

MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA E PRECARIEDADE URBANA: Ilhéus no circuito global do cacau (1920–1938)

EIXO TEMÁTICO 2: Processos de Produção do Espaço Urbano

ANDRADE, Iuri Dantas da Silva

Doutorando em Arquitetura e Urbanismo; Universidade de São Paulo

iuridantas@usp.br

RESUMO

Este artigo examina a relação entre a inserção de Ilhéus no circuito global do cacau e a produção de seu espaço urbano na primeira metade do século XX. A partir da análise da modernização do porto, da ferrovia e da estrutura fiscal que drenava o excedente cacaueiro para fora do município, argumenta-se que a modernização logística das décadas de 1920 e 1930 respondeu a exigências externas de celeridade e escala sem alterar as condições materiais de vida na cidade. O enquadramento teórico articula o conceito de economia-mundo capitalista, de Immanuel Wallerstein, com a noção de subdesenvolvimento estrutural, de Celso Furtado, para compreender Ilhéus como um nó periférico cuja eficiência logística servia à aceleração da extração de sua própria riqueza. A análise das fontes evidencia que a descapitalização municipal se inscrevia na forma urbana, produzindo a coexistência entre um centro modernizado segundo os padrões da elite exportadora e arrabaldes destituídos de saneamento e infraestrutura básica. Os planos diretores de 1933 e 1938 expressaram tentativas de enfrentar essa condição, mas seus instrumentos permaneciam limitados pelas mesmas estruturas que canalizavam a riqueza do cacau para fora de Ilhéus.

Palavras-chave: Ilhéus-BA; economia-mundo capitalista; economia do cacau; produção do espaço urbano; subdesenvolvimento.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

This article examines the relationship between Ilhéus's insertion into the global cocoa circuit and the production of its urban space in the first half of the twentieth century. Through the analysis of port and railway modernization and the fiscal structure that drained cocoa surplus away from the municipality, it argues that the logistical modernization of the 1920s and 1930s responded to external demands for speed and scale without altering material living conditions in the city. The theoretical framework combines Immanuel Wallerstein's concept of the capitalist world-economy with Celso Furtado's notion of structural underdevelopment, situating Ilhéus as a peripheral node whose logistical efficiency served to accelerate the extraction of its own wealth. The analysis of primary sources shows that municipal decapitalization was inscribed in the urban form, producing the coexistence of a modernized center shaped by the exporting elite and peripheral neighborhoods devoid of sanitation and basic infrastructure. The 1933 and 1938 master plans expressed attempts to address this condition, but their instruments remained constrained by the very structures that channeled cocoa wealth away from Ilhéus.

Key-words: *Ilhéus-BA; capitalist world-economy; cocoa economy; production of urban space; underdevelopment.*

RESUMEN

Este artículo examina la relación entre la inserción de Ilhéus en el circuito global del cacao y la producción de su espacio urbano en la primera mitad del siglo XX. A partir del análisis de la modernización del puerto, del ferrocarril y de la estructura fiscal que drenaba el excedente cacaotero fuera del municipio, se argumenta que la modernización logística de las décadas de 1920 y 1930 respondió a exigencias externas de celeridad y escala sin alterar las condiciones materiales de vida en la ciudad. El marco teórico articula el concepto de economía-mundo capitalista, de Immanuel Wallerstein, con la noción de subdesarrollo estructural, de Celso Furtado, para comprender Ilhéus como un nodo periférico cuya eficiencia logística servía a la aceleración de la extracción de su propia riqueza. El análisis de las fuentes evidencia que la descapitalización municipal se inscribía en la forma urbana, produciendo la coexistencia entre un centro modernizado según los patrones de la élite exportadora y arrabales desprovistos de saneamiento e infraestructura básica. Los planes directores de 1933 y 1938 expresaron intentos de enfrentar esa condición, pero sus instrumentos permanecían limitados por las mismas estructuras que canalizaban la riqueza del cacao fuera de Ilhéus.

Palabras clave: *Ilhéus-BA; economía-mundo capitalista; economía del cacao; producción del espacio urbano; subdesarrollo.*

1 INTRODUÇÃO

Na primeira metade do século XX, Ilhéus ocupou uma posição singular na economia agroexportadora brasileira. Situada no sul da Bahia, a cidade concentrava a produção e o escoamento do cacau destinado, sobretudo, aos mercados da América do Norte e da Europa, tornando-se, entre 1903 e 1915, responsável por mais da metade das mercadorias exportadas a partir de Salvador. Essa importância na produção, contudo, não se traduziu em autonomia política nem em transformação da estrutura urbana local. O excedente gerado pela lavoura cacaueira era sistematicamente capturado por mecanismos fiscais e logísticos que drenavam a riqueza para fora do município, enquanto a cidade carecia, naquele período, de infraestrutura básica de saneamento, habitação e serviços públicos adequados ao crescimento demográfico que a própria economia do cacau impulsionava.

Este artigo examina esse descompasso a partir de duas vertentes analíticas. A primeira trata da conformação do “binômio porto-ferrovia” – conforme designação empregada por Pontes (2018) – como aparato logístico voltado ao escoamento do cacau, cuja modernização respondeu a exigências externas de celeridade e eficiência sem alterar as condições materiais de vida na cidade. A segunda vertente aborda os efeitos urbanos da descapitalização municipal, evidenciando como a drenagem fiscal do excedente cacaueiro se inscreveu na forma da cidade, produzindo um espaço marcado pela coexistência entre um centro modernizado e arrabaldes destituídos de infraestrutura.

Para tanto, o enquadramento teórico articula duas tradições complementares: a partir de Immanuel Wallerstein (1979; 2001), mobiliza-se o conceito de economia-mundo capitalista para situar Ilhéus como um nó periférico de uma cadeia mercantil organizada desde os centros consumidores; e de Celso Furtado, recupera-se a noção de subdesenvolvimento estrutural. Para esse autor, o advento de um núcleo industrial na Europa do século XVIII rompeu o equilíbrio da economia mundial e passou a condicionar o desenvolvimento subsequente das demais regiões do globo, e nessas estruturas o núcleo capitalista permaneceu fraco, com a decisão sobre reinvestir ou expatriar o excedente do setor exportador sendo tomada fora do território onde esse excedente era produzido (Furtado, 1961, p. 170-171 e 178-179). A modernização das formas, como a instalação de portos e ferrovias, pode assim ocorrer sem a correspondente transformação das bases produtivas locais, configurando uma transplantação de civilização material dissociada de acumulação endógena (Furtado, 2003; 2023).

PENSAR FORA DO EIXO

Para além de um simples caso de “atraso” ou de “insuficiência”, a convergência dessas perspectivas permite compreender Ilhéus como produto de uma articulação funcional entre a dinâmica do capital internacional e a manutenção de estruturas internas de extração.

No tocante ao recorte temporal, inicia-se na década de 1920, quando se intensificaram as obras de modernização do porto e da ferrovia, até 1938, ano da publicação do segundo plano diretor da cidade e limite da série estatística consultada e disponível no Anuário Estatístico de Ilhéus. As fontes compreendem documentos da Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, os Anuários Estatísticos da Bahia, relatórios do governo estadual, registros do comércio exterior brasileiro e a historiografia regional.

2 O PORTO E A FERROVIA NA CIRCULAÇÃO E NO ESCOAMENTO DO CACAU

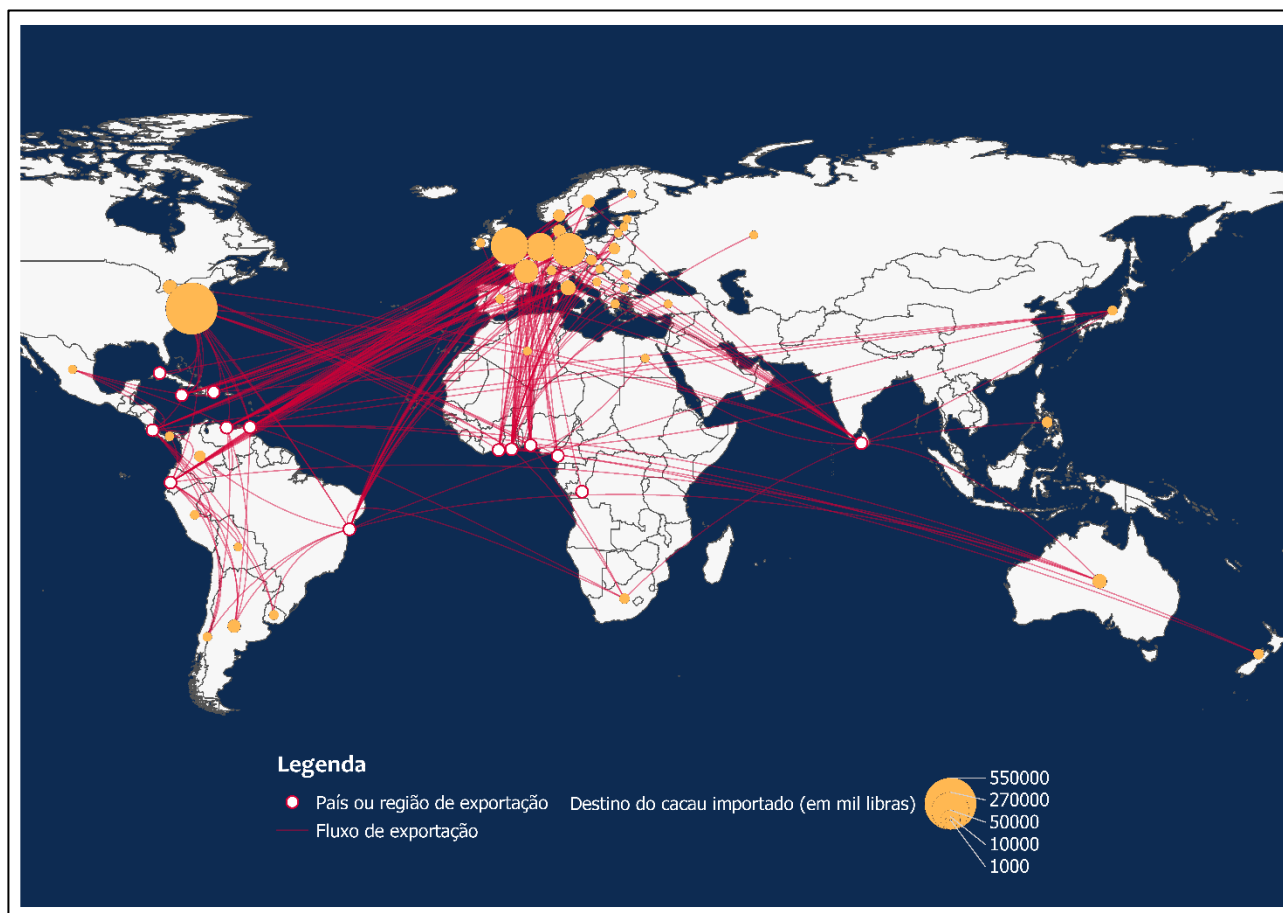
O circuito global do cacau nas décadas de 1920 e 1930 se firmou pela consolidação da hegemonia da África Ocidental na produção mundial e pelo domínio do mercado norte-americano no consumo. A Costa do Ouro (atual Gana) apresentou crescimento vertiginoso, saltando de poucas toneladas em 1895 para mais de 200 mil toneladas em 1925, atingindo a liderança absoluta do mercado (Tosta Filho, 1936, p. 11). Esse avanço africano, que incluiu também a expansão da Nigéria e da Costa do Marfim, passou a representar cerca de 70% da oferta global da *commodity* entre 1930 e 1937, suplantando produtores tradicionais de cacau do tipo “fino” como Equador, Trindade e Venezuela, cuja participação conjunta declinou de 80% no final do século XIX para cerca de 12% em meados da década de 1930. A Bahia se mantinha, nesse período, como o segundo maior produtor mundial (Tosta Filho, 1936, p. 21; Dantas, 2016, p. 62). No lado do consumo, os Estados Unidos absorviam sozinhos cerca de 40% da produção mundial (Figura 01), e a regulação financeira desse fluxo foi institucionalizada com a criação da *New York Cocoa Exchange* em 1925, que se tornou a principal referência para as cotações mundiais.

Os preços do cacau eram ditados pelas bolsas europeias e norte-americanas, o que tornava o produto extremamente vulnerável às oscilações e à especulação dos centros compradores (Santos, 1957, p. 91). O comércio do cacau era marcado, desde os primeiros anos de sua expansão, por um caráter especulativo, com comerciantes e exportadores comprando antecipadamente as safras a preços inferiores aos correntes, sem garantia de que essa diferença se manteria favorável no momento da entrega, uma prática que os deixava expostos a crises de preço determinadas por fatores externos ao seu controle (Garcez; Freitas, 1975, p. 714).

PENSAR FORA DO EIXO

Essa circunstância tornava o território produtor vulnerável às oscilações do mercado financeiro internacional, que muitas vezes aprofundava a incerteza inerente ao próprio comércio interno do cacau.

Figura 1. Circuito global do cacau: fluxos de exportação, média 1935-1939



Fonte: USDA, 1956, p.13-30. Base cartográfica: SCHVITZ, Guy et al. Mapping the international system, 1886-2017: the CShapes 2.0 dataset. Journal of Conflict Resolution, v. 66, n. 1, p. 144-161, 2022. Disponível em: <https://icr.ethz.ch/data/cshapes/>. Acesso em: 29 jun. 2026. Fronteiras políticas conforme 1º de janeiro de 1937. Elaborado pelo autor.

Inserida nesse circuito como praça de exportação subordinada, Ilhéus enfrentava limitações estruturais na infraestrutura portuária que condicionavam sua capacidade de escoamento. O porto se situava na margem esquerda do rio Cachoeira, a cerca de 1600 metros da foz, com canal navegável estreito e sinuoso. A barra de areia na junção entre rio e oceano deixava, nas marés mais baixas, de 2 a 2,5 metros de profundidade para a passagem das embarcações, embora se reconhecesse que as dificuldades seriam corrigidas por meio de dragagens simples.

PENSAR FORA DO EIXO

A cidade já se destacava como ponto de escoamento da produção agrícola de uma região vasta e fértil, abrangendo o sul da Bahia e parte do nordeste de Minas Gerais, e era servida pela ferrovia The State of Bahia South Western Railway Limited Company, com cerca de 82 quilômetros de extensão e ramais distritais que alcançavam o núcleo urbano. Em 1921, uma comissão da Inspetoria de Portos realizou o levantamento topo-hidrográfico da barra e da zona portuária, e a partir desses dados o governo federal concedeu, por decreto nº 16.019, de 23 de abril de 1923, autorização para a execução das obras de melhorias ao capitalista Bento Berillo de Oliveira (Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, 1928, p. 3-4). Desde o início do século XX, Bento Berillo foi uma figura central no processo de modernização logística da região.

Em 1904, obteve a concessão para a construção da Estrada de Ferro Ilhéus–Conquista (EFIC) junto ao governo estadual, negociando e vendendo essa concessão para a empresa inglesa “The State”, da qual passou a ser diretor e representante legal. O objetivo estratégico da ferrovia era o escoamento acelerado do cacau do interior até o litoral, integrando a produção agrícola ao comércio transoceânico. Em 1911, foi a vez do porto: Berillo conseguiu da intendência de Ilhéus a concessão para sua construção e, em 1918, fundou a Companhia Industrial de Ilhéus para explorar a atividade portuária. Uma das modificações mais importantes foi a instalação de trilhos ferroviários ao longo do cais em 1922, permitindo que as mercadorias fossem conduzidas diretamente dos vagões aos navios, eliminando a necessidade de estivadores carregarem o cacau nas costas (Pontes, 2018, p. 192).

Até então, o porto de Ilhéus mantinha um intercâmbio comercial quase restrito à capital baiana, com a navegação realizada por embarcações de pequeno calado. Na década de 1920, dados da Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais (1928, p. 6) indicam que cerca de 56,5% das mercadorias exportadas por Salvador provinham de Ilhéus, o que correspondia a aproximadamente 11% da tonelagem total exportada e a 20% do valor das cargas embarcadas a partir de Salvador.

Entre as safras de 1925-1926 e 1929-1930, a produção regional ultrapassou 1,1 milhão de sacas em praticamente todos os anos da série, com as cidades de Ilhéus e de Itabuna respondendo por mais da metade do total (Bahia, 1933, p. 261). Em 1930, a exportação pelo porto de Ilhéus chegou a mais de 25 mil toneladas, das quais 22.122 seguiram para os Estados Unidos (Brasil, 1931, p. 61).

A subordinação estrutural de Ilhéus a Salvador remontava ao período colonial, quando a capital operava como centro logístico e administrativo (Dias, 2011), exercendo papel centralizador que se perpetuou mesmo após a expansão da produção cacaueira na primeira metade do século XX. Essa

PENSAR FORA DO EIXO

condição se justificava pelo acesso dificultoso na barra do rio Cachoeira, impossibilitando a entrada de navios de grande calado e forçando o cacau a seguir para Salvador para ser reembarcado. Os custos adicionais gerados pela intermediação, incluindo fretes, seguros, taxas portuárias e despesas com reembarque, provocavam significativa evasão de rendas na economia regional.

Empresas de navegação europeia chegavam a cobrar fretes mais altos para Ilhéus em comparação a Salvador, além de impor restrições que favoreciam o comércio da capital (Pontes, 2018, p. 30 e 159). Mas a conexão com o comércio transatlântico a partir do porto de Ilhéus só foi possível a partir de 1926, quando o cargueiro sueco “*Falco*” atracou na cidade, marcando um ponto de inflexão. O navio partiu carregando 47.150 sacas de cacau destinadas majoritariamente a Nova York, com participação de casas exportadoras. Isso só foi possível pelas obras de melhorias na infraestrutura portuária, incluindo a dragagem executada pela Companhia Hollandesa de Obras Públicas, que removeu mais de 78 mil metros cúbicos de sedimentos. Ainda assim, o porto continuava a enfrentar limitações técnicas com assoreamento frequente e necessidade de dragagens constantes (Pontes, 2018, p. 117 e 150).

Essa modernização do porto se articulou à construção e operação da estrada de ferro. Embora o traçado ideal da EFIC previsse a ligação entre Ilhéus e Vitória da Conquista, a linha tronco limitou-se a 128 km até Itabuna, com ramais voltados às áreas mais produtivas de cacau, definidos segundo interesses de grandes proprietários. Operando com locomotivas a lenha e sujeita a entraves técnicos, a ferrovia se manteve graças à garantia de juros de 7% concedida pelo governo estadual, que assegurava a presença da companhia inglesa sem exigir investimentos expressivos. Nesse contexto, a dependência do cacau era explícita porque, em 1922, o produto já respondia por mais de 70% da receita ferroviária, alcançando 90,67% em 1946 (Pontes, 2018, p. 192-193 e 284).

Ao longo das décadas de 1920 e 1930, as condições de operação do porto se transformaram com as dragagens do canal, a ampliação da capacidade de atracação e a consolidação da exportação direta. Essas mudanças permitiram a absorção de volumes crescentes de cacau, inclusive por vias alternativas à ferrovia, e consolidaram o porto como polo organizador da exportação. A exportação direta passou a viabilizar o envio das amêndoas ao exterior sem a intermediação obrigatória de Salvador. Ainda assim, a dependência estrutural de Ilhéus permanecia, já que a cidade importava bens básicos dos centros industriais do país, pagos com a riqueza da *commodity* (Ilhéus, 1940, p. 76-87).

PENSAR FORA DO EIXO

Convém ressaltar que tanto a ferrovia quanto o porto entraram em decadência a partir da década de 1940, com a EFIC encampada pela União em 1947 e extinta em 1964, e o porto submetido a intervenção federal em 1963, sendo substituído por um novo terminal no bairro do Malhado, inaugurado entre 1971 e 1972 (Pontes, 2018). Furtado (1964, p. 161) também observou padrão semelhante na infraestrutura ferroviária do Nordeste açucareiro: construída para atender a uma conjuntura específica de exportação, ela perdeu competitividade quando essa conjuntura se alterou, restando como saída a encampação pelo Estado das estruturas obsoletas e de seus déficits crescentes.

3 DESCAPITALIZAÇÃO E FORMA URBANA: A CIDADE DO CACAU

A riqueza que transitava pelo binômio porto-ferrovia não permanecia em Ilhéus. A estrutura tributária do período operava como mecanismo de transferência sistemática do excedente cacaueiro para as esferas estadual e federal. Desde 1904, os direitos de exportação cobrados sobre o cacau constituíam a principal fonte de receita do Estado da Bahia, e a arrecadação realizada no território ilheense era canalizada para Salvador, onde se concentravam as instâncias decisórias e o controle do Tesouro estadual (Freitas, 1979, p. 101-102). Em 1936, na distribuição federativa dos tributos gerados localmente, o Estado retinha cerca de dois terços do total arrecadado, enquanto o município absorvia pouco mais de um quinto (Bahia, 1937; Ilhéus, 1940). Essa assimetria configurava um processo de descapitalização regional que tratava a zona cacaueira como base fiscal voltada ao equilíbrio das contas estaduais.

O resultado era um descompasso persistente entre a escala da riqueza produzida e a capacidade de investimento do município. A receita municipal cresceu ao longo da década de 1930, mas permanecia estruturalmente insuficiente para financiar obras de saneamento, habitação e infraestrutura urbana compatíveis com o crescimento demográfico que a própria economia do cacau impulsionava. A ausência de diversificação produtiva e de um circuito urbano-industrial capaz de reter valor local manteve Ilhéus subordinada às decisões externas, no controle do preço do cacau ou na gestão do crédito e do tempo da circulação (Ilhéus, 1940, p. 114). Naturalmente, essa descapitalização não era uma abstração contábil, já que se inscrevia diretamente na materialidade da cidade, produzindo um espaço urbano cuja forma expressava a posição de Ilhéus no circuito global do cacau.

No início do século XX, o incremento no fluxo de vapores e outras embarcações impulsionou o afluxo de migrantes atraídos pela expansão da lavoura cacaueira. Esse dinamismo se materializou na verticalização incipiente do centro urbano.

PENSAR FORA DO EIXO

Se, nos primeiros anos do século, foram registrados pouco mais de 83 imóveis de dois ou três andares, essa quantidade triplicaria até 1940. A década de 1920 marcou também a introdução de infraestruturas como o abastecimento de água, o serviço telefônico e o transporte público, enquanto o Código de Posturas passava a disciplinar o ordenamento do espaço por meio de padrões construtivos e de regulamentação da coleta de lixo (Freitas e Paraíso, 2001, p. 138-142).

Por outro lado, a imagem de Ilhéus como cidade “rica e próspera”, associada à elite cacaueira, contrastava com os arrabaldes, onde se concentravam trabalhadores ligados às atividades urbanas e portuárias, como ferroviários, estivadores, lavadeiras, pescadores, pequenos comerciantes e artesãos. Enquanto o centro recebia investimentos em calçamento, iluminação e embelezamento, os morros da Vitória e da Conquista apresentavam moradias precárias, em geral barracos de madeira cobertos por palha, zinco ou telhas, distribuídos em encostas íngremes ou em vias de difícil acesso (Figura 02). Os serviços permaneciam restritos ao perímetro central, mas em muitas áreas havia esgotos a céu aberto e ausência de coleta regular. Apesar das carências, esses bairros mantinham algumas práticas religiosas próprias, frequentemente estigmatizadas pela imprensa da época que qualificava áreas como a Conquista e o Pontalzinho como redutos de “feitiçaria”, devido aos terreiros de candomblé que eram alvos recorrentes de ações policiais (Andrade, 2021, p. 45).

Figura 2. Rua D. Manoel de Paiva (rua do Café) em 1935



Fonte: Soub, 2013, p. 135.

PENSAR FORA DO EIXO

Nos levantamentos sanitários do período, a mortalidade urbana em Ilhéus se manteve em torno de 20% entre 1930 e 1935, índice considerado muito superior ao das principais cidades europeias, onde raramente superava 1 a 2% (Queiroz, 1938, p. 188-190).

As doenças de origem hídrica respondiam pela maior parte dos óbitos: a disenteria representava 30% do total, seguida pela malária, com 23%, e a tuberculose, com 16% (Queiroz, 1938, p. 191). Isso foi atribuído à limitação do saneamento básico, já que apenas uma pequena área da cidade contava com distribuição de água potável e rede de esgoto, deixando a maior parte da população em morros e arrabaldes dependente de fontes, cacimbas e poços sem condições higiênicas adequadas (Queiroz, 1938, p. 193). Portanto, a desigualdade espacial descrita anteriormente tinha correspondência direta nas condições de saúde e sobrevivência da população.

De todo modo, não se caracterizam como acidentais os contrastes espaciais dentro da cidade, já que a capacidade de investimento permanecia aquém do crescimento demográfico e das demandas urbanas que a própria economia do cacau impulsionava. E foi nesse contexto que a administração de Eusínio Lavigne (1930-1937) promoveu a elaboração do primeiro plano diretor da cidade, aprovado por decreto estadual em maio de 1933. O plano, organizado pelos engenheiros Manoel Da Rin e Arquimedes de Siqueira Gonçalves, pretendia incorporar os interstícios rurais ao conjunto urbano e estabelecer critérios para o crescimento futuro, incluindo zoneamento, circulação viária e esgotamento sanitário (Da Rin e Gonsalves, 1933). A necessidade de ordenar o uso do solo urbano se tornara inadiável diante do crescimento desregulado nas encostas e da expansão da pobreza nos subúrbios, mas os instrumentos municipais esbarravam na mesma estrutura que direcionava a riqueza do cacau para fora de Ilhéus.

As insuficiências técnicas do plano de 1933, sobretudo no cálculo do esgotamento sanitário, levaram à sua revisão e à elaboração de um novo plano regulador em 1938, conduzido pelo engenheiro Paulo Peltier de Queiroz no âmbito do Departamento Central das Municipalidades. O novo plano ampliou o escopo do anterior e refletiu a consolidação do urbanismo como política de Estado no período varguista, mas sua elaboração dependeu da mesma mediação institucional sediada em Salvador que caracterizava a subordinação administrativa do município (Queiroz, 1938; Andrade, 2025).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória de Ilhéus na primeira metade do século XX revela uma articulação funcional entre inserção no circuito global do cacau e produção de um espaço urbano desigual. O “binômio porto-

PENSAR FORA DO EIXO

ferrovia”, modernizado ao longo das décadas de 1920 e 1930, respondeu a exigências de celeridade e escala ditadas pelos mercados consumidores da América do Norte e da Europa. A integração dos trilhos ao cais, as dragagens do canal e a conquista da exportação direta ampliaram a capacidade operacional de Ilhéus sem, contudo, alterar sua posição na hierarquia da economia-mundo capitalista.

A descapitalização municipal, produzida pela estrutura tributária que canalizava o excedente cacauzeiro para Salvador e para a União, encontrava correspondência direta na forma da cidade. A modernização seletiva do centro urbano e a precariedade dos arrabaldes não constituíam fenômenos paralelos, mas faces de um mesmo processo de inserção subordinada de Ilhéus no sistema mundial que produzia, simultaneamente, a infraestrutura logística necessária à exportação e a privação material dos espaços de reprodução da vida urbana.

A noção furtadiana de subdesenvolvimento estrutural encontra neste caso uma representação convergente: porto, ferrovia, armazéns e trilhos integravam um aparato cuja função era tornar mais eficiente a extração do excedente primário, não a produção de um espaço urbano dotado de condições materiais correspondentes à riqueza que nele transitava. A cidade de Ilhéus, ao final da década de 1930, afirmava-se enquanto centralidade produtiva e logística, mas sem ampla autonomia decisória. Nesse sentido, os planos diretores de 1933 e 1938 buscaram enfrentar parte dessas tensões por meio do ordenamento do solo e do saneamento, ainda que seus efeitos tenham sido condicionados por limites estruturais políticos e/ou econômicos que ultrapassavam os instrumentos urbanísticos disponíveis a um município descapitalizado.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Iuri Dantas da Silva. **A formação da Zona Suburbana da cidade de Ilhéus (1888-1933)**. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Ouro Preto. Mariana, 2021.

ANDRADE, Iuri Dantas da Silva. "Planos diretores e crescimento urbano em Ilhéus (Bahia, 1930-1938)". **Anais do XXI Encontro Nacional da ANPUR**. Campina Grande: Realize Editora, 2025. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/122905>. Acesso em: 04 abr. 2026.

PENSAR FORA DO EIXO

BAHIA. Directoria Geral de Estatística do Estado da Bahia. **Anuario Estatístico da Bahia: 1929-1930**. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1933.

BAHIA. Secretaria da Fazenda e Thesouro do Estado. **Relatório do Estado da Bahia (1936)**. [s.l.: s.n.], 1937.

BRASIL. Ministério do Trabalho, Industria e Commercio. **Commercio Exterior do Brasil: exportação de mercadorias nacionaes por portos de procedencia. 4ª Parte**. [s.l.: s.n.], 1931.

DANTAS, André Fontes. Um cais de porto: um estudo sobre a ascensão e o declínio do Porto do Pontal de Ilhéus (1911-1942). Dissertação (Mestrado em História Regional e Local) – Departamento de Ciências Humanas, Campus V, Universidade do Estado da Bahia. Santo Antônio de Jesus, 2016.

DA RIN, Manoel; GONSALVES, Archimedes de Siqueira. **Plano director para a remodelação e expansão da Cidade de Ilhéus**: relatório. Bahia: Estabelecimento dos Dois Mundos, 1933.

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

FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. **Os donos dos frutos de ouro**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1979.

FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de; PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. **Caminhos ao encontro do mundo**: a Capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul: Ilhéus, 1534-1940. Ilhéus: Editus, 2001.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

FURTADO, Celso. **Dialética do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 32ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

FURTADO, Celso. **A pré-revolução brasileira**. 3ª ed. Marília: Lutas Anticapital, 2023.

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. **História econômica e social da região cacauiera**. Rio de Janeiro: Carto-Gráfica Cruzeiro do Sul, 1975. 250 p. il. (Diagnóstico socioeconômico da região cacauiera, v. 8). Convênio Universidade Católica de Salvador/CEPLAC.

ILHÉUS. **Anuário Estatístico**: Ano I – 1936 a 1938. Ilhéus: Pap. Tip. Princesa do Sul, 1940.

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES. **Porto de Ilhéus**: collectanea de leis, decretos e demais actos officiaes. Rio de Janeiro: Typog. do Jornal do Commercio, Rodrigues & C., 1928.

PONTES, Kátia Vinhático. **O binômio porto-ferrovia**: o escoamento da produção cacauiera no sul da Bahia (1920-1947). Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2018.



PENSAR FORA DO EIXO

QUEIROZ, Paulo Peltier de. **Novo Plano Regulador da Cidade de Ilhéus**. Bahia: [s.n.], 1938.

SANTOS, Milton. **Zona do Cacau**: introdução ao estudo geográfico. 2. ed. rev. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.

SOUB, José Nazal. **Minha Ilhéus**: fotografias do século XX e um pouco de nossa história. 3. ed. Itabuna: Via Litterarum, 2013.

TOSTA FILHO, Ignácio. **Restabelecendo a verdade sobre o cacau brasileiro**. Bahia: A Graphica, 1936.

WALLERSTEIN, Immanuel. **The capitalist world-economy**. Cambridge: Cambridge University Press, 1979.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Capitalismo histórico e civilização capitalista**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.