

## NOSSOS CLÁSSICOS | ESTUDOS SOBRE A ZONA DO CACAU

**Milton Santos<sup>1</sup>**

Enviado em 22 fev. 2021 | Aceito em 22 fev. 2021

### Tentativa de delimitação da região cacauzeira da Bahia

02/03/1950

A região que, na Bahia, mais se presta a produção de cacau, quase que confunde, os seus limites, com os da região sul do mesmo Estado. Estende-se desde as proximidades do Recôncavo até o extremo sul da Bahia. É representada, no dizer de Josué de Castro “por uma estreita faixa de terras de solo de decomposição, recoberta de floresta tropical, compreendida entre os terrenos baixos de sedimentação do litoral e a montanha que nesta região se aproxima muito da costa”.

S. Fróes de Abreu dá como limites a monocultura cacauzeira “a chamada zona de baixada da floresta sul sendo a floresta alta, montanhosa, utilizada para outros fins” (Revista Brasileira de Geografia, Ano I, nº1).

É bom notar que, nos terrenos sedimentares próximos ao litoral, o cacau de modo algum pode medrar, sendo este o domínio do coqueiro e da piaçava, do mesmo modo que as regiões mais altas do sudoeste são pouco próprias à produção do cacau, bastando notar a observação de Bondar, que nos mostra como em Santa Inês e Areia, “o cacauzeiro produz poucas e pequenas frutas, com as amêndoas imperfeitamente desenvolvidas e chatas”. É que o cacau, ao contrário do café, não gosta do planalto. O sudoeste é, na Bahia, a Cabralia e Porto Seguro estão nesse caso, região que mais produz o café.

O estudo dos fenômenos naturais nela ocorrentes, é de grande importância na caracterização da região cacauzeira.

É que o cacau somente reproduz economicamente dentro de certas condições geográficas, não só de posição como atmosféricas.

---

1. Extrato do primeiro capítulo do livro “Milton Santos: correspondente do Jornal A Tarde (1949-1963)” Maria Auxiliadora da Silva e Willian Antunes (Organizadores). Florianópolis: UFSC, 2019. 527 p. E-mail para compra de exemplares: jbastos57@gmail.com.

Daí os limites da zona economicamente produtora do cacau serem dados em taxa consonância com a incidência daqueles fatores naturais, exigidos pelo cacau para que possa viver e florescer com vantagem.

Não há, mesmo, outra explicação, para a formidável adaptação do cacau nas terras do sul da Bahia que não seja a que nós devemos às condições de solo e clima.

Para um estudo, porém, da região a que, na Bahia, denominamos cacauzeira, não podemos nos ater somente a estreita faixa de terra que, nesse Estado, possui ou apresenta condições naturais propícias à produção, em termos ótimos, de preciosa amêndoa, senão a um território muito mais extenso, ou seja, até onde se faça sentir a influência do cacau, sua lavoura e seu comércio, nas relações humanas.

Observemos que, dos 29 municípios que, no Estado da Bahia, produzem o cacau, 8 tem uma produção anual inferior a 15 mil arrobas, quantidade que um bom fazendeiro pode colher na sua fazenda.

Além destes oito, os municípios de Mutuípe, Boa Nova, e Poções (sudoeste) não têm, também, produção considerável. Nesses municípios, o cacau não domina a sua vida econômica, nem comanda as suas relações comerciais. Não há, pois, como enquadrá-los na zona cacauzeira, sem o perigo de desfigurar o todo.

Por outro lado, outros municípios de produção, também, insignificantes estarão, por nós, considerados dentro da zona cacauzeira, simplesmente pelo critério geográfico da sua localização mais do clima e da vegetação. Não se poderia retirá-los do âmbito do nosso estudo, sob pena de forçarmos uma ruptura na continuidade territorial da zona a estudar.

De outra sorte, não poderíamos apresentar a zona cacauzeira da Bahia como um todo, ou uma região geograficamente considerada. Não poderíamos realçar os aspectos fisiográficos comuns a toda ela e muito menos os aspectos culturais e econômicos.

Além disso, estes últimos municípios, pelas suas condições de clima e vegetação, acima consideradas, é muito possível que venham a ser, no futuro, grandes produtores de cacau, se a tanto contribuírem a vontade do homem e a necessidade de expansão da cultura. Os municípios de Alcobaça, Santa Cruz Cabrália, nenhum deles produz mais de vinte e cinco mil arrobas.

O município de Caravelas, a bem dizer, não produz cacau, mas, em sua sede, está um importante porto, que serve ao escoamento do produto.

Para os fins deste estudo e pelas razões acima expostas, consideremos como da zona cacauzeira os municípios de Alcobaça, Belmonte, Camamú, Canavieiras, Caravelas, Ilhéus, Ipiaú, Itabuna, Itacaré, Ituberá, Jequié, Maraú, Mucurí, Nilo Peçanha, Porto Seguro, Prado, Santa Cruz Cabrália, Ubaitaba e Una, dezenove, portanto.

É interessante observar que se retirássemos da lista de municípios acima enumerados, o de Jequié e Nilo Peçanha, que pertencem respectivamente à região do sudoeste e a do Centro Litoral os demais municípios, são, exatamente os que formam a região sul, daí se poder, sem erro grave, confundir nos seus limites, a região fisiográfica do sul, como a região econômica de produção do cacau. É também, digno de nota que dos outros municípios produtores de cacau, que não lograram entrar na nossa classificação, oito pertencem à região sudoeste, que somente não apresenta uma produção maior porque ali vão se tornando mais sensíveis as elevações do terreno, alcançando uma altitude incompatível mesmo com a produção do cacau.

Não é difícil de observar-se que qualquer tentativa de delimitação topará, de logo, com grandes dificuldades, como é esta principalmente de determinar-se com segurança os limites reais da produção cacauzeira.

Por outro lado, os municípios por nós enquadrados, na zona cacaueira, também, se entregam a outro gênero de exploração agrícola, principalmente, a criação do gado. É que nestes, as faixas de agricultura, sucedem outras de terreno propício a pecuária e, para tal, aproveitadas, podendo-se mesmo, dizer que não há um só município da zona cacaueira, onde não haja, também, criação de gado.

Daí a dificuldade, quase irremovível, se não nos apegarmos a um critério misto como este, de apresentar com o necessário característico de continuidade territorial, um mapa da zona que desejamos estudar. Somos, por isso mesmo, obrigados a adotar um critério prático e conjugar os fatores de ordem meramente geográfica ou econômica que elegeram a região da Bahia como o principal domínio da produção do cacau, com os limites dos dezenove municípios que, ao nosso ver, podem, nela ser considerados.

De outra sorte, teríamos que apresentar uma região cacaueira constituída de pedaços de diversos municípios, talvez até sem formar um todo, uma unidade, dentro do Estado e impossibilitando que, assim, alcançássemos os objetivos do nosso estudo.

Todos os dados relativos à superfície, população, transportes, produção e mais, num estudo econômico da região sul da Bahia devem referir-se aos dezenove municípios da nossa classificação.

## A antiga capital do cacau

02/05/1953

Quem passar, hoje, por Banco da Vitória, a quinze minutos de automóvel da cidade de Ilhéus, cerca de onze quilômetros de percurso, talvez nem repare no seu modesto arruado, formando apenas 4 ou 5 artérias, uma das quais acompanha o traçado da rodovia. Mas a repousante localidade que os mapas não registram já foi, e, em tempo não remoto, a “metrópole do cacau”. Era ali o centro, a sede do incipiente comércio da preciosa amêndoa, onde todos quantos a produziam tinham que apeiar um pouco de sua montaria, antes de retomar viagem.

Isto foi no tempo das tropas de burros, quando o homem começava a não ter medo da Natureza hostil e enfrentando todas as intempéries, plantava os fundamentos de uma novo bandeirismo, com a epopéia do cacau.

Depois, quando áreas maiores se foram conquistando e do seio da terra fecundada foram surgindo cada vez mais grãos de ouro, veio o trem roubando de sua influência a produção de vasta zona e veio o caminhão, cuja estrada primitiva passava a alguma distância do povoado.

Banhada pelo rio Cachoeira, rio de planalto, em cuja margem esquerda se situa, é nela que se encontra o ponto mais alto da navegação e até o advento dos veículos motorizados, todos os lavradores vinham trazer ali o resultado de sua lavoura, que em canoas demandava o porto de Ilhéus, de onde, então, poderiam ganhar o seu destino, no estrangeiro.

Exemplo de como a mudança nos meios de transportes é capaz de contribuir para o estacionamento ou regresso dos núcleos humanos. Banco da Vitória foi, pouco a pouco, mas sem decair de sua antiga nobreza, perdendo da antiga importância. Mais tarde, quando se juntaram os melancólicos apelos dos moradores que desejavam sentir mais de perto o ruído dos motores de explosão às necessidades técnicas de encurtar o traçado das estradas de rodagem, esta fez seu caminho pelo fundo das casas, limitando com o rio a área do vilarejo. Não demorou, entretanto, que habitações se fossem levantando de um lado e do outro da rodovia e partindo dela novas artérias cresceram. Era da estrada a importância. O rio cuja serventia era agora mínima, ficou para os despejos da população. As casas já não olhavam mais para ele. Viravam-lhe as costas, namorando agora e somente a estrada de rodagem.

Triste destino o desta outrora florescente capital do cacau, o de amar tão fortemente o móvel de sua própria ruína. Vila do Banco da Vitória, assim, é conhecida oficialmente, por ser cabeça de um distrito. Mas, geográfica e sociologicamente vila não é, pois não atende às condições precisas para tanto: os agricultores que moram em torno, do seu pequeno comércio não se utilizam para aquisição das utilidades essenciais a sua sobrevivência. Fazem-no o mesmo em Ilhéus, diretamente. É, de fato um subúrbio, arrabalde bairro, ou que outro nome queiram dar, em relação à nova capital do cacau, pois até os moradores, exceto alguns saudosistas e outros que comerciam ou têm funções públicas, como os funcionários de Matadouro, exercem sua atividade em Ilhéus. Ela que já foi cidade, pela natureza das funções que desempenhava, pela sua importância regional, é, hoje subúrbio e mais ainda será quando concluída a pavimentação Ilhéus Itabuna, o que não deve demorar muito. Ficando,

assim, a menos de dez minutos da sede municipal, será certamente, lembrada para “weekends” e alegre “pic-nics” nos seus bosques umbrosos.

Banco da Vitória é um magnífico exemplo de cidade sacrificada, a bem dizer, pelo progresso.

## O aniversário de Ilhéus

28/06/1954

Não errou quem disse serem as cidades muito parecidas com os indivíduos. De fato elas têm feições próprias. O seu arruado, o seu casario, a sua fisionomia urbana constituem o seu corpo. Os seus costumes, as suas idiosincrasias, o seu clima humano, formam o que poderemos chamar de sua alma.

Como os homens elas nascem, crescem, realizam-se e morrem. Como os homens elas têm as suas paixões e as suas dores, os seus sofrimentos, tendo, também, como nós outros, vêem por outra as suas alegrias, os seus dias de gala.

Não é por outra coisa que ouvimos, a cada passo, dizer-se de cidades, que são belas, que são feias, que são tristes, que são alegres, que são terríficas, que são convidativas. Não são esse todos, por igual, característicos próprios da alma humana?

Elas se parecem com os homens, não há dúvida e como eles fazem aniversário. O de Ilhéus é hoje celebrado, festejado entre as efusões de justo orgulho do seu povo, no dia exato em que se comemora a sua emancipação política, porque as cidades, quando atingem a sua maioridade, como os homens, se autonomizam, libertando-se de tutelas.

Ilhéus, a cidade matriz do sul baiano, teve uma longa e atribulada infância. Longa porque ela, a antiga vila de São Jorge, como, de resto, toda a região hoje cacauzeira, muito tempo levou sem progresso sensível. Atribulada porque a sua vida, nesse período era marcada pelas freqüentes incursões dos indígenas, que não perdiam vaza no destruir tudo quanto encontravam pela frente.

Trezentos anos durou essa infância, capaz de fazer inveja ao próprio Matusalém. Logo, porém ao fenecer do passado século e no alborejar do presente, foram-lhe chegando os primeiros sintomas da juventude que ia, então, começar a viver. Da adolescência tem essa fase as características dominantes: a inquietude, a insatisfação, uma enorme plenitude de confiança em si mesma, uma irresistível fé no seu futuro. Foram essas forças anteriores que a levaram a vencer em plena mocidade.

Vede as suas ruas, nascidas nesse período. Não obedecem a qualquer alinhamento. Na ânsia de crescer, a cidade esqueceu de disciplinar-se. O ímpeto de progresso anulou a possível vontade de arrumação.

É a juventude o período de desordem interior em que tudo cumpre alinhar, ajudando-se na herdada experiência.

Mais tarde, porém, passada aquela sua etapa heróica cujo dinamismo foi a força propulsora do seu atual progresso, vemo-la continuar crescendo, já agora de forma ordenada e simétrica, como a demonstrar que nela já vem surgindo os primeiros sinais de maturidade.

Se por conveniência externa para melhor viver entre as outras cidades importantes no país, veste-se hoje em roupagens vetustas, fazendo de madura, alinhando-se para parecer bem aos olhos dos outros que a vem ver de perto, não perdeu, no íntimo, a sua juventude, que é também a sua força, razão primeira e eficiente de sua vitalidade.

Não se assombrem, pois os ilheenses, deste retrato que, de sua cidade tão generosa e boa busquei fazer no seu dia maior. Se está ficando adulta é só por conveniência, da maturidade guardando apenas as virtudes, nunca as desvantagens. O que em Ilhéus é presente e eterno é a sua eterna mocidade, fogo interior que há de conduzi-la ao seu grande e irrecusável destino.

## Problemas de Ilhéus (Especial para o "Diário da Tarde")

1957

*Há alguns meses atrás a Associação Comercial de Ilhéus lançou o questionário Álvaro Vieira, objeto, este ano, no Dia da Cidade, de interessantes debates. Por aquela ocasião, o prefeito Herval Soledade incumbiu o Profº. Milton Santos de estudar, objetivamente, os problemas de Ilhéus, propondo depois, um anteprojeto de lei chamada "Operação Município Ilhéus", com o objetivo de dar disciplina a todos os investimentos públicos dirigidos ao desenvolvimento local.*

*O trabalho que se segue é uma posição geral do problema, elaborado pelo Profº Milton Santos, festejado geógrafo baiano, reconhecidamente interessado nas questões que dizem com o interesse de Ilhéus.*

Seria de nossa parte extremamente descuidado que deixássemos de assinalar o instante que vive o nosso município e a nossa cidade.

Não temos direito de fazer vista grossa sobre o futuro. Sem entrar na discussão do mérito do problema, temos de reconhecer que a atual situação do nosso porto, que continua assoreado e mal freqüentado, é séria ameaça ao progresso ilheense. Se não nos cabe impedir que outras áreas da região cacauera se desenvolvam e, pelo contrário, muito já temos contribuído para o seu progresso, é de nosso dever, com todas as armas e forças de que dispusermos, encontrar meios para que a cidade e o município não venham a decair do prestígio a que fizeram jus, mediante o esforço tenaz e persistente de várias gerações.

Esse panorama, assim traçado, está a nos ditar uma série de providencias que poderemos resumir em dois principais itens: planejamento regional da zona de que Ilhéus participa e planejamento municipal na área que nos pertence.

### 1) – Planejamento regional de obras e serviços

A experiência dos primeiros anos após a emancipação dos municípios que, outrora, foram os distritos mais importantes, veio confirmar um fato que há muito se encontrava no consenso geral, isto é, o fato de que, dentro do Estado, a zona cacauera constitui um, verdadeira unidade, pela igualdade de aspirações, interesses e problemas. Certas dificuldades de ajustamento, que a boa vontade dos Prefeitos das comunas irmãs tem contribuído para aplainar, são fortes argumentos a nos darem certeza da comunidade dos nossos destinos, indicando, outrossim que não podemos caminhar senão juntos, sob pena de uma desnecessária e estéril dispersão de esforços, concretizada, na prática, por menor número de realizações e menor parcela de bem estar para todos os munícipes.

Problemas comuns são todos, ou quase todos, os que afligem não só aos municípios de Ilhéus, Itajuípe, Uruçuca e Coaraci, nas também a Itabuna e a todas as comunas da zona do cacau. Devemos, assim, pôr de lado particularismos inúteis, vaidades administrativas e bairismos, e entregar-nos à

tarifa de nos compor, como um conjunto coerente que somos, a fim de dar uma disciplina comum às realizações que digam com o interesse de todos.

Já existe, felizmente, o clima para objetivação desse propósito: a identidade de interesses e sofrimentos o assegura. Temos, agora, que partir para a estruturação dos planos de ação, a começar pelo estudo analítico das nossas realidades sociais e econômicas, a fixação das normas de convivência, através das quais confirmaremos o nosso desiderato, seja mediante o estabelecimento de consórcios, seja por outra forma considerada adequada. Seria utilíssimo um entendimento formal com todos os prefeitos desta região, pedindo-lhes o apoio para tal programa e para que, em seguida, providenciem a realização de estudos e a indicação das soluções mais práticas.

Tal atitude, ainda que não fosse pelo nosso passado e pelo nosso presente, estaria plenamente justificada pelo futuro que parece avizinhar-se de nós. Admite-se que, dentro, ainda, deste lustro, a Usina Hidro Elétrica de Funil já esteja distribuindo força para todas as cidades, vilas e fazendas dos municípios de nossa zona.

Dos 7.000 KVA atualmente disponíveis, uma média de 1 KVA para cada grupo de 20 habitantes, com a conclusão das obras de Funil, somente esta usina fornecerá 30.000 KVA, número que será ampliado para 81.000 ao ser terminado o aproveitamento do potencial conhecido do baixo rio das Contas.

Bem inestimável, sem o qual o progresso é, hoje, impossível, não se perdoa há que a sua utilização deixe de fazer-se mediante um planejamento prévio ou que os futuros usuários não se preparem, adequadamente, para obterem dela o rendimento possível.

A verdadeira fonte de energia elétrica facilmente verificável em nossas cidades e vilas é um bom indício do que poderá representar para a nossa vida, a chegada do miraculoso fluido. Não devemos, assim, incorrer no erro que, ao nosso Estado e a sua capital, pode, facilmente, ser apontado: o de não haver planejado convenientemente a recepção da energia produzida em Paulo Afonso, erro de que ainda paga as consequências pelo ritmo mais do que lento e vergonhoso do seu desenvolvimento industrial, a despeito da abundância e relativo bom preço do fator principal.

## 2) – Um plano municipal de desenvolvimento

Por outro lado, problemas há que dizem mais de perto e quase exclusivamente com nossa cidade e o nosso município, cumprindo-nos assumir todo o ônus de resolvê-los. Crescendo como está a cidade de Ilhéus um ritmo satisfatório, reconhecemos, porém, que ele poderia ser muito mais acelerado se dispuséssemos de certos recursos, indispensáveis ao progresso moderno e se orientássemos a ação dos órgãos governamentais mediante um plano coerente de obras e serviços, com aquele objetivo.

O momento atual da existência de nossa cidade está a nos ditar a prática de esforço inaudito, interessando a todos os municípios, pelo fortalecimento das funções, urbanas aqui existentes. Vivendo praticamente do porto, os demais serviços girando quase que derredor da função portuária, temos, entretanto, de encaminhar a vida econômica da cidade em rumos mais diversificados, animando, por todos os meios ao nosso alcance, as iniciativas que a isso se destinarem.

Assim procedendo, fortalecendo a vida urbana, atribuiremos maior soma de bem estar para todos e nos asseguraremos do papel regional a que chegamos, mediante trabalho e esforço continuados.

Os pontos principais de tal programa devem ligar-se às funções industrial, turística, educacional, hospitalar, recreativa, e outras, cujo fortalecimento nos trará um surto ainda maior de animação e progresso.

Ilhéus parece estar vivendo, atualmente, uma fase aguda de problemas, problemas que se acumularam com o tempo, problemas que são contemporâneos, problemas que se divisam para um futuro próximo.

Costumamos esquematizar os problemas de uma cidade em dois grandes grupos, os problemas seus específicos e os problemas regionais.

A verdade, porém, é que uns e outros, problemas locais e problemas regionais formam um todo orgânico, entrosam-se numa síntese perfeita. É impossível dizer quando um começa quando acabam os demais. Uns constituem a projeção dos outros.

### 3) – Indústria

No caso particular da cidade de Ilhéus, parece difícil isolar, mesmo para fins esquemáticos, os problemas da vida íntima, com os da vida regional do núcleo urbano. Poderíamos começar pela indústria, que sendo a mais importante de toda a zona, é ainda muito fraca. Aliás, subtraído o montante devido aos derivados de cacau, a indústria de transformação produz menos que a similar de Itabuna. Isso se deve à situação geográfica atual desta última cidade. Com o porto praticamente fechado e a navegação bastante irregular e sofrendo igualmente de carência de recursos energéticos, Ilhéus cedeu o passo a Itabuna, no que refere às indústrias urbanas. Aquela cidade está em melhor posição para receber matéria prima e distribuir produtos manufaturados, em virtude de o único meio de transporte regular ser o rodoviário. Isso, todavia, não esconde as magníficas possibilidades de Ilhéus para um grande surto industrial, quando o seu porto poder ser freqüentado por navios e barcos com horários regulares. Então será eliminado o contra-senso de um grande porto não ser também um grande centro industrial.

Essa solução se prende, pois, a pelo mínimo duas outras de interesse regional. A primeira é a redragagem do porto, a outra é a exigência de melhor tratamento pelas companhias de navegação do país. A cidade de Belmonte, por exemplo, importou o ano passado 80 milhões de cruzeiros de produtos manufaturados. Se Ilhéus dispusesse de um bom parque industrial e de elementos para transportar sua produção poderia contar não só com esse mercado como com o de outras cidades e vilas litorâneas, levando em conta que o transporte por água é o mais barato, vindo depois o ferroviário e só por último o rodoviário não precisaríamos temer qualquer concorrência nesse particular.

No que toca às indústrias, a cidade de Ilhéus deve, outrossim, colocar o problema do ponto de vista da competição com outros centros igualmente capacitados ao exercício desse papel.

Além da isenção de impostos, o poder público poderia estudar os meios de atribuir outros auxílios aos industriais.

Na Holanda, o governo, visando ao incentivo industrial, resolveu pagar metade da construção aos edifícios destinados às fábricas. Aqui, o primeiro a fazer, é verificar, quais as indústrias que, dentro da realidade geográfica local, tem maior “chance” de êxito. Para essas, a Prefeitura deveria estabelecer prêmios em dinheiro, para os que primeiramente instalassem fábricas de cada especialidade, dentro, porém, de certos requisitos de produção média, (quantidade, etc.), fixados para cada caso.

Tal prêmio poderia ser pago de uma só vez ou em mais de um ano. Pode isso parecer um contra-senso, mas é a maneira mais eficaz de atrair para Ilhéus a atividade industrial que lhe faz tanta falta e que, por outro lado, é capaz de contribuir para a multiplicação de outras funções, com que se fortalece.

#### 4) – O turismo

Outra atividade em que Ilhéus devia esmerar-se, aproveitando as virtualidades que a natureza lhe concedeu, é a indústria do turismo. Referimo-nos ao turismo democrático, ao alcance de pessoas até mesmo de modesta condição econômica ou de elite, que independe de condições regionais: os ricos podem deslocar-se para longínquas estações de recreio.

Para a prática do turismo, não bastam às vantagens da natureza local. Mas, elas são importantíssimas, especialmente quando se refere a lugares com vocação indiscutível, como é o caso de Ilhéus, com suas belíssimas praias.

Mas, é necessário, sobretudo, que ao lado daqueles requisitos, haja um adequado equipamento, capaz de atender às exigências mínimas de limpeza e conforto, limpeza sobretudo, que os turistas fazem.

Ilhéus conta com apenas 17 casas de hospedagem, das quais somente 5 em condições de receber pessoas de certa categoria. São, de modo geral, casas velhas, pouco adaptadas às suas finalidades e onde conforto e limpeza são quase sempre precárias. Isso quanto ao aspecto qualitativo. Do lado da quantidade, a deficiência é a mesma. Oferecem um total de 151 quartos, com a capacidade de receber 162 hóspedes, o que é insignificante até mesmo para as pessoas que procuram a cidade, atrás dos seus negócios.

No que se refere a restaurantes e bares, a carência é semelhante. Serão 20 em globo, sendo que a maioria fica a desejar.

O aconselhável seria que a cidade fosse provida de um bom grande hotel e de um número regular de pequenas pensões, contando estas, com poucos quartos, com banho, e onde o asseio fosse irrepreensível.

A Prefeitura poderia estabelecer a maneira de auxiliar financeiramente tais iniciativas de que a cidade se ressente.

Por outro lado, o turista deseja divertir-se. Seria, pois conveniente que voltasse a funcionar a “boîte” do Ilhéus Hotel, ou se criasse outra, mas isso junto a outras providências, inclusive o auxílio oficial, sem as quais ressurgiriam as causas determinantes do seu fechamento.

Um dos primeiros deveres do ilheense é cuidar da vocação turística da sua “urbs”, dando-lhe condições para receber semanalmente e no verão um grande número de pessoas.

É indispensável pensar seriamente no problema. Nesse particular, o programa de embelezamento da cidade mantido pelo Prefeito atual é correto. Não se pode abrir ao turismo uma cidade sem jardins e sem outros atrativos. Faltam, a Ilhéus, bons cinemas pois exceção do Cine Social, que vai melhorando, o resto é uma lástima. O total de lugares a disposição do público é de apenas 1.830, incluindo 350 no Pontal.

Seria, também, o caso de a Companhia Viação Sul Baiano pensar no estabelecimento de ônibus – turismo nos fins de semana, fazendo essa empresa, junto à Prefeitura e outros órgãos interessados, como hotéis e restaurantes, a devida propaganda. O dia em que Ilhéus, junto com a sua formosa praia, as suas belezas naturais e a civilização do seu povo, oferecer outras condições materiais de receptividade, os sábados e domingos verão centenas de caras novas em viagem de vilegiatura. E todos lucrarão.

A ser verdadeira a observação de Chabot, segundo a qual o bom sucesso das estações turísticas depende do nível econômico da região a que serve, o êxito de Ilhéus como lugar de turismo já se encontra garantido.

#### 5) – Educação

Ilhéus, por outro lado, deve procurar fortalecer a sua função educacional. Seu Colégio Municipal Eusínio Lavigne, tido como paradigma em todo o interior de Estado, está fadado a desempenhar um grande papel, junto à Escola Técnica de Comercio e a Escola Normal N. S. da Piedade. Aquele estabelecimento oficial de ensino abriga estudantes de vários pontos da zona, o que atesta o seu papel e importância regional, a despeito dos vários educandários de grau médio espalhados pelas cidades e vilas das proximidades. Seria interessante aparelhar cada vez melhor a acreditada casa de ensino, dotando-a das condições exigidas pelo ensino moderno. Isso atrairia uma grande população de estudantes. Estes, por sua vez, arrastariam um bom número de famílias, animando a vida urbana e ajudando o fortalecimento das demais atividades locais.

#### 6) – A função hospitalar

O papel hospitalar da cidade de Ilhéus, a mais importante em toda a região do cacau, deve, também, merecer especial atenção. Os hospitais, maternidade e casas de saúde ilheenses, com apenas 149 leitos, inclusive 30 berços, atendem a população de toda a zona. Isso prova o seu raio de ação. Se a sua capacidade e aparelhamento fossem ainda multiplicados, ou se novos estabelecimentos surgissem, isso viria em favor do que Ilhéus pretende, isto é, fortalecer a sua posição regional de autêntica capital.

#### 7) – A organização do transporte

Outro ponto que não pode passar despercebido dos que desejam garantir a Ilhéus um brilhante futuro liga-se ao que os franceses costumam chamar de “aménagement du territoire” e ousamos traduzir por “organização do espaço”. Esta se consegue mediante o disciplinamento ou sistematização dos transportes e comunicações. Quando nos reportávamos à indústria, referimo-nos a várias das questões ligadas à “organização do espaço” ilheense. A mais premente é sem dúvida o porto, mediante o qual a cidade exerce o seu mais importante papel regional. Aliás, para sermos mais explícitos, todas as demais funções de certo modo giram em torno dessa. Corrigir as condições atuais da barra e do ancoradouro são exigências inadiáveis. Eliminar o sistema de alvarengagem, que tanto agrava a economia regional, é outro imperativo. São Cr\$ 22,000.000,00 anualmente ...<sup>2</sup> de extensão, não pode dar ainda a colaboração que seria desejável à expansão econômica da região. Devemos nos bater pelo prolongamento dos trilhos de Ubaitaba até Jequié e também por um aprofundamento das linhas dos demais ramais, em busca da zona de criatório e policultura que se forma a oeste da Zona do Cacau. Tudo isso junto ao respectivo reaparelhamento.

No que se refere ao transporte rodoviário, devemos insistir na organização de companhias transportadoras regionais e pugnar por um aumento da rede. Aumento e melhoria das condições atuais.

Por outro lado, é de toda conveniência para Ilhéus e deve ser uma de suas primeiras preocupações, a conclusão da rodovia IL-1, estrada de penetração, que irá reforçar o papel regional da cidade, encurtando caminho para outros centros que podem escapar à nossa influência, se procedermos por forma diferente.

A estrada Pedra Azul-Buerarema-Pontal deve constituir outra reivindicação inadiável dos ilheenses.

---

<sup>2</sup> Palavra ilegível.

A construção do Terminal Oceânico de Ilhéus, representando um grande benefício para a zona, será igualmente vantajoso para a cidade.

#### 8) – A vida regional

Um último capítulo deve ser dedicado ao problema das relações da cidade de Ilhéus com o resto da região. Ilhéus e Itabuna, por exemplo, não podem andar isoladamente. Enquanto uma olha para fora da zona, outra olha para o seu interior. Mas todas as cidades dessa área vivem em uma perfeita anastomose, influenciando e recebendo influência. Será tolice ou estupidez querer resolver o problema de um, sem cuidar do problema de outro. Todos os municípios constituem um todo orgânico. O que acontece num tem repercussões em outro. É pois, indispensável, um sadio entendimento entre todos, para o bom êxito de qualquer medida de interesse administrativo ou econômico.

## Um assunto em debate: Marau elemento de perturbação

22/12/1958

A que preço, pergunta o Prof. Milton Santos, vamos desorganizar uma região? – Ilhéus é o resultado de uma evolução natural da economia cacauceira e é lá que o porto deve ficar.

*Dando prosseguimento à série de entrevistas que estamos realizando, sob o tema: um porto baiano para Brasília, ouvimos o professor Milton Santos, Doutor em Geografia pela Universidade de Strasbourg (França). Catedrático de Geografia da Faculdade Católica de Filosofia e do Ginásio Municipal de Ilhéus. Nosso entrevistado de hoje é sem dúvida alguma uma das maiores autoridades do assunto que estamos debatendo.*

### Ninguém fala mais em fatalidade geográfica

Respondendo a primeira pergunta da reportagem, declarou-nos o prof. Milton Santos:

– Ao nosso ver o debate em questão a que me arrastou a provocação do Dr. Eusínio Lavigne, precisa ser recolocada em seus termos essenciais. Em primeiro lugar, considero equívoco falar de “fatalidade geográfica”, conforme se vem fazendo, quando se quer referir a um porto ou a qualquer outro fenômeno de natureza econômica. Hoje ninguém fala mais em fatalidades geográficas, coisa que, simplesmente, não existe.

Não hesito em afirmar que o problema é histórico...

No caso dos países ou regiões de economia externa, podemos reconhecer, em grosso, a existência de dois processos na elaboração do fenômeno portuário.

### Portos que criam regiões

Alguns portos foram planejados tendo em vista a colonização, surgem ao mesmo tempo em que os grandes capitais neles investidos, públicos ou particulares, aplicam-se à obra de valorização do seu “arrière pays”, prosseguiu o prof. Milton Santos. São de um modo geral, portos recentes. Citaremos, como exemplos, os de Dakar e Abidjan, na África Ocidental Francesa. Como a colonização é uma obra deliberada e planejada, procura-se escolher, dentro da região de interesse, os melhores locais, o que não isenta os engenheiros dos trabalhos complementares. Em Abidjan foi preciso abrir um canal, ligando a profunda laguna, em uma de cujas margens estão os cais, e o mar aberto; em Dakar, o plano d’água tem 216 hectares, dos quais cerca de 153 estão sujeitos a uma dragagem periódica.

### Regiões que criam portos

– A segunda hipótese, ou o segundo processo – prossegue o nosso entrevistado – é o dos portos que se afirmam em consequência da evolução da região a que servem. É o caso da zona de

colonização mais antiga, ou em que a obra do povoamento se faz sem a interferência de grandes capitais.

Ilhéus é o mais belo exemplo que conheço da segunda alternativa. De fato, o porto do cacau viu aumentar sua importância à medida que crescia também a produção de cacau em sua hinterlândia.

### Dois lados de um problema

No caso dos portos planejados, o plano se estende a uma total organização do espaço respectivo, a partir exatamente dos portos, de modo que é essa prévia organização do espaço que vai contribuir para incentivar as culturas comerciais no interior do país e fazer crescer, paulatinamente, o volume e a importância do porto. Coincidindo com as instalações de porto de Dakar e a construção de rodovias e ferrovias, a produção de amendoim e a extração de fosfatos cresceu de maneira sensível; na Guiné, o aparelhamento do porto de Konakry esteve em relação estreita com a exploração de suas minas de bauxita; a espetacular ascensão da produção de cacau e café da Costa do Marfim tem muito a ver com o porto e as estradas que canalizam para ele toda a produção.

Já no caso dos portos que surgem em decorrência da valorização e do povoamento das terras, dá-se um fenômeno oposto, conforme já se entrevê. É a paulatina organização do espaço pela eliminação “natural” dos elementos menos indicados que faz surgir afinal o porto regional. É a organização do espaço, mais ou menos espontânea mais orientada pelas próprias necessidades inerentes à atividade principal, que leva ao prestígio de um porto. Em conclusão, no primeiro caso, o porto cria a região, por intermédio de um sistema viário, isto é, de uma organização do espaço. No segundo caso é a organização do espaço, através a valorização das terras e a organização viária, que cria o porto. Ilhéus é um magnífico exemplo desse processo.

### A princípio equilíbrio dos portos regionais

Em 1900, o porto de Itacaré exportava 8.000 toneladas de cacau, enquanto o de Ilhéus escoava apenas 5.991. Mesmo em 1901, Itacaré havendo baixado sua quota de exportação para 7.500 toneladas, Ilhéus ainda estava em posição subalterna, com 6.734. Não dispomos de dados tão recuados para Canavieiras e Belmonte, mas como foram os municípios onde o transporte fluvial resistiu por mais tempo à concorrência primeiro da ferrovia e da rodovia depois, é de supor-se que a atividade dos seus portos tenha sido proporcionalmente bem importantes nos começos do século.

Só em 1905 é que o porto de Ilhéus ultrapassa o de Itacaré, exportando 11.083 toneladas contra 7.200 da antiga Barra do Rio de Contas.

### Os transportes mecânicos favoreceram Ilhéus

À proporção que a cultura do cacau se expandia e dava-se o avanço dos meios de transporte mecânicos, Ilhéus foi vendo crescer a sua tonelagem de exportação. A estrada de ferro lhe possibilitou a conquista da produção das áreas do seu município (então abrangendo os atuais municípios de Itabuna, Itajuípe, Uruçuca, Coaraci, Buerarema e Ibicaraí) mais boa parte da de Ubaitaba e Itacaré.

A era rodoviária, iniciada nos anos 20, viria acabar de fortalecer a posição portuária de Ilhéus, de modo que em fins da década de 30 conseguiu arrebatado a Salvador o papel de primeiro porto cacauero do Estado. Hoje exporta mais de 75% do total do cacau baiano.

### Ilhéus e Itabuna são a cabeça da região

O transporte no lombo dos burros e pelos rios; a presença das ferrovias; a chegada das rodovias – são outras tantas etapas da organização do que podemos hoje chamar de “região do cacau” e, a um tempo, etapas sucessivas e graduais da valorização do porto de Ilhéus. Ora, as outras embocaduras de rio mais caudalosos (Contas, Jequitinhonha, Pardo) deveriam ter abrigado, portos mais importantes segundo a tese dos “portos naturais”; se Ilhéus triunfou da concorrência foi por motivos de ordem econômica, ou pelo aproveitamento econômico das condições naturais favoráveis. A chegada até bem perto da costa dos terrenos arqueanos favoráveis à produção de cacau, foi o fato inicial, a favorecer Ilhéus; depois a organização de um sistema viário para atender a essa produção principal – que continua ainda – fez o resto.

Em suma, há uma região organizada em torno de Ilhéus e Itabuna dupla cabeça do poderoso organismo. Ora, as regiões são obras dos homens. Do mesmo modo como elas se organizam e se criam, podem se desfazer. Organismos caracterizados pela profunda solidariedade entre todos os seus elementos constitutivos, basta tocar em uma de suas partes para que todo o conjunto venha a se ressentir, ameaçado na sua integridade – na medida em que sejam mais ou menos fortes as ofensas.

### Será um elemento de perturbação?

Interrogado sobre o porto de Maraú, declarou o Prof. Milton Santos:

– O porto que se projeta construir em Maraú será um elemento de perturbação, ainda que colocado como está, em uma extremidade da região. Essa região do cacau se formou, vamos dizer, forçando um pouca as palavras, por um mecanismo “natural”. Os fatos estão solidamente constituídos. A que preço valerá a pena dismantelar as hierarquias solidamente estabelecidas, substituindo-a por outra, talvez em desacordo com os interesses da zona, que são os interesses do cacau que a criou?

Será perigoso não pensar na região como um todo e levar adiante um planejamento parcial para um problema global. No caso vertente, o caso é mais grave, por se tratar de planos superpostos.

### Um argumento pitoresco

O argumento que dá Maraú como porto de Brasília é uma argumento pitoresco e que não merece ser levado a sério. Nem o ancoradouro que se planeja construir em Campinho, nem mesmo Ilhéus tem condições geográficas para serem esse porto da nova Capital Federal.

O porto de Brasília só pode ser mesmo no sul do país, não tenhamos ilusões, pois, é lá onde há densidade econômica e demográfica para sustentar o tráfego de ida e retorno de que necessita a navegação para ser rentável. Aliás, estamos discutindo como se Brasília pudesse ter alguma coisa a exportar...

### Em primeiro lugar, o traçado econômico

Outro argumento popular é o da presença de um vale, o do rio das Contas, que as rodovias e ferrovias iriam subir, partindo do novo ponto. Alegam os que repetem esse refrão, que o relevo é acidentado, a partir de Ilhéus. Essa argumentação esta ligada à do “porto de Brasília”, mas ligada ou desligada, não tem cabimento, a meu ver. Estava eu trabalhando na Universidade de Strasbourg, no ano de 1957-58, quando, a convite do governo da República do Togo, partiu para a África uma missão

do Instituto de Geografia daquela Universidade, tendo o objetivo de estudar qual o traçado econômico de uma estrada de ferro que planejavam construir naquele país. Depois, os engenheiros de estradas opinaram sobre o melhor traçado técnico. Aqui quer-se fazer o contrário, não sendo para admirar o fracasso de certas iniciativas desse tipo – conclui o Prof. Milton Santos.