

# DOIS CAMINHOS: PORTO E AS OPÇÕES DE TRABALHO NO SUL DA BAHIA ENTRE 1872 E 1940

---

 Flávio Gonçalves dos Santos<sup>1,2</sup>

## RESUMO

Discute-se em que medida o Porto de Ilhéus alterou a composição social de sua cidade ao introduzir novos tipos de ocupações e ramos de trabalho. A partir dessa abordagem, o presente artigo apresenta alguns dos resultados dos projetos “Baía do Pontal – Ilhéus: a cidade, o porto e o Atlântico”, inicialmente financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (Fapesb), entre o período de 2012 a 2014. Atualmente financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e pelo *Proyecto HAR2015-64044R – Global South*. Igualmente, o estudo contempla pesquisas desenvolvidas nos seguintes projetos: *Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico meridional (1850-2010)*, aprovado pelo Ministério de Economia e Competitividade do Governo da Espanha; e “Estudo comparativo de sistemas portuários: Bahia-Brasil e Ilhas Canárias-Espanha – 1960/1990”, financiado pela Universidade Estadual de Santa Cruz (Uesc).

## PALAVRAS-CHAVE

História – cidade – porto – economia.

---

1 Universidade Estadual de Santa Cruz. Ilhéus – Bahia – Brasil.

2 Flávio Gonçalves dos Santos é professor na UESC e doutor em História pela Universidade Federal Fluminense. E-mail: fgsantos@uesc.br.

# TWO PATHS: THE PORT AND WORK OPTIONS IN THE SOUTH OF BAHIA BETWEEN 1872 AND 1940

---

 *Flávio Gonçalves dos Santos*

## ABSTRACT

This article discusses how the Port of Ilhéus changed the social composition of the city, introducing new types of occupations and areas of work. It aims to disseminate some results of the project “Pontal Bay - Ilhéus: the city, the port and the Atlantic”, financed by Bahia Research Foundation – FAPESB between 2012 and 2014 and is currently funded by National Council for Scientific and Technological Development – CNPq and by the Proyecto HAR2015-64044R – Global South. Puertos y desarrollo económico y social en el Atlántico meridional (1850-2010), and the project approved by the Ministry of Economy and Competitiveness of the Government of Spain – of the project “Estudo comparativo de sistemas portuários: Bahia-Brasil e Ilhas Canárias-Espanha – 1960/1990”, financed by Universidade Estadual de Santa Cruz.

## KEYWORDS

History – city – port – work.

## 1. Introdução

O estado da Bahia, do final do século XIX e durante todo o XX, foi responsável por cerca de 90% da produção e exportação do cacau brasileiro, e a região sul da Bahia contribuiu com a quase totalidade deste percentual. O volume de rendas introduzido fez com que a cidade de Ilhéus, inicialmente um aglomerado urbano que participava de modo marginal da economia do estado, em pouco menos de cinquenta anos fosse convertida em um polo regional dinâmico, com cabedal para interferir nos rumos da política baiana e atuar com relevância na política nacional.

Localizada entre a Latitude 14°47'20'S, Longitude 39°02'56'W, a cerca de 450 km de Salvador – a capital da Bahia –, Ilhéus é uma cidade litorânea, para onde confluem os rios Cachoeira, Santana e Itacanoeira, cujo encontro com o mar resulta na formação da baía fluvial do Pontal. Esse espaço foi utilizado desde os primórdios da colonização até o primeiro quartel do século XX como zona abrigada e porto natural, quando uma sucessão de intervenções dotou a cidade de um porto organizado<sup>3</sup>.

Ilhéus se destacou das demais regiões do estado que possuíam um ancoradouro, utilizado em grande medida pela navegação de cabotagem, por ter iniciado e levado a cabo um processo para organização de um porto, tendo, ainda que em pequena quantidade, exportado seus produtos diretamente. Entretanto, a exportação do cacau jamais pode prescindir do Porto de Salvador e, concretamente, havia poucas con-

---

<sup>3</sup> Cabe ressaltar que todas as menções ao porto organizado, feitas neste texto, circunscritas dentro dos marcos cronológicos do artigo, deverão ser entendidas nos seguintes termos: “portos providos de installações modernas de cães, de molhes e obras congeneres, serviços de dragagem e outros necessarios ao trafego dos navios, executados por concessão nos termos da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, ou por contracto ou administração, nos termos dos decretos ns. 4.859, de 8 de junho de 1903, e 6.368, de 14 de fevereiro de 1907, essas installações e os seus serviços ficarão a cargo do Ministerio da Viação e Obras Publicas, que estabelecerá a respectiva ‘Fiscalização do Porto’ ou repartição equivalente, de accôrdo com as disposições do presente regulamento”. BRASIL. Decreto 15.693, de 22 de setembro de 1922.

dições de ampliação da infraestrutura do Porto da Baía do Pontal, haja vista os atrasos e as dificuldades da Companhia Industrial de Ilhéus em honrar com os compromissos firmados no contrato de concessão<sup>4</sup>.

Isso posto, o problema que norteia esse artigo é identificar como o Porto de Ilhéus, não obstante os limites de sua atuação, introduziu, de forma sensível, novos tipos de ocupações e ramos de trabalho, de modo a interferir na composição social da cidade. Por sua vez, a opção metodológica adotada foi a de realizar uma análise demográfica, a partir dos dados dos censos de 1872, 1920 e 1940. No uso dos censos demográficos, verificou-se que o trabalho interpretativo estava pautado em aproximações. Os dados estatísticos – nem sempre construídos sob a mesma base metodológica ou elegendo as mesmas categorias para contagem – não expressam a realidade em si, mas compõem um mosaico que permite a percepção de tendências ou realidades no recorte temporal (conjuntural ou de longa duração) que se investiga. Eles não representam um retrato fiel da sociedade, mas, considerando o universo de pessoas que estão ali representadas, podem conferir ao historiador uma perspectiva mais ampla de seu objeto de estudo.

Também se recorreu à literatura e à fotografia como fontes de informação sobre o contexto investigado. Situadas entre o testemunho histórico-ficcional da literatura – que, com base em inferências lógicas, experiências subjetivas do autor e informações coletadas sobre as circunstâncias sócio-históricas, imbuí-se de verossimilhança – e os dados demográficos e estatísticos (os quais, na frieza dos números, exigem dos seus intérpretes um grau de sensibilidade e de conhecimento dos contextos e conjunturas sociais que determinam os movimentos de ascenso e descenso dos números, bem como não deixam

---

4 SANTOS, Flávio Gonçalves. Tudo se revela diverso: a concessão, o movimento e problemas do Porto da Baía do Pontal – Ilhéus - Bahia (1911/1940). In: CRUZ, Maria Cecília Velasco; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *História e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: Ed. UFBA, 2016. p. 173-188.

de exigir certo grau de “imaginação sociológica”)<sup>5</sup>, as fotografias, impressões de um tempo e um espaço capturados e congelados em forma de registro, exigem atenção para o que apontou Milton Guran:

A função da fotografia na descrição não é, necessariamente, a de produzir um registro exaustivo ou redundante face às informações escritas. Sua contribuição reside na capacidade de efetuar uma seleção de aspectos relevantes e de momentos significativos da realidade estudada, que possam pôr, em evidência, informações que não poderiam ser obtidas por outros meios<sup>6</sup>.

Ainda que a fotografia tenha sido aqui utilizada como meio de acesso a um passado, optou-se, a fim de evitar que o texto fosse sobrecarregado com elementos gráficos, pela eleição de dois conjuntos de imagem. Estes, a partir das interpretações que proporcionam, permitem enxergar ocupações e ramos de trabalho que estavam direta ou indiretamente ligados a atividades portuárias e/ou vinculados ao mar.

## 2. *Dois caminhos...*

A tradição literária da região sul baiana, que indiscutivelmente conquistou respaldo nacional e internacional, não ficou alheia à organização do Porto de Ilhéus e aos fenômenos sociais que sua presença estimularia. Adonias Filho, em seu romance *Luanda Beira Bahia* criou uma imagem quase nostálgica da Ilhéus de séculos anteriores. Em uma passagem bem interessante, fez uma descrição do que seria a cidade Ilhéus, e, mais especificamente, da sua zona portuária, cem ou duzentos anos atrás no tempo.

---

5 MILLS, Charles W. *A imaginação sociológica*. 6. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. p. 9-32.

6 GURAN, Milton. A “fotografia eficiente” e as Ciências Sociais. In: ACHUTTI, Luiz Eduardo R. (Org.). *Sobre o fotográfico*. Porto Alegre: Prefeitura da Cidade de Porto Alegre: Unidade Editorial, 1998. p. 89.

Idade impossível de saber-se, talvez cem ou duzentos anos, teria visto a praia ainda selva virgem, o Pontal com três choupanas e Ilhéus sem o porto. Canoas, remos nas mãos de escravos e índios, o mar com a serenidade de um lago. Os lampiões do outro lado, o farol não havia, florestas ainda cobriam os morros. Os sinos chamavam, pouco antes do anoitecer, para as rezas dos padres. Quem a trouxe, simples muda em pedaço de bambu, e a plantou assim tão perto da praia, jamais se saberá<sup>7</sup>.

Esse é um testemunho ficcional, em cujas linhas se observam inferências lógicas e informações que auxiliam a reconstituir o cenário plausível retratado na narrativa, isto é, o de uma sociedade colonial, de pouca ou quase nenhuma urbanização. Porém, essa estratégia faz realçar o que se seguirá depois, ao longo das páginas do romance, que é o delineamento de uma sociedade a qual, a partir de seu porto, se tornou urbana e transnacional. Seu cenário apresentou-se então propício para narrar as aventuras e tragédias de homens e mulheres que habitaram as zonas portuárias de Ilhéus.

Adonias Filho propôs uma dicotomia e uma síntese do que se produziu na sociedade ilheense com a chegada do porto, vividas por seu personagem principal, Caula. Poderosamente atraído pelo mar, o protagonista do romance, em sua genealogia filho de um marinheiro português com uma índia de Olivença, simboliza o que o autor entendia como as alternativas de trabalho para a gente pobre de Ilhéus. Lançar-se ao mar, integrando o grande circuito comercial atlântico ou enveredar pela terra, dedicando-se à agricultura de sobrevivência, como o plantio da mandioca, e ao comércio de piaçava, farinha e cacau. Depois de uma breve passagem pelo comércio de prestação de serviços, aprendiz de sapateiro, o personagem acabou por cumprir seu destino, lançando-se ao mar e levando suas venturas e desventuras de um a outro lado do Atlântico.

O interessante desse romance é que nele se evidenciam a vida e as expectativas de gente pobre e, de algum modo, as suas esperanças

---

<sup>7</sup>FILHO, Adonias. *Luanda Beira Bahia*. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 3.

e desesperanças em relação ao mar. Nas páginas em que Adonias Filho decide a trama, desenrolada em Ilhéus, ele revela uma sociedade que possuía uma cultura marítima, mas também profundamente dependente de sua cultura agrária. Pois era em busca do cacau que os navios estrangeiros chegavam à cidade e que permitiam aos “homens de Ilhéus” estarem no Atlântico, na condição de marinheiros de longo curso, cabotagem ou pescadores.

O fato é que a alternativa de estar no Atlântico, ainda que pudesse existir antes da organização do porto de Ilhéus, tornou-se mais contundente a partir dele, sobretudo com a navegação de longo curso e o aumento do fluxo das embarcações que se dedicavam à grande cabotagem. A pequena cabotagem, feita por saveiros e embarcações à vela, assim como a atividade pesqueira, deixaram de ser a principal alternativa de obtenção de sustento através do mar. Além disso, também se constituíam como uma opção para os que não estavam dispostos ou não podiam viver da agricultura, do comércio ou da prestação de serviços urbanos.

Os homens de Ilhéus, ali do Pontal e do Malhado, tinham apenas dois caminhos – dois caminhos e nada mais. Entravam matas adentro para o ventre das selvas ou saíam mar afora para os portos do mundo. Preferiam o mar, os brancos e os negros, os de sangue português e africano, enquanto os caboclos de sangue índio escolhiam os sertões<sup>8</sup>.

Embora na narrativa estes caminhos sejam apresentados como os únicos possíveis aos homens, cabe questionar: qual é a extensão dessa dicotomia e dessa síntese? O que representavam o cacau e o porto para essa sociedade?

---

<sup>8</sup> *Ibidem*, p.13.

### 3. “Prosperidade, fartura, dinheiro a rodo...”

Falavam da safra anunciando-se excepcional, a superar de longe todas as anteriores. Com os preços do cacau em constante alta, significava ainda maior riqueza, prosperidade, fartura, dinheiro a rodo. Os filhos dos coronéis indo cursar os colégios mais caros das grandes cidades, novas residências para as famílias nas novas ruas recém-abertas, móveis de luxo mandados vir do Rio, pianos de cauda para compor as salas, as lojas sortidas, multiplicando-se, o comércio crescendo, bebida correndo nos cabarés, mulheres desembarcando dos navios, o jogo campeando nos bares e nos hotéis, o progresso enfim, a tão falada civilização<sup>9</sup>.

Logo nas primeiras páginas de *Gabriela, cravo e canela*, é anunciado o significado do cacau para a região sul da Bahia. O romance é ambientado na cidade de Ilhéus, entre os anos de 1925 e 1926, e sua trama gira em torno da ideia de que a região cacauera finalmente se integraria à civilização e a modernidade. Assinalava esse fato, como um rito de passagem, tanto a chegada do porto quanto a mudança de atitude na cidade, em termos de moralidade e justiça, com a punição de um assassinato cometido “em nome da honra”<sup>10</sup>.

A escolha deste momento para ambientar a narrativa amadiana ampara-se em dois fatos concretos. O primeiro refere-se ao contexto de que a safra de cacau de 1925-1926 colocou o sul da Bahia e, portanto, o Brasil, como a segunda região produtora mundial de amêndoas de cacau. O segundo é que, em 1926, parte dessa produção chegou ao mercado internacional sem a intermediação do Porto de Salvador. Em 26 de janeiro desse mesmo ano, o Porto de Ilhéus “recebeu pela primeira vez, um navio de longo curso. Tratava-se do cargueiro sueco ‘Falco’

9 AMADO, Jorge. *Gabriela, cravo e canela*: crônicas de uma cidade do interior. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 17.

10 Ibidem, passim.



medindo 100 metros de comprimento, que partiu carregando 47.150 sacos de cacau, com destino a Nova Iorque”<sup>11</sup>.

A forma como Jorge Amado sugere a ideia de progresso e civilização aponta para um uso dos recursos, advindos da produção cacauieira, de modo perdulário e despreocupado. O consumo de artigos e serviços de luxo, gastos com jogatina e com prostituição são apontados como a síntese do que se entendia por progresso e civilização – o que é uma verdade apenas parcial.

A trama também revela, no embate entre Mundinho Falcão e Coronel Ramiro Bastos, a resistência de importantes setores econômicos da região à implantação de um porto organizado, pois ele representaria a emergência de novos personagens a disputar o controle econômico e o poder político com a oligarquia local. Esses novos personagens eram, no romance e na vida real, percebidos pela velha oligarquia como aventureiros em busca de fortuna fácil.

Em princípios do século XX, o afluxo de recursos à região sul Baiana e a oportunidade de bons preços para o cacau no mercado internacional fez sobressair o fato de que as vias de escoamento da produção estavam longe de serem ideais. O ancoradouro, que fora funcional até finais do século XIX, começou a apresentar severas limitações. A regularidade e a capacidade de transporte das embarcações do Lloyd Brasileiro e da Companhia de Navegação Baiana, assim como a própria intermediação do Porto de Salvador no processo de exportação do produto, eram entendidas como riscos e limites à expansão da prosperidade da lavoura cacauieira<sup>12</sup>.

O transporte das safras das lavouras até o local de embarque era muito precário. Dava-se por intermédio das tropas de muares e por canoas. Estes meios de transporte, além de serem muito demorados,

11 ROSADO, Rita de Cássia S. C. *Cronologia dos portos da Bahia*. Salvador: Codeba, 1988. p. 52.

12 “O transporte de mercadorias para a Bahia fazia-se por dois pequenos iates, apenas, que viajavam carregados a ponto de ir a carga até o convés, sujeita a avaria. Os fretes eram de 100 a 160 réis por arroba. Iam, porém, navios de porte de Alagoas e do Rio de Janeiro carregar madeiras nos portos da comarca”. SILVA CAMPOS, João. *Crônicas da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006. p. 377.

interferiam na qualidade final do produto que se via à mercê das intempéries do tempo, dos roubos e de diversos danos. Era imperativo que o cacau chegasse ao porto e daí seguisse para a exportação em menos tempo, com menor risco e sem perda de qualidade. Estas necessidades abriram novos campos para o surgimento de setores econômicos que até então não tinham sido atraídos para o sul da Bahia.

Era necessário assegurar um bom caminho entre as áreas produtoras e o ponto de escoamento. Assim, em 1904, um grupo de empresários, vinculados ao capital inglês, pleiteou e conseguiu a concessão do direito de construção e exploração da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista<sup>13</sup>. O trecho completo da ferrovia nunca foi concluído. Sua extensão total não chegou a 100 km, mas cumpriu bem o papel de interligar a zona produtora de cacau ao porto, numa espécie de microcorredor de exportação. Com a concessão da ferrovia aprovada, o passo seguinte, para o grupo de investidores nacionais e internacionais mobilizados por Bento Berilo de Oliveira, foi a obtenção de concessão do porto em 1923<sup>14</sup>. Em 1911, a estrada de Ferro Ilhéus-Conquista já estava em atividade e os primeiros embarques de cacau saídos do porto organizado foram feitos em 1926.

A “civilização” e o “progresso” chegaram ao sul da Bahia movidos pelo fruto de ouro. A cidade inspirava ares cosmopolitas, atraía migrantes e imigrantes dos mais variados tipos, desde os retirantes fugidos das secas que assolavam a região Nordeste aos representantes dos grandes capitais internacionais (ingleses, franceses, alemães), passando pelos sírios e libaneses que escapavam do Império Turco-Otomano. Dessa forma, Ilhéus já não vivia apenas da farinha de mandioca e da piaçava, em razão do cacau e do porto, que possibilitavam o afluxo cada vez maior de gente e de oportunidades de negócios.

A história do cacau e sua importância econômica, assim como os fenômenos sociais que produziu, já foram objeto de atenção em im-

13 BORGES DE BARROS, Francisco. *Memórias sobre o município de Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2004. p. 107.

14 BRASIL. Lei nº 4.632, de 6 de janeiro de 1923.

portantes estudos, que revelaram as dinâmicas de implantação desta atividade produtiva no sul da Bahia<sup>15</sup>. Esses trabalhos identificaram e discutiram fenômenos sociais, a exemplo do clientelismo e do coronelismo, os quais, estimulados por uma República recém promulgada por latifundiários e militares em represália à abolição da escravidão, marcaram as relações políticas e sociais de uma região que, depois de muitos séculos, experimentava o gosto de certa prosperidade.

Frutos deste processo, a ocupação e a exploração da terra no sul da Bahia ocorreram de forma autoritária, sobretudo porque incorporavam terras indígenas ou que já estavam ocupadas por posseiros, em sua maioria egressos do cativo, desalojados de modo quase sempre violento<sup>16</sup>. Movidas pela truculência e pelo sucesso das exportações baianas, as fronteiras da lavoura de cacau foram estendidas. Terras de índios, quilombolas e camponeses pobres foram “desbravadas a ferro e a fogo” em nome do progresso e da civilização de Ilhéus.

Em decorrência desse processo, o aumento da produção de cacau deu-se menos pelo aperfeiçoamento das técnicas de manejo e muito mais pela incorporação de novas faixas à lavoura. O reflexo do processo de ocupação de novas áreas pode ser inicialmente analisado no Gráfico 1. A partir dele, pode-se comparar o desempenho do cacau em relação aos outros produtos agrícolas de pauta de exportação baiana no intervalo de 1869 a 1880. Ao fazê-lo, constata-se que a contribuição do cacau foi inferior a 5% em quase todo período. No entanto, a partir de 1874-1875, percebe-se que há uma tendência de alta, que se man-

---

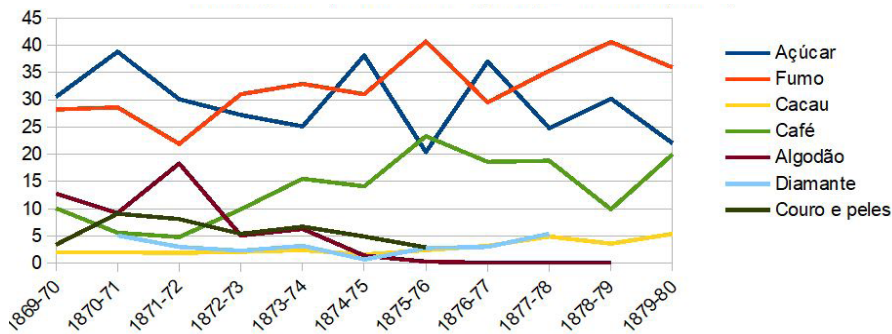
15 Ver: GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS Antonio Fernando G. de. *Bahia cacauzeira: um estudo de história recente*. Salvador: UFBA, 1979. 108p (Estudos baianos n. 11); Idem. *História econômica e social da região cacauzeira*. Rio de Janeiro: Carto-Gráfica Cruzeiro do Sul, 1975; FALCÓN, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ed. UFBA: Ianama, 1995; SANTOS, Milton. *Zona do cacau: introdução ao estudo geográfico*. Salvador: Artes Gráficas, 1955.

16 MAHONY, Mary Ann. Afro-Brazilians, land reform, and the question of social mobility in Southern Bahia, 1880-1920. *Luso-Brazilian Review*, Madison, WI, v. 34, n. 2, p. 59-79, Winter 1997; CRUZ, Ronaldo Lima da. *Conflitos e tensões: conquistas de escravizados e libertos no sul da Bahia (1880-1900)*. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2012.

têm até o final do período, com uma participação superior a 5%, e a manutenção de um movimento de ascensão.

Nesse período, o desempenho do cacau não se comparava à importância do fumo ou do café. Açúcar, fumo e café eram os três principais produtos de exportação da Bahia. Entretanto, o açúcar registrou um consistente movimento de descenso, caindo de uma participação de 30% nas exportações no início do período para uma participação inferior a 25% ao final. O fumo, por sua vez, apresentava um movimento inverso, saindo de uma participação inferior a 30%, chegando aos 40% no intervalo de 1879-79, mas entrando em queda na sequência, atingindo uma participação de 35% nas exportações da Bahia. É interessante notar, no fim do período registrado no Gráfico 1, que apenas o café e o cacau apresentam uma tendência de crescimento.

**Gráfico 1**  
 Participação de produtos nas exportações baianas (Em %)



Fonte: Proposta e relatórios apresentados à Assembleia Geral Legislativa, pelos ministros e secretários de Estado dos Negócios da Fazenda, Rio de Janeiro (1852-1888); Falla dos Presidentes da Província da Bahia, 1851-1889; Cálculos GTEP/CPE. Adaptação de uma tabela encontrada na Fundação de Pesquisa – CPE, 1978, p. 24. (Atividades Produtivas).

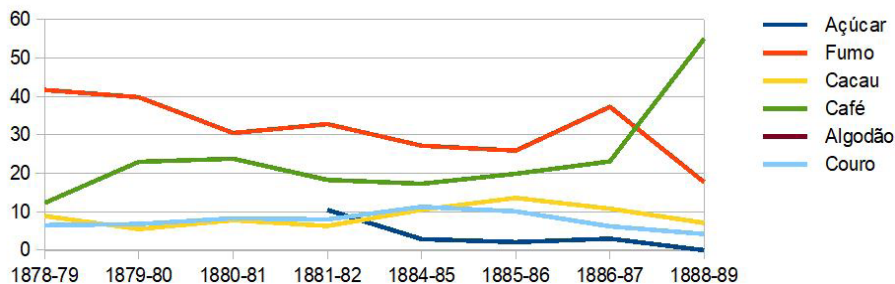
Observando-se o momento histórico e econômico posterior, por meio dos dados apresentados no Gráfico 2, verifica-se a evolução do cenário anterior. A tendência de aumento lento e gradual de importância do cacau na pauta de exportação se manteve, pois iniciou o período contribuindo com quase 10% da receita advinda da exportação,

manteve-se abaixo deste percentual até 1884-1885, voltando a cair no biênio de 1886-1887. O açúcar, por sua vez, manteve a tendência de queda do período anterior e chegou ao final ao biênio 1888-1889 com uma participação quase nula. É importante notar a ausência de dados de sua participação na receita de exportação da Bahia no período que se estende de 1878 a 1881. Entretanto, esse fato não obsta identificação de sua perda de importância econômica.

Nos anos de 1888-1889 o fiasco do desempenho do açúcar nas exportações baianas foi notável. Porém, é de se considerar que esses anos foram emblemáticos para a história política e econômica do país, tendo em vista a abolição da escravidão e a subsequente Proclamação da República, com impacto direto sobre a produção açucareira. Já o fumo manteve a tendência de queda apresentada no Gráfico 1 e, como se pode perceber no Gráfico 2, ela se acentua no período seguinte, de 1878 a 1889. A partir de 1887, sofreu um brusco movimento de descenso, caindo de 37%, aproximadamente, para algo em torno dos 17% sua contribuição às receitas de exportação da Bahia.

Todos os produtos da pauta de exportação baiana no final do período apresentaram uma queda, excetuando-se o café, que manteve sua tendência de aumento. Do biênio 1886-1887 para o biênio 1888-1889, ele saltou de uma participação de aproximadamente 20% para uma participação superior aos 50% da receita. Ou seja, o fim do trabalho compulsório e do governo imperial não exerceu o mesmo impacto nas lavouras de café, assim nas demais *commodities* agrícolas da Bahia. É de se supor, inclusive, que o café baiano tenha se beneficiado com o impacto desses eventos históricos em outras regiões produtoras do país.

**Gráfico 2**  
Participação dos Produtos na Receita Provincial de Exportação (%)

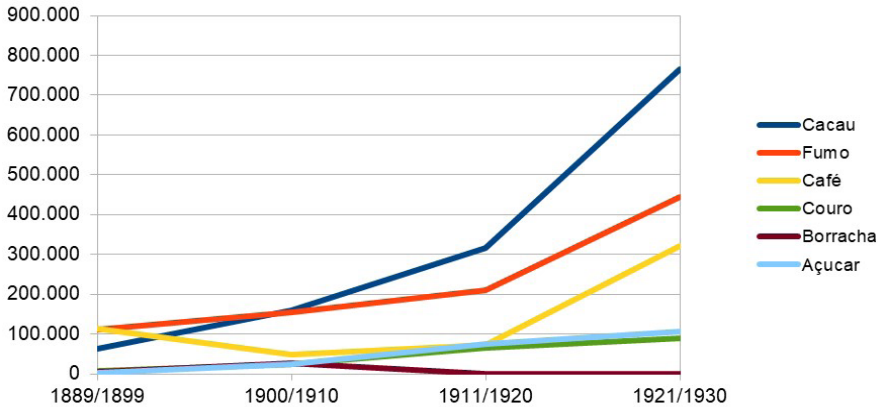


Fonte: Adaptação de uma tabela encontrada na Fundação de Pesquisa - CPE, 1978, p. 29. (Atividades Produtivas).

No cenário seguinte, ilustrado pelo gráfico 3, percebe-se que o cacau foi ganhando relevo em relação aos demais produtos. O açúcar manteve a tendência de descenso. Só a partir de 1900 apresentou uma tendência de ascensão, que se manteve constante até 1930. O café, após um período de declínio, retomou na segunda década do século XX um consistente movimento de ampliação da participação na pauta do comércio exterior baiano. O fumo e o cacau, que apresentavam um movimento de crescimento, também a partir do decênio 1911-1920, deram um salto no volume das exportações.

Para esse movimento de ascensão, pode-se depreender a influência das demandas criadas pela Primeira Guerra Mundial. No tocante ao cacau, mais especificamente, além desse fato, pode-se somar uma maior qualidade das condições de escoamento da produção, principalmente com a instalação de uma linha ferroviária, e das obras de melhoramento das instalações portuárias em Ilhéus. A primeira iniciada em 1905 e a segunda a partir de 1911.

### Gráfico III



Fonte: Fundação Centro de Pesquisa. Op. Cit. p. 120-121.

Em síntese, os gráficos 1, 2 e 3 demonstram a evolução da importância do cacau para a economia baiana, a ponto de se converter na principal fonte de recursos da região. E parte dos rendimentos obtidos com a exportação estava disponível para investimentos em vias e meios de transportes, com uma perspectiva de retorno bastante assegurada.

É indiscutível que a melhoria das vias de acesso e dos meios de transporte da produção atuou como catalizador do desempenho da produção de cacau. Isso porque tornou o produto ainda mais acessível aos mercados internacionais, cujos bons preços estimulavam o aumento da produção, que, por conseguinte, resultou na integração de novas áreas à lavoura.

A incorporação dessas novas áreas converteu a cidade de Ilhéus em ponto de confluência para a produção de fazendas em zonas que atualmente pertencem a municípios como Itabuna, Itajuípe, Itacaré, Uruçuca, Ubaitaba, Itapé, Ibirapitanga, Pau Brasil, Camacã, Buerarema e outros. Esta conjuntura conferiu a Ilhéus o papel de liderança

política e econômica regional, uma espécie de vitrine da Região Ca-caueira<sup>17</sup>.

Ainda que nem tudo tenha sido rigorosamente planejado e racionalmente executado, é inegável que a ferrovia e o porto alteraram as feições da cidade, estimularam o surgimento de novas atividades econômicas e instituíram um modo de viver inédito na região àquela altura do século XX. Todavia, é preciso considerar as contribuições de Marcelo Henrique Dias que, contrário à tese do isolamento e estagnação econômica da Capitania de Ilhéus, demonstra a existência de um ativo circuito de navegação de cabotagem movido, sobretudo, mas não exclusivamente, pelo comércio de farinha e de madeiras nobres<sup>18</sup>. Segundo esse autor:

A organização de um fluxo constante do produto [farinha] para a capital durante tantos anos concorreu para consolidar a integração da Capitania de Ilhéus a um significativo mercado regional. Desta forma, ficou garantida uma demanda suficiente para manter um nível de circulação de capital capaz de estimular a expansão da fronteira agrícola e a reprodução do sistema escravista nas suas zonas produtivas melhor aparelhadas<sup>19</sup>.

Ainda que as categorias elegidas pelo autor, tomadas de empréstimos a Russel-Wood, para qualificar o tipo e o grau de relacionamento com a capital Salvador possam suscitar mais debates que esclarecimentos, fato é que ele tem êxito ao demonstrar que a Comarca de Ilhéus não estava economicamente isolada<sup>20</sup>. Especialmente, se

17 BAHIA. *Anuário Estatístico Anos de 1924-1925*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1926. v. II. p. 27.

18 DIAS, Marcelo Henrique. *Farinha, madeiras e cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: Editus, 2011.

19 *Ibidem*, p. 102.

20 O autor acertadamente caracteriza a relação da Comarca de Ilhéus com a Cidade de Salvador, como do tipo centro-periferia. Todavia, a aplicação do termo *umland*, utilizada por Russel-Wood para caracterizar o modelo de relação estabelecida entre as duas, tem pouca relação com o uso



comparamos o caso de Ilhéus, por exemplo, ao caso de Minas Velha (atual Cidade do Rio de Contas), analisado por Marvin Harry e com um aparte analítico considerável de Fernand Braudel<sup>21</sup>. A eles chamou a atenção o modo como uma comunidade na Bahia, cujo momento de prosperidade se deu no século XVIII, conseguia sobreviver no meado do século XX com uma economia quase estagnada por se encontrar à margem de qualquer economia mais dinâmica. A localidade foi capaz de criar, dentro de suas possibilidades, um circuito econômico próprio a partir da relação “campo-cidade”, evitando o seu desaparecimento. Conforme assinalou Braudel:

Minas só pode contar para viver, com o trabalho de seus artesãos: ar-tífices de cobre, ferreiros, fabricantes de serras, arreios, de bagagens, de rendas e flores artesanais, oleiros, latoeiros, costureiras e alfaiates, carpinteiros. Imaginem uma cidade medieval, de pequeno porte, que trabalha para seu próprio mercado e, quando pode, para mercados longínquos. O mercado próximo são os camponeses [...] compradores de selas, de arreios de facas e chicotes [...], o mercado longínquo, por excelência, a zona de circulação burriqueira [...]. Tal mercado vai para oeste até Xiquexique, até a peregrinação de Bom Jesus da Lapa, sobre o São Francisco, peregrinação e feira ao mesmo tempo<sup>22</sup>.

De fato, Ilhéus nunca experimentou uma situação semelhante, mesmo antes do cacau ou da organização de seu porto, pois havia uma economia que envolvia outros circuitos produtivos e comerciais, mas não com a mesma relevância do que se instalou depois do cacau.

---

habitual dos termos, seja no campo da geografia, seja no campo da logística, ou incluso no significado que as expressões têm em alemão, seu tronco linguístico de origem. Para a Capitania de Ilhéus, há que se considerar que se tratava de outra unidade administrativa e territorial, sendo, portanto, necessário considerar essa relação de dependência, sob outros aspectos, além de um suposto contínuo geográfico, climático e cultural.

21 HARRY, Marvin. *Town and country in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1956; e BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005. p. 219-233.

22 BRAUDEL, Fernand. Op. Cit. p. 225.

Evidencia-se até aqui que os ingressos de capitais na região sul baiana oriundos do comércio de exportação de cacau foram um divisor de águas para a cidade de Ilhéus.

Embora a cidade nunca tivesse deixado de integrar um circuito econômico ativo, converteu-se em um curto intervalo de tempo em um polo econômico dinâmico capaz de atrair investimentos para realização de grandes obras de infraestrutura, como a construção de uma estrada de ferro e a transformação de um ancoradouro de navegação de cabotagem em um porto organizado, apto a receber embarcações de longo curso. Contudo, nesta perspectiva, cabe ainda mais um importante questionamento: o que representou para Ilhéus a existência deste porto organizado<sup>23</sup>?

#### 4. O que os censos contam?

Em 1872, por exemplo, a Paróquia de São Jorge dos Ilhéus possuía uma população de 5.682 habitantes, distribuídos em 1.029 fogos (ou habitações). Já em 1920, o Município de Ilhéus era composto por seis distritos, a saber: Ilhéus, a sede; Aritaguá, Cachoeira de Itabuna, Castelo Novo, Banco do Pedro e Pontal. O total de sua população era de 63.012 habitantes e uma densidade demográfica de 7,24 habitantes por quilômetro quadrado. Possuía 8.534 domicílios ocupados e 534 desocupados, um hospital; oito escolas, sendo sete na sede e uma no Pontal; 103 fazendas; e 173 casas de negócios. Isso quer dizer que em 48 anos a densidade demográfica e urbanização do município cresceram de modo significativo e esse processo encontra na expansão da lavoura cacaeira um de seus motivadores.

Esse é um dado geral observável do crescimento demográfico de Ilhéus. Porém, se tomarmos como referência, por exemplo, os dados

---

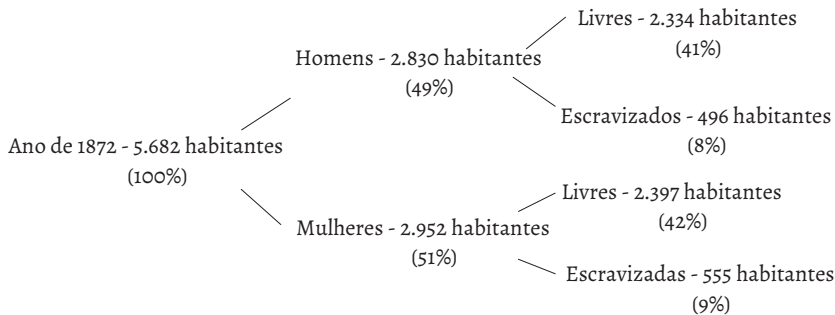
<sup>23</sup> O impacto do porto sobre a paisagem da cidade, ainda que o tema esteja longe de ser esgotado, já foi objeto de atenção em outro texto, a saber: SANTOS, Flávio Gonçalves. A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971). *Crítica Histórica*, Maceió, ano VII, n. 13, jun. 2016.

do censo de 1872, 1920 e 1940, poderemos formar um juízo aproximado da evolução das opções de ocupação remunerada para homens e mulheres, considerando o período antes, durante e depois da instalação do porto organizado de Ilhéus.

Ao observar a composição demográfica de Ilhéus em sexo e estatuto legal, de acordo com os dados do censo de 1872, nota-se que aproximadamente 17% da população era escravizada, num total de 1050 pessoas. Destas, 718 foram declaradas como lavradores, 117 como trabalhadores domésticos, 185 foram declaradas como sem profissão definida. Para as profissões manuais ou mecânicas, a presença de escravizados era diminuta, somava ao todo 31 pessoas distribuídas do seguinte modo:

- a) entre os dezessete operários que trabalham com metal, seis eram homens escravizados;
- b) entre os 55 operários que trabalhavam com madeira, doze eram homens escravizados;
- c) entre os cinco operários que trabalhavam com edificações, um era um homem escravizado;
- d) entre os dez operários que trabalhava com calçados, um era um homem escravizado;
- e) entre as 197 costureiras, onze eram mulheres escravizadas<sup>24</sup>.

**Diagrama 1**  
**População da Ilhéus – 1872<sup>25</sup>**



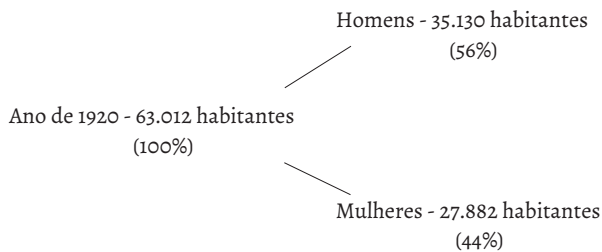
24 BRASIL. Recenseamento do Brasil em 1872.. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874. v. 3 - Bahia, p. 279.

25 Idem, Loc. Cit.

Entre os trabalhadores livres, a maioria estava no campo, 2.613 pessoas foram declaradas como lavradores. Em segundo lugar estavam os declarados sem profissão, perfazendo um total de 1.241 pessoas<sup>26</sup>. Por sua vez, entre as ocupações diretamente ligadas ao porto e à navegação, tais como marítimos e pescadores, o censo contou treze homens se dedicando à primeira atividade e 39 à segunda. Mulheres e escravos, ao que o documento indica, não se dedicavam a essas ocupações<sup>27</sup>.

É possível, no entanto, concluir que, por volta dos anos de 1870, 58% dos habitantes de Ilhéus eram trabalhadores rurais; 23% da população não possuía profissão declarada e apenas 0,9% estava envolvida em alguma atividade imediatamente ligada ao mar. Já entre 1872 e 1920, isto é, em menos de 50 anos, a população da cidade aumentou onze vezes, passando de 5862 habitantes para 63.012 habitantes, de acordo com os dados dos censos demográficos dos respectivos anos<sup>28</sup>.

**Diagrama 2**  
**População da Ilhéus – 1920<sup>29</sup>**



26 Idem, Loc. Cit.

27. Idem, Loc. Cit.

28 BRASIL. *Recenseamento do Brasil*: realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928. v. 5, tomo 1. p. 298.

29 Idem, Loc. Cit.

Considerando a composição demográfica de Ilhéus por sexo, de acordo com os dados do censo de 1920, observa-se que aproximadamente 44% da população era feminina e 56% masculina. Desse universo, 21.763 homens foram declarados com alguma ocupação definida, contra 13.367 que foram assinalados como sem profissão. Entre as mulheres, 2.472 possuíam algum tipo de ocupação e 25.410 foram declaradas sem profissão. Do total de homens e mulheres indicados sem ocupação definida, há uma parcela significativa da população de 0 a 14 anos e de 15 a 20 anos, ou seja, que não era de todo economicamente ativa.

Entre os maiores de 21 anos, a discrepância entre homens e mulheres declarados sem profissão é muito grande e revela o quão desvalorizadas, em suas atividades laborais e produtivas, eram as mulheres. Apenas 593 homens maiores de 21 anos foram declarados sem profissão, ao passo que 9.922 mulheres maiores de 21 anos foram incluídas nesta situação. Isso significa dizer que 33% das mulheres em idade economicamente ativa ou 14% da população de Ilhéus, em 1920, aparentemente, não tinham sua ocupação reconhecida<sup>30</sup>.

Entre as principais atividades laborais declaradas destacam-se profissões na agricultura, no comércio, em edificação, em serviços de vestuário e toucador, em serviços domésticos e marítimos, a estes últimos podem ser somados também os militares da Marinha. Apesar do aumento de população e também do número de ocupações encontradas na cidade de Ilhéus, em relação a 1872, a maioria da população ainda retirava seu sustento da agricultura. Estavam no campo, como lavradores, 14.690 pessoas, das quais 13.508 eram do sexo masculino e 1.182 do sexo feminino. Em ambos os casos, a maioria dos trabalhadores se encontravam em idade superior aos 21 anos.

Entre as ocupações diretamente ligadas ao porto e à navegação, tais como marítimos e pescadores, o censo contou 471 homens arrolados como marítimos, quinze como militares vinculados à Marinha do Brasil e mais 52 dedicando-se à atividade de caça e pesca. Da análise

---

30 *Idem*, *Loc. Cit.*

deste conjunto de dados, é plausível concluir que, por volta dos anos de 1920, 23% dos habitantes de Ilhéus eram trabalhadores rurais; 61% da população, isto é, 38.777 pessoas, não possuíam profissão declarada. E que o número de pessoas envolvidas em alguma atividade imediatamente ligada ao mar ampliou-se em termos absolutos, mas manteve o mesmo índice percentual de 1872, ou seja, de 0,9% em relação ao total da população.

*Tabela 1*  
 Amostra parcial das ocupações em Ilhéus segundo o Censo de 1920

	Agricultura	Comércio	Edificações	Vestuário e Toucador	Serviços Domésticos	Marítimos e Marinheiros	Pescadores
Totais	14.690	948	880	928	548	486	52
Homens	13.508	924	880	352	145	486	52
0- 21 anos	2393	115	122	80	55	67	6
+ 21anos	11.116	809	758	272	90	419	46
Mulheres	1.182	25	-	586	403	-	-
0- 21 anos	249	2	-	111	125	-	-
+ 21anos	933	23	-	465	278	-	-

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

Em 1940, Ilhéus possuía uma população de 113.269 pessoas, sendo 62.385 homens e 51.384 mulheres. Destas, 31.997 pessoas foram declaradas como vinculadas às atividades domésticas ou escolares, sendo 29.283 mulheres e 2.714 homens nesse ramo. Outro ramo em que se agrupou uma série de situações díspares como: inatividade, atividades mal definidas, que não se enquadravam nos demais ramos, também agregou um número significativo de pessoas. Nessa situação foram declaradas 8.160 pessoas, sendo 4.330 homens e 3.830 mulheres<sup>31</sup>.

31 BRASIL. *Recenseamento geral do Brasil 1940*: realizado em 1 de setembro de 1920. Série Regional. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1950. Parte XII, Tomo 1.

De acordo com os dados do censo de 1940, 28.191 pessoas dedicavam-se às ocupações agrícolas (agricultura, pecuária e silvicultura), sendo 27.071 do sexo masculino e 1.120 de sexo feminino. Para o setor de “serviços, atividades sociais” foram declaradas 4.044 pessoas, das quais 2.221 homens e 1.823 mulheres. Dedicavam-se à indústria de transformação 3.080 pessoas, sendo 2.948 homens e 132 mulheres. O Comércio ocupava um total de 2.594 pessoas, das quais 2.459 homens e 135 mulheres.

Nessa edição do censo, descrições das atividades laborais foram agrupadas por ramo de trabalho, de tal modo que a visualização do número de trabalhadores em atividades marítimas ou portuárias não pode ser estimada com precisão. Para o ramo de atividades “transporte, comunicação”, declararam-se 1.633 pessoas, das quais 1.620 eram homens e treze eram mulheres. Observando os dados do censo de 1920 e agrupando-os pelos mesmos critérios, a título comparativo, teríamos o seguinte cenário:

*Tabela II*

Número de pessoas ocupadas no ramo de transporte e comunicação<sup>32</sup>

<b>Censo</b>	<b>Homens</b>	<b>Mulheres</b>	<b>Total</b>
1920	584	3	587
1940	1.620	13	1.633

A partir desses dados e com a advertência de que as categorias de ocupação estão agrupadas de modo que não se pode exatamente afirmar o quantitativo de trabalhadores vinculados ao mar e ao Porto de Ilhéus, ainda assim podemos afirmar que, no decurso de 20 anos, houve uma duplicação dos postos de trabalho ligados ao ramo transporte e comunicação. Isso representa, em linhas gerais, um acrésci-

32 *Idem*, Loc. Cit.

mo de 33% nas ocupações ligadas a esse ramo de atividade, ou seja, 1,4% da população estava trabalhando com transporte e comunicação.

Pode-se tomar como referencial que o percentual de 0,9% da população total de Ilhéus estivesse, em 1940, vinculada às atividades ligadas ao mar ou porto, conforme se observou nos censo de 1872 e 1920. O quantitativo a que se chegaria seria de, aproximadamente, 1.019 pessoas. Porém, para ilustrar um pouco mais a situação, é possível ilustrar, de modo mais explícito, o funcionamento do porto nesse período.

Cumprir registrar, então, por exemplo, que a Companhia Industrial de Ilhéus não equipou seu porto com guindastes, mas possuía como meio de transporte de carga noventa carrinhos de mão, com a capacidade de até quatro sacos de 60 kg. Devemos supor, então, que a empresa contava com uma força de trabalho de no mínimo 90 carregadores nos momentos de maior necessidade. Outro fator que podemos considerar também é a presença da organização sindical. Havia pelo menos três sindicatos vinculados aos trabalhadores portuários<sup>33</sup>.

Até aqui foi demonstrado que, de fato, houve uma ampliação em números absolutos de pessoas envolvidas com as atividades portuárias e marítimas desde 1872 até 1940. E, mais que isso, comprovou-se igualmente que, no intervalo entre 1920 e 1940, justo o período de organização e pleno funcionamento do porto organizado de Ilhéus, houve um aumento no número absoluto de pessoas envolvidas com ocupações relativas ao ramo de atividade “transportes e comunicação”.

Assim, pode-se inferir que ocorreu também a ampliação dos postos de trabalho vinculados à atividade marítima e portuária. Entretanto, a natureza do trabalho portuário neste período, sobretudo o da estiva e o de carregadores, dificulta a contagem e identificação desses personagens a partir dos dados dos censos demográficos. Eles eram trabalhadores avulsos, portanto é possível que muitos tenham

---

33 Ver: CARVALHO, Philipe Murillo Santana de. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. 2015. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.



sido enquadrados na categoria de trabalhadores sem profissão definida ou declarada nos censos de 1920 e 1940.

Em outro documento, também de caráter estatístico, há a informação de que, em 1939, na Bahia, existiam 20.367 pessoas matriculadas na Capitania dos Portos. Elas estavam distribuídas entre as categorias de “marítimos” (15.336), “auxiliares de marítimos” (657), “pescadores” (2.935) e “estivadores” (1.439), distribuídos entre os portos organizados de Salvador e Ilhéus, mas é provável que também nos ancoradouros (ou portos de pequena cabotagem) de Canavieiras, Caravelas, Prado e Alcobaça<sup>34</sup>. Sendo assim, é possível observar que estão, pois, claros os limites dos censos. Então, o que outras fontes diriam?

## 5. O que as fotografias mostram?

Se ao historiador fosse dada a possibilidade de viajar no tempo e se transferir à época de seu objeto de estudo, é possível que prestasse menos atenção a números e palavras escritas e tivesse sua atenção atraída para as cenas do cotidiano que ele presenciaria. Sendo isso obviamente impossível, ele pode acercar-se dessa possibilidade a partir dos registros iconográficos – pinturas, desenhos e fotografias –. Claro que há as questões do olhar intermediado, que sempre difere de uma observação direta, mas ela está posta para todo e qualquer tipo de fonte.

Ao se caminhar pelas ruas de Ilhéus por volta dos anos de 1930, seguramente não seria incomum observar as cenas retiradas da Figura 1. É possível depreender delas que a preocupação de quem produziu as imagens se concentrava nas sacas de cacau e na forma como elas estavam sendo transportadas. Na primeira imagem – a maior, que

---

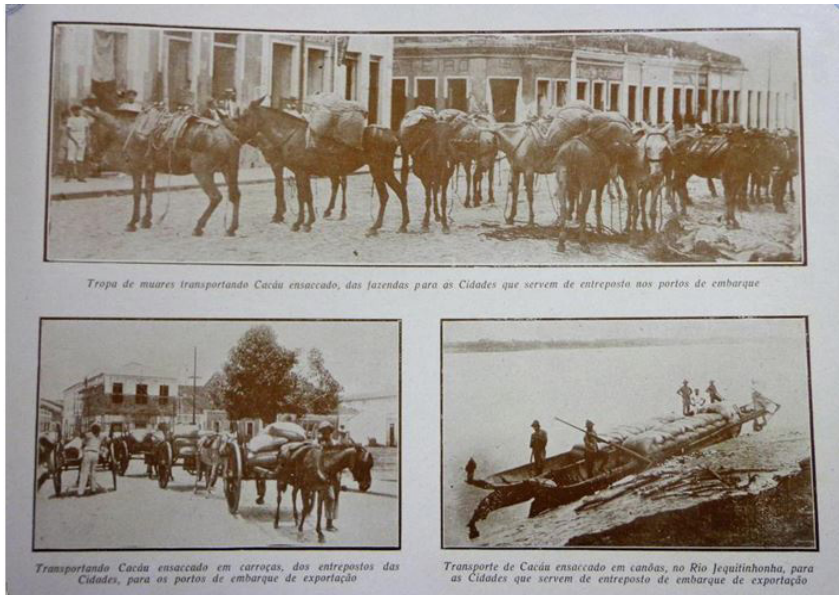
34 BRASIL. *Sinopse Estatística do Estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1942. n. 4. p. 75.

ocupa meia página com seu formato panorâmico – entre os observadores posicionados do outro lado da rua, provavelmente assistindo com atenção o fotógrafo buscar o melhor enquadramento da tropa de burros, estão crianças e claramente trabalhadores pobres. Estes, por seus trajés e chapéus, se diferenciam socialmente de um outro grupo em terno, gravata e chapéu-palhetta, o qual era um acessório muito popular no Brasil entre os anos de 1920 e 1940.

Não há mulheres na cena, o que abre espaço para muitas digressões. A legenda informa que a tropa de muares transporta o cacau para o porto, daí ser possível supor que essa imagem tenha sido retirada na zona portuária de Ilhéus. Mas o que ela revela em termos de ocupação é que essa tropa foi conduzida por homens, maiores de 21 anos e, eventualmente, jovens entre os 15 e 20 anos. Esses tropeiros são, provavelmente, trabalhadores avulsos, contratados por empreitada e sem uma profissão claramente definida, transitando entre diversas ocupações, tanto no campo quanto na cidade. Talvez fossem os observadores pobres do outro lado da rua, desfocados e descentralizados da cena, em favor dos muares e das sacas de cacau.

### Figura 1

Transporte de cacau para o porto de Ilhéus – ao redor de 1930



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

A segunda foto, embaixo à esquerda, registra outra forma de transporte do cacau, desta vez não em tropa de muare, mas em carroças. Apresenta-se aí outra categoria profissional, os carroceiros. Na cena registrada, igualmente, não há mulheres, vê-se claramente dois homens. Um conduzindo a carroça, com indumentárias típicas dos trabalhadores pobres. A calça estava rasgada à altura do joelho, calçava o que parece ser um chinelo e o chapéu de feltro está deformado pelo sol e pela chuva. O outro, de costas, vestindo roupa clara, possivelmente branca, camisa por dentro da calça contrastando com o cinto preto. Sua atitude na foto é de quem confere o carregamento da carroça. Isso permite a suposição de que se trata de um comerciante ou um funcionário de alguma casa comercial. Ao fundo, percebe-se uma casa em construção, o que também poderia revelar a presença de trabalhadores vinculados ao ramo de edificação.

Por fim, a terceira fotografia desse conjunto de imagens apresenta a tripulação de duas canoas abarrotadas de cacau. Nela contam-se seis homens, quatro deles de roupa escura, com chapéus deformados à moda dos trabalhadores braçais do sul da Bahia do período da foto. Eles estão em posição relaxada, quase displicentes em relação ao fotógrafo. Os outros dois homens estão de roupa clara, um com a mão na cintura posando para a fotografia e o outro, quase imperceptível pela qualidade da imagem, assumindo o remo que atua como leme na popa da primeira canoa. Fato que pode ser interpretado, também, como uma pose para a fotografia. Estes homens de roupa clara poderiam ser também conferentes das cargas das canoas, atuando profissionalmente como comerciantes ou funcionários de agências comerciais revendedoras de cacau.

Na Figura 2, estão reunidas fotografias que apresentam outras categorias de trabalhadores relacionados ao porto e ao mar. A primeira, no alto à esquerda, registra o embarque de cacau em um veleiro. Provavelmente dedicado à navegação de pequena cabotagem. Aparecem no registro fotográfico dezoito homens, em sua maioria sem camisa. Oito deles estão em fila sobre uma precária ponte de madeira carregando sacos de cacau sobre suas cabeças. Destes, quatro estão com camisa e os outros quatro sem. Estão em fila aguardando sua vez de embarcar e descarregar sua carga. Já a bordo da embarcação há dez homens.

Dois deles sem camisa, numa atitude de quem descarregou sua carga e aguarda o momento de retornar pela ponte. Há um homem ainda com o saco na cabeça e outros sete que parecem observar a cena. Destes sete homens que observam o embarque do cacau, cinco parecem estar usando camisas. Entre estes, um está vestido de roupa clara e usando uma cobertura que aparenta ser um quepe. Sua aparência geral sugere estar usando algum tipo de uniforme. Sua atitude ao observar, com as mãos voltadas para as costas, em uma posição quase marcial, pode denotar algum tipo de autoridade. Talvez seja o capitão, oficial imediato do veleiro ou algum representante da capitania dos portos conferindo o embarque de mercadorias. A partir dessa leitura da foto, depreende-se a existência de pelo menos três grupos

de ocupações: os carregadores, os marinheiros e alguma autoridade policial militar.

A segunda fotografia desse conjunto de imagens aparenta ser um outro registro do veleiro da primeira foto, agora já completamente carregado. Na cena, aparecem nove pessoas: cinco homens adultos e quatro crianças. Três dos homens estão sentados sobre a carga, usam calça e camisa, as camisas são claras, o que sugere serem marinheiros ou passageiros. E dois outros homens estão em pé. Não se pode identificar com nitidez a indumentária do que se encontra mais distante do fotógrafo, porém o mais próximo aparenta estar uniformizado, algum tripulante graduado ou algum passageiro fardado. Sua postura sugere que está relaxado, pisando em alguma estrutura do barco e apoiando seu braço sobre a perna. Ao seu lado estão as crianças, possivelmente passageiros. Considerando que esses homens integram a tripulação, podemos depreender um ramo de ocupação vinculada ao mar e ao porto de Ilhéus, os marítimos.

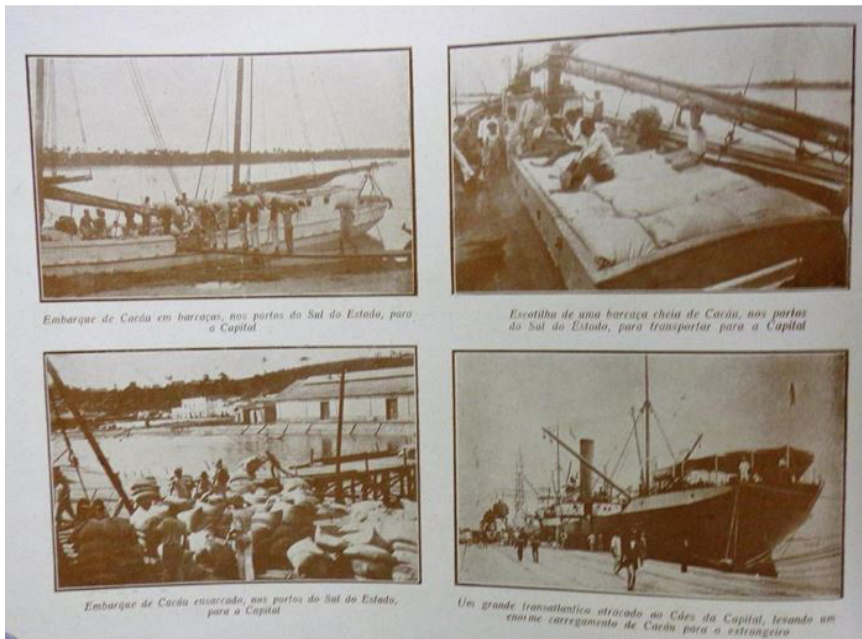
A terceira imagem, embaixo à esquerda, apresenta uma cena de embarque de cacau no porto de Ilhéus. Nela aparecem estivadores movimentando a carga dos armazéns para o cais, de onde as cargas serão levadas e acomodadas a bordo pelos arrumadores. Essa ocupação sempre esteve relacionada ao trabalho avulso, ou seja, feito por empreitadas e com grande autonomia dos trabalhadores<sup>35</sup>.

---

35 CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, p. 243-290, 2000.

## Figura II

Embarque de Cacau para o porto de Ilhéus – ao redor de 1930



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

Esse exercício de observação do registro fotográfico, com um olhar orientado para as presenças de trabalhadores, permitiu identificar um conjunto de ocupações que de fato estavam relacionadas ao porto e à navegação. As imagens mostram que existiam muitas categorias profissionais que tinham em seu labor diário vinculações com o embarque e desembarque de cargas do porto. Outras tantas podem ser reveladas ampliando o universo de imagens analisadas. Ainda que nas contagens estatísticas, dos censos demográficos, anuários estatísticos e outros, esses trabalhadores possam ter sido arrolados em outros ramos de trabalho sem uma vinculação aparente com o Porto de Ilhéus, é inegável o fato de que a existência deste contribuiu para que pudessem

retirar seu sustento em atividades que não fossem necessariamente vinculadas ao trabalho no campo.

## 6. *Considerações quase finais*

Duas questões foram sinalizadas ao longo do artigo: a primeira diz respeito a se o porto introduziu novos ramos de trabalho em Ilhéus; e a segunda, por sua vez, refere-se a como identificar quais atividades estariam ligadas ao porto.

Assim, após a análise das fontes, chegou-se às seguintes considerações:

a) é inegável que o Porto de Ilhéus estimulou o surgimento de novos ramos de ocupação, desde o capitalista que foi atraído para a região em busca de novas oportunidades de investimento, no porto e nas casas de representação comercial, até os trabalhadores, estivadores, tropeiros, carregadores, carroceiros e outros, que no porto encontravam as sacas que iriam carregar e outras mercadorias que descarregavam e transportavam;

b) muitas categorias de trabalho, relacionadas aparentemente a outros ramos de ocupação, também estiveram vinculadas ao porto, embora sua associação a ele seja menos imediata, tais como militares, representantes da administração pública e privada, tropeiros, carroceiros, canoeiros e outros;

c) muitos trabalhadores foram lançados nos dados dos censos como “sem profissão declarada ou sem ocupação definida”, nesse agrupamento milhares de mulheres e homens que se dedicavam ao trabalho autônomo foram incluídos.

Ainda que o porto tenha aumentado o dinamismo econômico, dados os ares de progresso, e se constituído em mais uma opção de trabalho, Ilhéus, como município, permaneceu essencialmente rural no período analisado. Esse fato está demonstrado nos dados do censo. Por certo, não poderia ser de outra forma, pois toda a riqueza e prosperidade experimentada pela região, inclusive o porto, provinha das lavouras de cacau.

Desse modo, dos dois caminhos apontados por Adonias Filho – a mata ou o mar – o mais atrativo continuou sendo o da mata. Talvez porque, como diria Jorge Amado, para continuar no campo da literatura, na mata está o visgo do cacau, esse que prende os homens na Terra dos Frutos de Ouro e do qual eles não conseguem se soltar.

### **Referências**

- AMADO, Jorge. *Gabriela, cravo e canela*: crônicas de uma cidade do interior. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *História e espaços portuários*: Salvador e outros portos. Salvador: Ed. UFBA, 2016.
- BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- CARVALHO, Philipe Murillo Santana de. *Trabalhadores, associativismo e política no sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)*. 2015. Tese (Doutorado em História Social). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e. Tradições negras na formação de um sindicato: sociedade de resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, p. 243-290, 2000.
- CRUZ, Ronaldo Lima da. *Conflitos e tensões: conquistas de escravizados e libertos no sul da Bahia (1880-1900)*. 2012. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2012.
- DIAS, Marcelo Henrique. *Farinha, madeiras e cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: Editus, 2011.
- FALCON, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: Ed. UFBA: Ianama, 1995.
- FILHO, Adonia. *Luanda Beira Bahia*. 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS, Antônio Fernando G. de. *Bahia cacauera: um estudo de história recente*. Salvador: Ed. UFBA, 1979.



- \_\_\_\_\_. *História econômica e social da região cacaueira*. Rio de Janeiro: Carto-Gráfica Cruzeiro do Sul, 1975.
- GURAN, Milton. A "fotografia eficiente" e as Ciências Sociais. In: ACHUTTI, Luiz Eduardo R. (Org.). *Sobre o fotográfico*. Porto Alegre: Prefeitura da Cidade de Porto Alegre: Unidade Editorial, 1998. p. 89.
- HARRYS, Marvin. *Town and country in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1956.
- MAHONY, Mary Ann. Afro-Brazilians, land reform, and the question of social mobility in Southern Bahia, 1880-1920. *Luso-Brazilian Review*, Madison, WI, v. 34, n. 2, p. 59-79, Winter, 1997.
- MILLS, Charles W. A imaginação sociológica. 6. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- ROSADO, Rita de Cássia S. C. Cronologia dos portos da Bahia. Salvador: Codeba, 1988. p. 52.
- SANTOS, Flávio Gonçalves. A Baía do Pontal – Ilhéus: relações do porto com a cidade (1911-1971). *Crítica Histórica*, Maceió, Ano VII, n. 13, jun. 2016.
- \_\_\_\_\_. Tudo se revela diverso: a concessão, o movimento e problemas do Porto da Baía do Pontal – Ilhéus - Bahia (1911/1940). In: CRUZ, Maria Cecília Velasco; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *História e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Ed. UFBA, 2016. p. 173-188.

### **Fontes**

- BAHIA. *Anuário Estatístico Annos de 1924-1925*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1926. v. II. p. 27.
- BORGES DE BARROS, Francisco. *Memórias sobre o município de Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2004. p. 107.
- BRASIL. *Recenseamento do Brazil*: realizado em 1 de setembro de 1920.. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1928. v. 5, Tomo 1.
- BRASIL. *Recenseamento do Brazil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874. v. 3 - Bahia.
- BRASIL. *Recenseamento geral do Brasil 1940*: realizado em 1 de setembro de 1920. Série Regional. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1950. Parte XII, Tomo 1.

BRASIL. *Sinopse estatística do estado da Bahia*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1942. n. 4.

BRASIL. Lei nº 4.632, de 6 de janeiro de 1923.

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

SANTOS, Milton. *Zona do cacau: introdução ao estudo geográfico*. Salvador: Artes Gráficas, 1955.

SILVA CAMPOS, João. *Crônicas da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006. p. 377.

Recebido em: 30/03/2018 – Aprovado em: 22/09/2018