – dos estados industrializados transformaram o óleo no que ele é hoje, a principal fonte de energia da sociedade contemporânea.

Originalmente o seu uso se restringia a fabricação de querosene, utilizado na iluminação doméstica e pública, sendo seus outros subprodutos considerados durante muito tempo um estorvo, notadamente a gasolina por conta da sua volatilidade. O crescimento da demanda, produção e aplicações ajudou decisivamente a materializar o que depois se chamou de indústria automobilística. Mesmo com seu primeiro uso sendo para iluminar as noites escuras, parece que os derivados de petróleo nasceram para o automóvel e este só se tornou uma realidade prática por conta daquele. (YERGIN, 2012)

Evento que, literalmente a ferro e fogo, serviu para guindar o petróleo à condição de combustível de larga utilização cotidiana foi a I Grande Guerra (1914-1918). O desenvolvimento tecnológico que ela proporcionou apontou para o petróleo como fonte de energia dominante, tanto assim foi, que discussões que pareciam não terminar e que encontravam forte resistência por parte de governos, lideranças políticas e especialistas em mecânica e no próprio petróleo, rapidamente se dissiparam quando os motores que queimavam seus derivados foram testados nos campos de matança, nos mares e no ar.

É a velocidade proporcionada aos navios de guerra, o menor consumo e a agilidade nos processos de abastecimento que fizeram as marinhas dos Estados Unidos e da Inglaterra iniciarem a conversão de suas esquadras para queimar óleo combustível, assunto tido como tabu antes do conflito. Paralelamente, uma arma criada no século anterior ganhou autonomia

quando passou a ser equipada com motores diesel: o submarino, transformado num predador dos mares pelos alemães logo no começo da guerra.

O sucesso do “exército de taxis”, que ajudou a salvar a França da ofensiva alemã em setembro de 1914, o aparecimento do tanque em 1916 e a criação veículos especializados (ambulâncias, caminhões-cozinha, postos móveis de comando etc.), comprovaram a funcionalidade do motor a explosão em terra. Ressalte-se que a estreia do automóvel num conflito militar de larga escala se mostrou um sucesso com o uso de veículos civis. Com Paris cercada pelos exércitos alemães, urgia transportar para o front de batalha do Marne, nas cercanias da cidade, milhares de soldados franceses. Por ordem do general Joseph Gallieni, todos os táxis de Paris foram convocados a se reunir em um ponto da cidade e de lá levarem os soldados à batalha. Os reforços levados pelos mais de quatrocentos veículos parisienses ajudaram a conter o avanço alemão. (HASTINGS, 2014, p. 366-367)

No ar, mesmo já existindo mecanismos de reconhecimento realizados por balões presos ao solo por cabos, a Primeira Guerra inaugurou a era da sondagem do território inimigo em profundidade, o bombardeio estratégico e as batalhas no ar perpetradas por aeronaves que queimavam gasolina e, depois, querosene de aviação. Nenhum outro combustível revolucionou tão profundamente a arte da guerra. Quando a carnificina finalmente terminou em 1918, o motor que queimava derivado de petróleo tinha mostrado sua versatilidade e havia chegado para ficar.

No Brasil, os mais antigos registros sobre a presença do automóvel movido a motor a explosão registram que, em 1893, Henrique Santos Dumont, irmão mais velho do inventor, passeou pelas ruas do Centro da cidade de São Paulo com um Peugeot Type III modelo 1891 adquirido neste mesmo ano por aquele que, mais tarde, se tornaria o pai da aviação quando de sua estadia na França. É o primeiro a rodar no país e, apesar da falta de registros da impressão que causara, é de se imaginar o espanto e a admiração que a barulhenta e fumacenta máquina provocou nos transeuntes acostumados aos veículos de tração animal. Mais tarde em 1897, a capital federal, o Rio de Janeiro, viu rodar seu primeiro automóvel pelas mãos de José do Patrocínio. Nesse caso existe uma certa controvérsia sobre o pioneirismo de Patrocínio, pois existe registro de que um tal senhor Moumier desfilara pelas ruas da cidade num triciclo movido a petróleo.<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup> Segundo notícia veiculada pela imprensa, o dito triciclo entrou em competição com quatro bicicletas na praça da República, região central do Rio, mas quebrou logo na primeira volta. Cf. **O Paiz**, 16 set. 1897, p. 2. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691\\_02&Pesq=1897&pagfis=18962](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691_02&Pesq=1897&pagfis=18962). Acesso em: 22 jul. 2021.

Antes da virada do século outros automóveis de marcas europeias entraram no país, mas eram *avis raras* importadas e mantidas a duras penas por conta das condições técnicas e da inexistência de uma rede de abastecimento e fornecimento de peças por seus abastados proprietários. Esses poucos veículos deram início a um movimento que só fez ganhar força, afinal, de simples curiosidade como o fora a Borracha do Rocha na Bahia da década de 1870, ou fonte de diversão, exibição e diferenciação social para os ricos, passaram a ser a ponta de lança de uma verdadeira revolução que se veria em escala mundial apenas duas décadas depois.

Um diário paulistano, antes da virada do século, já apontava suas vantagens e as razões para que fosse aplicado como meio de transporte, inclusive com importantes diferenciais em relação às ferrovias

O incremento que vae tomando o automobilismo parece ser maior do que o alcançaram os caminhos de ferro e os carros americanos, em seguida a sua aparição.

É, com efeito, um vehiculo quasi tão rápido quanto os primeiros e tão individualista quanto os segundos, que não exigem a existência de vias nem de *rails* especiaes, podendo circular por toda a parte onde haja estradas, não podia deixar de encontrar uma universal acceitação.<sup>109</sup>

No mesmo ano, artigo publicado pelo correspondente em Paris de tradicional jornal do Rio de Janeiro aponta, num tom bastante romanceado e emocional, as vantagens do automóvel movido a petróleo, uma das dificuldades para sua efetivação no Brasil e a preocupação de determinado grupo que, nestes primeiros momentos, certamente se viu ameaçado pela máquina que se movia sem cavalos

Não sei se ha já no Brazil quem se occupe a serio do automobilismo e se os engenhosos vehiculos Panhard & Levassor ou Peugeot já fizeram a sua aparição nas ruas da capital.

Se ainda tal invento ahi ainda não chegou, garanto um bello effeito de curiosidade ao primeiro carrinho a petróleo que circular por qualquer das belas estradas que ligão a *city* fluminense aos seus incontáveis subúrbios. Nada mais cômodo que esse meio de transporte sempre prompto, e econômico, e infatigável, capaz de devassar 300 kilômetros por dia sem dar parte de fraco. E que independência de movimentos, que sensação de liberdade, (a mais embriagadora de todas as sensações) nos dá esse vehiculozinho ágil, vigoroso e submisso, que a pressão de um dedo basta para subjugar completamente e que, livre da escravidão dos *rails*, nos arrebatã para onde queremos ir e nos depõe onde queremos parar!

---

<sup>109</sup> **Correio Paulistano**, 02 fev. 1897, p. 1. Apesar do articulista se referir a carro americano como “individualista”, este meio de transporte era o nosso conhecido bonde de tração animal. Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972\\_05&pasta=ano%20189&pesq=fevereiro&pagfis=7209](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_05&pasta=ano%20189&pesq=fevereiro&pagfis=7209). Acesso em: 22 jul. 2021.

*Mas...* ha sempre um *mas*, e o *mas* dos automoveis é enorme num paiz novo como o Brazil. *Mas...* são necessárias boas estradas, sem isso havia feito. Em volta do Rio a questão está resolvida; mas o automobilismo tem mais largas ambições e é por centenas de kilometros que se deve calcular sua esfera e acção.

Os amadores de cavallos soltão suspiros lamentáveis. O automobilismo é para eles a supressão de toda poesia (a poesia do cavalo!), a victoria do utilitarismo sobre a esthetica.<sup>110</sup> (grifos no original)

Convivendo nas grandes cidades com inúmeros tipos de carroças e carruagens (seges, banguês, tilburis, landaus, cupês, dentre outros), passou a rivalizar com estes e nas duas décadas seguintes os foi lentamente substituindo. O transporte realizado por veículo de motor a explosão (ou elétrico no caso dos bondes) motivou a contínua marginalização até o desaparecimento, pelo menos nas maiores cidades, do realizado por tração animal.

O sinal da marcha inexorável do progresso era a velocidade e, tal qual o efeito das ferrovias, que prometiam acabar de vez com as tropas de mulas, o automóvel encerraria a era do transporte animal nas cidades e estradas Brasil afora. Por muitas razões essas observações eram bastante exageradas, pois mesmo em regiões mais dinâmicas, como no centro-sul do Brasil, a transporte animal não desapareceu por completo e nem assim poderia ser, visto que o acesso ao novo meio de circulação não estava disponível a todos e os governos ainda precisariam fazer muito para dotar o país e suas cidades de um conjunto de vias que pudessem servir ao automóvel.

Observadores da época, olhando principalmente para o exemplo parisiense, onde as primeiras empresas de transporte privado individual, os atuais táxis, e coletivo realizado por ônibus, entraram em operação na segunda metade da década de 1890, apontavam que os dias de sujeira nas ruas estavam por chegar ao fim e que a profissão de cocheiro estava com os dias contados, *chauffers* e automóveis baniriam ambos para as distantes zonas rurais. Essa realidade, contudo, estava temporalmente distante.

Um interessante exemplo de como o automóvel passou a despertar paixões, tornando-se símbolo do moderno e da liberdade do indivíduo aparece nos preparativos do carnaval de 1897 na capital federal. Ao elencar os eventos que antecederiam a festa e listar os carros – neste caso qualquer tipo de veículo movido a tração humana ou animal – que se encontravam prontos para o desfile, o jornal *Gazeta de Notícias* indicava que o décimo quinto era “o omnibus automóvel, imenso carro mechanico em que se alegrarão ou se lastimarão aquelles

---

<sup>110</sup> **Jornal do Commercio**, 28 jun. 1897, p. 2. Disponível em:

[http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=364568\\_08&pasta=ano%20189&pesq=28%20de%20junho&pagfis=25200](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=364568_08&pasta=ano%20189&pesq=28%20de%20junho&pagfis=25200). Acesso em: 22 jul. 2021.

que o carro automovel vai libertar: os cavallos de carro e suas futuras vítimas: os cocheiros”.<sup>111</sup> Além de proporcionar aos homens liberdade de movimentos, iria livrar os cavalos de seu pesado trabalho, mas em contrapartida acabaria com o meio de vida dos cocheiros. Na primeira década do novo século, automóveis podiam ser vistos rodando em Minas Gerais, Amazonas, Pernambuco, Maranhão, Rio Grande do Sul e também na Bahia.

Alijada da posição central que desfrutara durante muito tempo nos assuntos coloniais e, depois, do Império, a Bahia lutava para se mostrar ativa e moderna, mesmo que na prática vivesse passando por crises severas e tivesse em sua elite, em certos sentidos, um poço de arcaísmo e tradicionalismo em plena transição para o século XX. Ainda assim era preciso se mostrar progressista e o automóvel, bem como a abertura de estradas de rodagem, são partes importantes deste processo.

Rinaldo Leite evidencia a busca por um lugar ao sol por parte das elites baianas:

Os ‘discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia’ oscilam entre o resgate da opulência do passado e as tentativas de recuperação do status por meio da inserção na nova ordem. Também elaboram a ideia de uma ‘idade do ouro’ ou, como preferi chamar, de ‘tempos de glória’, e estimulam as expectativas de um futuro redentor. (LEITE, 2012, p. 28)

Em solo baiano, o primeiro automóvel a rodar foi trazido em fevereiro de 1901 pelo engenheiro e empresário José Henrique Lanat. Dono de considerável fortuna construída por suas empresas alimentícias que produziam massas e biscoitos, além de ser dono de moinhos de trigo e milho, dentre outros negócios, era figura de nome da sociedade soteropolitana do período. Sua máquina era uma Voiture Clement Panhard & Levassor, fabricada em 1899, e impulsionada por um motor a gasolina de apenas um cilindro. Ao que consta, o veículo não era adequado para trafegar nas íngremes e lamacentas ruas da capital. Por essa razão, comprou por influência de seu amigo, o engenheiro e empresário do mundo das ferrovias e da construção Alencar Lima, um veículo de quatro cilindros De Doin Bouton.

Grande entusiasta do Carnaval, Henrique Lanat foi membro e diretor do tradicional Clube Fantoques da Euterpe, sendo o primeiro a desfilar pelas ruas de Salvador com um carro motorizado durante a folia de momescas,<sup>112</sup> o melhor lugar para exercitar a *exhibitio*

<sup>111</sup> **Gazeta de Notícias**, 28 fev. 1897, p.2. Disponível em:

[http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=103730\\_03&pasta=ano%20189&pesq=fevereiro&pagfis=15839](http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=103730_03&pasta=ano%20189&pesq=fevereiro&pagfis=15839). Acesso em: 22 jul. 2021.

<sup>112</sup> Informações sobre a atuação empresarial levantadas em REIS, Antonio Alexandre Lopes dos. **Almanack administrativo, indicador, noticioso, commercial e litterario do Estado da Bahia**. Salvador: Reis e Companhia, 1903.

burguesa.<sup>113</sup> Em depoimento dado ao jornal *A Tarde* em 1924, o empresário apontou que sua primeira aventura com a nova máquina pela cidade havia trazido

[...] sensível perturbação nas suas pacatas ruas, cujos transeuntes se recolhiam, assustados, aos passeios. Os carroceiros, amedrontados, abandonaram os veículos em plena via pública, de modo que os burros, elles também assustados com o ruído do motor de explosão, então muito rudimentar e barulhento, disparavam, ameaçando virar as carroças.<sup>114</sup>

**Figura 10** – Família Lanat a bordo do Panhard & Levassor 1899.



**Fonte:** Pit Stop Bahia. Disponível em: [http://1.bp.blogspot.com/\\_9-Ugafj1t2I/TA1foj2T-CI/AAAAAAAAAJc/90ssMGwiP9o/s1600/Lanat+carro+reduzido.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_9-Ugafj1t2I/TA1foj2T-CI/AAAAAAAAAJc/90ssMGwiP9o/s1600/Lanat+carro+reduzido.jpg). Acesso em: 07 jun. 2021.

O movimento iniciado por Lanat caminhou lentamente até 1910, com o número de automóveis não superando uma dezena, mas a partir deste ano começou a crescer, ajudados

<sup>113</sup> O termo e o sentido que atribuímos a ele neste trabalho foi tomado em empréstimo a HARDMAN (2005), especialmente no capítulo 2. Nele, o autor discorre sobre como as exposições universais e suas congêneres nacionais serviam para a burguesia externar sua visão de mundo e valores, bem como criar os instrumentos para se diferenciar daqueles que não faziam parte dela.

<sup>114</sup> *A Tarde*, 18 nov. 1924, p. 1. Durante essa pesquisa, procuramos nos arquivos de Salvador uma descrição dessas impressões iniciais acerca do primeiro automóvel, porém e estranhamente, não as encontramos nas edições da época as quais tivemos acesso.

principalmente pela instalação por Agenor Gordilho de revenda da norte-americana Willis-Overland na cidade. Em 1915 o número de automóveis de todos os tipos registrados no município de Salvador subiu para 128, mas por conta guerra mundial (1914-1918) estagnou para somente voltar a crescer depois do conflito e com mais vigor a partir dos anos 20, onde a cifra atingiu 1.097 máquinas.<sup>115</sup> (SANTOS, 2001, p. 29-30)

Com a chegada dos anos 1920, o automóvel se torna mais presente no cotidiano, iniciando o lento processo de deixar de estar, basicamente, a serviço do exibicionismo burguês. Nesses anos iniciais, notadamente no início da década, 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) Guillermo Giucci amplia a discussão, pois além de reconhecer que o automóvel ainda não era um produto de utilização em massa no Brasil, aponta que

É justamente a dificuldade de comprar uma mercadoria e a tenaz visibilidade pública que fortalecem seu significado cultural. Impossível ignorá-lo. Foi alvo de comentários, brincadeiras e boatos. Foco de curiosidade. Elemento de ostentação e diferenciação. (GIUCCI, 2004, p. 24)

A imagem seguir, bem como a anterior da família Lanat, é um bom exemplo: nas portas da igreja matriz de Jaguarari, cidade próxima a Senhor do Bonfim, o orgulhoso motorista e provavelmente também proprietário do caminhão Chevrolet Gigante posa para a foto. O cuidado com as vestimentas e a composição da foto, como se estivesse em um estúdio a céu aberto e sendo dirigido pelo fotógrafo, apontam para o ritual de exibição e distinção social dos quais o automóvel será, literalmente, um veículo.

---

<sup>115</sup> Talvez por erro de revisão, o valor apresentado no trabalho é de 1907.



**Figura 11** – O automóvel e a exibição (Jaguarari, meados dos anos 1920).



**Fonte:** Memorial Senhor do Bonfim. Fotografia não identificado.

Na década de 20, o crescimento foi generalizado. Os Estados Unidos, por exemplo, que, em 1916, possuía 3,4 milhões veículos registrados viram este número saltar para 23,1 milhões em 1929. Eles são uma exceção, já que neste mesmo ano 78% dos automóveis do mundo estavam lá e sua indústria produzia com mais eficiência e menores custos que qualquer outra, mas o crescimento na Europa, partes da África, Ásia e na América Latina é notável. (YERGIN, 2012, p. 232-233)

No Brasil e como resultado da incipiência do automóvel, é muito difícil se obter dados de frota anteriores a 1925, pois, quando aparecem, são fragmentados e referentes a determinados lugares, não havendo, portanto, como chegarmos a números gerais para o país. Um dado importante para percebermos este avanço da presença do automóvel entre os brasileiros seria o índice de habitantes por veículo, contudo, neste período, quando temos a população (censo de 1920), não temos a quantidade de automóveis. Quando temos este último dado, não temos a população.

A título de registro, periódico especializado nos transportes (processos industriais e telecomunicações também), estimou que, em 1925, o índice era de 378 habitantes para cada automóvel, número distante da maioria dos países europeus e dos EUA que no mesmo ano possuía 5,3 habitantes para cada automóvel, número absurdamente elevado. Dos países

listados na revista (EUA, Inglaterra, França, Canadá, Austrália, Alemanha, Argentina, Itália, Espanha, Nova Zelândia, Suécia, Bélgica, Brasil, Holanda e Suíça), o Brasil apresenta o pior índice; a Argentina, por sua vez, possuía um automóvel por 43 habitantes.<sup>116</sup>

O automóvel no Brasil e a Bahia, seja por status e posição social ou para fins comerciais, acompanharam este movimento, como os números a seguir apontando crescimento contínuo:

**Tabela 5** – Evolução da frota de automóveis na Bahia e no Brasil.

Ano	Bahia	Aumento %	Brasil	Aumento %
1925	850	-	73.537	-
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. Instituto Nacional de Estatística. **Anuário estatístico do Brasil, ano II, 1936.** Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936, p. 147-151.

Olhando especificamente o caso da capital baiana, vemos que ela concentrava praticamente metade da frota do estado e isso acabou levando a uma necessidade de se implantar os meios necessários à manutenção e funcionamento do automóvel. É nesta década que, além do aumento na quantidade de revendas e de marcas, principalmente norte americanas – Ford, Chevrolet, Federal Trucks, Dodge, Studebaker, dentre outras – distribuidoras de combustíveis, oficinas e borracharias começam a se tornar comuns na paisagem urbana.

A consulta aos jornais da capital reiteradamente apresenta anúncios de revendas de automóveis,<sup>117</sup> representantes destas revendas, empresas de transportes que foram surgindo e produtos e serviços ligados ao tráfego rodoviário. A Casa Navarro Lucas, situada no Largo do Rosário na zona central de Salvador, por exemplo, além de ser revendedora autorizada da marca Rugby na Bahia, oferecia “acessórios em geral para todos os carros”, além de pneus e câmaras da francesa Michelin (Figura 12).<sup>118</sup> Em 1926 o primeiro posto de combustíveis foi aberto na Ladeira da Barroquinha, prometendo com sua moderna bomba além de “exactidão

<sup>116</sup> **Revista das Estradas de Ferro**, ano III, edição 54, 15 nov. 1927, p. 501. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=142204&pasta=ano%20192&pesq=fevereiro&pagfis=2656>. Acesso em: 25 jul. 2021. Infelizmente o texto da matéria não informa como a revista chegou aos números.

<sup>117</sup> Para além, já dissemos que o *Diário de Notícias* de Salvador moveu forte campanha em prol das rodovias na Bahia a partir de 1924. *A Tarde* foi no mesmo caminho pouco depois e, em outubro de 1926, passou a ter uma seção mensal dedicada ao automóvel chamada “A Tarde Automobilismo”. Nela, além das novidades tecnológicas, os leitores encontravam dicas de manutenção, notícias de corridas, projetos e inauguração de estradas etc.

<sup>118</sup> **A Tarde**, 11 set. 1924, p. 4.

da medição da litragem”, oferecer pneus, câmaras e serviços completos de borracharia.<sup>119</sup> Antes dessa instalação, os combustíveis eram vendidos em latas de metal, como os da marca Energina (Figura 13), produto da Anglo-Mexican Petroleum.

**Figura 12** – Propaganda da Casa Navarro Lucas.



O AUTOMOVEL  
USADO COM  
PRAZER E  
CONFIANÇA.  
E' elegante e  
economico.

**RUGBY**

GASTA UMA  
LATA DE GA-  
ZOLINA EM  
OITO HORAS.  
Seu material é  
de confiança.

Queira ter a bondade de visitar RUGBY — na CASA  
NAVARRO LUCAS — Rosario, 50-52, onde tambem en-  
contrará o seguinte:

Accessorios em geral para todos os carros.  
Pneus e camaras Michelin — Balão.  
— STOCK PERMANENTE de PEÇAS para FORD.  
Accumuladores "VARTA" em todas as voltagens.  
— RADIO-TELEPHONIA.  
Receptores pequenos e de grande alcance.  
Accessórios para amadores.  
Baterias para Radio-Telephonia.  
— CARGA DE ACCUMULADORES.  
Carrega acumuladores com perfeição.  
— TUDO POR PREÇOS MAGNIFICOS! —

**Procure a Casa NAVARRO LUCAS — Rosario, 50-52**  
Ganha tempo e economisa dinheiro !!!

2173) (12.º

Fonte: *A Tarde*, 13 jul. 1926, p. 3

<sup>119</sup> *A Capital*, 23 set. 1926, p. 5.

**Figura 13** – Anúncio dos produtos da Anglo-Mexican Petroleum disponíveis no mercado sotropolitano.

**ESTE MYSTICO EMBLEMA**

cuja origem remota e significação historica já foram divulgadas, é tanto hoje uma «CRUZ DA BOA SORTE», como foi para os povos antigos do Mundo; pois, agora, a «SVASTICA» serve como uma marca propria sob a qual são oferecidos ao povo Brasileiro dois productos de uma excellencia inexcelsível, e ambos auxilios importantes, senão essenciaes, para a nossa moderna civilização e progresso. Eis-os:

**Kerosene «Aurora»**  
(CRUZ VERMELHA)

**GASOLINA «ENERGINA»**  
(CRUZ AZUL)

Ao apresentar ao povo Brasileiro os dois productos acima mencionados; garantimos a sua qualidade superior, e o nosso objectivo será sempre servir a nossa clientela com a maxima attenção e eficiencia. Guardai em mente a marca «SVASTICA» e lembrai-vos de que é ella um estandar de excellencia e um forte baluarte contra os Monopolios.

**ANGLO-MEXICAN PETROLEUM COMPANY, LTD.**

TELEPHONIO N. 299 CALXA POSTAL N. 18  
RUA DAS PRINCEZAS, N. 16—BAHIA

Fonte: **Diário de Notícias**, 24 jun. 1924, p. 5.

As propagandas ofereciam, além de produtos e serviços, automóveis dos mais diversos tipos, ou seja, carros de passeio e caminhões, e suas características de robustez, economia, luxo etc., eram ressaltadas (Figuras 14, 15 e 16). Junto com o crescimento na frota de automóveis, vieram os acidentes de trânsito e eram muitos, mas mesmo estes eventos traumáticos eram utilizados como forma de se promover os veículos.

Um bom exemplo deu-se em 05 de junho de 1927 quando um veículo Willys-Knight 70, trafegando pelo Morro do Conselho no bairro do Rio Vermelho, perdeu o controle e despencou no mar, ferindo levemente seu condutor e praticamente não sofrendo danos.<sup>120</sup> Três dias depois, a revendedora Willys publicou anúncio intitulado “A resistência do Willys-Knight” onde narra o acidente e mostra que o veículo pouco sofrera, apesar da gravidade do evento, reproduzindo, inclusive, a fotografia publicada na primeira página do jornal.<sup>121</sup> Em meio a proliferação de marcas e modelos, valia de tudo para se vender automóveis.

<sup>120</sup> **A Tarde**, 07 jun. 1927, p. 1.

<sup>121</sup> *Id.*, 08 jun. 1927, p. 2.

**Figura 14** – Modelos da Willys-Overland disponíveis na agência de Agenor Gordilho, fundador da primeira casa deste tipo em Salvador.



**“Overland” modelo 91**  
5 passageiros Rs. 9:000\$000

**“Willys-Knight” 67**  
7 passageiros Rs. 20:000\$000

**O Agente depositario: — AGENOR GORDILHO.**

1968) (7

Fonte: A Tarde, 24 ago. 1924, p. 4.

**Figura 15** – Ford T, o mais popular e mais barato dentre os automóveis à venda na Bahia.



**Ford**

O CARRO UNIVERSAL  
A  
MARAVILHA  
DO  
SECULO



Consulte os nossos agentes autorizados

EM S. SALVADOR

<b>Araujo, Chindler &amp; Adler</b>	<b>Arlindo Fernandes Dias</b>
Agencia Central FORD	CASA YANKEE
Avenida 7 (S Pedro) Ns 26 e 39	Rua São Pedro N 2

**Boas estradas encurtam distancias, unem povos e trazem progresso**

Fonte: A Tarde, 10 set. 1925, p. 3.



**Figura 16** – Caminhões, principalmente o Chevrolet Gigante e o Ford, que nada mais era que uma derivação para carga do modelo T, também estavam disponíveis no mercado baiano.

**Os burros e os cavallos  
comem dinheiro...**

— Possui V. S. alguma carroça ?  
— Pretende comprar uma ?  
— Não faça isso ! Os animais, mesmo parados, “comem” o seu rico dinheiro. É melhor vê as vantagens que o caminhão CHEVROLET lhe oferece.  
— Enquanto 1 carroça faz um carreto, 1 CHEVROLET faz 8, folgadoamente, sem aumento de despeza.  
CHEVROLET não necessita de peças !




PRODUCTO  
D A  
GENERAL  
MOTORS

PREÇOS NA BAHIA  
**6:900\$000**

**Consulte o Agente Autorizado desta Cidade**  
( NOME E ENDEREÇO DA SUA AGENCIA )

<b>SCARPITTA &amp; SELMI</b> Avenida 7 ( Mercês ), 128 Telp. Garcia 778 — C. Postal 325	<b>CHINDLER &amp; ADLER</b> Avenida 7 ( S. Pedro ) Telp. C. 576
-----------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

Fonte: **Diário de Notícias**, 01 jul. 1926, p. 3.

Voltando aos dados referentes a frota, os que se referem à zona interiorana da Bahia, como vimos no capítulo precedente, não permitem precisão, mas convém apontar alguns usos pioneiros do automóvel com motor à explosão. O que se pode afirmar é que depois da guerra mundial e mesmo antes dela em alguns casos, o barulho dos motores se tornou mais comum principalmente nas regiões que tinham obras ferroviárias em andamento. Os primeiros caminhões apareceram em Senhor do Bonfim, em setembro de 1913, para substituir os “mais atrasados vehiculos de transporte que conhecemos: os carros de bois” nas obras de construção da ferrovia que ligaria Bonfim, na estrada do São Francisco, a Iaçú, na Central da Bahia.<sup>122</sup>

Utilizando-se dessa mesma lógica e como a esta altura as principais estradas de ferro baianas encontravam-se sob controle de uma única empresa, a Chemins de Fer Federaux du

<sup>122</sup> **Correio do Bomfim**, 21 set. 1913, p. 1.

l'Est Bresiliene, podemos especular que nas zonas de Alagoinhas, de onde partia o ramal do Timbó em direção a Aracajú e daí à divisa com Alagoas nas margens do rio São Francisco e no vale do Paraguaçu, onde trechos da Central da Bahia e da ferrovia da Grota também eram construídos, essas ruidosas máquinas também se tornaram parte da paisagem.

Nas zonas urbanas e para uso privado, os carros se fizeram mais presentes pioneiramente nas cidades mais importantes do Recôncavo, como Santo Amaro e Cachoeira, com seus barões, outrora poderosos tentando manter a aparência de uma opulência que não mais existia ou que havia perdido muito do que já fora, na zona cacaeira, 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, além de Feira de Santana, importante cidade que já neste período inicial começava a ter uma característica que a acompanha até os dias de hoje, a de entroncamento rodoviário.

Em outras regiões como a de Jacobina, próxima a Senhor do Bonfim e que era tradicional cidade mineradora de ouro, o Cel. Galdino Cesar e seu grupo trabalharam em prol do automóvel e das estradas de rodagem; em Morro do Chapéu, o rico 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, desfilava pelas ruas a bordo de veículos motorizados e, em Barreiras, no longínquo oeste baiano, já próximo à divisa com Goiás, nomes como o de Abílio Wolney introduziram o automóvel pioneiramente.

**Figura 17** – Av. 2 de Julho (Ilhéus, 1926).



**Fonte:** ILHÉUS. Inauguração do Obelisco ao 2 de Julho. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/fotografias/GEBIS%20-%20RJ/ba30549.jpg>. Acesso em: 08 jun. 2021.

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

A partir da década de 1920, principalmente após o imobilismo gerado pela guerra diminuir, o governo estadual começou a tomar medidas mais efetivas para fomentar a iniciativa privada a agir. Além disso, as elites interioranas se utilizavam de seu prestígio e poder para pressionar o poder público ou simplesmente elas próprias abriam estradas de rodagem quando não eram atendidas da forma que desejavam.

Exemplo importante é o trecho entre as cidades de Alagoinhas e Inhambupe (43 km), que começou a ser aberto pelo governo, porém comerciantes e proprietários das duas localidades “[...] cançados de esperar pela acção do governo na constrcção da estrada entre



essas duas cidades, e desenganados já dessa ação, tomaram a iniciativa da construção.”<sup>123</sup> Levantaram Rs. 200:000\$000 e finalizaram a obra, mas de modo precário. Administrada pelo governo do estado, permaneceu com os serviços paralisados e, em 1925, foi incorporada ao conjunto de estradas que deveria ser construído ou melhorado, mas não foi até o início da década de 1930, pela Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS).

Para além deste tipo de ação, a década de 20 viu surgir as primeiras parceiras entre os setores público e o privado e elas se materializaram, tornando-se um verdadeiro fenômeno em face do seu número e da quantidade de estradas que abriram, nas figuras das sociedades rodoviárias.

### **3.2 As ações do Estado e das elites regionais em prol das estradas de rodagem.**

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 começara a se materializar de fato a partir dos anos 30, tendo como marco a criação do DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem em 1937, vindo a ganhar força na década de 1940 e fazendo jus ao nome na seguinte, 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 início do que podemos chamar de pensamento rodoviarista.

Ao tratarmos do rodoviarismo, automaticamente nos remetemos ao governo JK e que a partir do seu desenvolvimento como política pública, os interesses privados se imiscuíram no Estado com bastante força e se confundiram com os dele, (PAULA, 2010, p. 144) contudo, entendemos que já nos anos 1920, como parte da política de compromissos entre os grupos dirigentes do país, dos estados e as elites regionais, esses interesses também se manifestaram de modo bastante significativo.

Apetites empresariais ligados ao mercado internacional também já aparecem neste período. A discussão no item anterior sobre a propaganda deixa isso transparecer, afinal as ações na imprensa objetivavam vender automóveis, produtos e serviços e a origem deles eram os conglomerados multinacionais europeus e norte-americanos. Para aumentar a fatia e os lucros no incipiente mercado brasileiro de automóveis, valia até investir na construção de

<sup>123</sup> **Diário de Notícias**, 17 nov. 1921, p. 1. Essa estrada começou a ser aberta pela administração Seabra em 1920, mas depois de um ano e apenas Rs. 18:102\$000 investidos pelo Estado, a iniciativa privada assumiu a obra. O valor aparece em APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.386, Maço 178, Documento 635**. Estradas de rodagem. Relatório do ano de 1920. Da análise desse relatório nota-se que a prioridade, neste momento, era a conclusão da Salvador a Feira de Santana (140 km) que, neste mesmo exercício, recebeu aporte Rs. 2.087:732\$717.

estradas, como fez a montadora mais presente no Brasil daqueles tempos, a Ford. Montando automóveis no país desde 1919 com sua pequena planta em São Paulo, passou a agir em prol da abertura de estradas de rodagem por onde circulariam veículos da sua marca. A imprensa baiana registrou, em 1925, como a empresa intentava agir e a apoiou fragorosamente. Segundo Henrique Carvalho, representante da companhia,

Temos na Bahia, em depósito, machinas de valor, próprias para abertura de estradas. Não hesitamos em cedel-as, gratuitamente, por empréstimo, fornecendo nós os technicos para manejal-as, entrando para isso em accordo com as autoridades dos municípios em que ellas tenham de ser rasgadas. O município ou outro interessado pagará apenas o consumo da essência do tractor Fordson e fornecerá alguns homens para os trabalhos propriamente de campo.<sup>124</sup>

Frisa o representante que a companhia já vinha desenvolvendo este tipo de ação em outros estados. A proposta prontamente despertou interesse e imediatamente começaram a aparecer pedidos para cessão das máquinas, o que acabou por levar o Henrique Carvalho a voltar novamente à imprensa para informar que, em face das dimensões da Bahia, não poderia atender a todos os pedidos, mas somente às cidades ou regiões que tivessem um representante Ford instalado e máquinas à disposição.<sup>125</sup> Depois disso, este assunto não mais apareceu os jornais consultados.

Para além, podemos destacar que neste processo de início a formação de um pensamento rodoviário no Brasil, muitos outros fatores vieram em contribuição. Renato da Gama-Rosa Costa (2006) faz uma descrição sobre os planos, eventos, associações e expectativas acerca do automóvel e das estradas de rodagem nos anos 20 e nos lembra que, neste processo de formação de um ideal rodoviário, os famosos *raids*, excursões por automóvel que as vezes adquiriam caráter de disputa, exerciam verdadeiro fascínio na população e se tornaram cada vez mais comuns com o andar da década. No Brasil, o mais famoso era o Rio x São Paulo que, realizado desde 1921, passou a despertar o interesse das companhias produtoras de automóveis e de insumos que viam nele uma forma de propagandear seus produtos. (WOLFE, 2010, p. 76)

Na Bahia, a consulta a imprensa da capital e do interior nos mostra que difícil era a semana, principalmente a partir de meados da década, onde não ocorria uma dessas excursões. Uma bastante conhecida ocorreu em janeiro de 1926 entre Salvador e Ipirá, um percurso de cerca de 200 km, e se tornou famosa por envolver Inocencio Calmon, filho do governador

---

<sup>124</sup> **A Tarde**, 21 out. 1925, p. 1.

<sup>125</sup> **Id.**, 26 out. 1925, p. 2.

Góis Calmon, e Matta Barros, chefe do Serviço Rodoviário do Estado. O *Diário de Notícias*, narrando o *raid*, além de indicar que eles eram muito comuns nos 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.”<sup>126</sup> Eram tanto uma vitrine para os automóveis quanto uma forma de se demonstrar as vantagens das estradas de rodagem.

No seu conjunto, a ideia da formação de um rodoviarismo brasileiro ainda nos 1920 encontra resistência, ao nosso ver e com certa razão, por conta de ainda não existirem políticas de caráter nacional que articulassem os interesses do Estado, do mercado e dos indivíduos e isso em face da novidade em que consistia o automóvel e das dificuldades daí advindas. Por essa razão, as elites regionais podiam agir de modo mais solto, construindo estradas ao seu bel prazer e atendendo aos seus interesses.

Mesmo com os planos que foram surgindo como políticas públicas dos governos estaduais, estes grupos de indivíduos priorizaram aquilo que era do seu interesse, mas procuravam demonstrar que seus objetivos eram para o progresso e o bem de todos. Neste sentido, este rodoviarismo não é uma política pública de grande escopo, como será décadas depois, mas representa o início de um processo que redundará no triunfo do automóvel, do petróleo e da estrada de rodagem. É nesse ambiente de meados dos anos 1920, que surgem o que chamamos de parcerias público-privadas e foi ele que ajudou a materializar a estrada de Senhor do Bonfim a Uauá.

Nas décadas de 1910 e 1920, o governo federal deixou a cargo dos estados e municípios a abertura de estradas, bem como a criação de normas para circulação de automóveis e a obtenção de licenças para condutores, passando a agir mais efetivamente, mas ainda assim de modo tímido, durante o governo Washington Luís (1926-1930). O que se pode destacar, em termos de ação federal nessas duas décadas, são as poucas medidas tomadas na segunda metade dos anos 20, portanto no final do período em análise, e a ação, no Nordeste, da Inspeção Federal e Obras Contra a Secas (IFOCS).

Durante o período em que ocupou a presidência, Washington Luís levou consigo o lema que o ajudou a ser eleito governador de São Paulo, a ideia de que governar era abrir estradas. De fato, enquanto chefiava o Executivo paulista (1920-1924), executou um amplo programa de expansão rodoviária e instituiu, pela Lei 1.853, de 28 de dezembro de 1921, o plano

---

<sup>126</sup> *Diário de Notícias*, 29 jan. 1926, p. 2.

rodoviário do estado, o primeiro nesse formato que o país viu e que, de fato, ajudou na considerável ampliação de sua malha rodoviária.

Para o cargo de Ministro de Viação, escolheu o catarinense Victor Konder e, na sua gestão, no campo rodoviário, destacam-se a construção das rodovias Rio X Petrópolis e Rio X São Paulo, bem como o fomento a obras no seu estado natal, governado àquela altura por seu irmão Adolfo Konder. Foi também sob seus auspícios que ocorreu a edição do 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.”<sup>127</sup>

Durante a gestão Konder foram publicados os primeiros conjuntos de normas para construção de rodovias que estabeleciam, dentre outras coisas, as rampas e raios máximos das curvas, tipos de pavimento, etapas necessárias às construções etc., bem como viu o Brasil seu primeiro esboço do que poderíamos chamar de um código de trânsito nacional que, baseando-se nas discussões do Convênio de Paris em 1909, tentou padronizar as condições de circulação e segurança, estabelecendo, por exemplo, os pré-requisitos para se tornar condutor, a padronização das placas de sinalização viária, o uso obrigatório de buzina e faróis.<sup>128</sup>

O evento ocorrido em Paris foi o Congresso Mundial da Estrada, que buscou estabelecer um conjunto de regras de circulação de automóveis entre nove países europeus, mas acabou se tornando a base para muitas outras nações que passaram, partir dele, a aplicar suas recomendações na organização de sua circulação viária. Em face do avanço quantitativo do automóvel, entre 20 e 24 de abril de 1926, também em Paris, ocorreu outro congresso para atualizar as normas de 1909.<sup>129</sup>

Note-se que, mesmo em uma era onde prevalecia a pulverização, nos estados e municípios, de normas e modelos de construção e operação viárias, bem como do uso do

---

<sup>127</sup> 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 maio 2021.

<sup>128</sup> BRASIL. Presidência da República. **Decreto 5.252-A, de 9 de setembro de 1927**. Manda adoptar regras para a circulação internacional dos automóveis, conforme o convenio de 11 de outubro de 1909, realizado em Paris. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5252-a-9-setembro-1927-563109-publicacaooriginal-87231-pl.html>. Acesso em: 27 maio 2021.

<sup>129</sup> Cf. **Revista TST**, março 2015, nº 28, p. 64-90. Disponível em: [https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst\\_28/articulo28\\_03.pdf](https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_28/articulo28_03.pdf). Acesso em: 01 jun. 2021.

automóvel, foi necessário se iniciar um processo de criação de diretrizes gerais que norteassem estes processos.<sup>130</sup> É importante registrar, também, que o governo federal patrocinou os congressos de estradas de rodagem que vinham se realizando desde 1916 (e, depois em 1922, 1924 e 1926) e os eventos promovidos pelo Automóvel Club do Brasil. Em 1925, por exemplo, a União, “[...] prosseguindo na sua acção de facilitar a *iniciativa dos Estados*, na construção de estradas de rodagem”, (grifo nosso) patrocinou a 1ª Exposição de Automobilismo e das Indústrias e Serviços Correlatos, evento que reuniu entre 01 e 16 agosto no Rio de Janeiro entusiastas, políticos, representantes de montadoras, engenheiros etc.

No Nordeste, a construção de estradas pelo governo federal estava intimamente ligada as ações de combate aos efeitos das secas. Em 1909 foi criada a IOCS, Inspetoria 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 Seccas e a Comissão de Açudes e Irrigação. Entre as atribuições da nova repartição, havia 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 “III, estradas de rodagem e outras vias de comunicação entre os pontos flagellados e os melhores mercados e centros productores.”<sup>131</sup> Em 1919, através do Decreto 13.687, de 09 de julho, a 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.<sup>132</sup>

A primeira metade dos anos 1920 foi um período bastante frutífero pra a IFOCS, notadamente durante a gestão do engenheiro Miguel Arrojado Lisboa, com a inspetoria executando um sem número de obras por todo o Nordeste, principalmente nos estados de Ceará e Paraíba. Nesse período, foram construídos milhares de quilômetros de estradas em todos os estados da região, à exceção do Maranhão, mas chama atenção o fato de a Bahia, em território e população o maior estado do Nordeste, praticamente não ter visto ação da Inspetoria no que tange a construção de estradas, pois em todo o período foram apenas duas: a

---

<sup>130</sup> BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório do ano de 1925**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 53. Disponível em: [http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194\\_1925\\_00001.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194_1925_00001.pdf). Acesso em: 01 jun. 2021.

<sup>131</sup> BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Decreto 7.619, de 21 de outubro de 1909**. Approva o regulamento para organização dos serviços contra os efeitos das seccas. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7619-21-outubro-1909-511035-republicacao-109509-pe.html>. Acesso em: 01 jun. 2021.

<sup>132</sup> 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 jun. 2021.

de Sítio Novo (atual Iaçú) a Amargosa com 120 km e a de Queimadas a Cumbe (atual Euclides da Cunha) via Monte Santo (116 km de extensão).

Entendemos que a escolha do governo federal em construir este último trecho rodoviário em detrimento de outros em regiões também fortemente afetadas pelas secas, mas que ofereciam maiores perspectivas econômicas, e que, tão importante quanto, possuíam elites com maior força política nos planos estadual e federal, a exemplo do Vale do São Francisco, se deve aos ecos de Canudos, cujas ruínas fumegantes ainda estavam a mostra pouco quilômetros depois de Cumbe. Anteriormente, apontamos que o caminho das tropas era basicamente esse cortado pela estrada e vimos como foi difícil trafegar por eles. Cabia ao governo garantir que, em caso de nova conflagração, já que a estrutura social permanecia a mesma, o deslocamento pudesse ser mais ágil. Oficialmente, se justificava a construção por conta das vilas e cidades da região serem “[...] productoras, em larga escala, de cereaes, algodão e criadoras do gado.”<sup>133</sup>

As referidas estradas, após concluídas, foram entregues à administração do governo da Bahia. O jornal *A Tarde*, em 25 de setembro de 1924, apontava que o primeiro trecho já se encontrava em péssimas condições e clamava ao governo estadual por sua completa recuperação.<sup>134</sup> Os construtores da estrada de Bonfim a Uauá chamaram atenção para a ausência da IFOCS e pontuaram a importância das estradas para a região:

O plano das obras contra seccas não podia prescindir na Bahia de um plano rodoviário anexo. Mas, taes obras tão parcamente concedidas a este Estado, deixaram, em matéria de estradas reminiscências claras de raras e falhadas tentativas! Entretanto o nordeste baiano, não só por mera exigência do problema das seccas, mas por altas razões econômicas, merece estradas de rodagem.

Elle é uma expressão econômica do Estado! O automóvel é no caso a solução natural e única como obra econômica e de humanidade, tendo-se em vista o custo sabidamente elevado de construção e manutenção das estradas de ferro, inviáveis em regiões que não sejam de produção intensíssima e que soffrem crises mais ou menos periódicas, tanto mais que a natureza do solo, a moderação das chuvas e as planuras da catinga, barateiam a construção e a conservação de excellentes rodovias.<sup>135</sup>

<sup>133</sup> BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório do ano de 1925**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 207. Disponível em: [http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194\\_1925\\_00001.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194_1925_00001.pdf). Acesso em: 01 jun. 2021.

<sup>134</sup> *A Tarde*, 25 set. 1924, p. 1.

<sup>135</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229**. Aprovação de cláusulas para o contrato com a Sociedade Rodoviária de Bomfim Limitada para a construção de uma estrada de Rodagem de Bomfim a Uauá. Feição Jurídico Social da SRBL. Este excerto faz parte de um dos documentos exigidos pelo governo estadual para analisar o pedido de subvenção feito pela Sociedade Rodoviária do Bomfim em 1926.

Ao nos perguntarmos sobre a razão dessa baixa atuação da IFOCS na construção de rodovias na Bahia, devemos olhar, dentre outras coisas, para o avanço nas políticas de fomento de cunho estadual. Como afirmou o articulista de periódico dedicado ao tema dos transportes, “A situação actual do Brasil em matéria de legislação rodoviária é, pois, de experiência, em alguns estados, que já possuem legislação moldadas em outras já consagradas, não ha unidade de vistas entre si, e ressen-te-se de certos detalhes imprescindíveis oriundos da prática.”<sup>136</sup> Ou seja, os planos eram eminentemente estaduais, com algumas unidades da federação saindo na frente neste quesito, com o autor pontuando que, àquela altura em 1926, haviam planos de fomento e repartições dedicadas às construções rodoviárias em São Paulo, Bahia, Minas Gerais, Pernambuco, Sergipe e Goiás e que a maioria dos outros estados, apesar não terem repartições para este fim, não ficaram parados e elaboraram legislações destinadas a tentar normatizar, organizar e estimular a construção de rodovias.

Apesar dessa estadualização, surgiram alguns planos rodoviários, ainda nos anos 20, que pensaram as estradas no Brasil como um todo, porém não tinham caráter oficial e não saíram do papel. Assim foram os planos Catrambi (1926) e Schnoor (1927). Este último levava em consideração a construção na nova capital no centro do país, conforme posto pela Constituição de 1891.<sup>137</sup>

Esta breve exposição nos mostra que Washington Luís, apesar de ter levado o ideal rodoviário que pôs em prática no estado de São Paulo para o Catete, pouco fez em matéria de construções rodoviárias, apesar da sua plataforma de campanha conter passagens como a que segue, o que poderia indicar que, de fato, haveria mais ação no campo rodoviário:

Sobre as estradas de rodagem, nada ha mais a acrescentar. Um systema rodoviario só pode ser desprezado, hoje, por quem não conheça o automovel, o caminhão e as suas utilidades. Devemos fazer estradas para todas as horas do dia, para todos os dias do anno, por toda parte onde não houver outras vias de comunicação, e mesmo onde as haja. **‘Ligando as estradas de ferro, atravessando as estradas de ferro, correndo ao lado das estradas de ferro, de que são poderosas auxiliares.’**<sup>138</sup> (aspas e negrito no original)

<sup>136</sup> **Revista das Estradas de Ferro**, ano II, edição 35, 30 de dezembro de 1926, p. 1.090. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=142204&pasta=ano%20192&pesq=35&pagfis=1659>. Acesso em: 22 jun. 2021.

<sup>137</sup> BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. **Planos de viação**. Evolução histórica (1808-1973). Rio de Janeiro: 1973, p. 103-111.

<sup>138</sup> **Revista das Estradas de Ferro**, ano II, edição 12, 15 de janeiro de 1926, p. 383. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=142204&pasta=ano%20192&pesq=35&pagfis=548>. Acesso em: 22 jun. 2021.

O destaque fica para as últimas linhas, pois nem duas décadas depois, rodovias mais atravessariam e correriam ao lado de estradas de ferro do que as ligariam, bem como, ao invés de lhe serem auxiliares, lhes estabeleceriam poderosa e nefasta concorrência em várias regiões do Brasil.

A Bahia começou cedo a se preocupar com a questão rodoviária e fez isso estabelecendo parcerias com os poderes interioranos. Um dos aspectos que empurraram o estado para as rodovias, para além da ampliação da frota de veículos, era a precariedade dos serviços da sua malha ferroviária e sua extensão exígua em face das necessidades. Queixas quanto a esses serviços podem ser encontradas desde que a primeira ferrovia baiana entrou em operação em 1861, contudo, no período posterior a Primeira Guerra elas se avolumaram de modo impressionante, sendo difícil o dia em que se abria um jornal em qualquer cidade baiana para não haverem críticas sobre atrasos, mercadorias acumuladas nas estações por falta de trens para transportá-las, obras que não andavam, acidentes etc. Mais baratas, podendo ser construídas com a tecnologia localmente disponível além de, e isso é fundamental, atender a uma gama maior de interesses das forças políticas e econômicas do interior do estado e da capital e seu Recôncavo, a rodovia vai se tornar, na visão de muitos dali em diante, a saída para os problemas dos transportes na Bahia.

A primeira medida oficial por parte do governo estadual, como já foi visto, que envolvia estradas de rodagem e o automóvel se deu em 1910. Também vimos que seus resultados práticos foram inexpressivos por diversos fatores como o clima político ruim e a preocupação em torno da unificação das ferrovias federais na Bahia nas mãos de uma única empresa. Apesar disso, a Lei 828, de 17 de agosto daquele ano, demonstra de modo oficial e pela primeira vez, a importância crescente do automóvel, notadamente como elemento de ligação entre ferrovias e portos a áreas não servidas por elas. Segundo seu caput, a Lei

Auctorisa o Governo a contractar o estabelecimento de linhas servidas por automoveis para o transporte regular de passageiros e cargas ligando dois ou mais municípios o Estado, centros commerciaes, estação de estradas de ferro ou portos servidos por navegação marítima ou fluvial.<sup>139</sup>

Aparentemente, a concessão seria para o transporte e não para abertura de estradas de rodagem, porém, era para as duas coisas como colocado no artigo 4º:

Para que seja permittido pelo governo a abertura do tráfego de uma linha de automóveis, é indispensável que, na estrada a ser percorrida, tenham sido feitos os traçados e obras necessárias á segurança e regularidade do serviço,

---

<sup>139</sup> BAHIA. **Leis do Estado da Bahia**. Bahia: Oficinas da Empreza A Bahia, 1911, p. 114.



para o que o contractante obriga-se a apresentar, na forma em que fôr estabelecida e no prazo acordado com o governo, os estudos definitivos da referida estrada, compreendendo estes estudos: o traçado, a planta e perfis da estrada onde serão assinalados os trabalhos e obras indispensáveis, bem como o projeto destas obras.<sup>140</sup>

Para tanto, as obras gozariam do que a lei chamou de favores, como a isenção de impostos municipais e estaduais dos materiais necessários às obras e ao tráfego, utilização de terras devolutas e dos materiais nelas disponíveis gratuitamente etc. Entendemos que, para além do ambiente político não ser propício naquele momento, o fato da lei não estabelecer subvenções quilométricas serviu para não a tornar atrativa, pois apesar do governador Araújo Pinho nos dizer que “diversas tem sido as propostas recebidas pelo Governo para estabelecimento destas linhas, ligando os centros comerciais do interior do Estado”,<sup>141</sup> somente fora assinado o contrato da estrada de Acajutiba (Aporá) a Cipó.

Durante a Primeira Guerra, nova iniciativa fora tomada pelo governo do estado, àquela altura nas mãos de Antonio Ferrão Moniz de Aragão, com a publicação da Lei 1.227, de 31 de agosto de 1917. Com ela, deixou-se de falar em linhas servidas por automóveis para se referir especificamente à construção de estradas de rodagem e elas seriam materializadas diretamente pelo Estado ou por particulares através de concessão.

Além de manter e ampliar as vantagens da legislação anterior, ela trouxe duas importantes inovações. A primeira, apesar de durante muito tempo inócua, pois nunca fora posta em prática de fato, era o estabelecimento de subvenções quilométricas, onde o estado entrava com uma parte do capital necessário à construção de cada um deles. Esses recursos viriam, a segunda, do Tesouro estadual através da Caixa Especial de Viação, “[...] que será constituída por todos os recursos votados em leis especiais ou orçamentárias por dons gratuitos ou subvenção a esse fim destinados”. Ademais, a Caixa receberia, quando o governo julgasse conveniente, aportes diretos do Estado e, neste início, o governo colocou um crédito de Rs. 200:000\$000 a disposição.<sup>142</sup>

Em seguida à Lei, fora aprovado na Assembleia Legislativa do Decreto 1.707, de 17 de setembro de 1917, que aprovava o regulamento das estradas de rodagem no estado, instrumento que normatizava as construções, estabelecia competências e dizia de onde sairiam

<sup>140</sup> Id., p. 115

<sup>141</sup> BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Oficinas da Empreza A Bahia, 1911., p. 41. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021. Nas mensagens do governo Seabra (1912-1916) e também na imprensa, não aparecem quaisquer menções ao estabelecimento do serviço.

<sup>142</sup> BAHIA. Leis do Estado da Bahia do Anno de 1917. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1918, p. 36.

os recursos que iriam compor a Caixa, chegando, inclusive, a conter um esboço, mas não passou disto, do que seria um plano de viação.<sup>143</sup> O documento aprovado fora elaborado por comissão composta por engenheiros do calibre de Theodoro Sampaio e Arlindo Fragoso e se inspirou nas impressões de Alexandre de Góes, o representante baiano no I Congresso de Estradas de Rodagem realizado em 1916, bem como no evento paulista do ano seguinte. O trabalho de Góes, que pregava explicitamente a necessidade de se organizar a rede de viação no Brasil através da combinação racional entre estradas de ferro e de rodagem, foi publicado posteriormente a feitura das normas pelo Estado da Bahia. (GÓES, 1919)

Apesar do govenador, em 1918, dizer que as estradas de rodagem eram uma “[...] necessidade que se impõe, e das quaes dependem o gradual aproveitamento de nossas fertilíssimas terras”,<sup>144</sup> pouco foi feito em seu governo quanto a elas e a única a se materializar foi a Bahia a Feira de Santana, cujo traçado e condições de trafegabilidade foram consideravelmente melhoradas no período, mas que não chegou a ficar totalmente pronta, cabendo a missão ao governo seguinte. Outra obra importante finalizada pelo governo foi a conclusão da ponte Rio Branco sobre o rio Jacuípe na saída de Feira de Santana para Camisão (Ipirá), cujo contrato de construção fora assinado em 1911 no governo Araújo Pinho, mas obras somente começaram no governo Seabra e acabaram sendo terminadas por Moniz.

Nova tentativa de racionalizar a construção de estradas e ampliar a malha rodoviária baiana foi feita no segundo governo de José Joaquim Seabra. Em 03 de setembro de 1920, seu governo promulgou a lei 1.458 que em larga medida se assemelhava a de Moniz, que fora revogada por Seabra. As semelhanças são tão intensas, que a antiga Caixa Especial de Viação do governo anterior, apesar de renomeada para Caixa de Estradas de Rodagem, teve mantidas suas fontes de financiamento e seus objetivos.<sup>145</sup>

Novamente os efeitos práticos são parcos e podemos destacar, apenas, a continuidade da Bahia a Feira e o início de alguns trechos menores, como Nazaré a Aratuípe, Esplanada a Conde etc.<sup>146</sup> O que de fato chama a atenção nos efeitos dessa lei é que ela viabilizou a primeira parceria público-privada propriamente dita especificamente voltada para se construir

---

<sup>143</sup> BAHIA. Mensagem apresentada á Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão Ordinária da 14ª Legislatura pelo Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, Governador do Estado. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1918, p. 125-138. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

<sup>144</sup> Id., p. 113.

<sup>145</sup> BAHIA. Leis do Estado da Bahia do Anno de 1920. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1922, p. 124 e 125.

<sup>146</sup> 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 Oficial do Estado, 1922, p. 149. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

uma estrada de rodagem de que temos notícias na Bahia republicana, pois no final de 1920, o governo celebrou com Abílio Wolney, proprietário de grandes porções de terra no Oeste da Bahia e em Goiás e que tinha seu centro na cidade de Barreiras, contrato para a abertura de uma estrada desta cidade até Taguatinga em Goiás onde tinha diversos interesses.<sup>147</sup>

Durante todo o período Seabra foi possível identificar apenas mais uma estrada concedida pelo estado em conformidade com o postulado pela Lei 1.458, o já referido trecho entre Alagoinhas e Inhambupe, cujas obras passaram a ser tocadas por indivíduos da própria região sem auxílio do Estado. Seabra é, sem dúvidas, um dos personagens mais importantes da história política baiana e a forma como chegou ao poder e conduziu seus governos lhe renderam fama de raposa política disposta a tudo para se manter à frente do ambiente político baiano. Os problemas que dificultaram sua ação em prol das estradas de rodagem – somados a outros – acabaram por leva-lo ao ostracismo político. (TAVARES, 2001, p. 347-348; SARMENTO, 2011, p. 181-184)

Uma via importante era a Feira de Santana a Monte Alegre (Mairi), um prolongamento da estrada do Camisão que mirava região no centro do estado que se destacava na criação de gado e na exploração de madeira nas famosas matas do Orobó, na região dos atuais municípios de Rui Barbosa e Mundo Novo, e seu processo de construção teve apoio mínimo do governo estadual, sendo tocada por particulares com apoio das prefeituras e isso gerou críticas na imprensa da capital. A transcrição do *Diário de Notícias*, jornal que a esta altura fazia oposição a Seabra, dá ideia de como andavam os ânimos e humores de parte da sociedade baiana sobre seu governo que, diga-se, enfrentou muitas resistências políticas.

O governo promete estradas de rodagem, mas não as constrói. As verbas orçamentárias consignadas para taes serviços são indebitamente desviadas para fins políticos. [...]

Dos governos assim nada se pode esperar. Só a iniciativa particular poderá fazer qualquer coisa.

Foi o que compreenderam um grupo de esforçados patrióticos fazendeiros e criadores bahianos, e as intendências da Feira de Santana, Camisão, Baixa Grande, Monte Alegre e Mundo Novo. Uniram-se, e, sem esperar mais pela acção do governo, metteram mãos a obra.<sup>148</sup>

Os jornais *Diário de Notícias* e *A Tarde*,<sup>149</sup> com dois anos de diferença, louvavam a iniciativa privada e frisavam o fato de que ela fora aberta pelos interesses locais, ao relatar a

<sup>147</sup> Id., p. 148. Não confundir com a cidade-satélite de Brasília. A localidade referida é hoje município do estado do Tocantins.

<sup>148</sup> *Diário de Notícias*, 08 ago. 1922, p. 1.

<sup>149</sup> Este último na edição de *A Tarde*, 04 out. 1924, p. 1.

inauguração de sua extensão até Mundo Novo, com uma pequena subvenção do estado. José Americano da Costa afirmou que o auxílio dado pelo estado se deu apenas na construção da ponte Rio Branco, concluída no governo Moniz como colocamos, com todo o restante sendo tocado pelas intendências e indivíduos da região atravessada. Em razão das dificuldades pelas quais passavam seus construtores, o que se refletia na qualidade da obra, que considerou baixa, e da importância que a estrada tinha (seu livro fora publicado antes da conclusão dessa rodovia), defendia que “o Estado certamente ha de levar a effeito a construcção da estrada.” (COSTA, 1924, p. 68-74)

**Figura 18** – Ponte sobre o rio Jacuípe na estrada de Feira de Santana a Mundo Novo.



*Ponte Rio Branco (vista de lado)*

**Fonte:** COSTA, 1924.

Até aqui, as políticas públicas baianas e as ações privadas em associação ou não com o governo estadual foram marcadas por uma conjuntura que dificultou, quando não impediu, a construção de rodovias. Fatores econômicos, políticos e administrativos atravancaram 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. No seu estudo sobre as estradas de rodagem na Bahia, José Americano da 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. Uma passagem do seu trabalho demonstra seu entusiasmo quanto ao papel delas e bem representa como seriam encaradas pelo governo seguinte:

A complexidade das relações não pode, ao presente, subordinar-se exclusivamente ao regime de curso e funcionamento ferro-viarios; requer maior liberdade no tempo, na marcha e no espaço, de modo que a sociedade possa executar mais efficientemente, as providencias necessárias ao equilíbrio de sua estrutura.

E só a estrada de rodagem, no geito moderno, dispõe dos requisitos indispensaveis á realização daquelle passo

D'ahi a importancia de que hoje ella se reveste as preocupações que os paizes adeantados lhe votam.

Ao revez disso é o que não se espera que aconteça, por se contrapor a uma das leis naturaes – a da evolução. (COSTA, 1924, p. 10)

O rodoviarismo se torna de fato uma política pública a partir do governo de Francisco Marques de Góis Calmon (1924-1928). 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. Por enquanto, vamos analisar somente a base legal construída no seu governo e como ela poderia abrir caminho, como abriu, para a disseminação das estradas de rodagem pelos quatro cantos da Bahia.<sup>150</sup>

Na primeira Mensagem de governo que abrangeu um ano completo,<sup>151</sup> 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 communição.

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

<sup>150</sup> Essa disseminação de estradas será estudada juntamente à construção da rodovia Bonfim a Uauá no capítulo seguinte.

<sup>151</sup> Apesar de durante sua conturbada história política a posse e saída do poder dos governadores ter variado, a partir de Moniz de Aragão em 1916 convencionou-se o dia 29 de março, em referência a fundação da cidade do Salvador em 1549, como a data oficial, assim se mantendo até a Revolução de 1930. Desta forma, a mensagem de um ano se refere, geralmente, ao ano anterior ou aos períodos de março a março.

caminhões de gasolina, a comodidade dos viajantes com os automoveis, o aumento da produção e do commercio estão fazendo verdadeiros milagres.<sup>152</sup>

Continua sua fala apontando a paralização das obras da IFOCS na Bahia e de ter encontrado as que deveriam ser fomentadas pela lei do governo Seabra sem avançar por conta da burocracia. Outro problema, na sua visão, era a opinião pública – neste caso a de Salvador – que só conhecia a estrada de Salvador a Feira e que, por isso, tendia a achar que em todo o estado elas tinham as mesmas qualidade e características dessa rodovia:

Puro engano! A sua maioria é de simples estradas carroçaveis e de verão, com ligeiros terraplenos e quasi nenhuma obra de arte, por onde só podem viajar com segurança os resistentes e leves automoveis *Fords*, na estação de estio. De utilidade precária, por isso por ali não deslizarão jamais os pesados caminhões de carga de que precisa a produção agrícola.<sup>153</sup>

Fazendo menção a lei que seu governo apresentara a Assembleia Legislativa da Bahia e que, no momento em que escrevia, ainda não havia sido votada, o governador aponta qual o caminho a ser seguido para dotar a Bahia de sistema rodoviário abrangente: “Os esforços combinados dos governos federal, do Estado e dos municipios e o dos particulares poderão dar resultados lisonjeiros e apressar as construções que o Estado por si só não poderia fazer.”<sup>154</sup>

Os planos e as políticas em direção as estradas de rodagem e ao uso do automóvel começaram a se materializar neste mesmo ano com a aprovação da Lei 1.847, de 28 de agosto. Essa lei pode ser considerada um plano de viação por, além de desenhar uma malha rodoviária principal que cobria toda a Bahia,<sup>155</sup> normatizar e estabelecer padrões técnicos para as construções, condições de arrendamento, fontes de recursos, conservação, segurança etc. 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

<sup>152</sup> 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, p. 209-210. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

<sup>153</sup> Id., p. 211. Grifo no original.

<sup>154</sup> Ibid., p. 211.

<sup>155</sup> BAHIA. Leis do Estado da Bahia dos Annos de 1924 e 1925. Bahia: Imprensa Official do Estado, 1925, p. 231-233.

da Salvador a Alagoinhas e da que desta cidade levava a Juazeiro, estabelecendo verdadeira concorrência com elas. Até este momento, foi o mais amplo conjunto legal direcionado à construção e fomento de rodovias e que, como veremos, teve grande importância para o desenvolvimento do setor rodoviário.

No seu primeiro artigo, a lei deixava claro como se dariam as construções das estradas a partir de sua classificação: “As estradas de rodagem do Estado da Bahia classificam-se em públicas e particulares, de primeira e segunda classe”,<sup>156</sup> ficando a presença da iniciativa privada, portanto, explícita no conjunto normativo. 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 às estradas 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.<sup>157</sup>

Para estimular essas obras, além do direito de pedágio e de permitir aportes diretos das intendências, particulares, associações etc., concedia isenção dos impostos estaduais estabelecendo, ainda, que o Estado poderia conceder subvenções quilométricas que variavam em valor (de Rs. 500\$000 a 4:000\$000 por quilômetro) de acordo com a qualidade técnica das obras, notadamente quanto ao tipo do revestimento, e pagos a cada 20 quilômetros entregues ao tráfego.<sup>158</sup>

A Lei não foi imediatamente regulamentada, com isso vindo a ocorrer apenas em 08 de janeiro de 1926. É importante registrar que, à época da promulgação da lei, houve silêncio por parte da imprensa, não havendo menção a ela nos principais jornais da capital. Somente com sua regulamentação é que passamos a encontrar elogios por parte dos meios de comunicação à medida do governo Góis Calmon. O *Diário de Notícias*, por exemplo, que sistematicamente vinha fazendo ampla campanha em prol das rodovias, publicou que, enfim, “O poder público um dia despertou.”<sup>159</sup> Importante lembrar que Altamirando Requião, proprietário do vespertino e seu editor chefe, ao fazer campanha pelas estradas no interior do estado, divulgou

<sup>156</sup> Id., p. 223.

<sup>157</sup> Ibid., 224.

<sup>158</sup> Ibid., p. 228.

<sup>159</sup> **Diário de Notícias**, 09 jan. 1926, p. 1.

a candidatura de Washington Luís e aproveitou ele próprio para se lançar na vida política como candidato a deputado. Diferentemente de outro proprietário de jornal da capital que também fez grande campanha e foi divulgar das rodovias na Bahia deste período, Ernesto Simões Filho de *A Tarde*, não conseguiu se eleger e só entrou para a política em 1934 quando eleito deputado federal.<sup>160</sup>

No meio tempo entre a feitura da lei 1.847 e sua aprovação pelo Legislativo estadual, um sem número de iniciativas para construção de rodovias começaram a se materializar no estado e, daí em diante, mais e mais pedidos junto ao Estado e notas na imprensa da capital e do interior apontavam para o interesse dos grupos locais em abrirem suas próprias estradas de rodagem, tudo feito em nome do progresso e da modernização de suas regiões, era o que diziam. Na prática, essas estradas atenderiam aos mesmos grupos que já dominavam essas áreas e os resultados desse pretensão progresso seria colhido por poucos.

Com o início deste processo, as elites bonfinenses começaram a se mobilizar para por em prática a ideia, aventada já a certo tempo, de construir uma estrada de rodagem que para ela drenasse a produção da região à leste da cidade, do Nordeste da Bahia e até das fronteiras de Alagoas, Pernambuco e Sergipe. Para isso e para se enquadrar no que rezava a legislação do governo Góis Calmon, precisaram criar uma associação, pois a estrada para Uauá seria uma concessão estadual por cruzar o território de dois municípios originalmente, Senhor do Bonfim e Monte Santo, mas também assim o fora por opção do grupo envolvido no projeto. A partir de 1926, com as emancipações de Uauá (junho) deste último e Jaguarari (agosto) do primeiro, ela cortaria terras de Bonfim, Jaguarari e Uauá. Era necessária, portanto, autorização, governo do Estado da Bahia.

### **3.3 A formação da Sociedade Rodoviária do Bomfim Ltda (SRB).**

Como o plano rodoviário estadual ainda não havia sido aprovado, o governador, na sua mensagem de 1926, assim se referiu às construções de estradas de rodagem:

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

---

<sup>160</sup> FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Verbetes**. Requião, Altamirando. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/altamirando-alves-da-silva-requiiao>. Acesso em: 23 jun. 2021.



individual para o aperfeiçoamento de nossas velhas estradas e abertura de novas.<sup>161</sup>

Continuando sua fala, o governador faz uma importante colocação ao nos dizer que a construção de estradas “É um impulso febril, incessante, convincente e patriótico como o das caixas cooperativas de crédito.”<sup>162</sup> Lembremo-nos que, como colocado no capítulo precedente, a Caixa Rural do Bomfim (CRB) foi uma das primeiras manifestações das elites bonfinenses em busca de uma modernização da cidade e do reforço da sua centralidade regional. Elas agora dariam um segundo passo, inclusive com a imbricação da CRB com a empresa rodoviária em processo de criação.

Para realizar o “extraordinário movimento”, conforme colocado 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 era 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. Este tipo associação deveria obedecer e ter seu funcionamento regido pelos decretos federais 1.637, de 05 de janeiro de 1907, que criou e regulou os sindicatos profissionais e as cooperativas, e 3.708, de 10 de janeiro de 1919, normatizador das sociedades por cotas de responsabilidade limitada.<sup>163</sup>

A primeira sociedade neste modelo de que temos notícia na Bahia foi a Auto Viação Sul Bahiano. Criada em 1921, portanto ainda durante o governo de Seabra, por um grupo de indivíduos de Ilhéus e Itabuna ligados de uma forma ou outra à produção do cacau e contando com o auxílio de ambas as intendências, foi responsável pelo início da construção da rodovia de Ilhéus a Itabuna. (TEIXERA, 1998, p. 92) No segundo semestre de 1925 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 1.857

---

<sup>161</sup> BAHIA. Mensagem apresentada pelo Exm. Snr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, á Assembléa Geral Legislativa por ocasião da abertura da 2ª reunião Ordinária da 18ª Legislatura em 7 de abril de 1926. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1926, p. 245. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

<sup>162</sup> Id., p. 246.

<sup>163</sup> BRASIL. Presidência da República. Decreto 1.637, de 05 de janeiro de 1907. Crea syndicatos profissionaes e sociedades cooperativas. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1637-5-janeiro-1907-582195-publicacaooriginal-104950-pl.html>. Acesso em: 27 de set. 2021 e BRASIL. Presidência da República. Decreto 3.708, de 10 de janeiro de 1919. Regula a constituição de sociedades por quotas, de responsabilidade limitada. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3708-10-janeiro-1919-570962-publicacaooriginal-94061-pl.html>. Acesso em: 27 set. 2021.

começou a de fato dar bons frutos, a quantidade dessas sociedades aumentou exponencialmente em toda Bahia.

Deste processo já fazia parte, mesmo que ainda não gozasse de nenhum incentivo do Estado, a Sociedade Rodoviária do Bomfim Ltda., sociedade cooperativa fundada para construir a estrada para Uauá, mas que depois participou, associando-se a outros indivíduos, da articulação e implementação de um plano mais amplo de construções rodoviárias na região de Senhor do Bonfim, tendo sempre a cidade por centro irradiador.

Os primeiros movimentos em direção à formação da sociedade se deram em 1924 quando José Francisco de Carvalho, Olyntho Senna Gomes e Tolentino Celestino da Silva enviaram carta ao *Diário de Notícias* da capital apresentando e pedindo apoio ao projeto de construção de uma rodovia de cerca de 120 km entre Senhor do Bonfim e Uauá. Não devemos entender a composição do grupo que enviou a missiva como algo fortuito ou fruto do acaso. Eles fazem parte um grupo maior que, ao escolhê-los, certamente levou em consideração o que e quem eles representavam: um major da Guarda Nacional (formalmente extinta em 1922, mas seus títulos continuaram a ser orgulhosamente ostentados por anos a fio por quem os tinha), um proprietário rural e comerciante e um religioso, respectivamente, o que acaba transmitindo a mensagem de que as “classes conservadoras” estão ali representadas e, portanto, a estrada é do interesse de todos.

A carta, datada de 21 de agosto de 1924, começa com elogios a postura de Altamirando Requião, editor do jornal e que desde o mês anterior começara uma série de reportagens apontando as necessidades da região baiana que chamava de abandonados sertões.<sup>164</sup> Prosseguem os missivistas:

Conhecedor inteligente das precisões da nossa Bahia, principalmente do norte, onde ellas se multiplicam, deveis estar a par do grande transitio existente entre esta praça e aquella e das enormes difficuldades com que elle é feito – em sua maioria por meio de pobres jumentos, que realizam essa travessia em 3 e 4 dias. Na occasião das grandes estiadas, toda aquella zona vem abastecer-se de viveres nesta praça e, então, é de ver-se o martyrio d’essa gente, com tal meio de locomoção.

Pois bem, Ilmo. Sr., os signatarios da presente, antependo-se a esse dever, a essa obrigação dos governos, que tem tardado demais, resolveram levar a effeito esse empreendimento e, apoiados por bons elementos, contam em breve vel-o realizado.

O vosso brilhante Diario de Noticias poderia prestar-nos um grande auxilio, chamando a attenção dos governos, mostrando-lhes os beneficios que essa

---

<sup>164</sup> Neste caso, o sertão que interessava a Requião era o do 3º Distrito Eleitoral que, como vimos, tinha Bonfim por sede e abrangia grande porção da Bahia. Começava, com esse movimento e outros posteriores, sua campanha para deputado federal nas eleições que se realizariam em março de 1927.

estrada prestará a muitas povoações perseguidas pelas seccas periodicas, afim de que, auxiliados moral e materialmente, possamos levar avante tão difficil empreza.<sup>165</sup>

No plano local, o *Correio do Bomfim* se comprometeu a ser um divulgador e estimulador do empreendimento, afinal o proprietário do jornal, Augusto Senna Gomes, que exercia o cargo de intendente de Bomfim naquele momento, e seu irmão Olyntho estavam diretamente envolvidos no processo. O semanário bonfinense pregava que:

Cumpre agora que os municipios a serem beneficiados, o Estado em cujo seio vai rasgar a grande artéria, o Paiz que á iniciativa particular vai dever a victoria de grande obra civilizadora de porção do território ermo de progresso; cumpre aos senhores negociantes cujos interesses serão melhormente servidos, cumpre a todos emfim, que encaram esses surtos de trabalho fecundo, dar immediato apoio aos organizadores da empreza, na certeza absoluta do seu êxito grandioso.<sup>166</sup>

A ideia de progresso e civilização para uma região estava vinculada à existência de transportes adequados e a união das forças locais com apoio do Estado para tirar do papel as obras necessárias a este desabrochar foram as linhas mestras desse discurso repetidamente encontrado nas páginas do jornal interiorano e dos seus congêneres de outras cidades da Bahia. Note-se que, neste período e após as medidas do governo Góis Calmon, esse modo de ver a situação é comum tanto a grande imprensa da capital quanto aos jornais do interior da Bahia.

Vimos que, na capital, *A Tarde* e *Diário de Notícias* foram grandes estimuladores da construção de rodovias como forma de se levar o que entendiam por modernidade e progresso aos rincões Bahia, mas a imprensa interiorana também o fez com bastante força. Para ficarmos circunscritos apenas à região próxima a Bonfim, temos jornais como *O Ideal* (Jacobina), *O Mundo Novo* (Mundo Novo), o *Correio do Sertão* (Morro do Chapéu), bem como a *Folha do Norte* de Feira de Santana, como grandes divulgadores desse ideário de suas elites.

Para os articulistas desses jornais, só com estradas de rodagem de qualidade que rasgassem toda a Bahia seria possível desenvolver seu vasto interior e, por outro lado, contribuir para o processo de realocação da Bahia dentre os mais importantes estados da federação, como havia sido durante o Império. A ideia de perda, conforme vimos, também esteve presente entre as elites interioranas. Importante notar que, a partir de 1926, a imprensa

<sup>165</sup> *Diário de Notícias*, 01 set. 1924, p. 1.

<sup>166</sup> *Correio do Bomfim*, 07 set. 1924, p. 1.

do interior do estado aumentou as críticas aos serviços ferroviários onde eles estavam disponíveis e começaram a substituir os pedidos para que as autoridades construíssem ferrovias em detrimento dos esforços para abertura de estradas de rodagem.

O movimento inicial defendido pelo jornal bonfinense silencia nos meses seguintes, com o assunto voltando a ordem do dia no segundo semestre de 1925, exatamente após a Lei 1.847. Em 09 de agosto, matéria do *Correio do Bomfim* aborda a questão da necessidade de estradas que sirvam Bonfim da seguinte forma:

Bomfim, como parte central encravada entre as regiões distintas do criatório e da lavoura, já servida por uma estrada de ferro que muito pouco serve ao seu programma, Bomfim para onde convergem insensivelmente as energias commerciaes do grande nordeste soffredor, de certo estará no primeiro plano para possuir estradas de rodagem que o projecto do actual Governador da Bahia elaborou com a maxima opportunidade.

[...]

Sobretudo, a estrada que está a exigir o mais sério cuidado é a de Bomfim a Uauá, pois apesar das mil difficuldades existentes é por ella que se faz intensa permuta de productos entre esta terra e longínquos povoados do nordeste bahiano.

Os representantes deste districto na Câmara Estadual ou Federal, nunca se lembraram se Bomfim existe. Pois agora a boa vontade do illustre Governador da Bahia volta-se para o sertão. Lembramos a essas excellencias que deixem o commodismo parlamentar improfficuo e olhe para as abandonadas terras do sol.<sup>167</sup>

Essa passagem e outras anteriores são importantes, pois em uma única matéria louvando a ação do governo Góis Calmon, quase todos os elementos ligados direta ou indiretamente aos interesses e frustrações das elites bonfinenses que descambariam na criação da SRB e na construção da rodagem para Uauá aparecem: consideram que a cidade é mal servida por ferrovias (a esta altura já são duas, a do São Francisco e a da Grota), as estradas de rodagem não passavam de meros caminhos inservíveis ao automóvel, o papel de centro comercial da cidade não pode ser perfeitamente explorado pela falta de transportes adequados e, importante, os representantes políticos da região nada fazem para tentar minimizar estes problemas.<sup>168</sup>

Depreende-se daí que os próprios indivíduos e intendências interessadas precisavam se mobilizar se queriam ver a região que tem Bonfim como centro de fato exercendo controle sobre áreas mais distantes e, claro, o poder dessas pessoas mantido e aumentado. Essas

<sup>167</sup> Id., 09 de agosto de 1925, p. 1.

<sup>168</sup> Lembremo-nos que os representantes políticos da região não necessariamente são dela. São apenas eleitos pelo distrito eleitoral. Simões Filho, por exemplo, era deputado pelo 3º Distrito, mas toda sua vida política e econômica esteve ligada à capital, que fazia parte de outro, o 1º.

lamúrias e apelos se convertem em ação de fato em outubro do mesmo ano, pois no dia 2 de agosto formou-se a comissão que estudaria a viabilidade do projeto, sendo a mesma formada por José Alexandrino Macedo, Francisco Gonçalves Duarte, José Francisco de Carvalho, Floris Campos Neto, todos nomes conhecidos do comércio e do poder locais, e do pároco da cidade, Cônego Tolentino Silva, tendo apoio do prefeito de então, Augusto Senna Gomes, também presente à reunião.

O referido grupo reuniu-se na tarde do dia 4 nas dependências da Caixa Rural de Bomfim, instituição que seria a depositária dos valores arrecadados pela Sociedade Rodoviária do Bomfim e responsável pelas movimentações financeiras ligadas ao empreendimento, para iniciar os trabalhos e tomar as primeiras medidas. Neste mesmo dia, a primeira subscrição aberta arrecadou a quantia de Rs. 7:000\$000 e decidiu-se que os trabalhos de elaboração dos estatutos, como determinava a legislação, seria feito nos próximos dias, pois a 14 do mesmo mês haveria a primeira Assembleia Geral para apresentação formal do projeto do estatuto social e a eleição a primeira diretoria.<sup>169</sup>

Assim foi feito e, na data marcada, foi formalmente formada a Sociedade Rodoviária do Bomfim Ltda (SRB), uma cooperativa por cotas de responsabilidade limitada que tinha Senhor do Bonfim como sede e duração de trinta anos prorrogáveis. Seu capital inicial, de acordo com os estatutos, era de Rs. 10:000\$000, obtidos pela subscrição de cotas (Figura 19) e aumentado pela comercialização delas e por aportes e subvenções dos governos federal, estadual e municipais. As cotas tinham valor de Rs. 100\$000 cada e poderiam ser adquiridas à vista ou através de um sinal de 25% com o restante sendo dividido em até três parcelas, o que indica a preocupação da SRB em torna-las o mais acessíveis possível.<sup>170</sup> Ao término de cada ano, proceder-se-ia ao balanço e, havendo lucros, seriam divididos entre a diretoria (35%), fundo de reserva (10%) e cooperados (55%).<sup>171</sup>

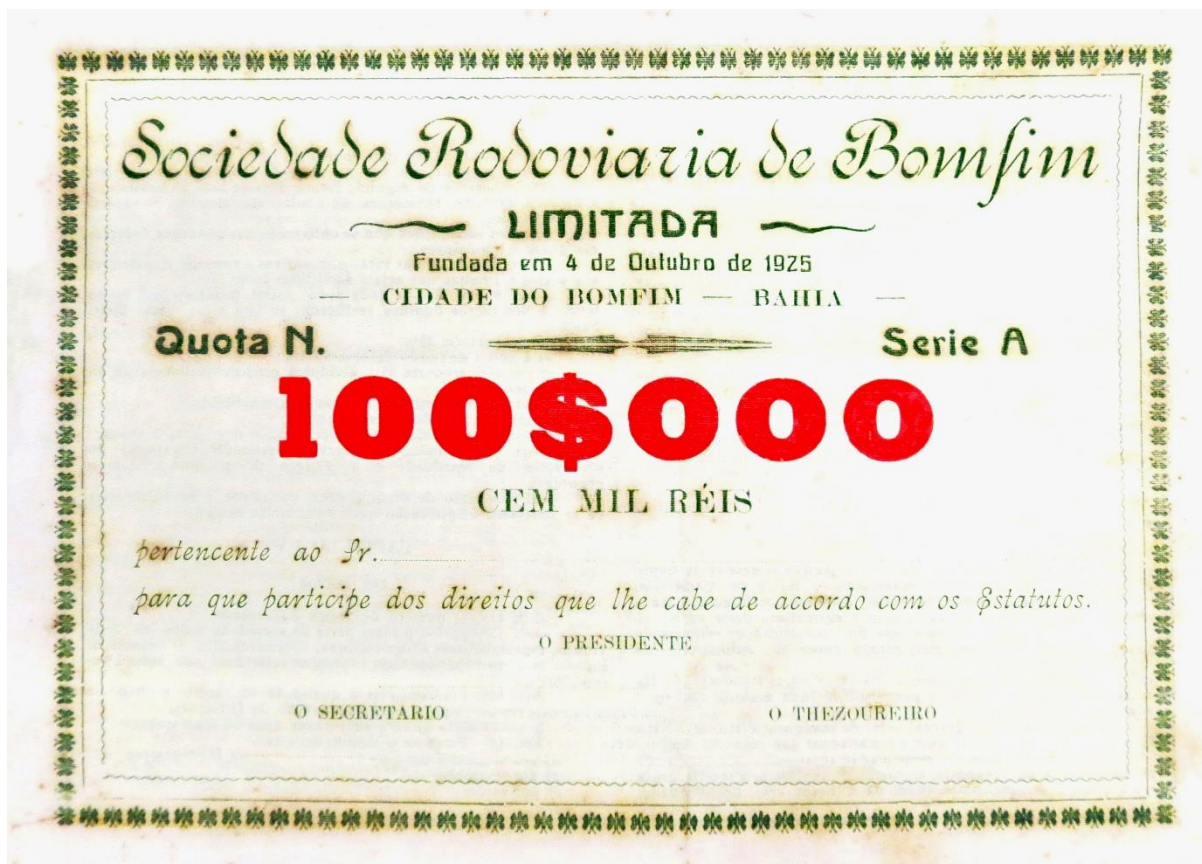
---

<sup>169</sup> **Correio do Bomfim**, 04 out. 1925, p. 1 e 2. O projeto dos estatutos sociais, segundo o que consta em APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229**, fora elaborado por comissão composta por Joaquim Farias Goes Filho (presidente), Adolpho Silva, Francisco Gonçalves Duarte (Diretor Técnico), Benedicto Simão e João Martins da Silva Telles.

<sup>170</sup> Para termos certa noção do que este valor significava, segundo tabela de cotações dos principais produtos comercializados na feira livre da cidade publicada pelo jornal que representava o grupo praticamente desde sua fundação em 1912, um quilo de açúcar custava 1\$200 e um de carne fresca 1\$600. Tomamos por base os valores expressos em **Correio do Bomfim**, 11 out. 1925, p. 2.

<sup>171</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229**. Estatutos da Sociedade Rodoviária do Bomfim Limitada, p.2.

Figura 19 – Modelo de cota da SRB.



Fonte: APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229.

A explicação de onde poderiam vir estes lucros aparece nos fins da sociedade:

Art. 4º – A sociedade tem por objectivo o desenvolvimento e a exploração de vias de comunicação e meios de transporte, entre esta cidade, o arraial de Uauá e outras localidades, para o maior desenvolvimento do commercio e agricultura desta zona.

§ 1º – A sociedade para esse fim construirá as estradas de rodagem que forem necessárias, para o curso de automóveis de carga e passageiros.

§ 2º – A sociedade poderá inaugurar o tráfego das estradas antes mesmo de concluído o percurso de cada uma, a juízo da administração.

§ 3º – A sociedade deverá, antes de inaugurar o tráfego, organizar as tarifas de accordo com a lei estadual que rege o assumpto.<sup>172</sup>

As tarifas a que se refere o parágrafo terceiro são os direitos de passagem e pedágio em conformidade com a lei 1.847, denotando que, para além do discurso de se modernizar a região, mantendo e ampliando a centralidade de Bomfim para o “bem de todos”, temos, na verdade, uma empresa capitalista que teria o duplo papel de ampliar o raio de ação das elites locais e dar lucro.

<sup>172</sup> Id., p. 1 e 2.

Originalmente se pretendia que ela fosse uma S/A, mas percebendo que o passo talvez fosse grande demais, optaram por mantê-la como cooperativa limitada, o mesmo se dando com o capital inicial que, pela ata da primeira reunião, deveria ser de Rs. 50:000\$000, mas, como vimos, acabou sendo cinco vezes menor.<sup>173</sup> Sobre isso e acerca da composição da sociedade, um dos documentos enviados posteriormente para a Secretária da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas (SAICVOP) do governo da Bahia nos traz informações importantes:

A referida sociedade reúne entre seus cooperadores commerciantes da capital do Estado, da cidade do Bomfim, da villa de Jaguarary, Canôa, Santa Roza e Uauá e quasi a totalidade dos agricultores das zonas percorridas ou a percorrer pela futura estrada.

A ausência dos moveis directamente especulativos e preocupações de negócios lucrativos rápidos e certos, não autorizavam a organização de uma sociedade anonyma para construcção de uma estrada de automoveis, nem qualquer outra organização propriamente commercial, nas zonas de acção por nós objetivada.

A estrada de rodagem era em Bomfim, menos um negócio de retribuição immediata de capital empregado, mas sobretudo um sólido interesse de classe. E por isso, estudado pelos agricultores e commerciantes locais, o modo prático de solução do problema de transporte, logo ficou compreendido que sobretudo iam associar-se esforços ingentes e vontades tenacíssimas, isso muito mais que um exíguo capital colhido por quotas meudas.

Dahi a “Sociedade Rodoviária de Bonfim Limitada” com o objectivo de desenvolvimento e exploração de vias de comunicação e meios de transporte, para maior desenvolvimento do commercio e da agricultura da zona, erigida sob a forma jurídica e social de cooperativa.<sup>174</sup> (grifo no original)

A primeira coisa a ser observada é que o documento, muito diretamente, deixa explícito que a SRB é um interesse de classe, a saber, dos grupos ligados ao comércio e a agropecuária na região ou que, com eles, estabeleciam algum tipo de relação. Em segundo lugar, apesar da ideia de que ela não é uma empresa comercial, ou seja, não visaria lucros, na prática não se sustenta, pois ela precisa desses lucros para sobreviver, remunerar seus cooperados, a tornando mais atraente a outros indivíduos, e executar seus planos, afinal, como vimos, ela fora fundada não somente para construir a estrada para Uauá, seu plano original, mas para construir quantas estradas fossem necessárias para ligar Bonfim as localidades da região e além. Por fim, cabe uma reflexão sobre seus membros.

<sup>173</sup> Ibid. Ata da primeira reunião para formação da Sociedade Rodoviária de Bomfim.

<sup>174</sup> Ibid. Feição Jurídico Social da SRBL.

Observe-se que o excerto aponta para comerciantes e agricultores da região e também da capital como seus membros cooperados, porém estes são os indivíduos que compraram cotas nas inúmeras campanhas que a SRB fez nas localidades da região e na capital, não representando, necessariamente, as partes diretamente interessadas na estrada, ou seja, a fração das elites bonfinenses que toca o projeto, aqueles que terão suas fazendas mais facilmente acessadas por conta da estrada e outros que verão suas atividades comerciais dinamizadas por conta da melhoria na circulação regional.

Alguns dos citados tem interesses mais diretamente ligados a rodovia de Bonfim a Uauá, mas não se pode generalizar. Aventamos a possibilidade de, ao elencarem comerciantes da capital como elementos interessados na estrada antes mesmo de falar nos indivíduos da região, à ideia de tentar demonstrar ao Estado que o trecho rodoviário também era do interesse de Salvador e da sua poderosa elite comercial. Na prática, encontramos apenas duas referências a participação do comércio de Salvador através da aquisição de cotas, apesar dos apelos frequentemente feitos pelas elites bonfinenses na imprensa soteropolitana.

A tabela a seguir mostra as pessoas presentes na primeira reunião da SRB e que assinaram a ata do encontro. Através de um trabalho de cruzamento de documentos e fontes, conseguimos levantar a ocupação a maioria deles e podemos apontar que a maior parte era de comerciantes (ou negociantes, como muitos se auto declararam),<sup>175</sup> mas é necessário termos em mente, como já colocado em outras partes deste texto, que muitos destes indivíduos estavam envolvidos em mais de uma ocupação ou atividade.

---

<sup>175</sup> À exceção de Tolentino Celestino da Silva e de Adolpho Manoel da Silva, que chegamos à ocupação por outras fontes, em todos os indivíduos que conseguimos identificar a ocupação é a que eles se autodeclararam nos documentos.



**Tabela 6** – Indivíduos presentes na reunião de fundação da SRB em 04 de agosto de 1925 e suas ocupações.

Nome	Ocupação
Acrísio de Araújo	Comerciante
Adolpho Manoel da Silva	Contador
Antonio de Oliveira Guena	Farmacêutico
Antonio Rodrigues da Silva	Comerciante
Arthur Damasceno	Comerciante
Augusto Senna Gomes	Jornalista
Benedicto Simões	Comerciante
Cantídio da Silva Duarte	Comerciante
Francisco Ferreira das Neves Ventura	Comerciante
Francisco Ferreira Ramos	Comerciante
Francisco Gonçalves da Silva	Industrial
Francisco Gonçalves Duarte	Industrial
João Cupertino Duarte Simões	Farmacêutico
João Ezequiel de Carvalho	Comerciante
João Martins da Silva Telles	-
José Alexandrino de Macedo	Comerciante
José Francisco de Carvalho	-
José Pereira Batatinha	Comerciante
Ladislau Ferreira Canário	-
Miguel Gonçalves	Criador
Moyses de Souza Dantas	Comerciante
Tolentino Celestino da Silva	Padre

**Fontes:** APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229.** Ata da primeira reunião para formação da Sociedade Rodoviária de Bomfim, APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.367, Maço 121, Documento 372.** Memorial de comerciantes, industriais e agricultores de Bomfim ao interventor solicitando a reconstrução da rodovia Bomfim Uauá e **A Tarde**, 16 jul. 1927, p.4.

Sobre estes indivíduos e aqueles que não aparecem na ata, mas cujos nomes principais foram listados no capítulo 2, cabe observar que praticamente todos são de Senhor do Bonfim,<sup>176</sup> o que de fato ajuda a configurar o que estamos defendendo neste trabalho, a ideia de que as elites bonfinenses, em nome de uma região inteira e de todos os seus habitantes, intentaram um processo de controle dessa mesma região através de um processo de modernização que tinha na abertura de estradas de rodagem elemento central, porém essa busca pelo moderno não traria grandes mudanças, no sentido de que as medidas por eles tomadas não modificaram, por exemplo, a estrutura fundiária e as condições materiais de sobrevivência da esmagadora maioria da população. Essa modernização é para poucos.

<sup>176</sup> Uma importante exceção é a de João Borges de Sá de Uauá.

A formação da SRB, desde os primeiros momentos, repercute na região e além dela. Um dos envolvidos no processo, o comerciante Sergio Mariano Barbosa, escreve ao *Diário de Notícias*, em carta publicada a 10 de outubro, para dar notícias da formação da cooperativa e vender a empresa e a estrada. Seu texto indica a envergadura do projeto de poder das elites bonfinenses, pois considera que a estrada

É uma velha aspiração dos dois centros sertanejos, principalmente da classe commercial. A estrada terá de, no trecho que vai de Bomfim a Uauá, ligar os pequenos arraiaes de Canôa e Santa Rosa, deste município de Bomfim, e, futuramente, prolongando-se de Uauá, se estenderá a Patamuté, Feira do Bomfim, Chorrochó e Rodellas, indo terminar em Santo Antonio da Glória, á margem direita do Rio S. Francisco. Uma variante, partindo de Uauá, ligal-a-á á Villa do Monte Santo, fazendo, de tal sorte, entroncamento com a estrada federal de Queimadas a Monte Santo e a Cumbe.<sup>177</sup>

Termina o texto com uma mensagem no ego de Altamirando Requião para em seguida “[...] solicitar agasalho, no vosso conceituado orgam, porque ellas encerram uma notícia de máximo interesse para o sertão abandonado”.

O ambicioso plano colocado por Barbosa não é resultado da sua imaginação, ele fazia parte dos objetivos da cooperativa que entende que a estrada será o eixo de um sistema rodoviário mais abrangente:

Mais eloquente ainda é a prova que vimos recebendo do alcance econômico da rodovia ao Uauá. Mal chegaram os trabalhos de construção ao arraial de Santa Roza, localidades em diversos raios pediam á “Sociedade Rodoviária” ramaes. E a estas horas, o início de estradas que se entroncarão com a do Uauá, a exemplo do que já fez a do Joazeiro e com as quaes ficará ligado o Estado da Bahia ao Estado de Pernambuco até Recife. É todo um plano rodoviário largo e gigantesco.<sup>178</sup>

Localmente, o tom é o mesmo:

Passou ao domínio da realidade a velha aspiração – Bomfim tomou iniciativa de penetrar no nordeste com *sua* estrada de rodagem.  
[...]  
Não é de hoje que esta folha se bate por tal problema, attento a posição que Bomfim occupa no centro dos sertões, ponto de ligação obrigatória das zonas propriamente ditas de criatório e lavoura.

<sup>177</sup> *Diário de Notícias*, 10 out. 1925, p. 1.

<sup>178</sup> APEB. *Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229*. Feição Jurídico Social da SRBL. O documento faz referência a obras que já estão em marcha, pois fora escrito em 1926 para atender aos ditames da Lei 1.857.

A centralização da actividade econômica, em Bomfim, *é uma coisa inevitável*, e só tem retardado devido á falta de iniciativa que só agora desperta.

Interprete do jubilo immenso do povo de Bomfim, como o das extensas zonas a que vai servir a estrada projectada, aplaudimos sinceramente aquelles que tomaram a frente desse movimento proffcuo.

Muito bem!<sup>179</sup> (grifos nossos)

A formação da SRB é entendida pelo semanário interiorano como algo feito por Bonfim e para o bem de Bonfim, cidade vista por suas elites, com certa razão em face do papel de centro comercial e de serviços que exercia para a vasta região à nordeste da cidade, mas também para áreas a leste, oeste, norte e sul, como polo naturalmente aglutinador de grandes áreas no seu entorno. Quanto mais para o norte se fosse, menor a influência de Bonfim e maior a de Juazeiro, o grande empório nas margens do São Francisco. Para o sul, seguindo a Serra da Jacobina, a centralidade começava a crescer para a cidade homônima que a esta altura também já era um tradicional centro de poder e o veria crescer nessa mesma década. Cabia, com a obra e outras que viriam, manter esta centralidade e amplia-la ao máximo.

Note-se, também, que nesses discursos acerca da região e da cidade, a ideia de abandono do sertão que só espera melhores condições, incluindo-se nos transportes, para atingir o pleno desenvolvimento se faz forte e fazia eco na capital da Bahia. Editorial de jornal sorteropolitano bem sintetiza esse conjunto de ideias das elites baianas que colocavam na falta de transportes o maior e mais importante problema a ser resolvido naquele momento:

O principal problema do sertão é o das estradas. Desse, decorrem todos os outros, até o da saúde, até o da instrução, até o do surto econômico. No dia em que, o interior bahiano fôr servido por uma rêde rodoviária regular, no dia em que, em todo sertão, correrem os automoveis e autocaminhões, a Bahia será capaz de igualar senão de sobrepujar S. Paulo!<sup>180</sup>

Em busca de agilizar este processo de modernização do sertão no entorno de Bonfim, suas elites não esperaram a aprovação da Lei 1.847 pelo legislativo baiano – como outros também fizeram – e iniciaram os serviços de construção que começaram já no dia 29 de outubro.

<sup>179</sup> **Correio do Bomfim**, 18 out. 1925, p. 1.

<sup>180</sup> **Diário de Notícias**, 14 out. 1925, p. 1.

#### **4. POLÍTICA E ESTRADAS DE RODAGEM: A ESTRADA DE BONFIM A UAUÁ.**

A partir de 1926, o governo Góis Calmon começou a colher os frutos da sua política de estabelecer parcerias com o setor privado, dando aos indivíduos de poder e dinheiro do interior da Bahia os instrumentos legais e financeiros para que eles pudessem agir em prol da abertura de estradas de rodagem e do automóvel.

Essas parcerias tiveram enorme importância para a ampliação da malha rodoviária no estado e, também, funcionaram como um importante elemento político, pois o atendimento às demandas por estradas, bem como com outros tipos de obras onde o governo da Bahia transferia a ação para elementos locais como, por exemplo, a construção de escolas, funcionou como um elemento de pacificação política, pois a tendência era a de que tendo seus interesses atendidos, as elites interioranas agiriam de modo mais colaborativo com o governo.

Ademais, mesmo contando com o auxílio do governo estadual, quem tocava as obras eram os indivíduos da zona interiorana, o que transparecia a ideia de que estes grupos eram os verdadeiros responsáveis por elas, o que não deixa de ser verdade, mesmo que para fazê-las fosse necessária a concessão/autorização por parte do Estado e, em muitos casos, o aporte financeiro deste.

Estabelecia-se, assim, um mecanismo de uma dupla troca: os grupos do interior da Bahia melhoravam a infraestrutura que lhes serviria para ampliar seus negócios e poder ao mesmo tempo em que construíam a imagem de que eles, sozinhos, executavam obras que fariam bem a toda uma cidade, região ou a própria Bahia com um todo, ao mesmo tempo em que recebiam apoio financeiro do governo estadual e, em troca, lhe dava a própria melhoria no que concerne às estradas de rodagem, garantiam os votos aos candidatos amigos do executivo estadual e impedindo que os inimigos acessassem as instâncias de poder, notadamente os aliados e o próprio José Joaquim Seabra, o que contribuiu para que, neste período, houvesse uma relativa tranquilidade política, coisa rara na Bahia de então.

Bonfim fez parte deste processo e a análise mostra que os grupos locais escolheram um lado, o do governador, nas eleições para o Senado e a Câmara federais em 1927, bem como para a sucessão estadual no ano seguinte e mesmo antes desse processo vinha buscando aproximações e apoio para as suas causas por parte do governo do estado. A estrada para Uauá é, sem dúvidas, um ponto de enorme importância neste processo e as elites bonfinenses buscaram, de todo modo, conseguir auxílio governamental para construí-la, mas obstáculos não faltaram neste processo e a própria condição política de Bonfim, marcada por falta de representatividade junto ao Estado, na Câmara Federal e na Assembleia Legislativa, além do

racha verificado no grupo que tocou o projeto da estrada, dificultou consideravelmente materialização das suas pretensões.

#### **4.1 A construção da estrada de rodagem para Uauá.**

Formada a SRB em agosto de 1925, as elites locais rapidamente iniciaram os preparativos para construção da estrada e tudo começava com o levantamento dos recursos e dos meios necessários a parte das obras. Para este fim, o grupo envolvido na construção passou a promover campanhas, a partir do início dos trabalhos no primeiro trecho da estrada, em prol da aquisição das cotas da empresa rodoviária tanto em Bonfim quanto nas localidades da região como Campo Formoso, Jaguarari e a própria Uauá. Além disso, a Sociedade pediu o que chamou de favores a intendência de Senhor do Bonfim, a esta época nas mãos de Augusto Senna Gomes, e estes seriam a autorização para utilização da ponte municipal sobre o rio Itapicuru, auxílios para construção de outra que cruzasse o riacho Jaguarari, isenções de impostos e a compra de cotas.

Apelaram, também, para os proprietários de terras nas áreas a serem cortadas pela estrada para que “[...] ofereçam o seu concurso para não haver embaraço á futura sociedade, que merece o apoio geral pelos seus alevantados fins e o enorme serviço que vai prestar não só a esta terra como a toda região do nordeste a que vae servir.”<sup>181</sup> Era preciso, além de capitais, contar com a cooperação dos proprietários locais para que a obra se desembarçasse sem maiores dificuldades e isto era necessário, afinal, neste momento inicial, a lei 1.847 ainda não havia sido aprovada na Assembleia Legislativa da Bahia, o que não dava garantias e segurança a quem se aventurasse em construir estradas de rodagem.

Mesmo com este importante detalhe, as obras foram iniciadas em 29 de outubro do mesmo ano com cerimônia iniciada as 9 da manhã no ponto inicial da estrada, a Rua Cel. Duarte. Presentes, algumas autoridades do município, os envolvidos na montagem e operacionalização da SRB, comerciantes e parte dos trabalhadores que seriam empregados nas obras, conforme colocou o semanário porta voz do grupo que, continua, indicando que logo após o encerramento da cerimônia, “[...] entraram logo a trabalhar, numa afirmação promitente de êxito, muitas turmas de operários, seguindo o traçado escolhido da grande rodovia.”<sup>182</sup> Tratava-se do que o grupo chamava de primeiro trecho da rodovia que, numa extensão

---

<sup>181</sup> **Correio do Bomfim**, 25 out. 1925, p. 1.

<sup>182</sup> **Id.**, 01 nov. 1925, p. 1.

de cerca de 20 quilômetros, ligaria a sede municipal ao povoado de Canoa (atual Igara), a 11 km de Bonfim e o açude do Sítio, 9 km à frente.<sup>183</sup>

A notícia do início das obras reverbera na capital através do *Diário de Notícias* que, em matéria de primeira página, destaca a preocupação do governo Góis Calmon, tecendo elogios e afagos à sua postura para com a abertura de estradas de rodagem e a ação de particulares neste processo:

Eis que uma nova epoca de progredimento se está a anunciar para as vastas e fertilíssimas regiões do sertão bahiano.

[...]

E enquanto a iniciativa official vae despertando, as populações sertanejas procuram, tambem, por sua vez, minorar a crise de transporte, abrindo estradas que liguem as suas cidades, villas ou povoações a outros centros florescentes do interior.<sup>184</sup>

Em seguida, aponta que a formação da SRB e o início das obras da estrada, que chama de magnífico empreendimento, são fruto deste processo que busca resolver o primordial problema da falta de transportes no interior do estado o qual, na visão do jornal, é o verdadeiro responsável pela pobreza e o baixo aproveitamento das riquezas da Bahia.

Como destaque, publicou fotografia da cerimônia de início das obras (figura 20). Registre-se que a fotografia não foi tirada por preposto do jornal e sim por João Batatinha, fotógrafo oficial dessa fração das elites bonfinenses, indicando que foi enviada pelo grupo para redação do periódico e mostrando que continuavam buscando articulações na capital para atingir seus objetivos. Na foto, além dos trabalhadores e da diretoria da SRB, aparecem os usuários mecânicos da estrada, os automóveis, e, ao fundo, um outro símbolo da modernização da Bonfim da época, o casarão da família Da Rin, construído pelo engenheiro Emanueli Da Rin, o responsável técnico pela implantação da Empresa de Luz e Força, companhia responsável pela usina geradora de energia elétrica e de sua distribuição pela cidade.

---

<sup>183</sup> Pequena represa construída no rio Itapicuru em 1921 pelo IFOCS. Conforme DNOCS. **Açudes e barragens.** Disponível em: [http://www.dnocs.gov.br/~dnocs/php/util/downloads\\_file.php?&dir=&file=/home/util/livres/dnocs/efemerides\\_dnocs\\_resumo.doc&](http://www.dnocs.gov.br/~dnocs/php/util/downloads_file.php?&dir=&file=/home/util/livres/dnocs/efemerides_dnocs_resumo.doc&). Acesso em: 15 out. 2021.

<sup>184</sup> **Diário de Notícias**, 14 nov. 1925, p. 1.

**Figura 20** – Cerimônia de início dos trabalhos na estrada de Bonfim a Uauá.



**Fonte:** Memorial Senhor do Bonfim. Fotografia de João Batatinha.

Se, desde muito cedo, o grupo buscou através dos contatos com o *Diário de Notícias*, articular-se e fazer propaganda em Salvador, acabou negligenciando uma parte diretamente interessada na obra e também capaz de mobilizar dinheiro e pessoas em prol da estrada, a localidade no outro extremo da via, Uauá, e a figura politicamente mais poderosa por aquelas paragens e grande interessado na estrada por questões políticas e econômicas, João Borges de Sá. Essa articulação somente começou a ser feita de modo mais efetivo com as obras já em marcha, pois a diretoria da SRB foi à localidade buscar apoio para a construção no dia seguinte ao início dos trabalhos, permanecendo em Uauá por alguns dias.

Aqui, entendemos que surge um importante aspecto ligado à estrada e as elites bonfinenses, a construção da ideia de que Bonfim, por ser o polo regional mais importante, era a líder natural do processo de modernização da região que tinha na estrada um importante elemento. Note-se que, como vimos, a composição da mesa diretora da SRB era inteiramente bonfinense e o grupo sempre se referia à estrada como a “nossa estrada para Uauá”, o que, longe de ser uma simples questão de semântica, indica uma apropriação da iniciativa, das obras e, futuramente, dos resultados da estrada por Senhor do Bonfim e suas elites. Como

veremos, estavam errados e não conseguiriam terminar a construção sem o decisivo apoio de Uauá e João Borges.

Voltando as obras de construção, a viagem a Uauá rendera importantes frutos por inserir de fato os grupos detentores de poder da localidade no processo. A diretoria da SRB, junto com o Cônego Tolentino, efetuou a viagem entre 31 de outubro e 5 de novembro visando, além de estabelecer contatos com elementos locais, vender as cotas da sociedade e estudar o melhor traçado para a estrada, o que denota a pressa em se começar as obras, que se iniciaram sem que diretrizes técnicas como o estudo do traçado e dos solos fossem tomadas. No retorno, depois de quatorze horas de viagem para se percorrer cerca de 120 km, a diretoria informa ter vendido 63 cotas, totalizando Rs. 6:300\$000 e ter ficado com uma boa impressão dos caminhos que deveriam ser melhorados para que se tornassem estrada de rodagem adequada ao automóvel.<sup>185</sup>

Outro dado importante desta visita é que a comitiva bonfinense teve contato com os engenheiros responsáveis pela estrada de rodagem de Uauá a Juazeiro,<sup>186</sup> também tocada por particulares e que deveria fazer parte do sistema viário que os grupos do norte baiano criavam para si. Não comentaram na imprensa local, mas devem ter entendido que se tratava de uma concorrente em certos aspectos, pois possuía praticamente a mesma quilometragem da Bonfim a Uauá e criava uma alternativa, sem se passar por Senhor do Bonfim, para se chegar à imensidão do vale do rio São Francisco em seu trecho navegável.

No que concerne as características técnicas da estrada, as especificações somente foram finalizadas e tornadas públicas em agosto de 1926 quando a SRB deu entrada no pedido de subvenção para os primeiros 20 quilômetros e deveriam ser aplicados em toda a sua extensão:

A estrada será de 2ª classe e obedecerá as seguintes condições: 1ª Largura mínima entre cercas de 8 metros, roçada e destocada, tendo 5 metros de pavimentação para transito de vehiculos. 2ª pavimentação em leito natural, não arenoso, devidamente abahulada e sujeita a cylindragem mecânica. 3ª Rampa máxima de 7% e excepcionalmente de 8% nas zonas montanhosas. 4ª Raios mínimos de 25 metros. 5ª Tangentes mínimas de 10 metros entre duas curvas contrárias e consecutivos. 6ª Patamar mínimo de 110 metros entre rampas e contra-rampas. 7º Esgottamento transversal por valletas ou boeiros capeados ou de tubos. 8ª Abahulamento de 1:50. 9ª Sargetas de proteção

---

<sup>185</sup> **Correio do Bomfim**, 15 nov. 1925, p. 1. A comitiva também aproveitou a viagem para inspecionar as obras do trecho Senhor do Bonfim a Canoa e ressaltou que, na semana anterior, conseguiu arrecadar, somando-se com os valores levantados em Uauá, Rs. 16:700\$000.

<sup>186</sup> *Id.*, 08 nov. 1925, p. 1.



meias encostas do lado do corte, com sangrias parcelladas por valletas ou boeiros capeados.<sup>187</sup>

Apesar dos muitos e necessários tecnicismos do texto, é possível perceber que, apesar de ser uma estrada de leito natural, as famosas estradas de terra, ela precisava obedecer a determinados padrões de construção que possibilitassem seu uso pelo automóvel em todo o ano, conforme previsto pela lei 1.847, apesar de, no primeiro trecho, o próprio diretor técnico da SRB, Francisco Gonçalves Duarte, indicar que, mesmo cumprindo o determinado pelo contrato,

A construção da estrada no trecho Bomfim-Canôa não precedeu um estudo com a técnica exigida pelas boas estradas, apenas foi feito um ligeiro reconhecimento sem o auxílio de instrumentos precisos. Neste trecho, o traçado da estrada prescindiu um pouco da técnica em benefício da economia pois do contrario teriam de ser feitas indenisações pesadas, fora portanto do alcance da sociedade.<sup>188</sup>

Um detalhe que chama a atenção nessa documentação é que, em razão dessa dificuldade na realização dos estudos – Duarte informa que no trecho seguinte entre o açude e Santa Rosa, com 37 km de extensão, foram usados equipamentos como bússola, teodolito e passômetro, portanto eram mais precisos, mas que ainda assim não serviram para confecção da planta – em nenhum momento é apresentada a quilometragem total que a estrada deveria ter. Nos processos que pedem subvenção e auxílios, e são dois, ela nunca aparece e na imprensa a expressão comum é que teria cerca de 120 km. Apenas no relatório do chefe da Seção de Estradas de Rodagem de 1928 é que a real extensão da estrada, que pelo mesmo relatório ainda se achava em obras, é finalmente definida: teria 132 km.<sup>189</sup>

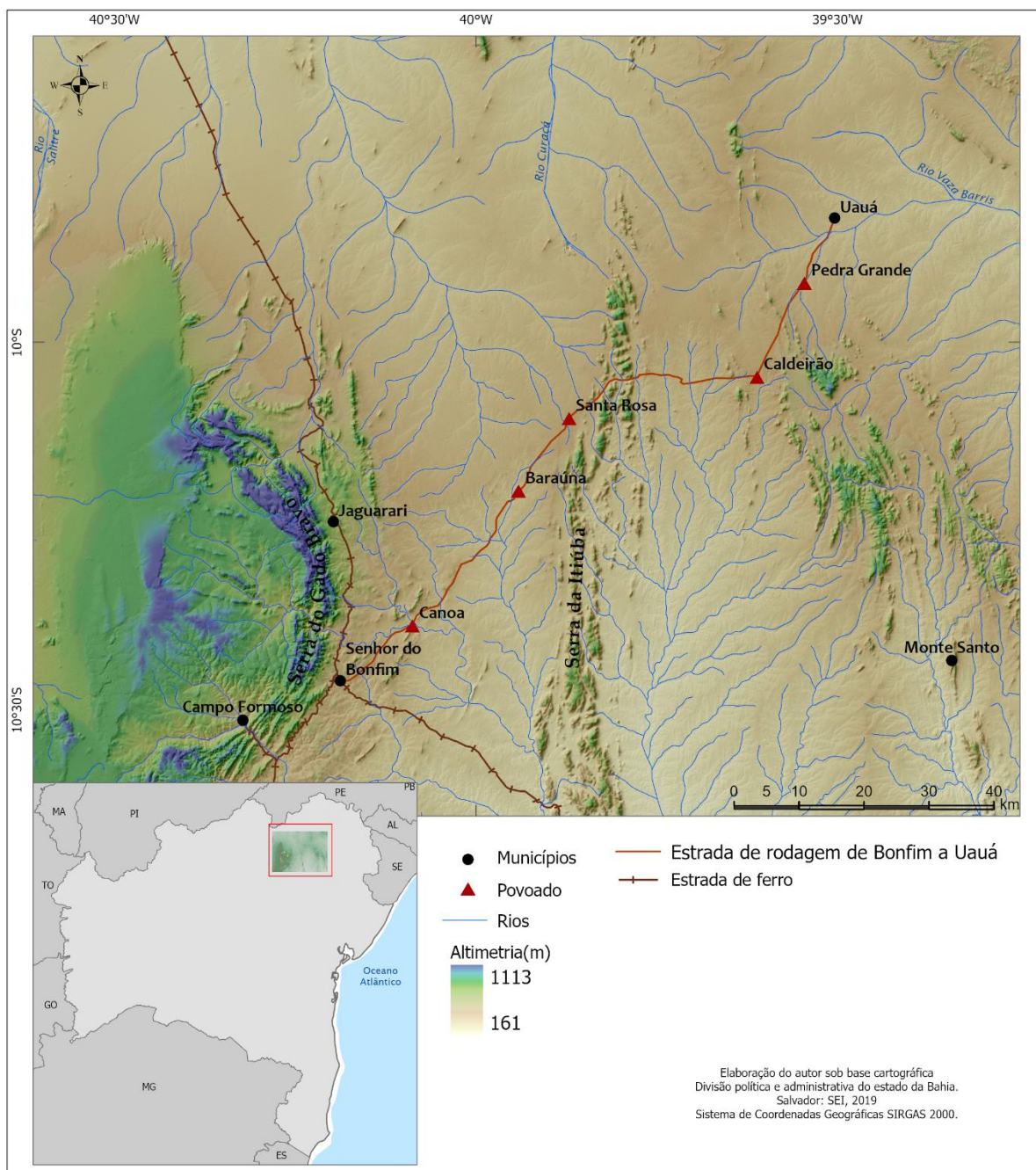
Essa quilometragem atenderia as duas principais localidades em seus extremos, Bomfim e Uauá, e povoações como Canoa, Santa Rosa, Caraibinha, Baraúna, Pedra Grande e Caldeirão sendo as mais expressivas e dotadas de alguma estrutura urbana as duas primeiras. Quanto aos acidentes geográficos, o mais significativo e que exigiria mais dos construtores era a travessia da porção norte da Serra da Itiúba logo depois de Santa Rosa.

<sup>187</sup> **APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229.** Aprovação de cláusulas para o contrato com a Sociedade Rodoviária de Bomfim Limitada para a construção de uma estrada de Rodagem de Bomfim a Uauá.

<sup>188</sup> Id. Relatório dos trabalhos executados nos 20 kilometros da E.R.B.U.

<sup>189</sup> **APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 677.** Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no período de 1924 a 1927; apresentado ao Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas pelo engenheiro chefe da Secção de Estradas de Rodagem, p. 10. O relatório reconhecia que em fins de 1927 havia 57 quilômetros em tráfego entre Bomfim e Santa Rosa (primeiro e segundo trechos), faltando os 75 km dali até Uauá.

**Figura 21** – Traçado da estrada de rodagem Bonfim a Uauá.



Voltando ao andamento das obras, a partir do movimento inicial no final de outubro de 1925, elas correram céleres no primeiro trecho entre Bonfim, Canoa e Sítio do Açude, havendo, em alguns momentos, mutirões pra roçagem e abertura do caminho original por sobre o qual a estrada seria construída. Um deles, no dia 15 de novembro, é importante por indicar que parte da mão-de-obra utilizada em certos trabalhos da estrada, era, de certo modo voluntária:

O trecho de Bomfim a Canôa, que faltava roçar, foi limpo num dia com todo o entusiasmo pelos homens do campo, rudes, mas sempre sinceros nas suas expansões de júbilo.

A foice, machado e enxada, manejados por mãos calosas, fizeram um serviço rápido e magnífico, constituindo assim uma ajuda inestimável para a empresa, cujos diretores, vão provando cabalmente que a escolha dos associados da Rodo-viaria foi felicíssima.<sup>190</sup>

Falamos em trabalhadores de certo modo voluntários, pois aí devem se incluir aqueles que são agregados das maiores propriedades e que doaram sua força de trabalho por coação dos seus patrões e donos das terras. Por outro lado, o trabalho por mutirão é comum no sertão do Nordeste até os dias de hoje, onde se serve uma refeição mais substancial (“pesada”, de acordo com o dizer popular: mocotó, buchada de bode, fatada, sarapatel etc.) e algumas garrafas de cachaça para que uma turma de trabalhadores execute determinada tarefa, como subir uma casa de adobe, fazer uma roçagem, cavar um pequeno açude, levantar uma cerca, dentre outras.

Também é importante registrar, como transparece no texto transcrito acima e na figura 22, que o trabalho era basicamente braçal, com a estrada sendo aberta a base da pá, enxada, picareta e carros de mãos. Não temos nenhum registro do uso de equipamento moderno, como niveladoras mecânicas ou guindastes, e o que mais se aproximava da era moderna na sua construção foi o uso de pequenos caminhões.

---

<sup>190</sup> **Correio do Bomfim**, 22 nov. 1925, p. 1.

**Figura 22** – Trabalhadores abrindo a estrada no trecho de Bonfim a Canoa.



**Fonte:** Memorial Senhor do Bonfim. Fotografia de João Batatinha.

Menos de um mês depois, em 13 de dezembro, o primeiro trecho até Canoa, tido pelos construtores como um dos mais difíceis em razão da grande quantidade de cercas a serem afastadas e do solo arenoso, era formalmente aberto ao tráfego, apesar de ainda faltarem algumas obras de arte.<sup>191</sup> O *Correio do Bonfim* – e não poderia ser diferente – deu grande destaque ao evento, descrevendo em detalhes a cerimônia que se realizou em Canoa e não em Bonfim como era de se esperar. Após missa campal em frente a pequena capela do povoado, seguiram-se discursos, queima de fogos, filarmônica tocando, almoço, corte de fita simbolizando a inauguração (figura 23) etc.

Na fotografia, apesar de muitos esforços, conseguimos identificar apenas três elementos. De paletó preto segurando a faixa: Antônio Gonçalves da Cunha e Silva, prefeito eleito em 8 de novembro do mesmo ano para assumir o biênio 1926-1927; sentado no veículo ao lado do motorista: Francisco Gonçalves Duarte, presidente da SRB e; em pé no centro do Ford: Augusto Senna Gomes, prefeito no momento.

---

<sup>191</sup> Id., 13 dez. 1925, p.1

**Figura 23** – Cerimônia de inauguração do trecho de Senhor do Bonfim a Canoa.



Fonte: Memorial Senhor do Bonfim. Fotografia de João Batatinha.

Dois aspectos chamam atenção na descrição dos festejos. O primeiro é que apenas um representante de Uauá se fez presente e se tratou de Lucas Cardoso e não João Borges de Sá, elemento que a esta altura já gozava de grande poder e prestígio na região e mantinha laços, como já dissemos, com o comércio de Bonfim e suas elites. O segundo é que diversos dos oradores fizeram respeitosa menções ao governador do estado, num indicativo de que a SRB precisaria dos favores do governo para tocar e finalizar a obra, mas é importante mencionar que o grupo enviou telegrama para comunicar a inauguração diretamente ao então ministro da agricultura do governo Artur Bernardes, Miguel Calmon, irmão do governador e não ao próprio Góis Calmon e nem ao seu secretário de agricultura, indústria, comércio, viação e obras públicas, Austricliano de Carvalho, um conhecido e destacado bonfinense. Era um sinal de que as relações entre as elites de Senhor do Bonfim e o governo estadual não eram das melhores e, como veremos, piorariam.<sup>192</sup>

<sup>192</sup> A descrição detalhada da inauguração se encontra em **Correio do Bomfim**, 20 dez. 1925, p.1. A consulta ao periódico não faz menção a nenhum contato formal com o governo do estado como era praxe. No fundo de arquivos privados do APEB, Arquivo Góis Calmon, também não localizamos nenhum telegrama ou outro tipo de correspondência, dentre as centenas que lá estão, tratando da estrada de alguma forma. Em tempo, o ministro respondeu ao telegrama, transcrito na referida edição do jornal, felicitando a SRB pela “[...] louvável iniciativa de tão importante e útil melhoramento”.



Na imprensa da capital, o andamento dos trabalhos e a inauguração reverbera e isso por conta de a SRB entrar em contato com os jornais para informá-los. Assim, *A Tarde* publica como parte de matéria que louva “[...] o progresso que vae surgindo, a correr velozmente pelos caminhos outrora cobertos de mattas, onde pés humanos nunca haviam pisado”, telegrama – repleto de erros, como chamar Canoa de Camara e Uauá de Mauá – enviado a sua redação por Francisco Ferreira Ramos, um dos membros fundadores da SRB, no dia seguinte à inauguração, informando do ocorrido.<sup>193</sup>

O *Diário de Notícias* demorou um pouco e acabou noticiando a abertura do tráfego no primeiro trecho mais de um mês depois em 16 de janeiro de 1926. A notícia destaca que é uma iniciativa particular capitaneada pelos mais representativos elementos bonfinenses, que se fizeram representar presencialmente no jornal no dia anterior pelo Cônego Tolentino, Joaquim Góes Filho e Francisco Duarte. A estrada, na visão do jornal, justificava os investimentos, chamados de auxílios, feitos por diversas localidades daqueles sertões e também da capital, pois proporcionaria lucros a todos. Finaliza lembrando a real missão dos bonfinenses na Cidade da Bahia:

A alludida commissão veio até esta capital solicitar auxilio do nosso commercio, que, aliás, já tem atendido, em parte, aos pedidos feitos, e do sr. Governador do Estado que, por certo, reconhecendo os proveitosos resultados da importante construcção, não se esquivará de satisfazê-los. De posse desses auxílios, a “Rodoviária” não demorará a inauguração da estrada, que irá beneficiar aos sertanejos daquela zona.<sup>194</sup>

Para as obras prosseguirem era necessário levantar mais recursos junto ao setor privado e auxílios do estado da Bahia. Quanto aos primeiros, na semana seguinte a publicação da matéria pelo *Diário de Notícias*, representantes da SRB apresentados ao comércio local por Antonio Félix Martins, membro de tradicional e poderosa família bonfinense, mas que se manteve fora do processo que levou a formação da SRB e isto talvez por conta da rivalidade existente entre sua família e a de Cantídio Duarte, conseguiram vender 82 cotas em Salvador, apurando Rs. 8.200\$000.<sup>195</sup> Quanto ao segundo, o Estado, já era possível começar a se mobilizar de modo formal para requerer os auxílios, pois a Lei 1.847 fora finalmente aprovada pela Assembleia Legislativa no início do mês.

Os trabalhos a partir de Canoa seguiram em ritmo acelerado e acabaram ganhando um inusitado reforço no processo de busca por apoio e justificativa para sua conclusão. O

<sup>193</sup> *A Tarde*, 15 dez. 1925, p. 1.

<sup>194</sup> *Diário de Notícias*, 16 jan. 1926, p. 1.

<sup>195</sup> *Correio do Bomfim*, 24 jan. 1926, p. 1.

Tenentismo foi, talvez, o mais importante movimento de contestação ao sistema político da Primeira República no Brasil e foi marcado por uma série de eventos em diversas partes do país. Deles, o que teve mais vulto foi a Coluna Prestes, que circulou por grande parte do Brasil entre 1924 e 1927. A Coluna se deslocava em direção a estados e áreas onde pudessem encontrar possibilidades de realizar levantes revolucionários, mas, no Nordeste, onde isso existia, como no Ceará e na Paraíba, os movimentos fracassaram e, em grande medida, encontraram forte resistência, notadamente dos grandes proprietários do interior. (LANNA JUNIOR, 2017, p. 338-339)

Na Bahia, a presença dos revoltosos data dos primeiros meses de 1926 quando entraram no estado pelo norte vindos de Pernambuco e, por aqui, além do Exército e da Força Pública da Bahia, os coronéis interioranos mobilizaram seus exércitos de jagunços e saíram em perseguição aos homens de Prestes. São duas as passagens da Coluna pela região da Bonfim a Uauá, com a primeira, registrada a partir de março de 1926 enquanto os revoltosos se dirigiam para região central do estado e a segunda na chamada marcha de retorno quando, após chegarem ao norte de Minas Gerais, voltaram para o interior do Nordeste antes de se internarem pela região central do Brasil até adentrarem na Bolívia.<sup>196</sup>

Durante a primeira passagem, registra-se que entraram na região por Canudos, passando próximo a Uauá. De Santa Rosa, onde o *Correio do Bomfim* informa que o povoado fora “[...] completamente saqueado sendo os prejuízos totaes”,<sup>197</sup> rumaram para o oeste atravessando estrada de ferro acima de Jaguarari para, depois, seguir sentido sul pela serra da Jacobina. Os revoltosos se utilizaram de trechos da estrada nos seus deslocamentos e as forças da repressão mais ainda, pois seguiam de trem até Bonfim, que acabou se tornando um centro onde as forças descansavam e eram reaparelhadas para em seguida serem distribuídas pelas serras e caatingas da região utilizando tanto o trecho já pronto quanto os que ainda se encontravam em obras.

Descrevendo o andamento das obras, que estavam praticamente prontas em grande extensão do trecho entre Bonfim e Santa Rosa, assim o semanário bonfinense coloca a situação:

---

<sup>196</sup> Para uma descrição do itinerário percorrido pela Coluna na Bahia ver BANDEIRA (2009).

<sup>197</sup> **Correio do Bomfim**, 21 mar. 1926, p. 1. O jornal e o grupo que representava foram apoiadores de primeira hora da repressão contra a Coluna. Um dos raros contatos diretos entre os elementos locais e o governador que localizamos é justamente um telegrama enviado em 1927 por Augusto Senna Gomes parabenizando Góis Calmon pela “[...] victoria definitiva legalidade”, ou seja, a finalização da perseguição a Coluna. APEB. **Arquivo Góis Calmon, Pasta 27, Documento 552**: Telegrama de Augusto Senna Gomes parabenizando o governador da Bahia pela vitória da legalidade (1927).

Agora que tanto se accentuou a vantagem da construcção da futura rodovia Bomfim-Uauá, com as operações das forças legalistas em perseguição dos rebeldes, os quaes muito se utilizaram dos trechos construídos, tem toda oportunidade divulgarmos o estado actual dos serviços [...]

Tivesse esse meio de comunicação prompto é talvez as forças legalistas barrassem com optimas vantagens, os bandos rebeldes vindos do São Francisco.

A Empresa Rodoviaria vai assim demonstrando a operosidade da sua directoria a qual, com apoio decidido dos seus associados, levará em breve os carros do progresso ás zonas longinquas do Nordeste Bahiano.

É de esperar que o auxílio financeiro do Governo do Estado não se faça tardar, afim de nova incrementação tomarem os serviços em andamento.<sup>198</sup>

Em maio, os diretores da SRB informaram que já havia sido gastos Rs. 300:000\$000 nas obras e que elas só poderiam continuar com o aporte de recursos do governo do estado,<sup>199</sup> contudo, por conta do artigo 12, parágrafo único da Lei 1.847, de 28 de agosto de 1925, especificar que os auxílios só poderiam ser pagos quando cada trecho de vinte quilômetros fosse efetiva e completamente abertos ao tráfego,<sup>200</sup> ainda não era possível fazer a solicitação ao governo, pois no trecho inicial de 20 km, ainda faltavam algumas obras entre Canoa e o Sítio do Açude, notadamente as pontes dos rios Itapicuru e Jaguarari e do riacho Maria Preta e alguns bueiros, para que a estrada pudesse ser considerada entregue ao tráfego.

Em fins de julho, turma de 90 trabalhadores atacava o que faltava entre o Sítio e Santa Rosa (37 quilômetros), mas a empresa passou a ter dificuldades financeiras mais sérias, pois as cotas vendidas à prestação começaram a não serem honradas pelos seus adquirentes. Ainda assim, em 11 de agosto – um dia de feira livre, portanto o povoado estava mais cheio do que o normal e essa certamente foi a razão da escolha da data – a direção da SRB chegou a Santa Rosa a bordo de automóvel dirigido pelo fotógrafo João Batatinha, vencendo os 57 km que a separam de Bonfim depois de duas horas de vinte minutos de viagem, retornando desta excursão de inspeção, como chamaram, no final da tarde.<sup>201</sup>

A inauguração formal do trecho, que como o primeiro ocorreu com algumas obras ainda pendentes, ocorreu em 29 de agosto e novamente foi marcado por festividades e discursos, mas, diferente da que marcou a abertura da estrada até Canoa, a cerimônia e a descrição que o *Correio do Bomfim* fez dela estão repletos de simbolismos, o que era um indicativo de que a “nossa estrada”, como colocado pelos bonfinenses, não seria exatamente assim, pois não

<sup>198</sup> *Correio do Bomfim*, 21 mar. 1926, p. 1 e 2.

<sup>199</sup> *Id.*, 16 maio 1926, p. 1.

<sup>200</sup> BAHIA. *Leis do Estado da Bahia dos Anos de 1924 e 1925*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925, p. 229.

<sup>201</sup> *Correio do Bomfim*, 15 ago. 1926, p. 1. Aqui e como de costume, o termo utilizado para se referir ao automóvel é “vehículo do progresso”.



poderia ser completada sem o apoio de outras municipalidades e do Estado da Bahia e, nesse caso, a própria localização de Santa Rosa era emblemática.

O povoado pertencia a Senhor do Bonfim e ficava nos limites das terras de Monte Santo, porém, neste mesmo ano de 1926, tivemos a emancipação política de Uauá deste último município e Jaguarari de Senhor do Bonfim e Santa Rosa acabou ficando numa encruzilhada entre os territórios de Bonfim, Uauá e Jaguarari, sendo incorporada ao território que formou esta municipalidade. Em resumo, a chegada da estrada a povoação simbolizava, de certa maneira, os interesses dos três municípios que acabaram se fazendo representar na cerimônia. Além das autoridades bonfinenses e membros da SRB de costume, Jaguarari enviou sua filarmônica e, mais importante, João Borges de Sá de Uauá lá esteve, recebendo todo destaque durante o evento.

Outro detalhe importante é que, se no primeiro trecho, apesar das referências ao governador do estado não se deu destaque a nenhum telegrama ou contato enviado a sua pessoa, nessa, assim que chegaram de volta a Bonfim “Cheios de entusiasmo pelo que vinham de presenciar, os da comitiva foram directos ao telegrapho nacional de onde expediram os seguintes telegrammas congratulatórios [...]”.<sup>202</sup> Em seguida transcreve quatro mensagens enviadas ao governador que vão todas no mesmo sentido ao descrever o ocorrido e parabenizar Góis Calmon pelo estímulo que tem dado à construção de estradas e ao seu governo de modo geral.

Foram enviados por Augusto Senna Gomes, apresentado como representante do governador na cerimônia, Juvenal Pinto, juiz da comarca, Joaquim Farias de Góes, novo presidente da SRB e Euzébio Cardoso, deputado estadual. Este merece ser transcrito por explicitar o que de fato desejavam os bonfinenses:

Exmo. Dr. Governador. Acabo de voltar Bomfim após inauguração Bomfim Santa Rosa projectada attingir brevemente Uauá. Trecho prompto estado perfeito permittindo velocidade 60 kilometros realizada obra concurso particulares digna aliás auxilio governo cerca 500\$ kilometro. Rogo bondade V. Exa. prestar concurso neste sentido felicitando-o por ter constituído principal êxito desse inestimável surto econômico por cujos brilhantes effeitos felicita com saudações. Deputado Euzebio Cardoso.<sup>203</sup>

Note-se que em nenhum dos outros telegramas o assunto foi levantado, ficando para ser feito por político profissional que fazia parte da base do governador. A questão financeira se

---

<sup>202</sup> Id., 05 set. 1926, p. 1.

<sup>203</sup> Ibid., p. 1 e 2. Também é transcrito um quinto telegrama, destinado aos jornais da capital *A Tarde*, *Diário de Notícias* e *O Imparcial*. O primeiro publicou o telegrama em 30 de agosto (**A Tarde**, 30 ago. 1926, p. 3).

tornava assunto de primeira ordem e o grupo começou a montar o pedido a ser feito ao governo estadual ainda no mês de agosto, porém só poderia fazê-lo para o trecho inicial de 20 quilômetros, pois era o que estava completamente pronto.

A imprensa da capital da Bahia repercutiu a inauguração. Uma semana antes, convites foram mandados aos jornais de Salvador para que estes enviassem representantes para acompanhar a cerimônia. Nenhum o fez, mas o *Diário de Notícias* publicou o relato dos eventos feito pelo deputado Euzébio Cardoso em matéria de capa, que em tamanho excedia aos padrões de tantas outras notícias sobre inaugurações de obras rodoviárias e que entendemos assim ter sido por conta das pretensões políticas do dono do jornal, Altamirando Requião.<sup>204</sup> O diário registrou que dez automóveis e dois caminhões partiram de Bonfim com destino a Santa Rosa e que as festividades foram muitas. Chama atenção para a questão do auxílio do Estado:

O que, porém, desde já se faz necessário é que o Governo auxilie, com modica soma, esse empreendimento de indiscutível valor economico para os municipios e para o Estado de um modo geral porque ninguem melhor que S. Exa. o Sr. Dr. Góes Calmon, patrono reconhecido de quaesquer iniciativas uteis para o engrandecimento da Bahia, sabe quão bem empregadas são as contribuições do Governo, para empreendimentos dessa natureza e que essa via de penetração, feita com real economia e com perfeição de construcção, vae favorecer não somente o Uauá, mas quasi todo o Nordeste baiano.<sup>205</sup>

Ainda não era possível pedir o auxílio para todo o trecho até Santa Rosa, pois era necessário, como já dito, que estivesse completamente pronto. Para os vinte quilômetros iniciais, sim, mas dever-se-ia cumprir os trâmites burocráticos da lei 1.847 e estes exigiam, além do cumprimento dos aspectos técnicos anteriormente colocados, uma série de outros deveres, como a elaboração de plantas, planos e levantamentos completos da estrada e da região, além de pareceres de engenheiros fiscais do Estado que visitariam a estrada para verificar se o previsto no projeto estava de fato sendo cumprido.

Este processo foi formalmente iniciado no final de agosto, com o cartório hipotecário de Bonfim atestando que as atas das reuniões da SRB haviam sido lá depositadas, mas em face do volume do que era exigido e certamente como resultado da falta de *know how* dos bonfinenses por conta da novidade que este tipo de processo consistia, somente em 16 de novembro foi possível dar entrada na SAICVOP no referido processo. No seu corpo inicial

---

<sup>204</sup> Acreditamos que, pelo mesmo motivo, a notícia foi novamente publicada próximo ao final do mês, conforme **Diário de Notícias**, 27 set. 1926, p. 1.

<sup>205</sup> Id., 07 set. 1926, p. 1.

constavam, conforme exigido pela legislação rodoviária, os estatutos da SRB, memorial descritivo da sociedade, sua feição jurídico social e relatório, repleto de fotografias como as que seguem, das obras realizadas no trecho Bonfim a Sítio do Açude.<sup>206</sup> Essas imagens, todas elas feitas por João Batatinha, são importantes para entendermos como era, na prática, uma estrada de rodagem de segunda classe, como era classificada a Bonfim a Uauá.

**Figura 24** – Ponte sobre o rio Itapicuru no km 13.



---

<sup>206</sup> Trata-se do conjunto documental já referido **APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229**. Aprovação de cláusulas para o contrato com a Sociedade Rodoviária de Bomfim Limitada para a construção de uma estrada de Rodagem de Bomfim a Uauá. Registre-se que essa documentação está incompleta, faltando, por exemplo, a planta e os perfis da estrada e das obras de arte, mas sabemos que foram entregues, pois os funcionários da SAICVOP atestaram que foram depositados todos os documentos conforme exigido pela lei 1.847.

**Figura 25** – Ponte sobre o rio Maria Preta no km 20.



**Figura 26** – Trecho do km 4.



A partir do recebimento do processo, os trâmites foram bastante rápidos em grande medida por conta da documentação ter sido entregue corretamente, evitando as tradicionais idas e vindas de processos, e de um item fundamental, a inspeção por parte do Estado já constar no pedido. Neste sentido, podemos dizer que a SRB deu sorte, pois em fins de outubro, engenheiro da SAICVOP, Epaminondas Seixas, estava em Bonfim para visitar as instalações de uma fábrica de óleo de ouricuri em processo final de montagem e foi solicitado pela sociedade para verificar se o relatório técnico estava em conformidade com as obras. Assim se manifestou o engenheiro:

Fazer a descrição das condições técnicas da estrada seria repetir o que está consignado no relatório junto ao presente processado, cujo signatário merece minha inteira confiança, por ser um técnico de elevado critério e competência; por isso não tenho mais a acrescentar e subscrevo o referido relatório.

A impressão que deixa aos seus visitantes a estrada em apreço, é a melhor possível, demonstrando o ingente esforço dos realizadores de tão alto empreendimento.

Como se vê, o amparo a tão importante e útil melhoramento se faz preciso, para que seja levada ao término a projectada estrada, quer virá grandemente desenvolver uma futura região de tão escassos meios de transporte.

A acção da Sociedade Rodoviária de Bomfim deve ser estimulada pelo Governo, concedendo o auxílio pecuniário que ora pleiteia, provando assim mais uma vez o apoio decidido que tem sabido prestar á solução do problema rodoviário do Estado.<sup>207</sup>

Com este atestado e o aval do Secretário, os pareceres finais foram dados no final de dezembro e, em 29 de janeiro de 1927, fora publicado o Decreto 4.792, concedendo o direito de construção e exploração por um período de trinta anos e reconhecendo os estudos dos vinte primeiros quilômetros, porém a agilidade parou por aqui e o contrato somente seria assinado dali quase um ano, em 17 de dezembro. Aqui entram razões de ordem política e burocrática e a SRB se viu obrigada, por não receber o auxílio no momento esperado, a recorrer cada vez mais a Uauá.

Antes de observarmos este aspecto, é importante destacar que o modelo escolhido pela SRB, a concessão, não foi o mais adequado e isso se encaixa tanto na visão grandiosa que as elites bonfinenses tinham de si e de suas capacidades, quanto na inexperiência do grupo em face da novidade em que este tipo de solicitação consistia. A lei 1.847 no seu artigo 1º, § 3º frisava que era necessário para uma estrada que desejasse cobrar taxas pelo seu uso adotar o modelo de concessão pelo Estado e, para que que isso fosse permitido, seria preciso seguir

---

<sup>207</sup> Id. Atestado do engenheiro Epaminondas Seixas.



trâmites burocráticos e obedecer a critérios técnicos mais demorados e complexos (artigo 2º). Por outro lado, as estradas públicas, ou seja, que não cobriam pelo uso ou as concedidas pelos municípios, que poderiam cobrar pelo uso desde que autorizado pelo Estado, conforme reza o artigo 3º, não eram obrigadas a obedecer a critérios técnicos muito apurados,<sup>208</sup> o que automaticamente tornava o trâmite burocrático mais ágil. Lembrando que, com um ou outro modelo, era possível pedir auxílios e subvenções ao governo.

Imaginando que o movimento gerado seria suficiente para tornar a empresa lucrativa, o grupo escolheu o caminho da concessão, o que com o andar das obras se mostrou um terrível erro, pois o tráfego não permitia a SRB arrecadar o que precisava nem para completar a estrada e muito menos proporcionar lucros. Note-se que dentre as centenas de trechos construídos como resultado da política para estradas de rodagem do governo Góis Calmon, apenas dois eram concessões: a Bonfim a Uauá e a Volta do Rio a Rio Novo, sendo que esta última teve a concessão cancelada e entregue à administração da intendência de Jequié.<sup>209</sup>

Diferentemente de Bonfim, em outras partes da Bahia, as elites regionais parecem ter sido mais comedidas das suas capacidades financeiras e pretensões, bem como entenderam que o tráfego rodoviário e o avanço do automóvel ainda precisariam de tempo para crescer a ponto de sustentar uma empresa.

Retrocedendo alguns meses até o último trimestre de 1926, mesmo com os percalços financeiros, as obras prosseguiram, mas longe de terem o ímpeto que registraram no início da construção. Ao contrário, o ritmo se tornaria cada vez mais lento para serem completamente paralisadas no final do ano, mesmo com os construtores considerando que de Santa Rosa a Uauá, à exceção do pequeno trecho que cortava a serra da Itiúba, a topografia e os solos eram mais favoráveis à construção. Uma outra e importante mudança é que, a partir deste momento, a iniciativa financeira passou para Uauá, pois principalmente a partir do início de 1927 é da recém independente cidade de onde virão os recursos necessários à continuidade das obras e a figura de João Borges de Sá ganha importância no processo.

Inicialmente o intendente de Uauá e outros indivíduos por ele mobilizados subscreveram 40 cotas da SRB que pode, em março de 1927, reiniciar os trabalhos a partir de Santa Rosa. Ao mesmo tempo, o chefe sertanejo abriu uma nova frente de trabalho partindo da sua cidade em direção a Santa Rosa às expensas da intendência e dos proprietários de terras na área, inclusive o próprio João Borges. O número de trabalhadores empregados, conforme o *Correio*

<sup>208</sup> BAHIA. **Leis do Estado da Bahia dos Anos de 1924 e 1925**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925, p. 224 e 225.

<sup>209</sup> Cf. TARQUÍNIO (1934) e APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.389, Maço 189, Documento 760**. Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no ano de 1932. Bahia, abril de 1933.

*do Bomfim*, que a cada dia rendia mais elogios ao coronel uauaense, o que na prática era o reconhecimento da incapacidade da Sociedade de terminar a estrada por suas próprias forças, além de reclamar da burocracia que dificultava o recebimento do auxílio, indica o quanto a balança passara a pesar para o lado de Uauá:

São de Uauá uns 50 homens em três turmas activamente a trabalhar e de Bomfim cerca de 20, o que faz um total de 70 homens em acção, rasgando pelos rincões agrestes a magnifica estrada pela qual em breve os automoveis, portadores do progresso, irão fonfonando alvissareiramente rumo ao nordeste soffredor e estoico.<sup>210</sup>

De tal forma o papel de Uauá passara a ser fundamental e a SRB incapaz de tocar os serviços que foi necessário pedir ao governo do estado, por outros meios, mais recursos. Na prática tratava-se da divisão da estrada em dois trechos, com o que ia de Bomfim a Santa Rosa permanecendo sob os auspícios de Bomfim e o dali até Uauá passando, formalmente, para o grupo liderado por João Borges que, assim como seus pares bonfinenses, pleitearia o auxílio do Estado da Bahia. Em 02 de abril foi protocolado na SAICVOP o requerimento a seguir, que é bem ilustrativo do que os elementos de Uauá já haviam feito e o que ainda precisavam fazer para unir as duas pontas da estrada:

João Borges de Sá, intendente do Município de Uauá, estando a abrir uma estrada de rodagem até o arraial de Santa Rosa, no Município de Bomfim, já tendo promptos quarenta quilômetros, faltando vinte e quatro, de construção trabalhosa, pois que, deve ser transposta, nesse trecho a Serra da Itiúba, alem de algumas obras d'arte que necessárias á mesma, como uma ponte no Rio Jacuricy, vem pedir a V. Exa. o auxílio de cinco contos de reis, a que autoriza a legislação vigente, para conclusão da mesma.<sup>211</sup>

A intenção era a de agilizar a construção e o repasse de recursos, porém, a burocracia exigida tornou ainda mais complicado o pedido, pois, dentre outras coisas, era necessário que a SRB comprovasse que o traçado colocado por Uauá era uma extensão do seu e que a Sociedade abria mão dele, o que ela fez, mas também seria preciso que o próprio governo estadual enviasse um engenheiro fiscal à região para averiguar, em loco, se a afirmação de que o traçado era coincidente, uma subdivisão como a SRB declarou formalmente em julho, era verdadeira, bem como esclarecer outras informações pertinentes ao pedido.

<sup>210</sup> **Correio do Bomfim**, 27 mar. 1927, p. 1.

<sup>211</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.367, Maço 120, Documento 365**. Município de Uauá. Estrada de rodagem de Uauá ao município de Bomfim arraial de Santa Rosa.

A visita de inspeção fora realizada no final de agosto por Jayme Spinola Teixeira, engenheiro da Empresa Viação do São Francisco sediada em Juazeiro, que atestou que de fato se tratava da mesma estrada e que a transposição da serra da Itiúba, bem como as pontes sobre os rios Jacurici e Vaza Barris, eram trechos mais complicados que fariam jus aos Rs. 5:000\$000 requeridos por João Borges e, tão importante quanto, a construção se justificava, pois “A estrada tem o traçado coincidindo com a direção natural do escoamento de seus productos e se considerarmos as estradas de rodagem como auxiliares das vias ferreas, esta preenche realmente este fim, ligando a estação ferro-viaria de Bomfim ao município de Uauá.”<sup>212</sup>

Apesar da resposta positiva, em 28 de setembro, pá de cal é jogada no pedido, pois Matta Barros, chefe da Seção de Estradas de Rodagem do Estado, indeferiu a solicitação, considerando ser injustificável a aplicação do artigo 3º da lei 1.847, não dando maiores explicações, porém, a análise deste trecho da lei que, dentre outras coisas, determinava que o governo só concederia, fosse para estradas no todo ou apenas para obras de arte, o auxílio caso verificasse a utilidade das estradas, o que Spinola fez, e que trabalhos de roçagem e terraplanagem já tivessem sido feitos em trecho não inferior a dez quilômetros,<sup>213</sup> e do conjunto do processo solicitando o desmembramento, nos leva a crer a descrição do engenheiro não foi considerada como suficiente, pois, de fato, ela é muito sucinta.

Outro fator que deve ter pesado é que, como apontado pela documentação, o pedido era para que fossem disponibilizados recursos para a conclusão das obras no trecho que partia de Uauá, contudo e apesar de na prática ser isso, não se falava textualmente que se desejava que a estrada concedida para construção, uso e exploração econômica pela SRB, coisa que já vinha sendo feita desde a abertura do primeiro trecho através de cancela com guarita instalada na saída de Bomfim cuja função era cobrar o pedágio, fosse dividida em duas. Ao final, Matta Barros entendeu, aplicando a frieza a lei, que o grupo de João Borges fazia pedido para obra que não lhe cabia por já ser coberta pelo governo estadual com a solicitação original feita por Bomfim. Sem sombra de dúvidas, aqui prevaleceu má vontade política, talvez, como veremos, mais por conta do envolvimento das elites bonfinenses do que das de Uauá.

Durante todo este longo processo, vimos que as obras continuaram e em junho o *Correio do Bomfim* informa delas, indicando que faltavam poucos quilômetros para que as duas pontas da estrada se encontrassem. É de se notar que o tom da matéria é de pessimismo,

---

<sup>212</sup> Id. Fiscalização da Empresa Viação do São Francisco.

<sup>213</sup> BAHIA. **Leis do Estado da Bahia dos Anos de 1924 e 1925**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925, p. 224.



talvez antevendo o resultado do que estava por vir, e que as críticas à burocracia para que a subvenção fosse recebida adquira um tom funesto:

Há longos oito mezes que foi requerida a subvenção do Estado para os primeiros 20 kilometros inaugurados e hoje, que a distância do trabalho já vai beirando por 18 leguas, papelada burocratica respectiva marcha, parece, por uma distancia maior, cansada, arrastada, e Deus queira, que, num ultimo alento, possa vencer a formidável extensão dos interminaveis pareceres, *vistos e confere* das secretarias, afim de vermos aperfeiçoada a grande arteria de penetração do nordeste da Bahia.<sup>214</sup> (grifo no original)

Daí em diante, as notícias vão sendo cada vez mais esparsas até que, em 20 de julho, houve a junção formal dos dois trechos da estrada. Comitiva saindo de Bonfim levou quatro horas até Uauá, onde foram recebidos pela sociedade local. Na volta, automóveis de Uauá fizeram o percurso inverso, sendo recepcionados pelas autoridades bonfinenses de praxe e pela diretoria da SRB. Salta aos olhos, apesar da linguagem festiva do jornal, o tom melancólico em muitos trechos da matéria, o que entendemos como um sinal das dificuldades financeiras e da falta de apoio político para com a obra.<sup>215</sup>

Não houve festas como nas inaugurações dos trechos anteriores e a abertura total da estrada passou em branco na imprensa da capital. Encontramos referências apenas na capital federal, o Rio de Janeiro, onde periódico especializado em transportes na sua edição de 15 de agosto fez alusão a diversos feitos rodoviários na Bahia daquele momento e, entre eles, contava a inauguração da estrada:

Significa um grande melhoramento para o sertão bahiano a inauguração que se acaba de effectuar, de um longo trecho da estrada de rodagem entre as cidades de Bomfim e Uauá.

Acham-se tomados de grande alegria os habitantes da zona beneficiada cujo empenho progressista, no momento que atravessamos, não é, felizmente, um facto isolado na vida sertaneja bahiana.

A inauguração do trecho foi de cerca de 100 kilometros, tendo sido já percorridos a automovel, num trajeto de quatro horas.<sup>216</sup>

Quanto a subvenção, ficaria restrita aos 20 quilômetros iniciais, totalizando Rs. 10:000\$000, e só foram pagos em setembro de 1928. Daí em diante, nada mais se falava na imprensa local, na da capital da Bahia nem na documentação oficial da SAICVOP sobre a

<sup>214</sup> **Correio do Bomfim**, 05 jun. 1927, p. 2.

<sup>215</sup> *Id.*, 24 jul. 1927, p. 1.

<sup>216</sup> **Revista das Estradas de Ferro**, edição 50, ano III, p. 39. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=142204&Pesq=35&pagfis=2466>. Acesso em: 21 out. 2021.

estrada para Uauá a não ser, já no final da década e no início da seguinte, quando era para se reclamar e pedir ajuda a particulares e ao Estado para melhorar as condições de trafegabilidade que se encontrava, por esta época, em estado precário.

No que diz respeito a SRB, podemos comprovar sua existência até fins de 1928, porém, logo veio a decretar falência sem dúvidas por não ter conseguido receber mais subvenções do Estado e por superestimar a circulação de riquezas pela estrada que construiria,<sup>217</sup> afinal, a diminuta frota de automóveis que circulava naqueles sertões não seria suficiente para, com o pagamento dos pedágios, manter a empresa e suas obrigações com os associados, bem como fazer a manutenção das estradas. Usamos a palavra no plural, pois, no primeiro semestre de 1927 ela esteve envolvida, em associação com indivíduos das elites locais que não faziam parte do seu quadro de associados, nas construções de outros trechos, como de Bonfim a Jaguarari (25 km), Bonfim a Itinga (Antonio Gonçalves) e Campo Formoso (30 km) e Bonfim a Cariacá (22 km), todos abertos por subscrições públicas e investimentos das intendências. Em nenhum dos casos se recorreu a auxílio do governo do estado.<sup>218</sup>

O projeto de modernização tentado e posto em marcha pelas elites bonfinenses não saíra como esperado, afinal tiveram de dividir os louros da vitória, se assim podemos considerar, com Uauá, e a relação com o governo do estado não era das mais amistosas e ainda iria se deteriorar mais.

#### **4.2 A política baiana e as estradas de rodagem: os resultados das parcerias público-privadas.**

Em um processo iniciado ainda na Constituição de 1891, carta baseada na norte-americana e tendo por base a organização federativa e o individualismo, e sedimentado a partir das medidas do governo Campos Sales (1898-1902) e sua política dos governadores, o Brasil da Primeira República passou a viver o que RESENDE (2017, p. 89) chamou de liberalismo oligárquico, um sistema que, ao contrário dos pressupostos teóricos do que seriam

---

<sup>217</sup> Dos muitos problemas no que concerne as fontes que esta tese encontrou e conforme discutimos na introdução, o desaparecimento da documentação cartorial, onde encontraríamos as atas das reuniões e o balanço da SRB sem dúvida é o que mais prejuízos trouxe.

<sup>218</sup> Inaugurações descritas em **Correio do Bonfim**, 05 maio 1927, p1; 12 jun. 1927, p. 2 e 10 jul. 1927, p. 1. Todos estes trechos constam no relatório que condensa as obras rodoviárias do governo Góis Calmon, porém como inconclusas ou ainda em projeto. Cf. **APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 677**. Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no período de 1924 a 1927; apresentado ao Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas pelo engenheiro chefe da Secção de Estradas de Rodagem, p. 37. Somente em 1929 é que o governo passou a considerar todas, incluindo a Bonfim a Uauá, efetivamente entregues ao tráfego. Cf. **APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 185, Documento 700**. Relatório apresentado ao Exm<sup>o</sup>. Snr. Dr. Vital Henrique Batista Soares, Governador do Estado, pelo Engenheiro Civil Mario de Souza Dantas, Secretário da Agricultura (1929).

os fins de um governo republicano, a preocupação com a coisa pública e o interesse coletivo, pouco se preocupou com o público e limitou a participação dos diversos atores sociais nos seus processos como indivíduos ativos.

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

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

É importante ressaltar, como lembra Eul-soo Pang (1979), que a figura do coronel, apesar de geralmente associada ao um grande proprietário de terras do interior, não pode ser vista de modo tão simples. Da mesma forma como colocamos quando falamos em elites, especificamente das bonfinenses, que entendemos estes indivíduos como pessoas que detinham poder e prestígio por diversas razões, o mesmo se dava com a figura dos coronéis, havendo aqueles que, sim, eram latifundiários, mas outros acumularam enorme poder por serem comerciantes, industriais, burocratas, padres etc. (PANG, 1979, p. 57-60)

A título de exemplo, quanto a estes últimos, a região de Bonfim viu, nos séculos XIX e XX, dois que se tornaram coronéis extremamente poderosos e que controlaram a vida política em suas áreas de atuação: Severo Simões, pároco da povoação de Itiúba, e o já referido Francisco Berenguer em Monte Santo. Não nos esqueçamos, ainda, do Cônego Tolentino em Bonfim, figura de grande penetração na sociedade e que nos anos em que esteve à frente da diocese bonfinense, participou ativamente da vida política regional.

A Bahia, segundo o próprio brasilianista de origem coreana, era um importante retrato deste sistema por inúmeros fatores, como sua grande extensão territorial que proporcionava realidades regionais diferentes e dificultava a presença do Estado, o que favorecia sua ausência e gerava a terceirização do seu poder, assumido na prática pelos coronéis, a sua

relativa importância econômica no contexto da federação, que lhe conferia peso nas relações interestaduais, e a existência de importantes e destacadas personalidades políticas e de coronéis que, apesar de no jogo da grande política nacional e da economia representarem um estado de segunda classe, eram peças importantes na hora de se mobilizar e controlar um elemento fundamental da vida republicana brasileira, o eleitor. (PANG, 1979, p. 9)

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

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

A marca maior da política baiana desse período, tomando a expressão em empréstimo a Luís Henrique Dias Tavares (2001, p. 318), era a de desuniões que preparavam mais desuniões, com os diversos grupos disputando entre si o controle do estado, o que dificultava formidavelmente a implementação de políticas públicas duradouras. Gonçalves, Severinistas, Seabristas, Vianistas etc.,<sup>219</sup> se digladiavam pelo poder, mas houve alguns momentos de relativa pacificação e um deles nos interessa diretamente, pois ocorreu durante o governo Góis Calmon.

Podemos afirmar que seu governo teve algumas peculiaridades e diferenciais em relação aos anteriores. A primeira se liga a sua própria figura, pois diferentemente de todos os que o antecederam, não era político profissional e sim um intelectual ligado a advocacia comercial e bancária que alcançou a direção do Banco Econômico da Bahia, sendo, nas palavras de TAVARES (2001, p. 349) o “grande banqueiro do seu tempo”. Uma segunda é que o processo eleitoral que o colocou no poder uniu desiguais e até aliados de José Joaquim

---

<sup>219</sup> Essas e outras correntes políticas que surgiram neste período foram batizadas a partir dos nomes de importantes políticos baianos que chegaram ao governo do estado: José Gonçalves da Silva (1890-1891), Luiz Viana (1896-1900), Severino Vieira (1900-1904) e José Joaquim Seabra (1912-1916 e 1920-1924).

Seabra, governador que saía e tentava emplacar seu pupilo Arlindo Leoni no governo estadual, acabaram pulando no barco dos Calmon, formando uma espécie de todos – ou quase todos – contra Seabra.

Apesar desta eleição ter gerado uma duplicidade, outra coisa relativamente comum na política baiana do período, pois enquanto a Assembleia Legislativa da Bahia dava posse a Calmon, Leoni era proclamado governador por outra figura importante da política local, Antonio Moniz, e isso ter gerado mais um estado de sítio e intervenção federal na Bahia, Góis Calmon, contando com apoio dentro da Bahia e do governo federal, foi formalmente empossado governador em 29 de março de 1924.

A partir daqui veremos que o tradicional adesismo dos baianos ao novo poder constituído voltou à baila, com “[...] intendentess e conselheiros municipais, que cuidadosamente fabricaram atas eleitorais para testemunhar a vitória de Arlindo Leoni, hipotecaram, com entusiasmo, solidariedade ao novo governador e ao presidente da República” (SAMPAIO, 1998, p. 183), porém a este adesismo somaram-se medidas que foram tomadas pelo governador para garantir os apoios necessários na capital e no interior, bem como acontecimentos ligados ao plano nacional, no caso, o processo eleitoral que levou Washington Luís ao poder em 1926, contribuíram para uma acomodação das forças políticas baianas.

A busca pela estabilidade não se deu do dia para noite nem esteve imune a conflitos e cisões, notadamente por parte de importantes indivíduos ligados a Otávio Mangabeira, político baiano de expressão nacional e figura fundamental para a eleição e a manutenção do poder dos Calmon, mas veio a ocorrer no que historiadora chamou de segunda etapa do seu governo, ou seja, de 1926 em diante. (SAMPAIO, 1998, p. 207) Aqui entra um terceiro diferencial da gestão Calmon e que é amplamente reconhecido por quem estuda esse período,<sup>220</sup> o fato de ter imprimido um caráter mais profissional ao seu governo, com diversos indivíduos que foram colocados em posições chave sendo especialistas nos assuntos de que se ocuparam, a exemplo de Anísio Teixeira para educação e Austricliano de Carvalho para viação e obras públicas. Seu governo buscou atacar os problemas mais prementes do estado e que vinham sendo alvo de críticas a décadas, provendo, para este fim, o estímulo ao comércio, a indústria e ao setor bancário e investindo na construção de escolas e na abertura de estradas de rodagem.

---

<sup>220</sup> Veja-se, por exemplo, PANG (1979), SAMPAIO (1998), TAVARES (2001), SPINOLA (2009) e BRITO (2019).

Aqui, a busca por enterrar doze anos do seabrismo precedente e por garantir os apoios necessários ao seu governo se misturaram com a necessária melhoria das estruturas estaduais. Como colocamos no capítulo anterior, Calmon transferiu aos grupos interioranos a ação para atacar problemas com estradas, escolas e bancos, garantindo-lhes ajuda financeira. Ao ceder a iniciativa aos grupos interioranos, atendia ao propósito de servir aos interesses desses elementos sob um manto de legalidade, pois a ação era transferida por determinação legal, ao mesmo tempo em que se buscava resolver certas questões infraestruturais fundamentais.

Também é importante registrar, pois isso toca diretamente na região de Senhor do Bonfim, que neste processo de busca pela pacificação e acomodação das elites políticas interioranas, o governo Calmon também ficou marcado pela criação de municípios. Mesmo com esses desmembramentos agradando a certos grupos – os dos novos municípios – e desagradando outros, das cidades que perderam territórios, o conjunto de medidas que cederam poder a estes grupos conseguiu manter as lutas intestinas entre essas elites relativamente sob controle, sem contar que este processo poderia ser utilizado tanto para premiar os grupos amigos quanto para punir os inimigos e dissidentes.

No total, foram treze municípios criados nos quatro anos do seu governo (Boa Nova, Brejões, Conceição da Feira, Coribe, Irecê, Itambé, Itaquara, Jaguarari, Miguel Calmon, Mutuípe, Santa Inês, São Sebastião do Passé e Uauá), passando a Bahia de 138 para 151 municipalidades. Em comparação, nos quatro anos anteriores do governo Seabra, foram criados apenas quatro: Jaguaquara, Livramento de Nossa Senhora, Macarani e Santo Estevão.<sup>221</sup>

Focando nas estradas de rodagem, não temos dúvidas em afirmar que ocorreu uma expressiva evolução tanto na quantidade quanto na qualidade, pois mesmo as que já existiam acabaram sendo adaptadas para o uso do automóvel. A malha viária baiana adequada ao tráfego de veículos a motor foi exponencialmente aumentada a partir de 1925 por conta da lei 1.847, ganhando ainda mais força de 1926 em diante, quando seus efeitos começaram de fato a serem sentidos. Verificou-se o que a imprensa, em diversos momentos, chamou de febre rodoviária, pois as construções, fossem executadas pelo Estado ou, o mais comum, pelos poderes interioranos, tocou todas as regiões da Bahia.

---

<sup>221</sup> Dados compilados em BAHIA. Directoria do Serviço de Estatística do Estado. **Anuario estatístico da Bahia - 1923**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924, BAHIA. Directoria Geral de Estatística do Estado da Bahia. **Anuario estatístico anno de 1928**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1932 e BAHIA. Assembleia Legislativa da Bahia. **Bahia de todos os fatos: cenas da vida republicana 1889-1991**. Salvador: Assembleia Legislativa, 1996. O nome de todos os municípios citados obedece a nomenclatura e grafia atuais.

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

Por mais que nos esforçássemos, não seríamos capazes de abranger em uma simples exposição tudo quanto neste sentido se vem realizando na Bahia de 1924 para cá, pois, esse entusiasmo pela causa das boas estradas, que o Governo actual soube irradiar por todos os recantos do Estado, mesmo pelos mais longínquos, quer pelo seu exemplo de construir directamente, quer pelos auxilios distribuidos e que a lei em vigor, por elle mesmo sancionada, estabeleceu, tem sido tal que não receiamos de afirmar ter ultrapassado os limites desse arrebatamento natural que causam sempre os grandes emprehendimentos, tornando-se já uma verdadeira mania, mas dessas manias beneficas, concentrando o desejo immoderado de em tão pouco tempo fazer da Bahia o que de facto ella será quando o automovel, partindo da sua admirável capital, puder visitar todos os pontos do seu rico território, então coberto por uma bem disposta e estudada rêde de estradas de rodagem.<sup>222</sup>

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

O systema de auxilios e subvenções introduzidos na lei já citada foi de um effeito decisivo sobre a construção das estradas de rodagem. Os municipios comprehenderam perfeitamente o seu papel de agentes propulsores da viação da communa e da viação inter-municipal, que facilitam a circulação e fazem o maior progresso. Municipios e Estado fizeram concessões subvencionadas, mas a lei exigiu que dos municipios fossem a titulo precario, afim de que o Estado pudesse avocal-as, encampando-as para elevar as respectivas estradas de categoria, melhorando-as, caso viessem estas a coincidir com o plano geral de viação adoptado.<sup>223</sup>

<sup>222</sup> APEB. Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 677. Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no período de 1924 a 1927; apresentado ao Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas pelo engenheiro chefe da Seção de Estradas de Rodagem, p. 1.

<sup>223</sup> 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, p. 301-302. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 21 out. 2021. Note-se que em razão das concessões serem a título precário, ou seja, eram uma permissão e não um direito, o Estado poderia fazer uso político delas, tirando de determinado município ou grupo como forma de puni-los.

Olhando os dados, vemos que não se trata de exagero, pois dos treze trechos rodoviários considerados aptos ao uso do automóvel e que totalizavam 765 km em 1924, agora a Bahia possuía 80 estradas e 4.026 km, ou seja, houve um acréscimo 3.261 km de estradas de rodagem à rede baiana distribuídos, de modo desigual é verdade, por todas as regiões do estado.<sup>224</sup>

São estradas, em sua mais absoluta maioria, carroçáveis, ou seja, seu leito é terraplenado e são feitos aterros e cortes para suavizar as rampas, como vimos nas figuras que mostram a estrada de Bonfim a Uauá, mas ainda assim permitem o tráfego de automóveis e o desenvolvimento de velocidades mais elevadas, bem como suportam veículos mais pesados, como ônibus e caminhões. De diferente e com obras mais esmeradas, tivemos a Bahia a Feira de Santana, revestida de pedra britada e um trecho da Santo Amaro a Tanque da Senzala – a mesma cujas obras começaram na década de 1850 – feita em concreto.

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

Uma delas ficou famosa, pois foi considerada um *raid*, como definimos no capítulo III, ter sido multimodal, se utilizando exclusivamente de meios de transporte modernos

---

<sup>224</sup> Id., p. 304-307. Aqui temos dois problemas metodológicos. O primeiro se dá por conta do relatório da Seção de Estradas de 1927 computa os dados até 31 de dezembro e aponta os trechos rodoviários construídos, em construção e em projeto, mas não apresenta nem a extensão total das estradas em tráfego no estado nem a de muitas delas. Já a mensagem de 1927 de onde tiramos estes dados, apresentam as quilometragens de cada trecho e o total da Bahia, mas considera os dados até 31 de dezembro de 1926. Quando passamos para 1928, o mesmo ocorre com o relatório da Seção de Estradas (APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 682**. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Secretario da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas no ano de 1928) e como mensagem do governador seguinte, Vital Soares, é bastante sucinta por não ser de um ano completo, dados totalizantes só aparecem no ano de 1929, ou seja, incluem um ano do governo Soares. Sendo assim, é impossível dar números precisos para as estradas construídas apenas durante o governo Calmon, findado em 29 de março de 1928. Já o segundo se encontra no fato de que, muitas das vezes e de modo não exclusivo do setor rodoviário, já que no ferroviário encontramos o mesmo problema, é que os números variam a depender da fonte oficial que os estão informando com os dados fornecidos pelos estados e pelo governo federal, em diversos momentos, apresentando valores diferentes para um mesmo período. Assim, é sempre importante ver estes números com cuidado.



pertencentes ao governo do estado da Bahia ou fomentados por políticas públicas estaduais e pelas distâncias percorridas pela comitiva que acompanhou Góis Calmon. A viagem começara com viagem por barco vapor da Bahiana até Nazaré em 14 de novembro de 1927. De lá, tomaram o trem até Jequié onde, no dia seguinte, foi inaugurado mais um trecho – e o último, apesar do projeto original prever que ela viesse a ter sua estação terminal em Vitória da Conquista – da estrada de ferro de Nazaré. Em Jequié, na madrugada do dia 16, começou a parte rodoviária que durou até 20 e percorreu 868 km de estradas recém abertas pelo Estado e pelos poderes locais com ou sem auxílio governamental. O itinerário rodoviário da excursão do governador e comitiva está representado na figura 27 pelas linhas pontilhadas.<sup>225</sup>

---

<sup>225</sup> A viagem da comitiva foi coberta por enviado especial de *A Tarde* e é descrita nas edições de 15, 19, 21 e 25 de novembro de 1927.

Figura 27 – O raid do governador em novembro de 1927.



Fonte: A Tarde, 25 nov. 1927, p. 1.

A política rodoviária do governo Calmon, em face da importância que adquiriu, seja por razões políticas ou de infraestrutura, entrou na plataforma do então candidato Vital Soares que, ao divulgar seu plano de governo na imprensa, colocou entre suas prioridades durante um processo eleitoral onde já entrou vitorioso, a construção de mais estradas de rodagem. Para o futuro governador, não se deveria abandonar os planos ferroviários, mas eles, na atual

situação da Bahia, equivaliam a “[...] encomendar remédio demorado para doente que se exhaure de sangue e de força”.<sup>226</sup> A solução rápida e óbvia seria via estradas de rodagem, setor no qual a ação de Calmon era elogiada, mas era necessário haver aperfeiçoamento:

Felizmente, graças a acção directa do actual governo, ou aos incentivos que, mediante premios e subvenções, tem elle levado a empresas particulares, a nossa rêde rodoviária se desenvolve por toda a parte e vae penetrando o planalto bahiano. O que lhe falta é systematização, para que os seus vários trechos não figurem longos trechos insulados.<sup>227</sup>

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

Apesar disso, em seu governo de quase dois anos, a malha rodoviária baiana continuou a se expandir rapidamente. No primeiro ano de Soares no poder, o relatório da SAICVOP deixa clara a ideia de manutenção da política rodoviária herdada de Calmon ao apontar que “O governo actual, continuando o programma da administração anterior, anima e coopera á construcção de novas rodovias, que facilitam e aceleram o progresso atravez das uberrimas regiões do nosso Estado”.<sup>228</sup> No ano seguinte, o discurso segue no mesmo sentido, ou seja, propalando a ideia de que as rodovias são os vetores do progresso, pois elas são “[...] os mais poderosos elementos para circulação e escoamento das incalculaveis riquezas das terras bahianas.”<sup>229</sup>

Continua apontando números que realmente mostram a vigorosa expansão da rede viária, porém em nenhum momento se fala da sistematização colocada por Vital Soares durante a campanha e nem de aspecto importante que começava a aparecer na imprensa

---

<sup>226</sup> **A Tarde**, 05 dez. 1925, p. 5.

<sup>227</sup> *Idem*.

<sup>228</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 184, Documento 682**. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Secretario da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas no ano de 1928, p. 71.

<sup>229</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.387, Maço 185, Documento 700**. Relatório apresentado ao Exm<sup>o</sup>. Snr. Dr. Vital Henrique Batista Soares, Governador do Estado, pelo Engenheiro Civil Mario de Souza Dantas, Secretário da Agricultura (1929), p. 92.

interiorana e da capital, a destinação de recursos para que as estradas que estavam em tráfego fossem mantidas e conservadas.

O secretário indica que, em 31 de dezembro de 1929, contava a Bahia com 5.643 km de rodovias adequadas ao automóvel em tráfego e outros 3.570 km estavam em construção,<sup>230</sup> o que se compararmos com os números de 1924, representa um aumento de 614%. Esse acréscimo somente foi possível por conta dos investimentos dos grupos interioranos, que são impossíveis de se precisar pela ausência de dados, e os do Estado. A tabela a seguir mostra o volume dos recursos estaduais aportados em rodovias a partir de 1925, com os valores incluindo os investimentos diretos do Estado da Bahia, quando ele próprio construía estradas, e os repassados como auxílio aos construtores privados e a intendências.

**Tabela 7** – Investimentos do Estado da Bahia em estradas de rodagem.

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

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

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

Cabe também observarmos o quanto representava a malha baiana no total das estradas de rodagem brasileiras, levando-se em consideração o tipo de pavimento (tabela 8). Para isso, nos valem de dados de 1930, mas assim como em tantos outros pontos deste estudo e como

<sup>230</sup> Idem.

ressalvamos linhas atrás e, também, em CUNHA (2016), surgiram problemas, pois os dados apresentados pelo órgão federal diferem daqueles colocados pelo governo estadual.

**Tabela 8** – Malha rodoviária do Brasil e da Bahia por tipo de pavimento (1930).

<b>Tipo</b>	<b>Bahia</b>	<b>Brasil</b>	<b>BA/BR (%)</b>
Concreto	9,0	45,4	19,8
Concreto asfaltado	0,0	59,2	0
Macadame	0,0	805,6	0
Pedra britada	146,0	4.222,6	3,4
Terra melhorada	1.234,4	16.147,7	7,6
Terra não melhorada	3.502,0	91.962,4	3,8
<b>Total</b>	<b>4.891,0</b>	<b>113.242,9</b>	<b>4,3</b>

**Fonte:** BRASIL. Instituto Nacional de Estatística. **Anuário estatístico do Brasil, ano II, 1936.** Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936, p. 152.

Para termos uma visão mais ampla dos números da Bahia em relação ao Brasil e comparar com o desenvolvimento das estradas de rodagem em outros estados, pois boa parte das unidades federadas, como já referimos, agiram para estimulá-las e criaram planos de viação regionais neste mesmo período, apresentamos os dados que seguem, também referentes a 1930, onde calculamos o índice de densidade rodoviária, ou seja, quanto equivalia, em quilômetros quadrados de território, um quilômetro de rodovia construída. Quanto menor o índice, maior a densidade de estradas, o que indica, portanto, uma maior presença delas.

**Tabela 9** – Estradas de rodagem e índice densidade rodoviária nos estados brasileiros em 1930.

Estado	Área (km <sup>2</sup> )	Estradas (km)	Índice
Acre (território)	148.027	-	-
Alagoas	28.571	1.571,20	18,18
Amazonas	1.825.997	315,50	5.787,62
Bahia	529.379	4.891,40	108,22
Ceará	148.591	3.567,20	41,65
Distrito Federal	1.167	548,40	2,12
Espírito Santo	44.684	1.134,50	39,38
Goiás	660.193	4.420,80	149,33
Maranhão	346.217	3.128,00	110,68
Mato Grosso	1.477.041	5.840,00	252,91
Minas Gerais	593.810	12.408,70	47,85
Pará	1.362.966	355,50	3.833,94
Paraíba	55.920	3.812,80	14,66
Paraná	199.897	8.488,00	23,55
Pernambuco	99.254	4.902,90	20,24
Piauí	245.582	3.014,00	81,48
Rio de Janeiro	42.404	3.890,00	10,90
Rio Grande do Norte	52.411	3.972,50	13,19
Rio Grande do Sul	285.289	11.542,00	24,71
Santa Catarina	94.998	7.049,00	13,47
São Paulo	247.239	28.062,00	8,81
Sergipe	21.552	328,50	65,60
<b>Brasil</b>	<b>8.511.189</b>	<b>113.242,90</b>	<b>75,15</b>

**Fonte:** BRASIL. Instituto Nacional de Estatística. **Anuário estatístico do Brasil, ano II, 1936.** Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936, p. 17 e 152 com cálculos do autor.

Descontando-se unidades federadas onde o transporte era majoritariamente efetuado pela água, como os da região amazônica, e os basicamente urbanos, como o Distrito Federal (cidade do Rio de Janeiro e arredores), percebemos que os estados que possuíam a rede rodoviária mais desenvolvida eram os do centro-sul e alguns do Nordeste. Na primeira região, a maior produção de riquezas e a necessidade de fazê-las circular explicam em parte o

processo; nos da segunda, como Ceará, Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Norte e Pernambuco, além de seus territórios serem relativamente pequenos, sua ocupação é antiga e a IFOCS agiu muito fortemente neles durante os anos 1920. Sergipe quase não foi tocado pela ação federal contra as secas, o que contribuiu para que, mesmo possuindo o menor território do país e também sendo de exploração econômica antiga, contasse com o índice de 65,6 km<sup>2</sup> de território por quilômetro de estradas de rodagem. Restaram Maranhão, Piauí e Bahia.

Os dois primeiros eram, desde essa época, dos estados mais pobres do país, o que dificultava os investimentos privados e do Estado, e tem grandes territórios. Como agravante, o Maranhão era o único estado do Nordeste que não estava na área de atuação da IFOCS e o Piauí praticamente não viu, durante este período, ações da inspetoria quanto a construção de estradas de rodagem. O caso baiano é particular, pois sua economia era a maior do Nordeste, mas a colocação espacial daquilo que produzia, bem como a própria produção, acabava por influenciar na maior ou menor possibilidade de se investirem recursos para abertura de estradas de rodagem.

Durante o período republicano, a economia baiana manteve-se basicamente agrária, havendo poucos produtos exportáveis ou que requeressem transformações. TAVARES (2001, p. 362) indica que, apesar da produção ser diversificada, apenas os couros e o açúcar eram mais ou menos industrializados, com todo o restante exportável o sendo praticamente em estado natural, como era o caso dos minérios que, como dissemos, passaram a ser importantes para nossa região alvo a partir da Primeira Guerra. Um outro importante detalhe é que os produtos voltados para o mercado externo eram produzidos, em sua absoluta maioria, na região mais próxima da zona litorânea, que se constitui, territorialmente, em fração do território baiano. Perto do mar, os produtos exportáveis podiam ser deslocados por água até o porto de Salvador para daí ganharem o mundo.<sup>231</sup>

A maior parte do território baiano, as macrorregiões do vale do São Francisco, Chapada Diamantina, Nordeste e Oeste, possuíam uma participação econômica secundária e marginal à economia de exportação – à exceção dos minerais, dos couros e peles, estes deslocados pela força das próprias boiadas ou, no caso da porção nordeste da Bahia, pela estrada de ferro do São Francisco – baseando-se, além da pecuária, na produção de gêneros de consumo local.<sup>232</sup> O que intentamos demonstrar é que, apesar dos avanços do automóvel, a dinâmica econômica

---

<sup>231</sup> No caso da produção mineral, ela somente pode ser viabilizada em muitas regiões da Bahia quando a malha ferroviária foi sendo expandida, principalmente as estradas de ferro Central da Bahia, de Nazaré e da Grota, daí seu peso para a economia baiana ser mais tardio.

<sup>232</sup> Cf. BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. **A inserção a Bahia na evolução nacional 2ª etapa: 1890-1930**. Salvador: 1980, p. 77-78.

em muitas regiões da Bahia podia prescindir dele e, por isso, apesar da grande corrida por estradas verificada a partir do governo Góis Calmon, elas representavam tão pouco em face do tamanho do território baiano.

A questão é que com o início desse processo, marcado pela ideia que as estradas e os “automóveis do progresso”, tirariam essas vastas regiões do atraso, elas acabaram se tornando cada vez mais necessárias e seu avanço foi impossível de ser freado, mesmo quando as conjunturas políticas e econômicas não ajudavam. Aqui, ao nosso ver, reside o grande mérito da administração calmonista: iniciar o processo de expansão rodoviária na Bahia, tornando-as a espinha dorsal do sistema de circulação baiano.

Não se entenda com isso que concordamos com a marginalização das estradas de ferro que, infelizmente, ocorreu e acabou sendo acelerada inclusive pelo avanço das estradas de rodagem e do automóvel, mas, se formos pragmáticos e olharmos as condições materiais e políticas da Bahia daqueles tempos, a saída, o remédio para o doente enfermo mais fácil e barato de ser aplicado realmente era a construção de rodovias adequadas ao veículo de motor a explosão.

A figura 28 a seguir mostra a malha rodoviária baiana no ano de 1932, pois mesmo o regime político tendo mudado com chegada de Getúlio Vargas ao poder dois anos antes, as estradas que estavam em construção continuaram a obedecer ao sistema deixado por Calmon e Soares mesmo após a implantação do sistema de interventorias, apesar de novas concessões e auxílios não terem sido registrados. Mudanças significativas somente ocorrem a partir desse ano por conta da grande seca que assolou o Nordeste e, principalmente, a partir do Plano de Viação de 1934.



Figura 28 – Rodovias e ferrovias na Bahia em 1932.



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



Olhando-se mesmo que rapidamente ao mapa e comparando-o com as figuras 4 e, principalmente, 5 no capítulo I, nota-se que o avanço das estradas de rodagem aptas ao automóvel é nítido e extremamente significativo. Também é de se observar que algumas regiões da Bahia, como o Extremo Sul, o Oeste e porções do Vale do São Francisco não conheceram o mesmo desenvolvimento em rodovias que o restante do estado.

Uma última coisa precisa ser colocada quanto às construções rodoviárias desse período. Os estudiosos sobre o tema apontam que essas estradas carregavam inúmeras limitações técnicas, muitos projetos não foram adiante, careciam de objetividade prática mais ampla e a sistematização, conforme prometida por Vital Soares, demorou algumas décadas para de fato vir a ocorrer,<sup>233</sup> contudo devemos perceber nessas rodovias pioneiras o início de um novo processo de espacialização da Bahia que, inclusive, como colocado por Antonio Guerreiro, (2000, p. 35), estimulou um desenvolvimento regional que virava as costas, em alguns casos, para o velho núcleo, Salvador.

Na região da Bonfim a Uauá, por exemplo, os laços entre as duas cidades, que já existiam, mas eram divididos com Monte Santo, foram reforçados. A terra dos vagalumes, ao invés de olhar majoritariamente para o sul e o leste, onde ficava a capital, passaria a olhar para oeste e norte, onde ficavam Bonfim e Juazeiro, a esta altura também ligada à cidade por rodovia.

### **4.3 As elites bonfinenses e o governo estadual.**

Como estamos discutindo, a construção de estradas de rodagem no período Góis Calmon esteve revestida de muitos elementos políticos. No caso específico da SRB e da Bonfim a Uauá se torna fator de grande importância, pois as escolhas e posicionamentos do grupo, bem como e talvez mais importante, as correntes políticas as quais se ligavam, foram decisivas para que o Estado da Bahia agisse, no mínimo, com pouca boa vontade para com as elites bonfinenses.

Em sua grande maioria, os membros da SRB estavam historicamente ligados ao gonçalvismo, a corrente política originada a partir do governador do início da República, José Gonçalves da Silva.<sup>234</sup> As páginas do *Correio do Bomfim*, desde a sua fundação, estão carregadas de referências que engrandeciam sua figura e seus descendentes, notadamente

---

<sup>233</sup> Veja-se, por exemplo, TARQUÍNIO (1934), FONTES (1961), TEIXEIRA (1998) e FREITAS (2000).

<sup>234</sup> Gonçalves, apesar de não ser bonfinense de nascimento, pois era natural de Mata de São João, localidade próxima a Salvador, entrou para a vida política após se estabelecer em Bonfim, então Vila Nova da Rainha, na década de 1860.

Antonio Gonçalves da Silva,<sup>235</sup> seu filho médico que veio a se tornar uma figura politicamente importante na região e que fazia parte do grupo ligado ao jornal e a SRB.

Apesar de, no plano estadual, essa corrente política ter desaparecido, parte significativa das elites locais se mantiveram fiéis a ela, hipotecando seu apoio àquelas que dominavam a Bahia em certos momentos. Havia, também, uma mistura de gonçalvistas e de partidários de José Joaquim Seabra em parte do grupo que tocou o projeto da estrada que foram, durante certo tempo, representados na cidade pelo jornal *O Imparcial* de Ranulfo Oliveira, porém, a partir do início do processo de perda de poder e prestígio do chefe político estadual, este grupo acabou, dentro do muito comum processo de acomodação e adesões de última hora da política baiana do período, por cerrar fileiras, pelo menos nominalmente, ao governo Góis Calmon.<sup>236</sup> A questão é que mesmo dominando a política bonfinense e, agora, coesos em torno de um projeto de modernização, o grupo ligado ao legado do ex-governador José Gonçalves, acrescido pelos ex-seabristas, não possuía representatividade política no âmbito estadual, o que acabou dificultando seu projeto de modernização regional.

As pontes com o poder na capital começaram a ser construídas justamente após o fim da era Seabra e a ascensão dos Calmon, porém, para além de não possuírem representantes na Assembleia Legislativa que fossem da região ou tivessem interesses para além dos eleitorais nela, o grupo contava com um formidável adversário, inimigo histórico do gonçalvismo desde o início da República, o Secretário da Agricultura de Góis Calmon, Austricliano Honório de Carvalho. Grande proprietário de terras na região, o engenheiro se especializou em ferrovias, participando diretamente da construção de muitas delas em associação com Miguel de Teive e Argollo, estando ligado a importantes setores econômicos da capital.<sup>237</sup>

Na documentação consultada, não encontramos nenhuma referência que deixasse explícita uma sabotagem política por parte dele, contudo, em razão da política naquele

<sup>235</sup> Antonio Gonçalves da Cunha e Silva nasceu em 1877 na famosa fazenda Piabas, de onde seu pai gerenciava a política regional. Muito cedo foi estudar na capital vindo a se formar pela Faculdade de Medicina da Bahia em 1899. De Salvador mudou-se para São Paulo para exercer a profissão em cidades do interior. Neste estado iniciou a carreira política, filiando-se ao Partido Republicano Paulista e se tornando prefeito da cidade de Leme. Voltou para Bonfim em 1919 e herdou o prestígio político do pai, tornando-se líder do grupo gonçalvista localmente. Como já colocado, foi prefeito entre 1926 e 1927 e presidente do Conselho Municipal. Morreu em Senhor do Bonfim em 04 de agosto de 1945. Cf. SILVA (1971) e HOMENAGEM que lhe prestam os seus amigos, no 30º dia do seu falecimento. Senhor do Bonfim: 1945 (folheto).

<sup>236</sup> SAMPAIO (1998, p. 3), destaca que durante o processo de formação do Partido Democrático por Seabra em 1910, este convidou José Gonçalves a fazer parte, mas o ex-governador declinou da proposta alegando se considerar um inválido por conta dos seus problemas de saúde. De fato, veio a falecer menos de dois anos depois do convite, aos 73 anos de idade. (cf. SILVA, 1971)

<sup>237</sup> O engenheiro esteve de alguma forma ligado as obras das estradas de ferro do São Francisco, Central de Pernambuco e do ramal do Timbó. Foi gerente das estradas Ceará-Mirim no Rio Grande do Norte. (JESUS, 2017, p. 35) Além disso, em 1909, no início do processo que transferiu a malha federal na Bahia para Chemin de Fer, foi um dos sócios fundadores da Cia. Geral de Viação da Bahia, arrendando essa malha antes de sua transferência para o grupo francês. (CUNHA, 2016) Na política, foi deputado e senador estadual.

momento ser caracterizada pela concessão e troca de favores, a ausência de seu nome durante todo o processo envolvendo a construção da estrada, indica que existia certa aversão das elites bonfinenses a sua figura, o que acabava por criar dificuldades ao grupo. Importante exemplo dessa ausência é o *Correio do Bonfim*, pois a consulta a sua série histórica entre os anos 1910 e 1920 não registra nada sobre Carvalho, como se ele não existisse, mesmo com sua figura sendo um dos empreiteiros que construíam trechos da ferrovia da Grota, em obras desde 1912 e que tinha Bonfim como base operacional das construções.

Como historicamente ele representava a oposição aos Gonçalves, não tenho dúvidas em apontar que sua inação ou, melhor dizendo, o fato dos grupos locais não terem tentado acessá-lo é um forte indicativo de que não ajudaria, o que de fato não ocorreu. Vamos nos lembrar que Matta Barros, o chefe da Seção de Estradas de Rodagem do Estado, de modo seco e direto, não autorizou o auxílio para as obras de arte na estrada de Bonfim a Uauá no trecho que partia dessa última em direção a Santa Rosa.

Apesar de já começarem com essa dificuldade, as elites bonfinenses buscaram apoio para seu processo de modernização que tinha na estrada para Uauá um dos seus grandes símbolos. Isto implicou em escolha política e ela aparece de modo nítido na relação do grupo com a imprensa da capital, notadamente com os jornais *A Tarde* e *Diário de Notícias*. Já dissemos que optamos por estes dois periódicos por serem os mais importantes da Bahia daquele momento e terem como donos homens que se lançaram na política. Aqui, especificamente, Ernesto Simões Filho, do primeiro jornal, e Altamirando Requião, do segundo, vão disputar as eleições para a Câmara Federal de fevereiro de 1927 concorrendo pelo mesmo distrito eleitoral, o 3º, que tinha Bonfim por sede e isso não vai passar despercebido dos grupos locais.

Acompanhando os jornais em sequência, notamos que desde 1924, quando a ideia de abertura da estrada é colocada pela primeira vez na capital, os indivíduos que formariam a SRB enviavam comunicações aos dois diários que as vão publicando de acordo com sua conveniência. Note-se que, deste período até meados de 1926, os dois jornais são governistas e se encarregam de, dia a dia, louvarem as ações do governo Calmon ao mesmo tempo em que demonizam as de Seabra, porém, a partir do segundo semestre desse ano, o *Diário de Notícias* passa a fazer críticas ao governo estadual e seu grupo político.<sup>238</sup>

A ideia de adesismo conforme colocada por SAMPAIO (1998) se referindo aos grupos do interior também é registrada na capital, pois o *Diário de Notícias*, que durante sua

---

<sup>238</sup> Veja-se, por exemplo, as edições de 09 de outubro de 1926, 04 de dezembro de 1926 e 24 de janeiro de 1927.

trajetória foi do apoio tácito às violentas críticas que passou a fazer notadamente nos anos 1920 do grupo político de Seabra, acabou acolhendo como um de seus articulistas o Major Cosme de Farias, seabrista histórico que bateu de frente com o grupo Calmon e foi preso algumas vezes durante seu governo tanto pela oposição que fazia, inclusive por conta do livro *Lama & Sangue*, originalmente lançado – e censurado – em 1926 e que fazia enormes críticas aos Calmon, quanto pela acusação de planejar atentado a bomba contra Góis Calmon em 1925.<sup>239</sup>

Mesmo com as prisões que Farias sofreu em 1924 e 1925, o jornal continuou a apostar e elogiar as posturas do governador, rompendo e passando a condenar as ações do Estado a partir do momento em que Requião não foi colocado como candidato do governo a deputado federal, acabando por se lançar como avulso, e Simões Filho ser um dos candidatos oficiais pelo 3º Distrito. A postura de jornal de Requião é um bom e ilustrativo exemplo de como se comportavam muitos indivíduos envolvidos na política baiana da Primeira República.

Na campanha que promoveu sua candidatura, Altamirando Requião, realizou visitas a cidades do interior que chamou de “viagens ao sertão” – cinco viagens realizadas entre agosto e outubro de 1926 ao sertão que lhe interessava, o do 3º Distrito Eleitoral – e esteve na região no final de outubro, na última de suas viagens. Passou de trem em Bonfim no dia 14 rumo a Juazeiro, retornando para Jaguarari no dia 19. No dia seguinte, seguiu de automóvel para Bonfim pela nova estrada de rodagem aberta pelos grupos locais para partir, no dia 22, em direção a Campo Formoso e depois para Jacobina e Miguel Calmon antes de retornar para capital passando novamente em Bonfim.

Em Senhor do Bonfim, foi recebido por comissão que fora encarregada de preparar sua estadia. Note-se que neste grupo não havia ninguém ligado a SRB ou à Intendência, o que por si só já era um indicativo de que o “candidato dos sertões” não teria grande apoio na cidade. Ficou hospedado no Hotel Central, nos mesmos quartos “[...] onde esteve o grande Ruy Barbosa por ocasião da sua campanha de 1919”, e discursou no Theatro São José, então em fase final de construção, para seus apoiadores.<sup>240</sup>

A referência a Rui Barbosa não foi algo fortuito e deve ser entendida tanto como uma forma de demonstrar que o candidato compartilhava, ou dizia compartilhar, dos valores de Rui, quanto agradar aos bonfinenses que mesmo hoje, mais de um século depois da passagem do jurista pela cidade, ainda se referem orgulhosamente a ela, inclusive fazendo uso da

---

<sup>239</sup> Sobre Cosme de Farias ver SANTOS (2005).

<sup>240</sup> **Diário de Notícias**, 21 out. 1926, p. 1.

expressão “Bonfim, terra do bom começo”, usada por Barbosa durante o comício que realizou.

No dia seguinte, a convite da SRB, mas sem a participação da sua diretoria na comitiva, realizou viagem por automóvel até Sítio do Açude para conhecer as obras da estrada. Retornou para Bonfim no início da tarde e visitou a redação do *Correio do Bomfim*.<sup>241</sup>

O jornal bonfinense, ao registrar a passagem de Requião e comitiva, não indicou sequer um nome ligado ao grupo político local no poder naquele momento nem à SRB que tenha se encontrado com ele. Apesar dos elogios à figura do visitante e do respeito com que o “illustre professor Requião” é referido nas páginas do jornal, não consta, por exemplo, que Augusto Senna Gomes o tenha recepcionado quando visitou a redação. Apenas durante a viagem de retorno, onde usou novamente a ferrovia da Grota para chegar a Bonfim de onde tomaria outro trem para Salvador, que, talvez por entenderem que não poderiam ignorar completamente o dono do jornal soteropolitano em sua passagem pela região, afinal ele sempre dera apoio abrindo as páginas do seu diário para que as elites bonfinenses expressassem suas vontades, é que o Coronel Cantídio Duarte, um dos indivíduos que fizera parte do grupo que apoiava Seabra localmente na década de 1910, ofereceu almoço a Requião e sua comitiva antes da partida para a capital.<sup>242</sup>

Essa recepção morna não passou despercebida do candidato, pois era comum que ao retornar dessas viagens, passasse dias publicando as impressões da passagem em cada lugar, telegramas de felicitação enviados por indivíduos das localidades em que esteve etc., mas de Bonfim apenas temos a nota da edição do dia 20 que é, diga-se, menor do que a que trata da passagem por Jaguarari,<sup>243</sup> e outra no dia 21, que se refere a sua estadia em Bonfim, mas trata da visita que grupo vindo de Santa Rosa fez a sua pessoa antes que partisse para Campo Formoso.<sup>244</sup> Nada mais dessa visita a Bonfim aparecerá nas páginas do *Diário de Notícias* e a cidade, como um todo, desaparece do jornal da capital daí em diante, o que entendemos ser o resultado da ruptura de Requião com as elites locais.<sup>245</sup>

---

<sup>241</sup> *Correio do Bomfim*, 24 de out. 1926, p. 1. A presença de Requião na região foi apontada originalmente na edição de 17 de outubro, quando o semanário registrou a passagem do candidato rumo a Juazeiro.

<sup>242</sup> Id., 31 out. 1926, p. 1.

<sup>243</sup> *Diário de Notícias*, 20 out. 1926, p. 1.

<sup>244</sup> Id., 22 out. 1926, p. 1. Apesar de a edição do dia 21 informar que Requião fora a convite da SRB até Santa Rosa, o *Correio do Bomfim*, 24 out. 1926, p. 1, indica que o candidato não fora avisado que haveria recepção a sua pessoa na localidade e retornou do Sítio do Açude. Por conta disso, grupo de Santa Rosa veio ao seu encontro em Bonfim.

<sup>245</sup> Não há nenhuma notícia envolvendo Senhor do Bonfim, a não ser a divulgação do resultado das eleições, nas páginas do *Diário de Notícias* entre novembro de 1926 e junho de 1927.

Ernesto Simões Filho, o dono de *A Tarde* e que era deputado federal àquela altura, passou por Bonfim em 18 de fevereiro de 1927 em viagem em que se dirigia a Jacobina para buscar apoio e votos para sua reeleição junto aos chefes locais, principalmente Galdino César, o mais importante coronel jacobinense naquele momento. Apesar de ser uma passagem rápida, durando apenas as três horas antes da partida do trem da Grota, Simões Filho, “[...] um dos candidatos que maiores probabilidades conta para renovação do mandato nas eleições de 24”, foi recepcionado por Francisco Ramalho da SRB e fez discurso lembrando de José Gonçalves, o que indica que o grupo hipotecara apoio a sua figura, melhor dizendo, aos candidatos indicados como governistas, pois Fiel Fontes e Medeiros Neto também estiveram na cidade na mesma semana e foram recepcionados pelo mesmo grupo.<sup>246</sup>

Os três foram os mais votados em Bonfim, com Fontes em primeiro, Neto em segundo e Simões em terceiro, e este último ficou à frente do proprietário do *Diário de Notícias* em todas as cidades da região, à exceção de Juazeiro. Em Bonfim, por exemplo, conforme as atas de votação divulgadas pela imprensa local e da capital, Simões Filho venceu com mais do dobro dos votos, tendo 640 contra 300 de Requião. De qualquer sorte, a votação que tiveram permitiria que ambos fossem eleitos, porém, ao se virar para oposição, Requião selou seu destino, pois como era praxe na época, os votos foram submetidos a Comissão de Verificação que, controlada pela situação, não reconheceu sua vitória, mas a de Simões Filho e dos outros candidatos do governo.<sup>247</sup>

Depois de passada a turbulência da eleição, o proprietário de *A Tarde* voltou a Senhor do Bonfim em 04 de outubro de 1927, mas, apesar de ter sido recepcionado por membros da SRB e do grupo político dominante, onde se incluíam Antonio Gonçalves da Silva e o Cônego Tolentino, que celebrou missa em louvor ao visitante, a conjuntura política local já era outra e o jornal bonfinense não fez a menor menção a Simões Filho.<sup>248</sup> As elites bonfinenses escolheram o lado, digamos, certo, o que se ligava ao governo estadual, mas este não hipotecou ao grupo o apoio que esperavam, interferindo, inclusive, na eleição municipal de julho de 1927.

Este pleito marcou um racha no grupo, o que complicaria ainda mais a relação com o governo estadual e diminuía a capacidade de exercer pressão para que se conseguisse os

<sup>246</sup> *Correio do Bomfim*, 20 fev. 1927, p. 1.

<sup>247</sup> Em resposta à carta enviada por Abílio Daltro da cidade de Coração de Maria que reclamava das fraudes verificadas na cidade, Requião chama o processo eleitoral de “do pão e da corda”, ou seja, considerava que os eleitores votavam em quem eram obrigados a votar, havendo inclusive coerção física. Cf. *Diário de Notícias*, 17 mar. 1927 p. 1 e 3.

<sup>248</sup> Em foto publicada em *A Tarde*, 01 out. 1927, p.1, é possível ver, na porta da Igreja Matriz, Simões Filho ladeado por Antonio Gonçalves, Tolentino, Francisco Gonçalves Duarte etc.

apoios necessários ao projeto de modernização como um todo e os auxílios desejados para a estrada em particular. Uma parte do grupo, incluindo Cantídio Duarte e muitos dos membros originais da SRB apoiaram Francisco Ramalho, a outra, envolvendo os Gonçalves mais importantes (Antonio e Raimundo) e os Senna Gomes, ficaram com Júlio Simões.<sup>249</sup>

Há um enorme e estranho silêncio no *Correio do Bonfim* sobre este processo e seu desenrolar. Só ficamos sabendo dele por *A Tarde* e pela correspondência do governador. O primeiro, na “secção livre”, local destinado a textos pagos, publicou manifesto em julho de 1927 cujo teor era o seguinte:

O antigo Partido Democrata da Cidade do Bonfim, em reunião realizada no dia 19 de junho, nos salões da *Sociedade 25 de Janeiro*, aonde comparecem o commercio, na sua totalidade, classes conservadoras e o povo, aclamou o Sr. Cel. Manoel Francisco de Almeida Ramalho para decidir os destinos políticos do Município de Bonfim.<sup>250</sup> (itálico no original)

Em seguida, aparecem centenas de assinaturas divididas pela ocupação de cada um dos signatários, notando-se a ausência dos Gonçalves, dos Senna Gomes e também de outro importante nome local, Antonio Félix Martins e seus familiares, o que não é de se estranhar, pois a consulta ao *Correio do Bonfim* das décadas de 1910 e de 1920 no período anterior a ascensão dos Calmon mostra que este grupo nunca se associou ao seabrismo nem lhe tinha em boa conta e o Partido Democrático referido no manifesto era um resquício do partido fundado por Seabra em 1910 e que ajudaria na sua transformação, tempos depois, no que PANG (1979, p. 113) chamou de “o oligarca estadual”.<sup>251</sup>

Note-se que no vai e vem da conturbada política baiana, indivíduos que originalmente eram partidários de Seabra, romperam com ele durante seu segundo governo (1920-1924) e, agora, pediam a confirmação de seu candidato a intendente ao governo que sepultara o seabrismo na Bahia desenterrando o nome da agremiação que era um dos símbolos dessa corrente política. A chance de ter o pedido atendido era zero.

Os embates entre as elites bonfinenses, rachadas em razão da busca pelo controle da intendência, foram resolvidos longe de Bonfim, na capital do estado através da interferência do governo estadual. Em telegrama que não podemos identificar a data (o carimbo está

<sup>249</sup> Processo difícil de rastrear pela ausência de fontes, mas informações esparsas sobre os envolvidos podem ser encontradas em SILVA (1971) e BATISTA (2007).

<sup>250</sup> *A Tarde*, 16 jul. 1927, p. 4.

<sup>251</sup> Consuelo Novais Sampaio (1998, p. 104), aponta que a composição deste partido reunia indivíduos que tanto permaneceriam fiéis a Seabra até o fim quanto aqueles que se tornariam seus ferozes adversários, como Simões Filho e, principalmente, Otávio Mangabeira. A autora também indica que uma importante estratégia do PD foi a de abrir diretórios nas cidades do interior do estado, o que redundou, por exemplo, na criação da sua representação em Senhor do Bonfim



borrado), mas que entendemos ser do final de 1927 por conta do seu teor, Marcolino Barros, enviado do governador, deu sua opinião acerca de como entendia a realidade política de Bonfim e de Campo Formoso:

Não podendo ir estado em virtude factos presado amigo conhece sinão principio julho sabendo entretanto necessidades resolver recursos municipios Campo Formoso e Bomfim dou a minha impressão confirmando minha carta. Raymundo Gonsalves tem real prestigio Campo Formoso e havendo elle aderido nossa politica e dispondo-se trabalhar pela prosperidade do município penso poder ter as posições. Quanto Bomfim tenho informações seguras e de q crente e q qualquer dos grupos o que deseja é ter as posições para mandonismo e vindictas sem outro ideal o que podera perturbar a ordem desvirtuando o nosso desiderato. Assim penso q a solução aceitavel seria a anulação da eleição para q durante o tempo q decorrer ate outra arrefeçam as paixoes e possam se interessar nella pessoas destituídas de ódios no município. Isso e o que me ocorre ponderar mas presado amigo resolvera com o seu elevado criterio o q mais conveniente entender que aprovarei.<sup>252</sup>

E foi exatamente isso que o governo do estado acabou fazendo: Júlio Simões foi eleito e tomou posse em 01 de janeiro de 1928, porém, no dia 07, o Senado estadual anulou as eleições e Simões precisou renunciar, mas, como era o presidente do Conselho Municipal anterior – e certamente por representar o lado da contenda mais próximo às ideias do governo Calmon – foi mantido como intendente em exercício até setembro, quando foram realizadas novas eleições que foram vencidas por Salustiano Figueiredo que, assim como Júlio Simões, estava ligado ao grupo de Antonio Gonçalves, Augusto Senna Gomes e Antonio Félix Martins. Daqui até a ruptura de 1930, a política bonfinense caminha com relativa tranquilidade e a relação com o governo Vital Soares pode ser considerada boa.

#### 4.4 O legado da estrada de Bonfim a Uauá.

Cabe observarmos no que redundou para a região e para os grupos envolvidos na construção, a abertura da estrada de rodagem de Bonfim a Uauá. Como vimos, a SRB desaparece a partir de 1928, mesmo ano no qual o governo estadual liberou o auxílio referente aos vinte primeiros quilômetros da rodovia que, depois de pronta, passou ter 132 km de extensão total e permitia o acesso de Senhor do Bonfim a Uauá, porém, o grande projeto de

---

<sup>252</sup> APEB. **Arquivo Góis Calmon, Pasta 17, Documento 172**. Telegrama de Marcolino Barros a Góis Calmon dando notícias da situação política em Campo Formoso e Senhor do Bonfim. Marcolino Barros era de Jaguarari e disputava a cena política local com Alfredo Barbosa. Quando este atacou com grupo de jagunços o adversário, Barros pediu ajuda ao governador, também por telegrama, que lhe respondeu informando que enviaria 50 praças para Bonfim e Jaguarari para conter os ânimos. Cf. APEB. **Arquivo Góis Calmon, Pasta 17, Documento 174**. Telegrama de Marcolino Barros solicita proteção contra Alfredo Barbosa por ameaçar a ordem em Jaguarari.

espacialização intentado pelas elites bonfinenses não pode ser realizado tanto por fatores ligados a própria estrada em si quanto e principalmente, pelos novos rumos que o país tomaria a partir dos eventos de 1930.

Desde o princípio a ideia era que a estrada, para além de colocar Uauá em contato com Bonfim, localidades que possuíam laços históricos antigos com a primeira sendo abastecida e atendida em produtos e serviços pela segunda, fizesse parte de um sistema rodoviário que colocasse a estação da estrada de ferro do São Francisco na cidade em contato com as divisas de Alagoas e Sergipe a leste e parte do vale do São Francisco ao norte no seu trecho conhecido como Baixo.

Note-se que esse pensamento fazia sentido, afinal, Bonfim havia se tornado a partir de 1917 com a abertura ao tráfego do primeiro trecho da ferrovia da Grota um entroncamento ferroviário e, com a continuidade do projeto dessa estrada que deveria atingir Iaçú no entroncamento com a estrada de ferro Central da Bahia, poderia permitir que, por exemplo, fosse possível sair do sertão dos três estados referidos e do nordeste da Bahia e atingir a capital do país, já que as obras da Central em direção ao norte de Minas Gerais também seguiam seu curso, apesar de virem se arrastando desde a segunda metade do século XIX.<sup>253</sup> Para isso, seria preciso uma rede de rodovias que ligassem esses pontos.

O grupo de João Borges em Uauá de fato se empenhou em abrir estradas de rodagem na região e conseguiu, até 1930, por em condições de receber o automóvel os trechos rodoviários de Uauá ao povoado de Patamuté, situado ao norte da sede municipal, com 60 km de extensão e aberto sem auxílio estadual e a estrada do Cumbe (atual Euclides da Cunha) via a povoação de Canudos, com 140 km de extensão no sentido sul, essa sim contando com o amparo da lei 1.847.<sup>254</sup> Outros projetos que também ajudaram no início da formação dessa malha regional foram o de Euclides da Cunha a Jeremoabo, que seria tocada pela IFOCS por conta da seca de 1932, e a estrada, também subvencionada pelo Estado, entre Juazeiro e Patamuté que entroncava-se com a construída pelo grupo de João Borges, colocando Uauá em contato direto com a capital do São Francisco.

Observando-se a figura 28, percebemos que talvez as elites bonfinenses pudessem ter seus planos efetivados por conta da malha viária em operação ou em vias de entrar em

---

<sup>253</sup> Sobre essas ligações ferroviárias ver BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. **Planos de Viação: evolução histórica (1808 – 1973)**. Rio de Janeiro: S/E, 1973 e CUNHA (2016). Originalmente a Central deveria ir ao vale do São Francisco na região de Bom Jesus da Lapa passando pela Chapada Diamantina, mas com o tempo seu traçado influiu na direção sul e com o Plano Nacional de Viação (PNV) de 1934, efetivou-se que deveria encontrar com os trilhos da Central do Brasil em Monte Azul no Norte mineiro.

<sup>254</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.388, Maço 186, Documento 718**. Relatório dos serviços rodoviários executados e auxiliados pelo Estado no ano de 1930, anexo 1, p. 13.

tráfego, porém a realidade prática se mostrou diferente. Primeiramente surge a questão da conservação. Queixas quanto a isso são comuns desde as estradas abertas no século XIX, mas análise certa quanto a este problema aparece em documento oficial em momento imediatamente posterior ao estudado e se referindo as estradas construídas nele:

As estradas da Bahia, na sua maioria, são corroçaveis sem as condições técnicas indispensaveis e sem o necessario revestimento e outras têm condições técnicas adaptadas para estradas de 2ª e 3ª classes com tipos de revestimentos precários, que necessitam de constante conservação.

Sem conservação regular e continua é impossivel manter uma estrada seja qual fôr o seu revestimento.

Ao contrario disso muita gente supõe que para ter estradas basta construi-las e para sua conservação não ha necessidade de novo material e pessoal permanente.

É inutil construir estradas sem conservação.<sup>255</sup>

Este cenário era perfeitamente aplicável às estradas da região, incluindo-se a Bonfim a Uauá. Já em meados de 1929, o *Correio do Bonfim* publicou matéria onde denuncia o que chama de estado de abandono das estradas construídas pelos poderes locais, incluindo na crítica a situação da Bonfim e Campo Formoso e a de Bonfim a Jaguarari. Após apontar a inércia do Estado, apela para os construtores de cada uma delas para que “[...] venham dar o seu attestado de boa vontade e patriotismo, de trabalho e desprendimento, de coragem e iniciativa, para que novo surto de entusiasmo venha produzir os benéficos efeitos das obras terminadas.”<sup>256</sup> Os pedidos não surtem efeito e o jornal continuou a pedir providências até fins de 1930, quando para de tocar no assunto.

Pequenos e insuficientes reparos foram feitos em fevereiro de 1930 pelas tropas da polícia baiana que combatiam o banditismo, já que Lampião e seu bando passara circular pela região com frequência, se utilizando inclusive, da estrada de Bonfim a Uauá nos seus deslocamentos.<sup>257</sup> Já que o mais famoso bandido nordestino se utilizava da estrada, a Força Pública também deveria fazê-lo e para isso melhorou alguns trechos, mas foi só. Tanto que, em 09 de maio de 1932, o interventor Juracy Magalhães recebeu abaixo assinado de figuras do comércio e da sociedade bonfinense de modo geral solicitando que a estrada, que segundo o documento servia a todo nordeste baiano, fosse restaurada pelo governo estadual. Os missivistas destacam sua importância ao alegar que naquele momento “[...] emigram para

<sup>255</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.389, Maço 189, Documento 760**. Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no ano de 1932. Bahia, abril de 1933, p. 23-24.

<sup>256</sup> **Correio do Bonfim**, 09 jun. 1929, p. 1.

<sup>257</sup> Histórias das andanças do cangaceiro pela estrada de Bonfim a Uauá são narradas por RIBEIRO (1999) e FONTES (2001).

outros Estados pobres patricios victimas do terrivel flagelo da secca e dos horrores do banditismo que tala o nordeste”.<sup>258</sup> Novamente as forças policiais fazem pequenas melhorias, mas a situação ainda continuaria muito ruim.

Se a questão da conservação dificultava a operação da rodovia, mudanças na política nacional também afetariam os planos das elites bonfinenses, pois uma característica importante do governo que tomou o poder em 1930 era a de buscar centralizar planos e decisões. Se no campo político, o desmonte da política dos governadores, pelo menos na Bahia, não foi seguido de um esvaziamento completo do poder dos coronéis do sertão, ocorrendo na prática uma reorganização das forças, pois Juracy estabeleceu com muitos desses indivíduos relações cordiais que lhe garantiriam os votos na eleição de 1933 para formação da Assembleia Constituinte, (TAVARES, 2001, p. 395) no que diz respeito a infraestrutura, o Estado passou a tomar para si a responsabilidade de construir e manter estradas, bem como iniciou um grande processo, que demoraria algumas décadas para se efetivar de fato, de racionalização das construções, ou seja, estabelecer e implementar os eixos rodoviários de interesse estadual e nacional, passando por cima das vontades locais.

Como efeito das construções iniciadas pela IFOCS como forma de combater os efeitos da grande seca de 1932 e 1933 e do PNV de 1934, a Bonfim a Uauá acabou sendo marginalizada, pois, naquela região, foram privilegiadas as rodovias Transnordestina, com traçado voltado para ligar Salvador a Fortaleza passando por Feira de Santana, Serrinha, Euclides da Cunha e Canudos até atingir o São Francisco entre as localidades de Rodelas e Abaré (atual BR 116) e a rodovia de ligação entre Aracaju e Juazeiro, passando por Jeremoabo, Canudos e Uauá (atual BR 235). Mesmo de terra, apresentavam melhores condições técnicas e ligavam mais facilmente a região que o grupo bonfinense intentava drenar para si com outras localidades.

Estes processos tornaram a estrada estritamente regional e foi essa a função que ela desempenhou durante toda a sua existência. Serviu basicamente para aproximar as cidades nos seus extremos e as localidades ao longo do seu traçado, pois estabeleceu-se, por exemplo, a partir de 1927 o transporte por ônibus entre Senhor do Bonfim e Santa Rosa, com viagens realizadas três vezes por semana e, semanalmente, caminhão fazia a rota Uauá X Bonfim X Uauá levando pessoas e mercadorias.

Falando nessa última localidade, ela talvez tenha sido a mais beneficiada pelo processo de abertura da rodagem por, primeiro, ter efetivamente melhorado sua conectividade com

---

<sup>258</sup> APEB. **Sessão Republicana, Caixa 2.367, Maço 121, Documento 372**. Memorial de comerciantes, industriais e agricultores de Bomfim ao interventor solicitando a reconstrução da rodovia Bomfim Uauá.

Bonfim e, segundo, o projeto ter contribuído para o processo de emancipação de Monte Santo que, como vimos, foi liderado por João Borges de Sá que passou, inclusive, a manter contatos mais estreitos com o governo estadual como mostram as correspondências que enviou a Góis Calmon.<sup>259</sup>

O problema é que, com a chegada de Juracy Magalhães ao poder, o interventor também passou a se utilizar da política de criação/extinção de municípios para angariar apoios ou punir os adversários, o que redundou na anulação da emancipação do município de Uauá em 1931 e de muitos outros Bahia afora. Somente em 1933, dentro do processo de busca por apoio para formar maioria na Assembleia Constituinte, é que o município foi definitivamente separado da cidade mãe, voltando a ter vida política independente.

Por fim, é importante registrar que a memória regional sobre a estrada diverge quanto a sua paternidade a depender de onde venha o relato. Quando observamos, por exemplo, os relatos de Jerônimo Rodrigues Ribeiro (1999), o mesmo que em depoimento chamou atenção pela primeira vez para essa estrada conforme descrito na introdução desta tese, são os “filhos de Uauá residentes em Senhor do Bonfim” (p. 33) que tocaram a obra, sem fazer referência, inclusive, a João Borges de Sá. Um detalhe importante é que a estrada é a Uauá a Senhor do Bonfim. Se olharmos pela ótica bonfinense através do testemunho de Adolpho Silva (1971), “o comércio de Bonfim promoveu a construção da estrada de rodagem para Uauá, velha aspiração dos habitantes da zona [...]”. (p. 93)

O importante nesses relatos, apesar de cada um trazer para sua localidade a responsabilidade pela introdução do melhoramento, é que em ambos fica clara que a ligação das duas localidades era antiga e que nas duas havia a intenção de facilitar a ligação entre elas pelo automóvel. O diferencial era que, enquanto as elites bonfinenses intentaram um projeto maior, os grupos de Uauá visavam um contato mais ágil com a estrada de ferro e com os produtos e serviços dos quais não dispunha sem ter a necessidade de passar pelo município do qual se desmembrou, Monte Santo.

Com o redesenho da rede viária baiana a partir do PNV de 1934 e do Plano Rodoviário Nacional de dez anos depois, Uauá continuaria sem precisar de Monte Santo, mas passaria a depender cada vez menos de Bonfim e a estrada começou, lentamente, a perder a função de ser o principal meio de locomoção naqueles sertões, com seu uso ficando restrito, basicamente, a ligação entre os povoados de Santa Rosa, Baraúna e Canoa (Igara) a Senhor

---

<sup>259</sup> Veja-se, por exemplo, APEB. **Arquivo Góis Calmon, Pasta 8D, Correspondência 49**: Remetida por João Borges de Sá em 10 de maio de 1926 e APEB. **Arquivo Góis Calmon, Pasta 8D, Correspondência 115**: Remetida por João Borges de Sá em 12 de outubro de 1926.

do Bonfim, função que exerce até hoje, pois sobre parte do seu traçado original (até Igara), foi aberta e asfaltada, na década de 1970, a BA 220. De Igara até Santa Rosa, ela continua “de chão” e quem quer ir ou voltar de Uauá em direção a Bonfim, faz a viagem pelo povoado de Pilar em Jaguarari, passando pelas línguas negras das BRs 407 e 135 e um pequeno trecho nunca asfaltado entre Pilar e Serra da Carnaíba, já em terras de Uauá.

O plano de territorialização dessa grande região semiárida do território baiano intentado pelas elites bonfinenses não se materializou, apesar de ser importante marco do início das parcerias o público-privadas iniciadas durante o governo Góis Calmon, mas sustadas após a Revolução de 1930.

A esta altura da presente tese, o leitor deve estar se perguntando sobre os efeitos dessa estrada – e de tantas outras Bahia afora – para população mais pobre. A resposta é simples, triste e direta: praticamente nenhum. Serviram, basicamente, como forma de trabalho durante as construções ou de salvação durante as secas por conta das frentes de trabalho da IFOCS e, principalmente, como uma forma de facilitar a migração de enormes contingentes de pessoas em direção as terras do atual Sudeste do país ou a região litorânea da Bahia. Serviram como rota de fuga.

## CONCLUSÃO

O estudo do processo de construção da estrada de rodagem adequada ao uso pelo automóvel entre Senhor do Bonfim e Uauá levantou importantes questões acerca da Bahia e dos seus grupos de poder na década de 1920 e mesmo antes dela. A primeira delas é a constatação de que em terras baianas, desde o século XIX, se entendia que seu grande território era mal controlado e explorado dentre outras coisas, mas principalmente, pelas dificuldades nos transportes.

Algumas áreas da província/estado eram praticamente inacessíveis e gerações nasceram, viveram e morreram sem sair de suas regiões de origem, mesmo quando dispunham de recursos para isso. A identificação deste problema fez com que primeiramente as elites de Salvador – ou da Bahia, pois acreditavam ser os legítimos representantes do que era a Bahia – e depois as de determinadas áreas do interior passassem a buscar soluções tecnológicas para melhor controlar o extenso território baiano.

Desse processo, surgiu a navegação a vapor, a implantação das estradas de ferro e a abertura de estradas. Essas últimas, inicialmente meros caminhos, com a chegada do século XX e o lento, poderoso e irrefreável avanço do automóvel com motor a explosão interna, precisaram se transformar em estradas de rodagem para servir a este novo usuário.

De início, a montagem do sistema de viação baiano, que ocorreu e se desenvolveu por décadas de modo lento, complicado, cheio de altos e baixos e sujeitos aos humores políticos de cada momento, obedecia à lógica de drenar todas as áreas da Bahia e dos estados vizinhos para o porto da capital, porém e com o marchar do tempo, a implantação da navegação no São Francisco, a construção de certos trechos ferroviários no interior e, principalmente, as estradas de rodagem a partir da década de 1920 começaram a mudar este panorama e novas espacialidades passaram a se formar no território baiano, culminando com o processo de formação de novas regionalidades na Bahia que, às vezes, não olhavam para sua capital. Passou-se a fazer, em algumas áreas do interior, o que Salvador sempre fizera com elas, virar as costas.

Aspecto fundamental neste processo foi o desenvolvimento do automóvel. Inicialmente mera curiosidade mecânica a serviço de quem podia pagar por ele e sua manutenção, estava basicamente a serviço da distinção social e da exibição, contudo, seus avanços técnicos, custo relativamente baixo se comparado com outros meios de transporte, principalmente após a revolução proporcionada pelo modelo T da Ford, e símbolo da individualidade e do moderno do início do século, o automóvel passou a mostrar o seu valor: ágil, chegando em quase todos

os lugares inaugurando o porta-a-porta e não exigindo investimentos maciços, comparativamente às ferrovias, por exemplo, para permitir que rodasse, continuava a manter o seu caráter de distinguir socialmente os indivíduos, um separador de classes, porém se tornou o meio de transporte versátil que é.

Com seu avanço enquanto máquina, notadamente durante e imediatamente após a Primeira Grande Guerra, o mundo assistiu sua ascensão e o Brasil, mesmo que timidamente, iniciou sua onda rodoviária. Seu início se deu nos estados economicamente mais pujantes, notadamente Minas Gerais, Rio de Janeiro e, principalmente, São Paulo, mas da década de 1920 em diante se espalhou por quase todo o país.

Na Bahia, os governos estaduais a partir de 1917 começaram a tomar medidas para estimular a abertura de estradas de rodagem, com as gestões de Antonio Moniz e José Joaquim Seabra editando decretos para esse fim, mas foi com Francisco Marques de Góis Calmon, no poder a partir de 1924, que podemos falar no começo de uma era rodoviária baiana. A edição da lei 1.847, em 28 agosto de 1925, que, na prática, foi um plano rodoviário que introduziu garantias legais para pessoas, associações, cooperativas, sociedades, intendências etc., que desejassem abrir estradas de rodagem, permitindo que fossem estabelecidas parcerias entre elas e governo estadual, teve como resultado a considerável ampliação das estradas adequadas ao automóvel tanto durante o governo Góis Calmon quanto no seguinte de Vital Soares e mesmo nos anos iniciais da interventoria de Juracy Magalhães.

Para além, o governo Calmon se utilizou da nova legislação rodoviária como instrumento político, pois ao mesmo tempo em que cedia – ou não – aos desejos das elites interioranas, dando-lhes o poder de ação para abrir as estradas que fossem do seu interesse, colhia de volta os apoios necessários ao funcionamento do seu governo, reforçando a política dos governadores e o coronelismo vigente naquele momento.

Isso ajuda a explicar, em parte, os momentos de relativa tranquilidade política que sua estadia à frente do Estado teve em um ambiente marcado desde o início da República por lutas de facções que muitas vezes redundaram em violência. Ao mesmo tempo, a malha viária baiana ia se expandindo, mesmo que sem muita objetividade se pensarmos em termos de rede, mas sobre muitas dessas estradas pioneiras, os grandes troncos que cortariam a Bahia seriam construídos mais tarde.

As elites de Senhor do Bonfim se aproveitaram deste ambiente político-institucional para tentar reforçar o controle e a importância que a cidade exercia na porção norte da Bahia e, também, para executar um novo processo espacialização, trazendo para a praça comercial da cidade mercadorias e pessoas de áreas mais distantes do Vale do São Francisco e dos



estados de Alagoas, Pernambuco e Sergipe. Este movimento foi conduzido majoritariamente por indivíduos ligados às atividades comerciais em uma união de desiguais, ou seja, pessoas que faziam parte das elites locais, mas que o eram pelas mais diferentes razões e vinham de grupos de orientação política diferentes, acabaram se acomodando em torno da Sociedade Rodoviária do Bomfim LTDA para tentar mostrar uma Bonfim unida em torno do governo Calmon e conseguirem o apoio estatal para execução do seu projeto, que chamavam de modernista e progressista, mas que na prática era de poder e não objetivava transformações profundas e abrangentes na sociedade regional

Analisando os eventos ligados à construção da estrada e a consequente busca pela projeção da cidade, notamos que as elites bonfinenses intentaram mais do que de fato tinham força para conseguir fazer. Desde o início, ao levantarem a possibilidade de fundar a SRB como uma Sociedade Anônima, aparece uma certa megalomania do grupo e o tempo mostrou que sozinhos, mesmo que o Estado viesse em seu auxílio, o que ocorreu de modo parcial e tardiamente, não teriam condições de executar os 132 km de rodovia que separavam Senhor do Bonfim de Uauá. A “nossa estrada”, como gostavam de chamar, precisaria incluir outros grupos de poder para que pudesse ser materializada.

O projeto falhou ao solicitar a concessão ao estado, o que implicou na obrigatoriedade de se cumprir uma série de requisitos técnicos para que se pudesse solicitar o auxílio, além de exigir um trâmite burocrático mais longo e complexo. As elites bonfinenses acreditavam que o tráfego da estrada seria suficiente para, através da cobrança das taxas de passagem, o pedágio, levantar os recursos necessários tanto para custear o restante da construção quanto para ter programa de manutenção ativo e, também, pagar dividendos aos cotistas da SRB. A realidade passou longe disso e a arrecadação não foi suficiente nem para se concluir a rodovia. A questão certamente teve a ver com o pioneirismo no que concerne à Bahia, pois, como vimos, o grupo foi um dos primeiros a tentar buscar o uso da nova lei, mesmo antes dela ser regulamentada pela Assembleia Legislativa, para abrir uma estrada de rodagem.

As subscrições das cotas da SRB, as tarifas de passagem e o auxílio da intendência de Bonfim não foram suficientes para levantar os recursos necessários aos trabalhos e o grupo precisou recorrer à outra ponta da estrada, na figura do Cel. João Borges de Sá que, junto com seu grupo, não tinha ou não manifestou a intenção de espacializar uma região inteira em torno da sua localidade, mas desejava transformá-la em município se libertando de Monte Santo.

Uma rodagem colocando Uauá em contato mais efetivo e direto com Bonfim, seu comércio e sua estação ferroviária, contatos esses que já existiam e eram antigos,

simbolizariam essa libertação, que de fato veio em 1926 quando Uauá foi elevado a município por decreto estadual.

Daí em diante o que vimos foi a intensificação da perda da capacidade financeira e política da SRB, culminando com a tentativa, negada pelo governo estadual, de dividir a estrada em duas. Concluída, a rodovia fora, mas parcialmente, pois faltaram importantes obras na travessia da Serra da Itiúba e algumas pontes notadamente no trecho entre o povoado de Santa Rosa e Uauá, contudo, as conjunturas interna e externa à região naquele momento trariam mais dificuldades ao projeto das elites bonfinenses.

Ao mesmo tempo e certamente tendo os problemas ligados a SRB em conta, o grupo que tocou a construção da estrada acabou rachando em razão do processo para a sucessão da intendência em 1927. A união dos desiguais se mostrou frágil e o racha gerou a intervenção do governo do estado que anulou as eleições municipais. Disso depreende-se que, para além de financeiramente o grupo ter superestimado suas capacidades, também o fez quanto ao seu capital político e sua capacidade de se manter coeso. Sem representação na Assembleia Legislativa da Bahia ou na Câmara Federal e sendo formado por indivíduos de duas correntes políticas que não gozavam de prestígio junto às forças políticas dominantes na Bahia, não tiveram capacidade de mobilizar as forças que precisavam para fazer o projeto andar.

A estrada de rodagem de Senhor do Bonfim a Uauá nem de longe teve o caráter espacializador que se esperava dela. Permaneceu estritamente local e tendo importância maior para alguns povoados no seu traçado do que para a própria Uauá que, por conta da ampliação da malha viária através de ações estaduais, da IFOCS e das próprias elites locais, se viu em meio um teia rodoviária que lhe abria outras opções além de Bonfim, que vai continuar a ser uma cidade referência para Uauá e muitas outras na região imediatamente próxima a ela, porém outras cidades, principalmente Juazeiro ao norte e Jacobina ao sul, vão aumentar sua área de atração e influência, diminuindo a de Bonfim, e este processo se liga fortemente à melhoria nos meios de transporte, fosse a navegação a vapor do São Francisco, a ferrovia da Grota ou às estradas de rodagem que colocaram muitas localidades em contato com as duas cidades.

O processo de modernização e territorialização intentado pelas elites da “terra do bom começo”, não teve um bom fim.

## LISTA DE FONTES

### ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA - ARQUIVO GÓIS CALMON

**Pasta 8D, Correspondência 49:** Remetida por João Borges de Sá em 10 de maio de 1926.

**Pasta 8D, Correspondência 115:** Remetida por João Borges de Sá em 12 de outubro de 1926.

**Pasta 27, Documento 552.** Telegrama de Augusto Senna Gomes parabenizando o governador da Bahia pela vitória da legalidade (1927).

**Pasta 17, Documento 172.** Telegrama de Marcolino Barros a Góis Calmon dando notícias da situação política em Campo Formoso e Senhor do Bonfim.

**Pasta 17, Documento 174.** Telegrama de Marcolino Barros solicita proteção contra Alfredo Barbosa por ameaçar a ordem em Jaguarari.

### ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA - SESSÃO REPUBLICANA

**Caixa 2.386, Maço 178, Documento 635.** Estradas de rodagem. Relatório do ano de 1920.

**Caixa 2.335, Maço 25, Documento 229.** Aprovação de cláusulas para o contrato com a Sociedade Rodoviária de Bomfim Limitada para a construção de uma estrada de Rodagem de Bomfim a Uauá.

**Caixa 2.367, Maço 120, Documento 365.** Município de Uauá. Estrada de rodagem de Uauá ao município de Bomfim arraial de Santa Rosa.

**Caixa 2.367, Maço 121, Documento 372.** Memorial de comerciantes, industriais e agricultores de Bomfim ao interventor solicitando a reconstrução da rodovia Bomfim Uauá.

**Caixa 2.387, Maço 184, Documento 677.** Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no período de 1924 a 1927; apresentado ao Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas pelo engenheiro chefe da Secção de Estradas de Rodagem.

**Caixa 2.387, Maço 184, Documento 682.** Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Secretário da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas no ano de 1928.

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

**Caixa 2.388, Maço 186, Documento 718.** Relatório dos serviços rodoviários executados e auxiliados pelo Estado no ano de 1930.

**Caixa 2.389, Maço 189, Documento 760.** Relatório dos serviços rodoviários executados pelo Estado no ano de 1932. Bahia, abril de 1933.

## **PERIÓDICOS**

Correio Paulistano (São Paulo)  
 A Capital (Rio de Janeiro)  
 Gazeta de Notícias (Rio de Janeiro)  
 Jornal do Commercio (Rio de Janeiro)  
 O Paiz (Rio de Janeiro)  
 A Capital (Salvador)  
 A Hora (Salvador)  
 O Interesse Público (Salvador)  
 Diário de Notícias (Salvador)  
 Correio do Bomfim (Senhor do Bonfim)  
 O Artista (Senhor do Bonfim)  
 O Círio (Senhor do Bonfim)  
 O Echo (Senhor do Bonfim)  
 O Imparcial (Senhor do Bonfim)  
 Correio do Sertão (Morro do Chapéu)  
 Revista das Estradas de Ferro (Rio de Janeiro).

## **LIVROS, OBRAS IMPRESSAS E DOCUMENTOS ELETRÔNICOS.**

ABREU, Capistrano. **Capítulos de história colonial e os caminhos antigos e o povoamento do Brasil.** Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1982.

**Almanak Laemmert.** Rio de Janeiro: S/E, 1918. Disponível em <http://memoria.bn.br/>. Acesso em 20 de julho de 2021.

AUTRAN, Levi. **Guia rodoviário brasileiro.** Contribuição ao 2º Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem. Rio de Janeiro: Peffer & Comp., 1929.

CERQUEIRA e SILVA, Ignacio Accioli e AMARAL, Braz do. **Memórias históricas e políticas da província da Bahia.** Salvador: Imprensa Oficial, 1937, Vol. V.

AGUIAR, Durval Vieira de. **Descrições práticas da província da Bahia.** Rio de Janeiro: Cátedra, 1979.

ARGOLO, Miguel de Teive e FERREIRA, Justino da Silva. **Memória Sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia.** Salvador: Typografia e Encadernadora Reis, 1908.

BAHIA. **Actas das Sessões do Senado do Estado Federado da Bahia 1891-1892**. Parecer a maioria da Comissão Externa nomeada pelo senado sobre o plano geral de viação férrea do estado: apresentado na seção de 01/10/1891. Salvador: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1892.

BAHIA. **Annaes da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia**. Sessões do anno de 1883. Bahia: Typographia da Gazeta da Bahia, 1883. Disponível em <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em 15 jun. 2020.

BAHIA. Assembleia Legislativa da Bahia. **Bahia de todos os fatos: cenas da vida republicana 1889-1991**. Salvador: Assembleia Legislativa, 1996.

BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial, Número 240, 01 de setembro de 1917.

BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial, Número 239, 01 de setembro de 1925.

BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Edição Comemorativa ao Centenário da Independência da Bahia, 1923, (fac-símile).

BAHIA. Directoria do Serviço de Estatística do Estado. **Anuario estatístico da Bahia - 1923**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924.

BAHIA. Directoria do Serviço de Estatística do Estado. **Anuario estatístico annos 1924-1925**. Vol. II Economia e finanças. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1926.

BAHIA. Directoria Geral de Estatística e do Bem Estar Publico do Estado da Bahia. **Anuario estatístico annos 1926-1927**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1930.

BAHIA. Directoria Geral de Estatística do Estado da Bahia. **Anuario estatístico anno de 1928**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1932.

BAHIA. Directoria Geral de Estatística. **Anuario estatístico 1929 – 1930**. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1933.

BAHIA. Diretoria de Estradas e Rodagem. **Serviços rodoviários no Estado da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1933.

BAHIA. Governo do Estado. **Decreto 12.354 de 25 de agosto de 2010**. Institui o Programa Territórios de Identidade e dá outras providências. Salvador: Governo do Estado da Bahia. Disponível em <http://www.legislabahia.ba.gov.br/>. Acesso em 10 jul. 2020.

BAHIA. **Falla que recitou o Presidente da Província da Bahia Thomaz Xavier Garcia de Almeida, n'abertura da Assembleia Legislativa da mesma província em 2 de fevereiro de 1839**. Bahia: Typographia de Manoel Antonio da Silva Serva, 1839. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla que recitou o excelentissimo presidente da provincia da Bahia Paulo José de Mello Azevedo e Brito n'abertura da Assembléa da mesma provincia.** Bahia: Typographia de Epifanio J. Pedroza, 1841. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia.** Bahia: Typographia de Salvador Moitinho, 1849. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia.** Bahia: Typographia Constitucional de V R Moreira, 1850. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia.** Bahia: Typographia Constitucional de V R Moreira, 1851. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla que recitou o presidente da provincia da Bahia, o desembargador conselheiro, Francisco Gonçalves Martins n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia.** Salvador: Typographia Constitucional de V R Moreira, 1852. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia o doutor João Mauricio Wanderley.** Bahia: Typographia de A. Olavo da França Guerra e Comp., 1855. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o conselheiro e senador do imperio Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860.** Bahia: Typ. de Antonio Olavo da França Guerra, 1860. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla recitada na abertura D'Assemblea Legislativa pelo presidente da provincia Antônio da Costa Pinto.** Bahia: Typographia de Antonio Olavo da França Guerra, 1861. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

**BAHIA. Falla com que o excellentissimo senhor dezembargador João Antonio de Araujo Freitas Henriques abrio a 1.a sessão da 19.a legislatura da Assembléa Provincial da Bahia em 1.o de março de 1872.** Bahia: Typ. do Correio da Bahia, 1872. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165>.

BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. **A inserção a Bahia na evolução nacional 2ª etapa: 1890-1930.** Salvador: 1980.

BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. **A inserção a Bahia na evolução nacional 1ª etapa: 1850-1889.** Vol. 4. Salvador: 1978.

BAHIA. **Leis do Estado da Bahia.** Bahia: Oficinas da Empresa A Bahia, 1911.

BAHIA. **Leis do Estado da Bahia do Anno de 1917.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1918.

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 e relatórios apresentados à Assembléa Geral Legislativa Dr. Joaquim Manuel Rodrigues Lima, Governador do Estado.** Bahia: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1893. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia em 14 de abril de 1898.** Bahia: Typographia do Correio de Notícias, 1898. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia em 10 de abril de 1899.** Bahia: Typographia do Correio de Notícias, 1899. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 8ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado.** Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1905. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 8ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado.** Salvador: Of. da Empresa A Bahia, 1906. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BAHIA. **Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza,**

**Governador do Estado.** Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1907. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza Governador do Estado.** Bahia: Of. da Empreza A Bahia, 1908. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado.** Bahia: Oficinas da Empreza A Bahia, 1911. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**BAHIA. Mensagem apresentada á Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão Ordinária da 14ª Legislatura pelo Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, Governador do Estado.** Bahia: Imprensa Official do Estado, 1918. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**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. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**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. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**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. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>. Acesso em: 10 nov. 2021.

**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. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/872989/0>.



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

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Pluviometria do estado da Bahia**. Disponível em: [https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/mapa\\_pluviometria.pdf](https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/mapa_pluviometria.pdf). Acesso em 22 jun. 2020.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Tipologia climática da Bahia**. Disponível em: [https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/tipologia\\_climatica\\_segundo\\_koppen\\_2014.pdf](https://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/mapas/pdf/tipologia_climatica_segundo_koppen_2014.pdf). Acesso em 22 jun. 2020.

BEAU DE ROCHAS (1815 - 1893): ses origines, ses oeuvre scientifique, sa vie. Disponível em: <http://jc.clariond.free.fr/biographies/bauderochas.html>. Acesso em: 01 jul. 2020.

BRASIL. **Collecção das leis do Brazil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em: [http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao\\_leis\\_1818\\_parte1.pdf](http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/18332/collecao_leis_1818_parte1.pdf). Acesso em 17 jun. 2020.

BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. **Planos de Viação: evolução histórica (1808 – 1973)**. Rio de Janeiro: S/E, 1973.

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil (24 de fevereiro de 1891)**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao91.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao91.htm). Acesso em 13 jul. 2020.

BRASIL. Departamento Nacional de Obras Contra as Secas. **Açudes e barragens**. Disponível em [http://www.dnocs.gov.br/~dnocs/php/util/downloads\\_file.php?&dir=&file=/home/util/livres/dnocs/efemerides\\_dnocs\\_resumo.doc&](http://www.dnocs.gov.br/~dnocs/php/util/downloads_file.php?&dir=&file=/home/util/livres/dnocs/efemerides_dnocs_resumo.doc&). Acesso em 15 out. 2021.

BRASIL. **Recenseamento do Brazil em 1872**. Vol III: Bahia. Rio de Janeiro: Typographia G. Leuzinger, 1874.

BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Sinopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890**. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898.

BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920**. Vol. 4, Segunda Parte, Tomo I - População. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928.

BRASIL. Directoria Geral de Estatística. **Anuário estatístico do Brazil**. 1º anno (1908-1912), Vol. I - Território e população. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1916.

BRASIL. **Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1919**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

BRASIL. IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. XXI. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

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

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Mapa do analfabetismo no Brasil**. Brasília: Ministério da Educação S/D, p. 6. Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/documents/186968/485745/Mapa+do+analfabetismo+no+Brasil/a53ac9ee-c0c0-4727-b216-035c65c45e1b?version=1.3>. Acesso em 13 jul. 2020.

BRASIL. **Legislação ferro-viaria federal do Brazil**: leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921. Edição commemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas. Rio de Janeiro: 1922.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto 1.637, de 05 de janeiro de 1907**. Crea sindicatos profissionaes e sociedades cooperativas. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-1637-5-janeiro-1907-582195-publicacaooriginal-104950-pl.html>. Acesso em 27 set. de 2021.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Decreto 7.619, de 21 de outubro de 1909**. Approva o regulamento para organização dos serviços contra os efeitos das seccas. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7619-21-outubro-1909-511035-republicacao-109509-pe.html>>. Acesso em 01 de junho de 2021.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto 3.708, de 10 de janeiro de 1919**. Regula a constituição de sociedades por quotas, de responsabilidade limitada. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3708-10-janeiro-1919-570962-publicacaooriginal-94061-pl.html>. Acesso em 27 de setembro de 2021.

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. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório do ano de 1925**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 53. Disponível em: [http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194\\_1925\\_00001.pdf](http://memoria.bn.br/pdf/459194/per459194_1925_00001.pdf). 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.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto 5.252-A, de 9 de setembro de 1927**. Manda adoptar regras para a circulação internacional dos automóveis, conforme o convenio de 11 de outubro de 1909, realizado em Paris. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5252-a-9-setembro-1927-563109-publicacaooriginal-87231-pl.html>. Acesso em 27 de maio de 2021.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto 524, de 26 de junho de 1890**. Estabelece regras sobre a competencia do Governo Federal e a dos Estados Unidos do Brazil para concessão de estradas de ferro. Rio de Janeiro: Presidência da República. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-524-26-junho-1890-523675-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 16 jun. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto-Lei nº 311 de 2 de março de 1938**. Dispõe sobre a divisão territorial do país e dá outras providências. Rio de Janeiro: Presidência da República. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/Del0311.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0311.htm). Acesso em 13 jul. 2020.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. **Relatório do exercício de 1935**. Salvador: Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1936.

CARNEIRO, Z. de O. N. **Cartas Brasileiras (1809-1904)** - Um estudo lingüístico-filológico. Volume 2, 1a. Parte: Cartas avulsas para vários destinatários. Campinas: 2005. Disponível em [http://www.tycho.iel.unicamp.br/~tycho/corpus/texts/xml/va\\_008](http://www.tycho.iel.unicamp.br/~tycho/corpus/texts/xml/va_008). Acesso em 15 jul. 2020.

CALMON, Francisco Marques de Góis. SAMPAIO, Consuelo Novais. **Francisco Marques de Góis Calmon (verbetes)**. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/>.

CARVALHO, José Carlos de. **Meteorito de Bendegó**: relatório apresentado ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas a a Sociedade de Geographia do Rio de Janeiro sobre a remoção do meteorito de Bendegó do sertão da provincia da Bahia para o Museu Nacional. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1888. Disponível em [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Meteorito\\_de\\_Bendeg%C3%B3\\_-\\_relat%C3%B3rio\\_apresentado\\_ao\\_ministerio\\_da\\_agricultura%2C\\_commercio\\_e\\_obras\\_publicas\\_%28...%29\\_sobre\\_a\\_remo%C3%A7%C3%A3o\\_do\\_meteorito\\_de\\_Bendeng%C3%B3\\_do\\_sert%C3%A3o\\_da\\_provincia\\_da\\_Bahia\\_para\\_o\\_Museu\\_Nacional.pdf](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Meteorito_de_Bendeg%C3%B3_-_relat%C3%B3rio_apresentado_ao_ministerio_da_agricultura%2C_commercio_e_obras_publicas_%28...%29_sobre_a_remo%C3%A7%C3%A3o_do_meteorito_de_Bendeng%C3%B3_do_sert%C3%A3o_da_provincia_da_Bahia_para_o_Museu_Nacional.pdf). Acesso em 13 jul. 2020.

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

DR. ANTONIO GONAÇALVES DA CUNHA E SILVA. Homenagem que lhe prestam os seus amigos, no 30º dia do seu falecimento. Senhor do Bonfim: 1945 (folheto).

GRACES'S GUIDE TO BRITISH INDUSTRIAL HISTORY. **Hutton Vignoles Obituray**. Disponível em: [https://www.gracesguide.co.uk/Hutton\\_Vignoles](https://www.gracesguide.co.uk/Hutton_Vignoles). Acesso em: 01 jul. 2020.

JESUS, José Palhano de. Rápida notícia sobre as estradas de ferro. In: BRASIL. **Diccionario historico, geographico e ethnographico do Brasil (commemorativo do primeiro centenario da independencia) introdução geral, (Brasil)**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, Vol. 1.

LISBOA, Alfredo. Portos do Brazil. In: BRASIL. **Diccionario historico, geographico e ethnographico do Brasil (commemorativo do primeiro centenario da independencia) introdução geral, (Brasil)**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, Vol. 1.

PINHO, Joaquim Wanderley de. A viação na Bahia. In: BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Edição Comemorativa ao Centenário da Independência da Bahia, 1923, (fac-símile).

QUERINO, Manoel. **A Bahia de outr'ora**. Vultos e factos populares. Salvador: Livraria Econômica, 1922.

MILTON, Aristides Augusto. **A campanha de Canudos**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003.

MORALES DE LOS RIOS, Adolfo. **Mappa do estado da Bahia... contendo a rede geral da viação do Estado**. Salvador, BA, 1895. 1 mapa, col., 42,0 x 42,0cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart540839/cart540839.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart540839/cart540839.jpg).

Acesso em: 16 jul. 2020.

REIS, Antonio Alexandre Lopes dos. **Almanack administrativo, indicador, noticioso, commercial e litterario do Estado da Bahia**. Salvador: Reis e Companhia, 1903.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Estradas de ferro do Brasil em 1960**. Rio de Janeiro: CBEI, 1960, (Suplemento).

REVISTA TST, marzo 2015, nº 28, p. 64-90. Disponível em <[https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst\\_28/articulo28\\_03.pdf](https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_28/articulo28_03.pdf)>. Acesso em 01 de junho de 2021.

SALVADOR, Vicente do. **História do Brasil**. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br>. Acesso em 16 jun. 2020.

SAMPAIO, Theodoro. **Atlas dos Estados Unidos do Brazil**. Bahia [Salvador, BA]: Reis & Ca., 1908. 1 atlas, 24 mapas col., 35,5 x 26,5 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart961173/cart961173.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart961173/cart961173.pdf).

Acesso em: 16 jul. 2020.

SAMPAIO, Theodoro. **O Estado da Bahia: agricultura, criação de gado, industria e commercio**. Bahia: Imprensa Official do Estado, 1925.

SILVA, Lourenço Pereira da. **Apreciação circunstanciada sobre o município do Bomfim**. Bahia: Typographia D'A Bahia, 1906.

SILVA, Lourenço Pereira da. **Memória histórica e geographica sobre a comarca do Bomfim, Estado da Bahia**. Bahia: Litho. Typo. e Encadernação Reis & C., 1915.

SOUZA, Bernardino. Notas chorographicas da Bahia. In: BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Edição Comemorativa ao Centenário da Independência da Bahia, 1923, (fac-símile).

TARQUÍNIO, Mario. Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia. In: **Revista IGHB**, Salvador: 1934.

VIANNA, Francisco Vicente. **Memoria sobre o estado da Bahia**. Bahia: Typographia e Encadernação do Diario da Bahia, 1893.

## **SITES E BIBLIOTECAS DIGITAIS**

Biblioteca da Câmara dos Deputados Digital. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/>.

Biblioteca do Senado Digital. Disponível em:  
<https://www12.senado.leg.br/institucional/biblioteca>.

Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/>.

Center for Reseach Libraries – Chicago University – Brazilian Governenment Documents.  
 Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil>.

Governo do Estado da Bahia – Portal de Legislação. Disponível em:  
<http://www.legislabahia.ba.gov.br>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em:  
[www.biblioteca.ibge.gov.br](http://www.biblioteca.ibge.gov.br).

Receita Federal do Brasil – Memória Estatística do Brasil. Disponível em:  
<http://memoria.org.br/>.

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). Disponível em:  
[www.sei.ba.gov.br](http://www.sei.ba.gov.br).

## REFERÊNCIAS

AGAMBEN, Giorgio. **O que é contemporâneo e outros ensaios**. Chapecó: Argos, 2009.

AGUIAR, Manoel Pinto de. **Abastecimento: crises, motins e intervenção**. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985.

AGUIAR, Manoel Pinto de. **Notas sobre o “enigma baiano”**. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1958.

AIRES NETO, Abilio Wolney. **O diário de Abilio Wolney**. Goiânia: Kelps, 2009.

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do Nordeste e outras histórias**. São Paulo: Cortez, 2011.

ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz. **A feira dos mitos: a fabricação do folclore e da cultura popular (Nordeste, 1920-1950)**. São Paulo: Intermeios, 2013.

ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. In: **Planejamento**, Salvador, v5, nº 4, out./dez., p. 19 - 54, 1977.

ARAGÃO, Antônio Ferrão Muniz de. **A Bahia e os seus governadores na República**. Salvador: Fundação Pedro Calmon, UEFS Editora, 2010 (fac símile).

ARAÚJO, Dilton Oliveira de. **O Tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação (1838 – 1850)**. Salvador: EDUFBA, 2009.

ARENDRT, Hanna. **O que é política?** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: 2017.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória.** Bauru-SP: EDUSC, 2000.

AZERÊDO, Robério. **Itiúba e os roteiros do padre Severo.** S/L: S/E, 1987.

AZIMOV, Isaac. **Cronologia das ciências e das descobertas.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1993.

BANDEIRA, Renato Luís. **A Coluna Prestes na Bahia.** Salvador: ALBA, 2009.

BANDEIRA, Renato Luís. **Dicionário biográfico: cangaceiros e jagunços.** Salvador: Ed. do Autor, 2015.

BERNUCCI, Liedi Bariani [et al]. **Pavimentação asfáltica: formação básica para engenheiros.** Rio de Janeiro: Petrobras/ABEDA, 2006.

BLOCH, Marc. **A apologia da história ou o ofício do historiador.** Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais.** Lisboa: Presença, 1972.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV – XVIII: as estruturas do cotidiano.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2005.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV – XVIII. O tempo do mundo.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

BRIGGS, Asa e BURKE, Peter. **Uma história social da mídia: de Gutemberg à Internet.** Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

BRITO, Jonas. **Um ás na mesa do jogo: a Bahia na história política da I República (1920-1926).** Salvador: EDUFBA, 2019.

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

BURSZTYN, Marcel. **O poder dos donos: planejamento e continuísmo no Nordeste.** Rio de Janeiro: Garamond; Fortaleza: Banco do Nordeste, 2008.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. **Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964 -1988.** Niterói: EDUFF, 2014.

CAPELATO, Maria Helena. História do tempo presente: a grande imprensa como fonte de objeto de estudo. In: DELGADO, Lucilia de Almeida Neves e FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). **História do tempo presente.** Rio de Janeiro, Editora FGV, 2014.

CARDOSO, Ciro Flamarion e MAUAD, Ana Maria. História e imagem: os exemplos da fotografia e do cinema. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia.** Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARLETTO, Cássia Maria M. **A Estrada de Ferro Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 1979.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas**. O imaginário da República no Brasil. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil (1860 – 1913)**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CASTRO, Hebe. História social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CODATO, Adriano. Metodologias para a identificação de elites: três exemplos clássicos. IN: CODATO, Adriano e PERISSINOTO, Renato (org.). **Como estudar as elites**. Curitiba: Ed. UFPR, 2015.

CUNEGUNDES, Jubilino. **Morro do Chapéu: um pouco de sua história, sua vida político-administrativa, suas belezas e sua gente**. Salvador: EGBA, 1999.

CUNHA, Aloisio Santos da. **Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do Trem da Grota (1912-1976)**. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: UFBA, 2011.

CUNHA, Aloisio Santos da. **O trem partiu!** Curitiba: Prismas: 2016.

CUNHA, Euclides. **Os sertões**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

CUNHA, Joaci de Sousa. **O fazer político da Bahia na República (1900-1930)**. Matriz das relações entre Estado, corporações e políticos. Salvador: EDUFBA, 2017.

CRUSOÉ JUNIOR, Nilson Carvalho. **Da “volante” à academia: a Polícia Militar da Bahia na Era Vargas (1930-1945)**. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: UFBA, 2005.

DE LUCA, Tania Regina. A grande imprensa na primeira metade do século XX. In: MARTINS, Ana Luiza e DE LUCA, Tania Regina (org.). **História da imprensa no Brasil**. São Paulo: Contexto: 2018.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder: formação do patronato brasileiro**. São Paulo: Globo, 2012.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do mar da Bahia o rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway**. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.

FONTES, Adhemar de Souza. **Rodoviarismo na Bahia**. Salvador: Federação das Indústrias do Estado da Bahia, 1961, (Fac Símile).



FONTES, Oleone Coelho. **Lampião na Bahia**. Petrópolis: Vozes, 2001.

FONTES, Oleone Coelho. **Uauá, terra dos vagalumes**. Salvador: Formu2001, 1996.

FRANCO JUNIOR, Hilário. **A Idade Média**: nascimento do ocidente. São Paulo: Brasiliense, 1999.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. **Au Bresil**: deux régions de Bahia (1896-1937). Thèse (Doctorat en Histoire). Université Paris IV – Sorbonne, Paris, 1992.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: **Bahia, análise e dados**. Salvador: SEI, V9, nº 4, p. 24 – 37, 2000.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de e PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. 1ª ed. **Caminhos ao encontro do mundo**: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul – Ilhéus 1534 – 1940. Ilhéus: Editus, 2001.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. **Os donos do fruto de ouro**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Salvador: UFBA, 1979.

GINZBURG, Carlo. **O fio e os rastros**. Verdadeiro, falso, fictício. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GOULART, José Alípio. **Brasil do boi e do couro**. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1965.

GRANDIN, Greg. **Fordlândia**: ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

HAESBAERT, Rogério e BECKER, Bertha K. (orgs). Concepções de território para entender a desterritorialização. In: SANTOS, Milton (et. Al). **Território, territórios**: ensaios sobre o reordenamento territorial. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

HISTÓRIA do automóvel. São Paulo: Expressão e Cultura, S/D.

HOBBSAWN, Eric J. **A era dos impérios (1875 – 1914)**. São Paulo: Paz e Terra, 2001.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma**. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HASTINGS, Max. **Catástrofe 1914**: a Europa vai a guerra. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

HEINZ, Flávio M. (org.) **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

JEANNENEY, Jean-Noël. A mídia. In: RÉMOND, René (Org.). **Por uma história política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

JESUS, André Luiz Sá de. **Uma história da primeira estação ferroviária de Aracaju (1910-1976)**. Dissertação (Mestrado em História). São Cristóvão-SE: UFSE, 2017.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e história**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

LAMOUNIER, Maria Lucia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2012.

LANNA JUNIOR, Mário Cleber Martins. Tenentismo e crises políticas na Primeira República. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.). **O Brasil Republicano: o tempo do liberalismo excludente**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

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

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

LIMA, Lourenço Moreira. **A Coluna Prestes: marchas e combates**. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

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.

LINS, Wilson. **O médio São Francisco: uma sociedade de pastores e guerreiros**. Salvador: Editora e Livraria Progresso, 1960.

LOVE, Joseph e BARRICKMAN, Bert. Elites regionais. IN: HEINZ, Flávio M. (org.) **Por outra história das elites**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

LUBISCO, Lidia Maria Lienert e VIEIRA, Sônia Chagas. **Manual de estilo acadêmico: trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses**. Salvador: EDUFBA, 2019.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MACHADO, Paulo Batista e MACHADO, Camila Maria Libório. **Senhor do Bonfim minha rua, minha história**. Salvador: UNEB, 2004.

MACHADO, Paulo Batista. **Notícias e saudades da Villa Nova da Rainha, aliás, Senhor do Bonfim**. Salvador: EDUNEB, 2007.

MARIANI, Clemente. Análise do problema econômico baiano. In: **Planejamento**, Salvador, v5, nº 4, out./dez., p. 55 - 121, 1977.

MARQUES, Leônidas de Santana. **Os fundos de pasto do município de Monte Santo (BA) e a política de desenvolvimento territorial**: conflitos e interesses territoriais no campo. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Sergipe. Aracaju: 2013.

MATOS, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). **Domínios da história**: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.

MATTOSO, Kátia de Queirós. **Bahia no século XIX**: uma província no Império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira S.A., 1992.

MELLO, Frederico Pernambucano de. **Guerreiros do sol**: violência e banditismo no Nordeste do Brasil. São Paulo: A Girafa Editora, 2004.

MENEZES, Jayme de Sá. **A vida do senador Fernandes da Cunha**. Salvador: Fundação João Fernandes da Cunha, 1997.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NASCIMENTO, Paulo Cesar do. **História do automóvel no Brasil**: arte e evolução. Campinas: Komed, 2011.

NEVES, Erivaldo Fagundes. **História regional e local**: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade. Feira de Santana: UEFS; Salvador: Arcádia, 2002.

NEVES, Erivaldo Fagundes e MIGUEL, Antonieta (orgs.). **Caminhos do sertão**. Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia. Salvador: Arcádia, 2007.

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

OLIVEIRA, Waldir Freitas. **História de um banco**: o Banco Econômico. Salvador: Museu Eugênio Teixeira Leal / Memorial do Banco Econômico, 1993.

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

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Tese (Doutorado em História). Niterói: UFF, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. Ferrovias e rodovias: o dualismo na política de transportes no Brasil. In: MENDONÇA, Sonia Regina de. **Estado e historiografia no Brasil**. Niterói: EDUFF, 2006.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviário no Brasil. In: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v.3, n. 2, p. 142-156, jul./dez. 2010.

PEQUENA história das invenções. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

PEREIRA, Vicente de Britto. **Transportes: história, crises e caminhos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PIETSCH JR, Luiz e CAVALCANTI, Tito. **Rodas: história de alguns veículos de todos os tempos**. Rio de Janeiro: Borghoff, 1982.

PONTES, Kátia Vinhático. **O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaueteira no sul da Bahia (1920-1947)**. Tese (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2018.

REIS, Flávio. **Grupos políticos e estrutura oligárquica no Maranhão**. São Luís: [s.n], 2013.

RÉMOND, René. Do político. In: RÉMOND, René (Org.). **Por uma história política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

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

RIBEIRO, Jerônimo Rodrigues. **Uauá, história e memórias**. Salvador: s/ed, 1999.

ROCHA, Geraldo. **O rio São Francisco, fator precípua da existência do Brasil**. São Paulo: Nacional, 2004.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. O porto flúvio-marítimo de Ilhéus (1911-2010). In: SANTOS, Flávio Gonçalves. **Portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana**. Ilhéus: Editus, 2011.

ROSANVALLON, Pierre. **Por uma história do político**. São Paulo: Alameda, 2010.

RUBEM, Jackson. **Irecê: história, casos e lendas**. Irecê: Print Fox Editora, 2001.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX**. Rio de Janeiro: Versal, 2015.

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

SAMPAIO, Consuelo Novais. **Canudos: cartas para o barão**. São Paulo: EDUSP, 1999.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894)**. Tese (Doutorado em História). São Paulo: USP, 2006.

SAMPAIO, Teodoro. **O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

SANTOS, Jaciara. **De cá pra lá em Salvador**. Reportagem-história da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil. Salvador: Viver Projetos Editoriais, 2011.

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

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, Milton. **O Centro da cidade de Salvador**. São Paulo: EDUSP, 2012.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2013.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, Milton e Silveira, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, Mônica Celestino. **Réus, analfabetos, trabalhadores e um Major: a inserção social e política do parlamentar Cosme de Farias em Salvador**. Dissertação (Mestrado em História Social). Salvador: UFBA, 2005.

SANTOS, Solon Natalício Araújo dos. **Conquista e resistência dos Payayá no Sertão das Jacobinas: Tapuias, Tupis, colonos e missionários (1651-1706)**. Dissertação (Mestrado em História Social). Salvador: UFBA, 2011.

SARMENTO, Silvia Noronha. **A Raposa e a Águia: J. J. Seabra e Rui Barbosa na política baiana da Primeira República**. Salvador: EDUFBA, 2011.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)**. 1ª ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

SERVILHA, Mateus de Moraes. **Quem precisa de região? O espaço (dividido) em disputa**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SILVA, Adolpho. **Bonfim, terra do bom começo**. Salvador: Mensageiro da Fé, 1971.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig e MELLO E SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de. **Cidade e região no Estado da Bahia**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1991.

SILVA, Marcos A. da (org.). **República em migalhas**: história regional e local. São Paulo: Marco Zero, 1989.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Estradas de ferro no Brasil**: das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SILVEIRA, Rosa Maria G. Região e história: questão de método. In: SILVA, Marcos A. da (org.). **República em migalhas**: história regional e local. 1ª ed. São Paulo: Marco Zero, 1989.

SIMÕES, Lindinalva. **As Estradas de Ferro do Recôncavo**. Salvador: Ed. do Autor, 1977.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes. **Planos para o Império**. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869 – 1889). São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, Robério Santos. **“Tudo pelo trabalho livre”**: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892 – 1909). Salvador: EDUFBA; São Paulo: FAPESP, 2011.

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

STEINBRUCH, Fabio. **Alguns aspectos da história do automóvel no Brasil**. São Paulo: Tempo & Memória, 2005.

STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus**: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editora, 2001.

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

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

TEIXEIRA, Cid; SILVA FILHO, Rubens; VASCONCELOS, Helio. **Mineração na Bahia**: ciclos históricos e panorama atual. Salvador: Superintendência de Geologia e Recursos Minerais, 1998.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

TOPIK, Steven. **A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1987.

TRAVERSO, Enzo. **El pasado, instrucciones de uso**. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2011.

TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem**: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX. Rio de Janeiro: COPPE; São Paulo: Marco Zero, 1989.

UZÊDA, Jorge Almeida. A cidade de Salvador e a modernidade da máquina no período de 1935 a 1945. In: **Bahia Análise e Dados**. Salvador: SEI, 2009, v. 19 n. 2, p. 603-615, jul./set. 2009.

VATIN, François. What is watt? História de uma medida. In: **Laboreal**, vol. 14, nº 1, p. 76 - 78, 2018. Disponível em: <http://www.laboreal.up.pt/pt/articles/what-is-watt-historia-de-uma-medida/>. Acesso em 15 jun. 2020.

VENÂNCIO FILHO, Raimundo. **O sagrado e o profano no sertão da Bahia**: a religiosidade em Monte Santo. São Paulo: Lura Editorial, 2016.

VIANNA, Ialmar Leocádia. **A estrada de ferro Ilhéus – Conquista e a lavoura do cacau na Bahia**. Dissertação (Mestrado em História), Recife: UFPE, 1986.

VIEIRA, José Luiz. **A história do automóvel**: a evolução da mobilidade. São Paulo: Alaúde Editorial, 2008.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovias e rede urbana na Bahia**: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

YERGIN, Daniel. **O petróleo**: uma história de conquistas, poder e dinheiro. São Paulo: Paz e Terra: 2012.

WOLFE, Joel. **Autos and progress**: The brazilian search fo modernity. New York: Oxford Univerty Press, 2010.