

***A Sociedade Anônima Auto Viação Sul Bahiana  
- AVSB e a construção da estrada de rodagem  
Ilhéus-Itabuna (1922-1932)***

***South Bahia's Anonymous society of Auto Transportation  
- AVSB and the construction of the  
Ilhéus-Itabuna road (1922-1932)***



BALDOINO, Luciana\*

 <https://orcid.org/0000-0001-6635-5013>

**RESUMO:** Este trabalho tem como objetivo analisar a organização e o funcionamento da Sociedade Anônima Auto Viação Sul Bahiana - AVSB, empresa criada com a finalidade de construir uma estrada de rodagem para ligar Ilhéus a Itabuna, municípios líderes da produção de cacau na Bahia. A AVSB foi fundada em 1922, marco inicial desta pesquisa, e operava através das subscrições financiadas pelos seus membros, com o objetivo de custear os gastos da obra. A baliza final é o ano de 1932, quando a AVSB se transformou em SULBA, empresa subsidiária do Instituto de Cacau da Bahia - ICB. A AVSB possuiu na imprensa regional e no governo municipal fortes aliados. Sob a direção da AVSB, a construção da estrada Ilhéus-Itabuna coincidiu com o início do movimento rodoviário no Brasil, que influenciou diretamente a região sul baiana.

**ABSTRACT:** This study analyses the organization and functioning of the South Bahia's Anonymous Society of Auto Transportation - AVSB in Portuguese - a company created with the purpose of building a highway to connect Ilhéus to Itabuna, counties that lead the cocoa production in Bahia. The AVSB was founded in 1922, the starting point of this research, and operated through subscriptions financed by its own members, with the goal of defraying the construction costs. The final term of this research is the year of 1932, when the AVSB became SULBA, a subsidiary company from Bahia's Cocoa Institute - ICB in Portuguese. AVSB has many allies in the regional media and the municipal government. Under the direction of AVSB, the construction of Ilhéus-Itabuna road coincided with the beginning of the road movement in Brazil, which directly influenced the South Bahia region.

**PALAVRAS-CHAVE:** Sul da Bahia; Estrada de Rodagem Ilhéus-Itabuna; Sociedade Anônima Auto Viação Sul Bahiana; SULBA.

**KEYWORDS:** Southern Bahia; Ilhéus-Itabuna Highway; Auto Viação Sul Bahiana Corporation; SULBA.

---

\* Mestra em História pelo Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Santa Cruz (PPGH/UESC), Ilhéus - BA. Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (PPGH/UFF), Niterói - RJ. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES). Email: [imsbaldoino@outlook.com](mailto:imsbaldoino@outlook.com). Este artigo é proveniente da dissertação desta autora: O Movimento Rodoviário no Sul da Bahia: a estrada Ilhéus-Itabuna, o escoamento do cacau e os automóveis (1920-1935). 2022. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em História do Atlântico e Diáspora Africana, Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus.



*Recebido em: 10/02/2023*  
*Aprovado em: 15/04/2023*

## **Introdução**

O escoamento do cacau, mercadoria que se transformou na principal receita do estado da Bahia, no século XX, justificava a urgência no desenvolvimento da infraestrutura de transporte no sul baiano, região cacaeira. A situação precária do sistema viário dos municípios de Ilhéus e Itabuna, líderes na produção do cacau baiano, trazia agravos à economia da região.

A falta de estradas em locais estratégicos dificultava o transporte das safras de cacau, e com este déficit, a carga demorava em torno de dois ou mais dias para chegar de Itabuna a Ilhéus, com destino ao porto, e o produto além de chegar tardiamente, era recebido molhado, trazendo como consequência a sua desvalorização. Desta forma, foi idealizada pelo engenheiro José Nunes da Silva, uma estrada de rodagem que deveria interligar Ilhéus e Itabuna, sendo o principal argumento para a sua construção a necessidade de um transporte rápido, econômico e seguro do cacau.

Para realização do empreendimento foi fundada a *Sociedade Anonyma Auto Viação Sul Bahiana* – AVSB, empresa que através das subscrições de seus membros, tinha como objetivo construir a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna. Seus subscritores eram de Ilhéus, Itabuna e do Rio de Janeiro, sendo eles fazendeiros, políticos, comerciantes e advogados. Os subscritores sul baianos tinham como principal interesse a construção da estrada que margearia o rio cachoeira, onde ficavam localizadas fazendas dos pessoístas, grupo político responsável pela propagação da necessidade de construção da estrada, enquanto os subscritores do Rio de Janeiro esperavam apenas o retorno financeiro dos seus investimentos.

Com o objetivo de conquistar a opinião pública e a aderência de subscritores para AVSB, o jornal *Correio de Ilhéos*, que tinha como diretor-chefe e proprietário, o líder do grupo político pessoísta, Antônio Pessoa, buscava enaltecer José Nunes, e relacionava a construção da estrada Ilhéus-Itabuna ao progresso e desenvolvimento da região, sugerindo que o atraso desses dois municípios, estava na ausência de estradas de rodagem que pudessem transportar o cacau com mais facilidade e trafegar os automóveis, que importados, da Europa e dos Estados Unidos da América - EUA, correspondiam a uma novidade no Brasil:

Na Europa, vae-se por toda parte de carro ou de automovel. As estradas de rodagem, em muitos logares, correm paralelas ás estradas de ferro. Foi assim

que se fez grande a Europa, que é ainda, apesar dos estragos da guerra, o é máximo expoente da força e da civilização. Ilhéos, neste particular, nada, absolutamente, fez. Entretanto precisa voltar-se já para a solução do seu problema. Não poderemos produzir, dentro das nossas possibilidades, com os caminhos que temos. Um moço, um dia, no seu afan de subir e de ser útil á sua Pátria, deu por nossas portas. Espirito pratico, percebeu a urgente necessidade da construcção de uma estrada de rodagem que servisse de exemplo aos incréos de tudo e aos que não pensam em nada. E poz mãos á obra. A poucos passos desta cidade, está a prova do seu esforço e da sua capacidade de trabalho. Mas o sr. José Nunes não pode terminar sosinho a estrada que principiou e em que afundou todos os seus recursos [...] (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p.)

O momento de idealização e construção da estrada sul baiana, coincidiu com o início do movimento rodoviário no Brasil, na década de 1920, que apresentava estradas/rodovias como sinônimos de um suposto progresso. Desta forma, buscaremos apresentar a organização e funcionamento da AVSB, empresa responsável pela construção desta estrada, sendo a baliza final o ano de 1932, após a transformação da AVSB, em SULBA, empresa subsidiária do Instituto de Cacau da Bahia – ICB. Os jornais *Correio de Ilhéos*, *Diário da Tarde* e *Jornal de Itabuna*, são fontes essenciais deste trabalho, já que com a ausência de registros oficiais da sociedade, com exceção das duas atas encontradas no *Diário Oficial da União*, estes periódicos publicavam matérias acerca das atividades da empresa, nos permitindo analisar o seu desenvolvimento.

### **A Idealização da Estrada de Ilhéus-Itabuna**

Em 29 de dezembro de 1921, o jornal *Correio* publicou uma matéria informando aos cidadãos ilheenses que a ideia de José Nunes<sup>1</sup>, de construir uma estrada de rodagem que ligasse Ilhéus a Itabuna, margeando o rio cachoeira, havia alcançado maiores proporções:

Vae tendo grande acceitação e despertando muito interesse a idéa lançada pelo dr. José Nunes da Silva, ora na Capital Federal, para construcção ligando este ao Municipio de Itabuna, com varios ramaes. Muitos lavradores e negociantes dos dois municípios, no intuito de ver coroada de exito a idéa do dr. Nunes, teem se associado a esse movimento de tão proveitosos resultados para a zona cacaeira e, assim é que as listas teem logrados já muitas assignaturas [...] (ESTRADA DE RODAGEM, 1921, s/p).

---

<sup>1</sup> Em relação a vida e formação de José Nunes, as informações encontradas são poucas. Segundo o jornal *Correio*, Nunes era “um moço conhecido, tem posição definida na sociedade, tem responsabilidades” (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p); um “arrojado engenheiro” (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p). O engenheiro já possuía experiência com construção de estradas, tendo obtido “do Ministério da Agricultura auxílio pecuniário para construir a rodovia de Ilhéus a Sequeiro do Espinho” (CAMPOS, 2006, p. 564).

Nunes havia sido proprietário de uma empresa telefônica, tendo recebido em 1915, concessão do Estado para desenvolver serviços na área (CAMPOS, 2006). Segundo o *Correio*, o bacharel, posteriormente, teria vendido sua empresa para impulsionar a construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna:

Quando o dr. José Nunes trocou a sua empresa telephonica pela estrada de rodagem, que iniciou, vendendo aquella para construir esta, nesta cidade, nem uma pessoa houve que julgasse bom negocio o desse industrial, por isso mesmo que o seu plano, entre nós, de constituir uma sociedade anonyma, não encontraria apoio dos nossos capitalistas (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p).

Destinando críticas aos que foram contrários ao empreendimento de Nunes, o *Correio* os intitulava de “atrasados, retrogradados, desambiciosos de glorias” (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p), tendo dificuldades de atuarem em “empresas delicadas, exigentes de mais lucidez de espirito, de maior conhecimento de cousas” (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p). Para o jornal, os incrédulos na construção da estrada seriam pessimistas, e atrelando a obra ao desenvolvimento, o *Correio* finalizava a matéria convocando novos partidários à proposta de Nunes: “Avante, homens de Ilhéos! Prestai a vossa terra o serviço que ella mais reclama e que será o ponto inaugural do nosso pleno desenvolvimento.” (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p).

A estrada planejada por Nunes partiria de Ilhéus e através de ramais, cortaria algumas zonas. Passando pelo Banco da Vitória, posicionado em seu trajeto principal, a estrada tomaria direção ao Morro dos Meriquis, Jacarandá, Bom Jesus, Alegrias, Serra Grande, Preguiças e Água Branca, alcançando então seu destino final, a cidade de Itabuna. Nunes, defendia a necessidade de um percurso diferente do já existente, realizado pela estrada de ferro Ilhéus-Conquista – EFIC.

A EFIC transportava 1/12 do cacau mundial, e entre os anos de 1918 e 1927, transportou de 81% a 87%, do cacau sul baiano pelo porto de Ilhéus (ESTRADA DE FERRO DE ILHÉOS A CONQUISTA, 1929, s/p). Principal modal de transporte da região cacauzeira, a estrada de ferro havia sido construída com o principal objetivo de transportar o cacau até o porto, sendo inaugurada em 1910, em Ilhéus, e, em 1913, em Itabuna, administrada pela empresa londrina *The State of Bahia South Western Railway Company Limited*. Analisando a infraestrutura da região, Kátia Pontes explica que a EFIC se articulava com o porto de Ilhéus, formando um binômio, “dois elementos, ideias, conceitos, cuja junção representa uma possibilidade harmoniosa.” (PONTES, 2018, p. 21), engendrados pelo capital inglês.

Apesar de levar em seu nome a cidade de Ilhéus, seu quilômetro zero, e o município de Conquista, como fim de linha, a ferrovia não havia alcançado esta cidade, ficando seu trajeto restrito entre Ilhéus e Itabuna. Vale ressaltar que o trajeto percorrido pela estrada de ferro, que abarcava a bacia do Almada e a zona norte de Ilhéus, com ramais em Água Preta e Sequeiro do Espinho, não era o proposto originalmente, segundo Pontes:

Os ingleses, recém-chegados, principiaram a frustrar desde cedo as expectativas em relação ao traçado. A falta de cumprimento do traçado originalmente previsto se tornou um dos grandes motivos de insatisfação que serviria de argumento contra a empresa inglesa em toda a sua trajetória. A *State* iniciou a realização do traçado conforme seus próprios interesses na direção das grandes propriedades produtoras de cacau desligando-se do traçado contratado (PONTES, 2018, p. 228-229).

O traçado original propunha que a estrada de ferro margeasse o Rio Cachoeira, porém, por razões políticas, a EFIC favoreceu o sentido oposto ao da bacia do Rio Almada, onde estavam localizadas as propriedades dos adamistas<sup>2</sup>, grupo político rival ao pessoísta. Em contrapartida, a estrada de rodagem proposta por Nunes<sup>3</sup>, seguiria o traçado inicial da EFIC, o que agradava o grupo político pessoísta, que tinha como principal distrito o Cachoeira de Itabuna, passando a reforçar a necessidade da construção da estrada de rodagem, e acentuando as críticas à estrada de ferro, através do seu periódico, o *Correio de Ilhéos*:

Digno é de menção e applausos os mais ardentes, o modo por que ele se refere á Estrada de Ferro Ilhéos a Conquista, que só existe para nos sorver o caro dinheiro e nos servir desgraçadamente mal. Não sabemos lá porque razão os outros governos sem nenhum protesto, que a State os vexasse com taxas extorsivas, e ao Estado com juro [...] (EM TORNO DA MENSAGEM DO GOVERNADOR DA BAHIA, 1925, s/p).

---

<sup>2</sup> Apesar de possuir em comum a produção cacauífera e sua economia, a classe dominante sul baiana, não possuía uniformidade em sua formação social e divergia em alguns de seus interesses. Segundo Silva Campos (2006), em fins do século XIX, essa divisão se dava a partir de dois grupos políticos e seus respectivos líderes: Antônio Pessoa da Costa e Silva, à frente do grupo pessoísta, e Domingos Adami de Sá, líder do grupo adamista. No século XX, os pessoístas passaram a apoiar o Partido Republicano Democrata - PRD, que tinha em sua liderança José Joaquim Seabra. Após anos de tentativas para exercer o poder nos municípios de Ilhéus e Itabuna, em 1912, quando Seabra se torna governador do Estado (1912-1916), os pessoístas deram início a sua ascensão, que só viria ter fim em 1930, com a chegada de Getúlio Vargas ao poder nacional.

<sup>3</sup> Não foram encontradas fontes por esta autora que permitam afirmar a filiação de Nunes ao grupo político pessoísta e ao Partido Republicano Democrata - PRD. Porém, devido a articulação de interesses e a campanha promovida pelos pessoístas em prol do bacharel, podemos presumir sua ligação ao grupo político.

Ciente do alto custo envolvido na construção de uma estrada, Nunes viajou para o Rio de Janeiro, Capital Federal, visando conseguir autorização do Ministério de Viação e Obras Públicas para a criação de uma empresa que custeasse o empreendimento. Desta forma, com sede no Rio de Janeiro, foi fundada a Sociedade Anônima Auto Viação Sul Bahiana – AVSB.

### **A Sociedade Anônima AVSB**

Sendo fundação de sociedades anônimas com o objetivo de realizar construções no setor de transportes, um fator recorrente no Brasil, e dada a intensificação dessa prática na primeira metade do século XX,<sup>4</sup> este foi o meio escolhido pelo bacharel sul baiano, Nunes, e demais aliados, para que pudessem realizar a construção da estrada Ilhéus-Itabuna. Em 9 de janeiro de 1922, o jornal *Correio* publicou sobre a viagem de Nunes ao Rio de Janeiro e a criação da AVSB:

No Rio de Janeiro, conseguiu, depois de muito trabalhar, um auxílio parco. Alguns dos homens daqui, vendo a necessidade maior de prestar um concurso ao operoso cidadão e reconhecendo o dever de Ilhéos de ser o primeiro na victoria de uma grande idéa que só a si dizia respeito, apressaram-se a subscrever importantes quantias, tornando assim possível a constituição de uma sociedade anonyma. [...] Agora os incorporadores da Sociedade pedem o deposito de 50% das quantias sobrescriptas, em Ilhéos, no Banco do Brasil (ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p).

Em 8 de fevereiro de 1922, foram publicadas, no *Diário Oficial dos Estados Unidos do Brasil*, as duas atas das reuniões de constituição da AVSB, ocorridas em 14 e 30 de janeiro de 1922, no sobrado do prédio de número 29, na rua primeiro de março, no Rio de Janeiro. A primeira sessão, com a AVSB ainda em via de organização, tinha a mesa composta por Joaquim da Costa Ramalho Ortigão, como presidente, João Mendes de Almeida Netto, como primeiro secretário, e Izidoro de Siqueira Cavalcanti, como segundo. A primeira reunião, tinha como objetivo organizar a constituição da AVSB, e para tal, se fazia necessária a nomeação de três presentes para dar valor aos direitos, concessão, contrato e subscrições efetivadas (BRASIL, 1922, p. 2978).

Após a nomeação, o primeiro secretário, João Mendes de Almeida Netto, declarou encerrada a sessão, designando uma nova reunião para o dia 30 de janeiro, com o

---

<sup>4</sup> Sobre a origem, organização, entraves e funcionamento das sociedades anônimas no Brasil, ver: (LEVY, 1994) Conforme apontado por Levy (1994, p. 55) ao final do século XIX, a constituição de sociedades anônimas no setor de transportes já ocupava o segundo lugar no volume de capital investido no Rio de Janeiro.

objetivo de finalizar a constituição da AVSB. Estavam presentes na primeira reunião: João Mendes de Almeida Netto, Joaquim da Costa Ramalho Ortigão, Izidoro de Siqueira Cavalcanti, Quodvultdeus de Teive e Argollo, Manuel da Fonseca Dorea, Carlos Cavalcanti da Silveira, Edmundo Francisco Vieira, Ilídio Nunes de Castro, João Batipsta Garcia, Jaime Pacheco Lima e José Nunes da Silva (BRASIL, 1922, p. 2978).

A ata da segunda reunião, ocorrida no dia 30 de janeiro, apresentava, em seu início, o capital total da AVSB, 300:000\$000 contos de réis, e as pautas abordadas na sessão foram: deliberação de laudo, leitura e aprovação dos estatutos, eleição da diretoria e conselho fiscal, e a constituição definitiva da AVSB:

[...] na sua primeira reunião do dia 14 de janeiro do corrente anno, depois de minucioso e bem documentado estudo dão valor de cento e cincoenta e cinco contos de réis (155:000\$000) aos direitos, contracto com o municipio de Ilhéos, no Estado da Bahia, auxilio do Governo Federal que a sociedade vae incorporar pela forma seguinte discriminados: 1 – concessão feita pelo municipio de Ilhéos, Estado da Bahia, ao bacharel José Nunes da Silva, em virtude da lei n. 131, de 24 de outubro de 1918, e pela qual fica este com o privilegio da construcção, uso e gozo durante cincoenta annos de uma estrada de rodagem para o transporte, por meio de tracção animal ou por automóvel, de passageiros, cargas e bagagens [...] (BRASIL, 1922, p. 2978-2979).

Em continuação, a ata apresenta os estatutos da AVSB, contendo: denominação, sede, fins e duração da sociedade (capítulo I); capital (capítulo II); administração (capítulo III); conselho fiscal (capítulo IV); assembleias (capítulo V); lucros e dividendos (capítulo VI); disposições gerais e transitorias (capítulo VII).

No capítulo I, responsável pela organização da AVSB, constam os objetivos, a duração e a sede da sociedade. A sede da AVSB ficaria instalada no Rio de Janeiro, sendo permitida a abertura de filiais em outros estados ou países, e a sua duração seria de cinquenta anos, podendo este prazo ser prorrogado em assembleia. Quanto aos objetivos, a AVSB ficaria responsável por:

- a) a exploração de uma estrada de rodagem no Estado da Bahia, para o transporte por meio de tracção animal ou por automóvel, de passageiros, cargas e bagagens cuja linha tronco tenha o seu ponto de partida na cidade de Ilhéos, passando pelo arraial de Banco da Victoria, Jacarandá, Alegrias, Preguiças e depois de atravessar a estrada de ferro vá terminar na zona de Sequeiro do Espinho, conforme concessão que lhe será transferida;
- b) construcção e exploração de estradas de rodagem nos diversos Estados do Brasil, por conta própria ou de terceiros, bem como a exploração do transporte, por via terrestre, de cargas, bagagens e passageiros por meio de estradas de rodagem ou vias férreas que a sociedade construir;
- c) construcção de portos marítimos ou fluviais e respectiva exploração, por conta própria ou de terceiros; exploração de todos os serviços industriaes e commerciaes que se relacionarem com os fins a que se destina a sociedade. (BRASIL, 1922, p. 2979)

Além do primeiro, e principal objetivo “a construção da estrada de rodagem que ligaria Ilhéus a Itabuna”, a AVSB também tinha licença para “construção e exploração de estradas de rodagem nos diversos Estados do Brasil”, bem como a “construção de portos marítimos ou fluviais e, respectiva exploração [...]” (BRASIL, 1922, p. 2979). Porém, não há indícios de que a sociedade tenha atuado em qualquer outra construção ou exploração, que não fosse a da estrada Ilhéus-Itabuna, podendo sugerir que esse fosse o seu único interesse, ou que a sua construção foi tão dispendiosa a ponto da empresa não conseguir ou desejar investir em outros empreendimentos.

O capítulo II apresenta a divisão do capital total da sociedade. Totalizando trezentos contos de réis, o capital ficou dividido em três mil ações que custavam cem mil réis cada uma, onde mil e quinhentas equivalentes a cento e cinquenta e cinco contos, pertenciam a Nunes, ficando o restante de mil quatrocentos e cinquenta ações, correspondentes a cento e quarenta e cinco contos de réis, subscritas pelos demais acionistas da sociedade (BRASIL, 1922, p. 2979).

Nunes como idealizador da estrada Ilhéus-Itabuna e, conseqüentemente, da fundação da sociedade anônima, era possuidor da maior quantidade de ações. O valor total dessas ações, como consta na ata de constituição da sociedade, correspondia aos auxílios dados pelo município de Ilhéus, e pelo estado da Bahia à construção da estrada que viria ampliar o transporte do cacau no sul baiano.

No capítulo III, quanto à administração da empresa e sua diretoria: “A sociedade será administrada por uma directoria composta de tres membros: um director-presidente, um director-secretario, e um director-gerente (...)” (BRASIL, 1922, p.2980). O capítulo IV, apresenta a composição do conselho fiscal, três membros efetivos e três membros suplentes, eleitos anualmente em assembleia.

As assembleias, inseridas no capítulo V, ficaram organizadas em ordinárias e extraordinárias: “as assembléas ordinarias se reunirão no primeiro trimestre de cada anno; as extraordinarias se reunirão sempre que os interesses da sociedade o exijam.” (BRASIL, 1922, p. 2980). As assembleias deveriam ser presididas por um acionista escolhido por seus pares presentes na reunião e as convocações para estas deveriam ser anunciadas pela imprensa, com antecedência de 15 dias para as ordinárias, e de 5 dias para as extraordinárias. O jornal *Correio* se responsabilizava pela divulgação das convocações, sendo uma espécie de “porta-voz” da AVSB.

O capítulo VI, destinado aos lucros e dividendos, definiu um balanço anual em 31 de dezembro de cada ano, devendo os lucros serem divididos em: 5% para diretoria; 5%

para o fundo reserva; 5% para depreciação do material da sociedade; 85% para serem distribuídos entre os acionistas (BRASIL, 1922, p. 2980).

Finalizando os capítulos, o capítulo VII, de disposições gerais e transitórias, designou a primeira diretoria, que pelo prazo de dois anos, ficou constituída por: Edmundo Francisco Vieira, como diretor-presidente, Manoel da Fonseca Doria, para diretor-secretario, e Aureliano Brandão para diretor gerente. O primeiro conselho fiscal ficou composto por: Manoel da Silva Tavares, Virgínio Calasans de Amorim e Fernando Steiger Junior, como membros efetivos, e Arthur de Paiva Leite, Henrique Cardoso e Silva, e João Pedro de Souza Leão, como suplentes (BRASIL, 1922, p. 2981).

Ao término da reunião de 30 de janeiro de 1922, ficava então organizada a AVSB como uma sociedade anônima com subscrições financiadas pelos seus membros e auxílio governamental, com o objetivo de custear materiais, mão-de-obra e demais gastos da obra. Essas subscrições passaram a ser firmadas através de assinaturas, com fortes campanhas divulgadas pelo jornal *Correio*, que acumularam um capital de 145:000\$000 contos de réis, do qual 50% foi depositado na agência do Banco do Brasil em Ilhéus, podendo ser retirado apenas com a aferição de trechos por seções de 10 km.

Apesar de sua recente fundação, a AVSB logo começou a apresentar problemas em relação aos seus associados, já que alguns desejavam o retorno dos valores depositados. Para impedir estas ações, o *Correio* publicava manchetes narrando a importância da construção da estrada para o desenvolvimento regional e da credibilidade de Nunes, que havia vendido sua empresa telefônica para investir na estrada de rodagem.

O objetivo da campanha realizada pelo *Correio* parece ter surtido efeito, pois as obras foram retomadas em abril de 1922. Em 4 de maio, já estavam prontos 6 km da estrada, com 5% de declividade e com largura de no mínimo seis metros, alcançando o rio do Fundão. Os resultados eram satisfatórios, e foram noticiados pelo mesmo jornal, enaltecendo Nunes, que se mantinha crente na promessa de seu projeto:

Atravessam a referida estrada, até chegar ao rio do Fundão, terrenos dos coroneis Ramiro Castro, Miguel Alves, Fazenda Basílio, e os do capitão Joaquim Pinto de Campas. O illustre dr. José Nunes nos disse, em palestra, que nos fins de maio ou começo de junho, a estrada de rodagem estará no Banco da Vitória. São 12 kilometros daqui ao Banco. Voltamos satisfeitíssimos com os trabalhos dessa estrada, que vae nos ligar ao florescente município de Itabuna. Mandamos destas columnas sinceros e calorosos parabens ao infatigavel dr. José Nunes da Silva [...] (CORTANDO MORROS E DESBRAVANDO MATAS, 1922, s/p).

Abaixo seguem as tabelas 1 e 2, disponibilizados pela diretoria da AVSB para o jornal *Correio*, em 8 de agosto de 1922, contendo os subscritores de Ilhéus e Itabuna que entraram com 50% das quotas que subscreveram (tabela 1):

**Tabela 1:** Subscritores de Ilhéus e Itabuna que entraram com 50% das quotas subscritas:

Subscritores	Subscrições
João Pedro de Souza Leão	5:000\$000
Antonio Rodrigues Portella	2:500\$000
Nicodemos Barreto	2:500\$000
Tertuliano Guedes de Pinho	2:500\$000
Aureliano Brandão	2:500\$000
Fernando de Steijer	2:500\$000
Domingos Fernandes da Silva	2:500\$000
Philadelpho Almeida	1:250\$000
Martinho Conceição	1:000\$000
Sabino Costa	1:000\$000
Francisco Benicio dos Santos	500\$000
Benigno Azevedo	500\$000
Antonio Emydio de Almeida	500\$000
Arthur Nilo de Sant'Anna	500\$000
<b>Total</b>	<b>25:250\$000</b>

Fonte: ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p.

E os subscritores que entraram com 100% das quotas (tabela 2):

**Tabela 2:** Subscritores de Ilhéus e Itabuna que entraram com 100% das quotas subscritas:

Subscritores	Subscrições
Manoel Misael da Silva Tavares	5:000\$000
João Borges da Rocha Netto	2:000\$000
Francisco Briglia de Magalhães	1:000\$000
<b>Total</b>	<b>8:000\$000</b>

Fonte: ESTRADA DE RODAGEM, 1922, s/p.

Em 12 de agosto de 1922, o *Correio* publicou uma relação de receita e despesas da AVSB, do mês de fevereiro ao mês de agosto. As despesas somavam o valor de 65:442\$000 contos de réis, e a receita somava o valor total de 64:650\$000 contos de réis. Na publicação referente a relação, também continham nomes de subscritores do Rio de Janeiro, que haviam entrado com 50% das quotas subscritas (tabela 3). Interessante observar que esses subscritores foram os mesmos presentes na organização da AVSB,

em janeiro de 1922, cujos nomes constam nas atas no Diário Oficial da União, nos permitindo afirmar que estes se mantiveram na sociedade, pelo menos até agosto do mesmo ano (1922):

**Tabela 3:** Subscritores do Rio de Janeiro que entraram com 50% das quotas subscritas:

Subscritores	Subscrições
Edmundo Francisco Vieira	15:000\$000
Quodvultdeus de Teive Argollo	3:500\$000
João Mendes Almeida Netto	2:000\$000
Joaquim da Costa Ramalho Ortigão	2:000\$000
Isidoro de Sequeira Cavalcante	2:000\$000
João Batipsta Garcia	2:000\$000
João Pacheco Lima	2:000\$000
Ilídio Nunes de Castro <sup>5</sup>	2:000\$000
<b>Total</b>	<b>30:500\$000</b>

Fonte: COMPANHIA AUTO VIAÇÃO SUL BAHIANA, 1922, s/p.

Outro ponto a ser destacado é a quota de 15:000\$000 subscrita pelo acionista do Rio de Janeiro, Edmundo Francisco Vieira, sendo esta três vezes superior as maiores subscrições feitas pelos acionistas sul baianos, Misael Tavares e João Leão. A subscrição de Edmundo Vieira e a quantidade de subscritores do Rio de Janeiro que se interessaram e mantiveram no empreendimento, nos permite supor a credibilidade, por parte destes, na possibilidade de lucro da sociedade apresentados por Nunes na reunião de constituição da AVSB.

Apesar do auxílio governamental e das subscrições particulares destinadas à construção da estrada, em 1923, a AVSB voltou a apresentar problemas financeiros e disparidades entre seus acionistas. Por conta destes percalços, o prazo para a entrega da estrada, que era de dezembro do mesmo ano, foi prorrogado para 31 de dezembro de 1924.

Em primeiro de janeiro de 1924, Mário Pessôa, filho do líder pessoísta Antônio Pessôa, assumiu pela primeira vez a intendência de Ilhéus. Pessôa demonstrava seu interesse pela construção de estradas no município e atrelava suas construções ao desenvolvimento e progresso de uma região. Considerando a estrada Ilhéus-Itabuna, a

<sup>5</sup> Apesar de Ilídio de Castro constar na relação como subscritor do Rio de Janeiro, este era sul baiano, sendo uma figura atuante no conselho municipal e nas questões econômicas da região cacauífera (SOCIEDADE..., 1925, s/p)

coluna vertebral do município logo ao assumir a intendência, Pessôa buscou resolver os gargalos que impediam a continuidade de sua construção.

Desta forma, em 24 de janeiro de 1924, no mesmo mês da posse de Pessôa, o jornal *Correio* noticiava a chegada no município de Ilhéus, do advogado Maurício de Oliveira e do engenheiro Gastão de Araújo, representando J.W. Finch, engenheiro construtor, que, segundo o jornal, correspondida ao interesse de empresários norte-americanos. Ambos vieram com o objetivo de estudar a topografia e os recursos existentes para construção da estrada, percorrendo a zona compreendida pelo plano de viação de Nunes (ESTRADA DE RODAGEM, 1924, s/p).

Em 22 de maio de 1924, o *Jornal de Itabuna*, na seção estrada de rodagem, publicou um telegrama endereçado a Virgílio Amorim, cujo autor era o engenheiro Finch. Virgílio Amorim, abastado fazendeiro pessoista, tinha sua propriedade localizada na zona do rio Cachoeira, sendo um dos principais interessados na construção da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna e, em 1924, já havia se tornado o maior acionista e diretor da AVSB.

O telegrama se tratava de uma resposta de Finch a Virgílio Amorim, pois o fazendeiro havia solicitado uma análise do engenheiro acerca do desempenho da AVSB e da execução das obras da estrada. Finch apontava que após estudos e orçamentos realizados, sua conclusão era de que a estrada Ilhéus-Itabuna, construída, poderia se tornar inútil, já que a AVSB não possuía o capital necessário para custear as despesas da obra:

A estrada pode ser construída e tornar-se inútil sem previas providencias para equipamento indispensável. Em vista do orçamento para estrada, incluindo obras d'arte, caminhões, equipamentos, dependencias necessarias, organização e funcionamento do serviço, torna-se indispensável que a companhia tenha capital de 1.500 contos. A Auto Viação Sul Bahiana não tem capital nenhum e garantias offerecidas embora pareçam boas não são firmes. Observações feitas por mim e pelo relatório do meu representante Mauricio Oliveira, tenho toda confiança bom êxito do empreendimento (ESTRADA DE RODAGEM, 1924, s/p).

Visando dar solução ao problema apresentado, Finch propunha quatro sugestões para o êxito da sociedade, sendo estas: mudança da sede; a reorganização da empresa; aumento de capital; e depósito das subscrições no Banco do Brasil:

Primeira, que a sede da companhia seja transferida para Ilhéos; segunda que a companhia seja reorganizada escolhendo directores residentes zonas cacaeiras, os quaes terão pessoalmente interesse successo; terceira o capital deve ser augmentado para 1500 ficando actuaes acionistas com prioridade subscreverem novas açções em troca valor proporcional novo capital: quarta, as subscrições devem ser depositadas no Banco do Brasil applicadas para

custeio nas construções e equipamento tudo sob fiscalização nova reorganização (ESTRADA DE RODAGEM, 1924, s/p).

Para Finch, as primeiras sugestões seriam a mudança da sede da AVSB, que estava localizada no Rio de Janeiro, para Ilhéus, e a reorganização do seu quadro diretório, elegendo subscritores que residissem na região cacauzeira. Segundo o engenheiro, a administração por parte de sul baianos seria benéfica ao desenvolvimento da sociedade, já que estes seriam os maiores interessados na construção da estrada e, conseqüentemente, apresentariam um melhor empenho. A recomendação de Finch demonstrava que, apesar de Virgílio Amorim ser o diretor da AVSB, a sociedade ainda tinha em seu quadro diretório subscritores do Rio de Janeiro, o que para o engenheiro não seria um fator positivo, já que estes não demonstravam o mesmo envolvimento no empreendimento que os subscritores da região.

Como terceira e quarta sugestão, Finch apontava a necessidade do aumento do capital da empresa, através de novas subscrições que deveriam ser depositadas no Banco do Brasil, e empregadas na compra de equipamentos necessários para o aperfeiçoamento das obras. Ao término do telegrama, o engenheiro se colocava à disposição do diretor da AVSB, para auxiliar na reorganização da empresa (ESTRADA DE RODAGEM, 1924, s/p).

A recomendação do engenheiro Finch, acerca da reorganização da AVSB, seria colocada em prática no ano posterior ao recebimento do seu telegrama. Em 3 de junho de 1925, à tarde, foi realizada uma reunião no gabinete do intendente em Ilhéus, com o objetivo de “ser resolvido o melhor meio da reorganização da Companhia Auto Viação Sul-Bahiana [...]” (A REORGANIZAÇÃO..., 1925, s/p). Durante a reunião, Pessoa apresentou o engenheiro militar João da Costa Palmeira, que segundo o jornal *Correio*, se encontrava “vivamente interessado no início imediato das obras da alludida rodovia.” (A REORGANIZAÇÃO ..., 1925, s/p).

Em 04 de junho de 1925, um dia após o encontro ocorrido em Ilhéus, uma reunião com o mesmo objetivo seria realizada em Itabuna, sob a presidência no intendente interino Laudelino Lorens. Como em Ilhéus, o intendente Lorens também apresentou ao público o engenheiro Palmeira, que teria vindo ao sul baiano, com o objetivo de tratar da reorganização da AVSB. Com a palavra, Palmeira fez uma longa exposição sobre o seu plano de reorganização da sociedade, no qual constavam detalhes dos capitais a serem aplicados, os meios econômicos para garantia da compra dos materiais necessários, e estipulava a data adequada para o fim da construção da estrada. Palmeira ainda exibiu catálogos de materiais para construção e tráfego da estrada de rodagem.

Aproveitando a estadia de Palmeira no município, o *Jornal de Itabuna* o procurou para realizar uma entrevista acerca da construção da estrada Ilhéus-Itabuna e da viabilidade dos negócios da AVSB. Perguntado sobre a quilometragem, custos e prazo, o engenheiro respondeu que a estrada Ilhéus-Itabuna totalizaria 36 kms, e a quantia a ser gasta por quilômetro seria de 12 a 15 contos de réis. Quanto ao prazo da construção, ele deu uma estimativa de 4 kms por mês, o que resultaria nos 24 kms que restavam, pois 12 kms já haviam sido construídos sob a administração da antiga sociedade (ESTRADA DE AUTOMOVEIS, 1925, s/p):

Gastaremos nos 36 kilometros de estrada entre Ilhéos e Itabuna, de 12 a 15 contos de réis por kilometro conforme a resistência das terras; nesta kilometragem teremos o total de 300:000\$000; na construcção da ponte sobre o rio Fundão o meu orçamento é de 80:000\$000; e na construcção de uma garage para abrigo do material rodante da Empreza e deposito de combustiveis gastaremos uns 20:000\$000. Quanto ao prazo para a construcção da estrada, fazemos uma media de 4 kilometros por mez, ou seja seis mezes de obras de estrada correspondendo aos 24 kilometros que nos restam a fazer [...] (ESTRADA DE AUTOMOVEIS, 1925, s/p).

A construção de uma ponte sobre o rio Fundão fazia parte do planejamento da obra, sendo considerada um importante obstáculo a ser superado devido à dificuldade de sua construção, Palmeira levantava um prazo de 10 meses para sua finalização, e com otimismo, ele ainda supunha que poderia ser concluída em menos tempo. Quanto ao capital geral necessário para nova empresa, o engenheiro calculava 608:000\$000, sendo este distribuído em: 200:000\$000 do auxílio dado pelo Governo do Estado; 300:000\$000 das subscrições dos novos acionistas; 72:000\$000 do Governo da União; 34:000\$000 do município de Ilhéus; e 2:000\$000 do município de Itabuna. As ações da nova AVSB manteriam o valor de 100\$000, como a antiga, e a empresa permaneceria com o mesmo nome: Auto Viação Sul Bahiana (ESTRADA DE AUTOMOVEIS, 1925, s/p).

Os gastos com materiais rodantes também foram discutidos, chegando a uma conclusão da necessidade de aproximadamente 100:000\$000 para o primeiro ano de tráfego da estrada. Para os demais anos de construção e conservação da estrada, que seriam realizados por tratores, niveladores, escavadores, rolores e britadores, seriam utilizadas as verbas adquiridas com o próprio tráfego. Finalizando a entrevista, Palmeira percorreu sobre o terreno em que a estrada seria construída e como se daria esta construção:

O terreno varia na sua topografia e na constituição das suas terras como em toda parte mesmo, porque fazer uma estrada em terreno todo elle solido, firme e no mesmo nível é um idealismo, o nosso terreno aqui estudado têm trechos de

terras firmes, optimas para construção e tem também trechos de terras mais fracas que serão cuidadosamente reconstituídas por novos leitos, novas plataformas de estrada, applicando-se-lhes cascalho de pedra britada, areia e especialmente a piçarra que aqui se encontra com facilidade, o casealho, a areia e a piçarra absolvem completamente a humidade das terras argilosas e cacaeiras, reconstituindo-as e solidificando-as. Completa-se a solidez da plataforma da estrada, depois de nivelada, passando-se por cima o rolo compressor e completando-se a drenagem com valletas lateraes, bueiros e etc. (ESTRADA DE AUTOMOVEIS, 1925, s/p).

Em 17 de junho de 1925, o deputado Epaminondas Berbert de Castro<sup>6</sup>, “um dos principais líderes pessoístas do período.” (RIBEIRO, 2001, p. 117), apresentou na Câmara Estadual, o projeto de lei, de sua autoria, que tinha como objetivo autorizar o Estado a auxiliar com 200:000\$000 a construção da estrada Ilhéus-Itabuna. Como justificativa, o deputado apontava a importância econômica da estrada para os municípios de Ilhéus e Itabuna, e como a atividade agrícola e comercial da região cacaeira seria impulsionada com sua construção. Mencionando a EFIC, o deputado alegava que esta não conseguia abarcar e servir a todas as necessidades dos dois municípios, sendo urgente a implantação da estrada de rodagem para sanar os percalços existentes.

Apesar de solicitar 200:000\$000 de auxílio ao estado, o deputado Epaminondas de Castro considerava este valor pequeno, pois era proveniente de Ilhéus e Itabuna 60% de toda produção cacaeira do Estado da Bahia, rendendo, por exemplo, no ano de 1924, 6.000:000\$000 arrecadados através dos impostos de exportação cobrados sobre o produto e contribuindo, no ano de 1925, para a receita estadual, com mais de 7.500:000\$000.

O auxílio que se pleiteia do Governo do Estado para a rodovia ali em execução - assignala o orador- é uma verdadeira ninharia, uma insignificância, em face da somma vultosa com que os dois municípios concorrem, annualmente, para os cofres do Estado. Basta lembrar que no anno proximo findo, segundo consta da brilhante e exhaustiva Mensagem do Exmo. Sr. Dr. Governador, só as Collectorias de Ilhéos e Itabuna renderam... 1.539:005\$918, sendo...1.095:268\$900 para a do primeiro dos referidos municípios, e...443:737\$018 para a de Itabuna (A ESTRADA DE RODAGEM DE ILHÉOS A ITABUNA, 1925, s/p).

Em relação a reorganização da AVSB, o deputado foi incisivo quanto a sua urgência, pois a administração e continuação das obras que estavam paralisadas dependiam de sua reestruturação.

---

<sup>6</sup> Sobre Epaminondas Castro, André Ribeiro escreve que este era um “líder político e intelectual ligado por laços familiares ao coronel Pessoa” (RIBEIRO, 2001, p. 121).

Em 23 de Julho de 1925, o senado aprovou o projeto apresentado na Câmara por Epaminondas de Castro. Essa aprovação foi muito bem recebida pelos dois municípios, e o intendente Mário Pessôa enviou um telegrama ao governador Góes Calmon, expressando sua gratidão. Sendo a infraestrutura de transporte fator de forte preocupação, os municípios de Ilhéus e Itabuna esperavam um desentrelaçamento à expansão de suas forças econômicas, com a estrada de rodagem.

Em 14 de agosto de 1925, ficou decidido em assembleia que Ilhéus sediaria a nova AVSB, sendo publicada no Diário Oficial, em 20 de agosto do mesmo ano, a transferência da sede do Rio de Janeiro para o município (SOCIEDADE..., 1925, s/p).

Em nova assembleia, realizada no dia 13 de setembro, presidida por Virgílio Amorim, ficou decidido o resultado da composição do quadro diretório e fiscal da AVSB reorganizada. A diretoria ficou composta por: Virgílio Amorim como presidente; Aureliano Brandão como secretário; e Ilídio de Castro como gerente. O Conselho Fiscal ficou constituído por Antonio Rodrigues Portella, Tertuliano Guedes de Pinho e Sabino Costa. O novo quadro diretório nos permite dizer que a sugestão dada pelo engenheiro Finch em 1924, foi seguida, sendo este ocupado, inteiramente, por subscritores sul-baianos.

Reorganizou-se então a nova AVSB, que contava com um capital de 300:000\$000, podendo construir estradas de rodagem pelo prazo de 50 anos, e pela lei nº 292 de 25 de maio de 1925, a receber 1:000\$000 do município de Ilhéus por cada quilômetro construído e pela lei nº 805 de 27 de Julho de 1925, o auxílio de 200:000\$000 pelo Governo do Estado, e a quantia de 2:000\$000 da União por cada quilômetro construído (PROBLEMA DO TRANSPORTE, 1925, s/p).

Ficou estabelecida pela diretoria a data de 29 de dezembro de 1925, para depósito de 50% das subscrições feitas pelos acionistas, e em 22 de fevereiro de 1926, foram reiniciadas as obras, que dessa vez, tinham como foco principal a construção da ponte do rio do Fundão, considerada o principal empecilho para desenvolvimento da estrada.

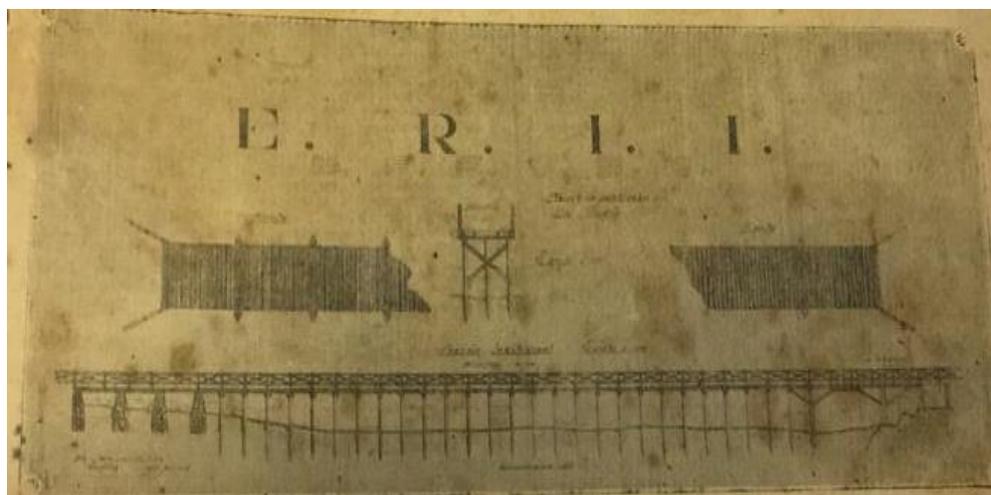
Em abril de 1926, a AVSB deu início a construção do segundo trecho da estrada, que ia do rio do Fundão ao Arraial do Banco da Vitória, e ao final de agosto, o presidente Virgílio Amorim, convidou os representantes do jornal *Correio*, para participarem da averiguação da obra. Compareceram à inspeção da obra: Nelson Schaun, o redator chefe do jornal *Correio*; o deputado estadual e líder da câmara, Epaminondas Castro; o secretário da AVSB, Aureliano Brandão; o sócio da firma Nunes, Ferreira & Cia, Elysio Nunes; e o diretor da AVSB, Virgílio Amorim. Chegando ao rio do Fundão, os homens citados, atravessaram o rio de canoa, e ao chegarem na margem oposta, alegaram surpresa com o andamento da obra:

(...) 15 homens trabalhavam, energicamente, no revolver a terra e no preparar o leito da estrada que, digamos de passagem, em breves dias chegará ao povoado de Banco da Vitória, tal a magnífica disposição da mesma e a situação em que se encontram varios trechos, apenas interrompidos, de longe em longe, por obstaculos facilmente removiveis. Alem dos 15 homens, ha mais 10, trabalhando em toda a estrada, sob administração de dois feitores, estando, com tudo, a direcção dos trabalhos da importante rodovia, a cargo do habil senhor Luis Farias, cuja technica inteligente tem produzido excelentes resultados, pois a estrada em questão é hoje um facto incontestável, podendo-se emittir as mais optimistas opiniões, em favor da sua desejada consumação, embora sejam os valiosos trabalhos já effectuados, o producto exclusivo da boa vontade e da cooperação patriotica dos rarissimos elementos que estão à sua frente, por nossa felicidade (AS VICTORIAS DA AUTO-VIAÇÃO, 1926, s/p).

Em 21 de outubro, foi fincada a primeira estaca que faria parte do conjunto que constituiria a base da ponte do rio do Fundão. O ato foi acompanhado de uma solenidade onde estiveram presentes Mário Pessoa e José Sabino Moreira, juiz de Direito da Vara Criminal, convidados para dar início ao bate estaca, desferindo respectivamente a primeira e a segunda pancada sobre a estaca primogênita da ponte. A cerimônia representava a concretização de um dos maiores alvitres da AVSB.

O mês de dezembro mostrou-se favorável ao andamento das obras, no dia 10, após alguns meses da solicitação realizada pelo diretor da AVSB, Virgílio Amorim, o Tribunal de Contas registrou o crédito aberto pelo Governo do Estado no valor de 100:000\$000 com o propósito de auxiliar a construção da estrada. No dia 23, das 84 colunas que iriam estear o lastro da ponte do rio do Fundão, 60 já estavam postas. Não tardaria a inauguração da ponte que ligaria os dois trechos já construídos, da cidade de Ilhéus ao Arraial do Banco da Vitória que totalizavam 11 km de estrada.

**Figura 1:** Traçado da obra da ponte do rio do fundão publicada pelo jornal *Correio*.



Fonte: RODOVIA ILHÉOS-ITABUNA, 1926, s/p.

Iniciou-se o ano de 1927, e as questões rodoviárias andavam a todo vapor com o presidente recém-empossado, Washington Luís, que não escondia o seu entusiasmo e preferência por estradas, influenciando todas as regiões do Brasil.

Embalada pelo clima rodoviário nacional, a AVSB buscava a finalização de sua construção, e tentava conquistar o apoio da população de Ilhéus e Itabuna. Desta forma, em 2 de junho, o Jornal de Itabuna noticiava uma caravana nomeada de “caravana do progresso” (UM AUDACIOSO RAID, *Jornal de Itabuna*, 1927, s/p), de onde partiram Anastacio Moradillo, Mario Caldas, Nelson Oliveira, Celso Vianna e José Nunes do Amor Divino, guiando três carros *Ford* e o carro chefe, um *Fiat*, com o objetivo de promover o modal rodoviário, através da estrada Ilhéus-Itabuna, e criar um clima de euforia com o automóvel, o símbolo da modernidade:

Tomaram a estrada ha alguns annos iniciada para rodovia Ilhéos-Itabuna; dahi penetraram a matta, improvisando a facção e foice estradas e removendo os obstaculos do caminho; aproveitando a estrada real que vae desta cidade ao Banco da Victoria, alcançaram o Recheiado; chegando á fazenda Sempre Viva, do coronel Henrique Alves do Reis, ahi almoçaram; proseguindo a mesma estrada, chegaram á Primavera, fazenda do coronel Virgílio Amorim; dahi tomaram a direcção do Banco Alto, de onde rumaram para o Salobrinho; seguiram para o Rio Comprido e em seguida para o Caes; dahi rumaram para o Empata Viagem e finalmente alcançaram o Banco da Victoria, em cujo arraial entraram triumphantes às 10 e meia horas da noite. Estavam vencidos todos os tropeços e obstaculos. Deixando o Banco da Victoria, tomaram a estrada de rodagem da S.A. Auto Viação Sul Bahiana a caminho de Ilhéos onde chegaram às 11 e meia horas da noite, debaixo da vibração de um grande entusiasmo da população Ilheense [...] (UM AUDACIOSO RAID, 1927, s/p).

A caravana do progresso pretendia incitar na população ilheense o sentimento de esperança na conclusão das obras da estrada, e como com a sua finalização, esta seria trafegada pelos desejados automóveis. Os trabalhos prosseguiram e a intendência estimulava a construção de estradas. A justificativa para a forte campanha era o conforto, a rápida circulação das riquezas produzidas, e a valorização das propriedades agrícolas que haviam de margear as estradas.

Pessoa, apoiador e impulsionador do movimento rodoviário, teve o fim do seu mandato em dezembro de 1927, assumindo o cargo, em janeiro de 1928, seu cunhado Durval Olivieri, membro do grupo pessoísta

Em 3 de março de 1928, nos primeiros meses do mandato de Durval Olivieri, a estrada Ilhéus-Itabuna foi inaugurada. Estavam presentes na inauguração, o Governador do Estado da Bahia, Góes Calmon, responsável por destinar ajuda estadual durante a construção da estrada, e o coronel Virgílio Amorim, diretor-presidente da AVSB.

A inauguração da estrada representou a materialização do principal objetivo da AVSB. A estrada almejada estava pronta e o circuito cacau-estrada de rodagem-porto, proposto por seus partidários, finalmente, poderia ser realizado. Porém, o que parecia ser uma vitória, logo frustrou seus apoiadores. Apesar de recém-inaugurada, a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, em pouco tempo apresentou problemas, os impasses como buracos e aguaceiros eram recorrentes, e os reparos necessários custavam caro, o que tornaram a recém-estrada intrafegável. Seus problemas apenas começariam a ser solucionados a partir de 1931, com a administração de um novo agente: o Instituto de Cacau da Bahia – ICB, e de sua empresa subsidiária, a SULBA.

### O ICB e a Fundação da SULBA

O ICB foi resultado da primeira intervenção estatal efetiva na economia cacauceira, e a sua fundação foi possibilitada pela conjuntura nacional da década de 30: a ascensão de Getúlio Vargas e pelo novo modelo de acumulação capitalista industrial, após a crise de 1929 (MARINHO, 2001).

Para Sonia Mendonça (2003), este modelo significou uma primeira ruptura no avanço da acumulação capitalista no país e implicou na “implantação de um núcleo básico de indústrias de bens de produção, bem como na redefinição do papel do Estado em matéria econômica, visando tornar o polo urbano-industrial o eixo dinâmico da economia.” (MENDONÇA, 2003, p. 15). Mendonça ressaltou que esse novo modelo seria gerido e desenvolvido após o golpe de 30, e a ascensão do governo Vargas, substituindo o modelo agrário-exportador baseado no café.

Especificando o novo modelo de acumulação, Mendonça aponta as ações tomadas pelo Estado com o objetivo de fortalecê-lo: redefinição do papel da agricultura; transformação do Estado em investidor no setor de infraestrutura; e estabelecimento dos preços sociais. Em relação ao setor de agricultura, a autora explica o duplo movimento do Estado de ampará-lo (por conta de sua necessidade para os investimentos industriais), bem como de desestimulá-lo enquanto setor base da economia.

Em relação à ascensão do governo Vargas, Sônia Draibe (2004) aponta as peculiaridades intervencionistas do novo governo e a criação de aparelhos regulatórios, como medidas de enfrentamento a crise de 1929 e suportes ativos ao desenvolvimento da acumulação industrial:

A crise de 1930 criou as condições, nos planos econômico e político, para a emergência de aparelhos regulatórios específicos de sustentação dos setores agroexportadores, assim como de outros setores econômicos também afetados

pela deblaclê econômica de 1929; mas a par desses aparelhos organizados nas estruturas centrais do Estado, e das políticas nacionais que passaram a gestar, foram criadas novas entidades, na esfera da administração direta ou indireta, associadas aos projetos de avanço da acumulação capitalista industrial (DRAIBE, 2004, p. 71-74).

Em consonância com a política nacional, no Estado da Bahia, o ICB atuou como um dos introdutores do cacau no novo modelo de acumulação industrial. Angelina Garcez (1981) explicitou os dois princípios que nortearam a ação de criação do ICB:

O primeiro de caráter emergencial visava a um urgente atendimento aos lavradores nas dificuldades financeiras, agravadas pela conjuntura da crise generalizada que afetava particularmente os produtores agrícolas de exportação. O outro voltado para oferecer à lavoura um apoio permanente. No primeiro caso, o objetivo imediato visava restabelecer o ritmo normal das atividades de produção e de comércio, desorganizado pelo efeito da crise, e no segundo, propunha-se à adoção de uma política econômica mais capaz de garantir o desenvolvimento da cacauicultura baiana em bases mais sólidas (GARCEZ, 1981, p. 50).

Entre os objetivos da criação do ICB estava a responsabilidade pelo aperfeiçoamento do sistema viário da região cacauceira, com o objetivo de reduzir o alto valor no escoamento das safras. O ICB voltou suas atenções de forma exclusiva para o modal rodoviário, encarregando-se da ampliação, desenvolvimento e consolidação da rede rodoviária regional. Em 1932 foi elaborado um plano rodoviário contendo o mapa das rodovias já existentes e das que deveriam ser reformadas e construídas. Ainda naquele ano, em outubro, visando fortalecer o modal rodoviário, foi criada a Companhia de Auto Viação Sul Bahiana – SULBA.

A SULBA era a AVSB, que foi incorporada pelo ICB, passando a ter a sua administração subsidiada por este Instituto. O advento da SULBA reforçava a intenção do Instituto não somente em regularizar o transporte do cacau através dos automóveis, mas também, o de passageiros. A empresa tinha como fontes de receita as duas divisões de conserva e melhoramento de tráfego. A primeira divisão era responsável pelo recebimento da renda provinda do pedágio das estradas, “para com elas custear o seu serviço, além de contribuir com uma quota razoável para as despesas de administração e outras despesas gerais da Cia, comuns as duas divisões” (RICB, 1934, p. 115). Já a segunda divisão obtinha sua renda no movimento de tráfego.

Logo após a elaboração do plano e a criação da SULBA, o ICB voltou suas atenções para a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, que apesar de recém-construída, estava inviabilizada devido aos constantes aguaceiros e a formação de enormes buracos. Dando ênfase à relevância da estrada para a região, o ICB iniciou uma restauração

completa em sua infraestrutura. Localizada no eixo de maior concentração da produção do cacau, segundo Garcez, para o ICB, a estrada permitia um transporte mais livre e alternativo ao já disponibilizado pela EFIC (GARCEZ, 1981, p. 29).

Porém, apesar da forte operação em prol da restauração da estrada e da administração desta por parte da SULBA, em 27 de julho de 1933<sup>7</sup>, o *Diário da Tarde* publicou uma notícia com o seguinte título: “Quando melhorarão as nossas rodovias? Na estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna a viagem começa, mas nem sempre acaba.” (1933, s/p). A notícia tratava de reclamações feitas pelos proprietários de automóveis e caminhões à SULBA, que alegavam que apesar dos altos custos do pedágio cobrado pela empresa, a estrada quando não se encontrava em péssimo estado, estava intrafegável.

Fazendo uma comparação entre a atual administração da SULBA, à administração realizada pela empresa que havia sido responsável pela construção da estrada de rodagem, a AVSB, a notícia relatava que apesar da estrada também ter estado constantemente intrafegável durante a tutela da última, a sociedade anônima fechava as porteiças, não se responsabilizava pelo tráfego e quando o consentia, não cobrava o pedágio. Ao término da notícia, o jornal pedia ao superintendente da SULBA que atentasse para a solicitação dos proprietários de automóveis e pudesse tornar “mais equitativo o serviço, cobrando o pedágio em relação à eficiência da estrada.” (QUANDO MELHORARÃO AS NOSSAS RODOVIAS? 1933, s/p).

## Conclusão

No sul da Bahia, nos primeiros anos da década de 1920, foi idealizada uma estrada de rodagem que tinha por objetivo ligar o município de Ilhéus a Itabuna. Ambos os municípios eram líderes na produção de cacau da Bahia, e como alternativa ao transporte já realizado pela estrada de ferro Ilhéus-Conquista, a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, viria abarcar as propriedades localizadas na zona do rio Cachoeira, distrito ocupado por membros do grupo político pessoísta.

Para construção da estrada foi fundada a Sociedade Anônima Auto Viação Sul Bahiana - AVSB, que se responsabilizou por dar início às obras. Sendo a construção de uma estrada um trabalho oneroso, a sociedade logo encontrou problemas, principalmente com falta de verbas e com os constantes aguaceiros na região. Apesar das obras serem iniciadas em 1922, em 1924 já estavam paralisadas, e apenas com a intendência de Mário Pessoa estas foram retomadas. Em um trabalho conjunto com a intendência de Ilhéus e a imprensa da região, as obras, mesmo com dificuldades,

---

<sup>7</sup> Apesar da notícia ser de 1933, um ano após a baliza final deste trabalho, o que justifica a sua utilização é a possibilidade de analisar a atuação da SULBA, antiga AVSB, um ano após sua fundação.

continuaram, e em 1928, sob a administração da AVSB, a estrada Ilhéus-Itabuna foi inaugurada.

Partindo da iniciativa e do interesse privado, a AVSB foi responsável pela implantação e execução do movimento rodoviário no sul baiano, que tinha como principal objetivo e representante a construção da estrada que ligaria os dois maiores municípios produtores de cacau do estado.

Com a mudança no modelo de acumulação do país, e a necessidade da intervenção estatal no comércio do cacau, principal mercadoria do estado, a AVSB se transformaria em uma empresa subsidiária, a SULBA, do órgão da lavoura cacauceira, o ICB. Porém, mesmo com o arranque público, a administração de uma estrada de rodagem que necessitava de constantes aprimoramentos, se manteve deficitária, o que já permitia demonstrar os dispêndios do modal rodoviário na região.

O marco cronológico inicial deste trabalho é o ano de 1922, quando foi criada a AVSB, com a finalidade de construir a estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna. O ano de 1932 demarca a baliza final, quando a AVSB se transforma em SULBA, deixando de ser uma sociedade anônima para se tornar uma empresa subsidiária de um órgão governamental. As fontes utilizadas para análise da organização, reorganização e exercício da AVSB foram os jornais *Correio de Ilhéos*, *Jornal de Itabuna* e *Diário da Tarde*; atas de constituição da AVSB; as leis, resoluções e contratos referentes aos anos de 1924 a 1927, sob administração de Mário Pessôa; e o relatório do ICB de 1934.

## Fontes

A ESTRADA de rodagem de Ilhéos a Itabuna, *Correio de Ilhéos*, s/p, 25 de jun. 1925.

A REORGANIZAÇÃO da companhia auto viação sul-bahiana, *Correio de Ilhéos*, s/p, 6 de jun. 1925.

AS VICTORIAS da auto-viação, *Correio de Ilhéos*, s/p, 26 de agosto. 1926.

BCEPLAC. *Relatório do Instituto de Cacau da Bahia*. Ilhéus, 1934.

BRASIL. *Diário Oficial da União*, seção II, 08/02/1922, p. 2978-2981. Disponível em: <http://biblioteca.in.gov.br/diario-oficial-da-uniao>. Acesso em: 06 mai. 2023.

CEDOC/UESC. Leis, Resoluções e Contractos, Lei nº 292 de 25 de maio de 1925. Ilhéus, 1928.

CEDOC/UESC. Leis, Resoluções e Contractos, Lei nº 805 de 27 de Julho de 1925. Ilhéus, 1928.

COMPANHIA auto viação sul bahiana, *Correio de Ilhéos*, s/p, 12 de agosto. 1922.

CORTANDO morros e desbravando matas, *Correio de Ilhéos*, s/p, 4 de mai. 1922.

EM TORNO da mensagem do governador da Bahia, *Correio de Ilhéos*, s/p, 25 de abr. 1925.

ESTRADA DE AUTOMOVEIS, *Jornal de Itabuna*, s/p, 11 de jun. 1925

ESTRADA de ferro de Ilhéos a conquista, *Diário da Tarde*, s/p, 2 de jan. 1929.

ESTRADA DE RODAGEM, *Correio de Ilhéos*, s/p, 29 de dez. 1921.

ESTRADA DE RODAGEM. *Correio de Ilhéos*, Ilhéus, s/p, 9 de jan. 1922.

ESTRADA DE RODAGEM, *Correio de Ilhéos*, s/p, 9 de jan. 1922.

ESTRADA DE RODAGEM, *Correio de Ilhéos*, s/p, 10 de jan. 1922.

ESTRADA DE RODAGEM, *Correio de Ilhéos*, s/p, 18 de jul. 1922.

ESTRADA DE RODAGEM, *Correio de Ilhéos*, s/p, 8 de agosto. 1922.

ESTRADA DE RODAGEM, *Correio de Ilhéos*, s/p, 24 de jan. 1924.

ESTRADA DE RODAGEM, *Jornal de Itabuna*, s/p, 22 de maio. 1924.

PROBLEMA DO TRANSPORTE, *Correio de Ilhéos*, s/p, 28 de nov. 1925.

QUANDO melhorarão as nossas rodovias?, *Diário da Tarde*, s/p, 27 de jul. 1933.

SOCIEDADE anonyma auto viação sul-bahiana, *Correio de Ilhéos*, s/p, 8 de set. 1925.

UM AUDACIOSO RAID, *Jornal de Itabuna*, s/p, 2 de jun. 1926.

## Referências

- CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. 3. ed. Ilhéus: Editus, 2006.
- DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.
- GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. *Instituto de Cacau da Bahia: meio século de história*. Salvador: Instituto de Cacau da Bahia, 1981.
- LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas (Esboços de história empresarial)*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994
- MARINHO, Pedro Lopes. *O Estado e a economia cacauzeira da Bahia*. In: Anais eletrônico do Congresso Brasileiro de História Econômica, 3. São Paulo, 2001.
- MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 2003

PESSÔA, Mario de Castro. *No tempo de Mario Pessôa*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1994.

PONTES, Kátia Vinhático. *O binômio porto-ferrovia: o escoamento da produção cacaueteira no sul da Bahia (1920-1947)*. Tese (Doutorado): Niterói: UFF. Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2018.

RIBEIRO, André Luiz Rosa. *Família, poder e mito: o município de São Jorge dos Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001.