



XV Congresso Brasileiro de História  
Econômica & 16a Conferência  
Internacional de História de Empresas  
Osasco, 02 a 04 de outubro de 2023



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA DE  
PESQUISADORES  
EM HISTÓRIA  
ECONÔMICA

BRASIL E AMÉRICA - SÉCULOS XX-XXI

## **O Porto de Ilhéus e a Exportação Direta de Cacau (1926-1946)**

*The Port of Ilhéus and the Direct Export of Cocoa (1926-1946)*

Luciane Aparecida Goulart; GPEADA (UESC); lugo1206@gmail.com  
Luciana Maria Santiago Baldoino; Universidade Federal Fluminense; lmsbaldoino@outlook.com

**RESUMO:** Esse artigo tem como objetivo discutir a implementação da exportação direta do cacau, mercadoria responsável pela ascensão da região sul baiana, pelo Porto de Ilhéus, tendo como marco inicial o ano de 1926, quando se iniciou a exportação direta, e 1946, como baliza final tendo em vista que a navegação atlântica se encontrava aberta/segura por conta do fim da segunda guerra mundial. Este trabalho busca contribuir para análise da economia do sul da Bahia, tendo como foco a infraestrutura portuária e o escoamento do cacau.

**Palavras-Chave:** Porto de Ilhéus. Cacau. Oceano Atlântico. Exportação.

**Abstract:** This article aims to discuss the implementation of the direct export of cocoa, a commodity responsible for the rise of the southern region of Bahia, through the Port of Ilhéus, having as its starting point the year 1926, when direct export began, and 1946, as the final goal. considering that the Atlantic navigation was open/safe due to the end of the second world war. This work seeks to contribute to the analysis of the economy of southern Bahia, focusing on port infrastructure and the flow of cocoa.

**Keywords:** Port of Ilhéus. Cocoa. Atlantic Ocean. Export.

## **INTRODUÇÃO**

Esse artigo tem como objetivo apresentar o processo de implementação da exportação direta do cacau pelo Porto de Ilhéus, tendo como marco inicial 1926, ano em que se iniciou a exportação direta, e como baliza final, o ano de 1946, posto que o porto teria seu tráfego oficial liberado devido às condições de segurança que o fim da segunda guerra mundial oferecia.

O texto se divide em quatro partes: uma primeira que busca analisar o Porto de Ilhéus, e a sua conexão com os demais meios de transportes envolvidos na circulação do



cacau, evidenciando uma de suas características, o de ser uma estrutura intermodal; uma segunda parte que apresenta a inauguração da exportação direta no Porto de Ilhéus; uma terceira que trata de dois agentes dinamizadores da exportação: a firma/casa exportadora Wildberger e Cia e o Instituto de Cacau da Bahia – ICB; e uma quarta apresentando alguns dados da exportação direta.

O artigo faz parte dos trabalhos de pesquisas do Projeto ATLANTE: Observatório de Experiências do Atlântico e da Diáspora Africana, desenvolvido pelo Grupo de Estudos de Pesquisa do Atlântico e da Diáspora Africana - GPEADA, da Universidade Estadual de Santa Cruz - UESC, com o objetivo de discutir a infraestrutura portuária e seu impacto na economia sul baiana.

A construção do trabalho está alicerçada na coleta de dados e na análise dos jornais impressos da região, que estão disponíveis no Centro de Documentação e Memória (CEDOC) da Universidade Estadual de Santa Cruz, e na bibliografia portuária sobre os portos baianos. Foi utilizada uma abordagem quali-quantitativa, a partir de uma pesquisa exploratória e documental (BARROS, 2015).

## **O PORTO DE ILHÉUS**

O conceito de porto/portos, como outros conceitos, passa por construções e interpretações sincrônicas e diacrônicas (KOSELLECK, 1992). Dessa forma, apresenta-se abaixo dois conceitos de portos que se complementam.

(...) O porto é uma área abrigada das ondas e das correntes marítimas e fica localizada, na maioria das vezes, à beira de um oceano, lago ou rio, destinada ao atracamento de barcos e de navios. O porto é um local de transbordo de mercadorias e produtos de vários tipos, destacando-se: granéis sólidos e líquidos; bens de capital; e contêineres. Este transbordo pode ser de um navio para outro; de um trem para um navio; de um caminhão para um navio; e vice-versa. É, portanto, uma estrutura intermodal por excelência. (ROJAS, 2014, p. 24)

O primeiro conceito, mais detalhado, destaca características geográficas comuns aos portos. O segundo conceito citado abaixo, restringe-se mais à função “circulação de mercadorias e de passageiros” entre terra e mar. Embora deixe de citar que portos



também são usados para o transporte de passageiros, ressalta o fato de os mesmos serem elementos de interligação entre outros modais (ferroviário, rodoviário, etc):

Os portos, que vem do latim *portus* que significa “Porta” ou “Entrada”, são pontos de convergência entre dois domínios de circulação de mercadorias e de passageiros: a terra e o mar. (RODRIGUE, 2013 apud (AZENHA e PEQUENO, 2016, p.1).

Segundo Koselleck: “A história dos conceitos mostra que novos conceitos, articulados a conteúdos, são produzidos/pensados ainda que as palavras empregadas possam ser as mesmas” (1992, p.7). A partir dessa formulação ressalta-se que até o século XIX, um porto era algo simples, era algo precário: “(...) um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira, onde encostavam ‘as lanchas’ que levavam as cargas destinadas aos navios que permaneciam fundeados ao largo” (HONORATO, 2016, p.102-103).

Obedecendo esta tendência geral, o porto de Ilhéus, até o início do século XX, era considerado um ancoradouro. O aparelhamento/reaparelhamento dos equipamentos portuários, que se deu a partir de 1910, tinha em vista a exportação direta do principal produto agroexportador da região sul da Bahia, o cacau. Essa afirmação é corroborada pelo site da Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA, 2022, p.1):

Assim como os personagens de Jorge Amado, o Porto Organizado de Ilhéus tem a sua história vinculada ao ciclo do cacau. Ainda no século XIX, a necessidade de tornar mais eficiente o escoamento da produção da região resultou na construção do ancoradouro na foz do Rio Cachoeira. Em 17 de maio de 1920, numa parceria entre o Município e a iniciativa privada, foram realizadas obras que transformaram o antigo ancoradouro no primeiro porto de Ilhéus. (CODEBA, 2021, p.1)

De acordo com o trecho citado acima, o desenvolvimento do equipamento portuário de Ilhéus passou de “um ancoradouro”, no século XIX, por transformações que o tornaram o primeiro porto equipado de Ilhéus. Até chegar ao Porto de Ilhéus, os produtores de cacau se utilizaram de vários meios de transporte: nos lombos dos burros, carroças, a Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (EFIC) e por último, os automóveis.



A construção da Estrada de Ferro Ilhéus-Conquista (EFIC), foi iniciada em 1904 e, em 1913, o trecho até Itabuna foi inaugurado. Em sua tese, Pontes explica que havia uma articulação entre o porto e a ferrovia, formando um binômio:

Em Ilhéus, a ferrovia e o porto estavam amalgamados na primeira metade do século XX. As estratégias de escoamento do cacau significaram a articulação do capital nacional ao capital inglês em período de expansão da monocultura cacauzeira, ambos resultantes de um movimento de incremento dos transportes, que se tornou o setor vetorial do desenvolvimento no Brasil. (...) O que defendemos neste trabalho é que no sul da Bahia, o porto e a ferrovia, diversamente de outras regiões do Brasil, constituíram um binômio sob a égide do capital inglês (PONTES, 2018, p.20)

Apesar de levar em seu nome a cidade de Ilhéus, seu quilômetro zero, e a cidade de Conquista, que seria o seu fim de linha, a EFIC, não chegou ao destino final planejado pelo governo do Estado, sendo este um dos pontos principais das reclamações feitas posteriormente à estrada dos ingleses. Com a inauguração da estrada de rodagem Ilhéus-Itabuna, em 1928, e a ascensão dos automóveis, a EFIC passou a sofrer com concorrência direta destes no transporte do cacau, antes realizado, majoritariamente, pela estrada de ferro, com destino aos países importadores.

Garcez (1981) chamou a atenção para a dependência da economia baiana, em relação à agroexportação de produtos primários. Estes produtos dependiam dos equipamentos portuários para serem escoados, sendo as ligações dos portos da Bahia maiores com os mercados internacionais do que com outras regiões brasileiras.

Ocupando lugar de destaque na agroexportação baiana, o Porto de Ilhéus se responsabilizava pela exportação do cacau sul baiano, que representava 60% da economia do estado. Desta forma, efeitos positivos e negativos relacionados à estrutura portuária não só se estenderam por toda a região do sul da Bahia, mas também pela capital, Salvador. A produção cacauzeira exportada, via direta para o exterior ou através de Salvador, refletia a situação do Porto de Ilhéus, com seus problemas físicos (açoreamento) e políticos: disputas com Salvador.

O açoreamento foi um dos problemas constantes que o porto, mesmo após ser considerado organizado, enfrentou durante o período em que esteve em atividade. Esse



fenômeno era/é causado pela proximidade<sup>1</sup> do porto ilheense com a foz do Rio Cachoeira, resultando na diminuição da sua profundidade.

Sempre que o açoreamento impedia a entrada de navios de grande calado, a alvarengagem, transporte marítimo intermediário, levava as cargas de cacau até os navios em alto mar. Um sistema que também era realizado em muitos portos, mas nem por isso era sinônimo de eficiência e rapidez, além de ser considerado dispendioso (SANTOS, 1955). Importante lembrar que esses equipamentos precisavam de rebocadores para serem levados ao alto mar, o que tornava o escoamento do cacau mais caro.

Em 1934, a Associação Comercial de Ilhéus reclamava da “(...) situação de impraticabilidade do canal de acesso ao Porto de Ilhéus e reclamou medidas para a regularização do tráfego marítimo, exigindo, inclusive sua dragagem” (MELLO, 1982, p.262).

Essa impraticabilidade reforçava a relação de dependência entre o Porto de Ilhéus e o Porto de Salvador apresentando percalços para os cacauicultores da região, que reclamavam uma autonomia sul baiana no escoamento do cacau produzido em seu território. O transporte realizado pelo Porto de Salvador acarretava no aumento dos impostos cobrados aos produtores sul baianos, e a perda do peso e qualidade da mercadoria com a demora em armazéns inadequados:

Não há como negar o nosso direito de principal productor do cacáo, no transportar para os centros compradores do estrangeiro, esse nosso producto, por isso que ninguém melhor do que o proprio agricultor, será interessado pelo seu trabalho, pela valorização do seu producto, pelo desenvolvimento de suas possibilidades economico-financeiras. Assim, pois, Ilhéos que, incontestavelmente, é a principal região fornecedora do cacáo brasileiro, não podia permanecer apathico, inactivo, sem o justo movimento de reivindicação de seus direitos (...). (CORREIO DE ILHÉUS, 1926, 30 de janeiro)

Em contrapartida, o posicionamento da capital, de forma mais específica, de companhias como a Navegação Bahiana e as Docas da Bahia, era o de qualificar o porto ilheense como incapaz de realizar a exportação direta do cacau, justificando ser este um causador de transtornos às empresas marítimas (A ÉPOCA, 1926, 19 de junho).

---

<sup>1</sup> Cerca de 1.600 metros. Esta proximidade era negativa, pois os materiais trazidos pelo rio terminavam por obstruir a entrada do canal e isso impedia os navios maiores de atracarem no porto.



Buscando contornar a situação de conflito, produtores e políticos sul baianos, negociavam com a capital, visando o apoio estadual/federal para reparação do porto ilheense, para que assim pudessem garantir o direito de transportar suas mercadorias diretamente para o exterior, sem a intervenção do Porto de Salvador.

## A EXPORTAÇÃO DIRETA DO CACAU

Após o relatório da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais - IFPRC, em 1925, foram concluídas as reformas no Porto de Ilhéus, como a dragagem e a construção de uma ponte de atracação, com o objetivo de sancionar a exportação direta. Em janeiro de 1926, os jornais puderam noticiar: o porto de Ilhéus estava apto para realizar a exportação direta:

Uma notícia auspiciosa colhemos do nosso prezado amigo, coronel Bento Berillo de Oliveira, esforçado presidente da Companhia Industrial de Ilhéus. S.S. teve a gentileza de informar-nos que, no dia 25 do corrente, entrará neste porto, o grande cargueiro norueguês *Falco*, que veio receber nesta cidade, trinta mil sacos de cacau, pertencentes a várias firmas desta praça para transportar aos mercados europeus. É a primeira vez que do nosso porto sai diretamente para os mercados consumidores estrangeiros, o principal produto da exportação baiana, ficando deste modo, inaugurada a exportação para o estrangeiro em grandes vapores, o que exprime mais um passo para o nosso progresso. (CORREIO DE ILHÉUS, 1926, 16 de janeiro)

O jornal *Correio*, que pertencia à família de Mário Pessôa, intendente em atividade no período em que a exportação direta foi sancionada, demonstrava grande satisfação com o feito. Consubstanciando o discurso modernizador, responsável por sua ascensão, Pessôa apresentava a concretização da exportação direta como um dos mais importantes acontecimentos em prol do progresso da região.

No dia 28 de janeiro, o jornal *Correio* voltou a publicar sobre o porto ilheense, colocando a finalização do processo de aparelhagem deste como um “golpe de mágica”. Detalhando a nova capacidade do porto, o jornal apresentou que este poderia receber navios calando 18 pés, na baixa-maré, e 25 na preamar, possuindo ótimas pontes, providas de guindastes para encostamento. Como exemplo da aptidão do porto, o jornal apresentava o *Falco*, navio sueco de grande calado, que iria aportar em Ilhéus:



O sueco *Falco*, estará em Ilhéus, entre 30 e 31 do corrente. Entrará – segundo nos informa a respectiva agência – calando 8 ou 9 pés, saindo com 15 ou 16. O carregamento prometido vai a 30 e tantos mil sacos, figurando entre os embarcantes, Wildberger & Co., Stevenson & Co., Correia Ribeiro, Hugo Kaufmann & Co. e outros. (CORREIO DE ILHÉUS, 1926)

Para finalizar a matéria, o jornal encerrou congratulando Bento Berillo, apontando-o como “figura central, iniciador e continuador incansável” da Companhia Industrial de Ilhéus, concessionária do porto (CORREIO DE ILHÉUS, 1926, 28 de janeiro).

Permanecendo no porto de Ilhéus até o dia 5 de fevereiro de 1926, o *Falco* partiu levando 47.150 sacas de cacau com destino a Nova York que, segundo Campos, foram “carregadas com rapidez, graças ao aparelhamento do porto, transpondo a barra sem qualquer incidente” (CAMPOS, 2006, p.606).

O clima de otimismo instaurou-se entre os produtores de cacau do sul da Bahia, e o desejo era de que aquela fosse a primeira de muitas vezes em que navios estrangeiros atracassem no Porto de Ilhéus,

Expedira o intendente telegramas de felicitações pelo propício evento ao governador do Estado, à bancada baiana no congresso federal, ministros da Viação e da Agricultura, inspetor federal de portos, chefes das obras do porto e Companhia Industrial de Ilhéus. Congratulando-se em ofício com o cônsul da Suécia na Bahia, o chefe do executivo municipal fazia votos por que a bandeira daquela nação fosse sempre bafejada em todos os mares por brisas tão carinhosas como as que ora faziam-na planejar no porto de Ilhéus (CAMPOS, 2006, p.606).

Cinco dias após a partida do *Falco*, aportou em Ilhéus, outro navio sueco, o *Carolina*, que tinha como destino a cidade de Buenos Aires. Em julho, aportou o, também sueco, *Mirabella*, e no mesmo mês o *Falco* retornou, levando consigo 44.460 sacas. Posteriormente, aportaram o *Hibernia*, o *Grecia* e o *Bore*, todos de igual nacionalidade: suecos. Segundo Campos (2006), 19 navios saíram do Porto de Ilhéus, em 1926, levando 476.219 sacos de cacau direto para o exterior.

Sobre a frequência dos navios suecos no porto ilheense, Campos (2006) escreveu que pertenciam à *The Swedish Brasil Plate Line*, transportadora que no mesmo ano instalou uma agência, com o objetivo de representar seus interesses e fortalecer as relações com a cidade de Ilhéus.



Apesar do pouco tempo da implantação da exportação direta do cacau sul baiano ao comércio estrangeiro, o jornal *Correio* já relatava haver transtornos e “aversadores” à sua prática. Em 30 de janeiro, o jornal publicou uma matéria que destacava o potencial do porto ilheense, explicando que apesar deste não poder “ter as possibilidades dos grandes portos do mundo”, não deixava de ser principal e de possuir capacidade para realizar a exportação direta, sem a interferência do porto da capital:

Ora, si maiores vantagens, si mais compensadores lucros não nos offerecia o cacáo, era justamente porque esse producto sempre estava aggravado de quantas horríveis e pezadas despezas proporcionavam os transportes indirectos, as comissões vexatorias, os intermediarios, interessados e, peor do que tudo isso, as manobras dos açambarcadores. De feito, o cacáo transportado directamente deste porto, lucrará por cada sacco 4\$000, senão mais, o que, certamente, constituirá um grande passo na escala ascendente das nossas finanças, das nossas economias, revertidos, naturalmente, em prol do nosso progresso. Qual, pois, a lei, que esplendida logica será essa que nos roubará o direito disto? (CORREIO DE ILHÉOS, 1926, 30 de janeiro).

Demonstrando os prejuízos causados pela exportação indireta, e rebatendo o argumento de seus apoiadores sobre um suposto decréscimo nas rendas do estado, com a implantação da exportação direta, a matéria apresentava os lucros que seriam auferidos e como ponto chave o seguinte questionamento: “E por que deixarmos de ser importadores<sup>2</sup> directos do cacáo se nós somos os productores directos dessa riqueza?” (CORREIO DE ILHÉOS, 1926, 30 de janeiro).

Em 6 de novembro de 1926, o *Correio* voltaria a publicar em defesa da exportação direta. Com o título de “*O nosso producto é sempre apreciado no estrangeiro: a exportação direta e suas vantagens*” (CORREIO DE ILHÉUS, 1926), a matéria relatava haver uma campanha de descrédito em relação ao Porto de Ilhéus, visando prejudicar o transporte do cacau diretamente ao estrangeiro. Com o objetivo de refutar tal campanha, a matéria apresentava o parecer positivo das casas exportadoras, e a aptidão do porto ilheense para exportar diretamente:

As ultimas obras do nosso porto, com tudo, vieram pôr termo a essa situação em que nos encontravamos, facillitando a entrada de possantes cargueiros, como os que, já hoje, frequentam o nosso porto, nessa mutua relação de Ilhéos com New York, Boston, Buenos Ayres,

---

<sup>2</sup> A palavra “importadores”, provavelmente, foi utilizada de maneira equivocada pelo jornal, sendo a adequada “exportadores”.





Montivideo, e outras praças estrangeiras de principal importancia no commercio mundial (CORREIO DE ILHÉOS, 1926, 6 de novembro).

No livro, *No tempo de Mário Pessôa*, em que é apresentada a trajetória desse político em seus dois mandatos na cidade de Ilhéus, foi reservado um subtítulo para a exportação direta do cacau, no qual percebe-se a satisfação do intendente diante do fato ter acontecido durante o seu mandato. Em uma fala de Pessôa, no Relatório do Exercício em 1927, observa-se as vantagens apresentadas aos produtores com a dinâmica da exportação direta: lucro imediato e diminuição nas despesas dos transportes (PESSÔA, 1994).

Em relação à redução nas despesas dos transportes, isso passou a acontecer porque sem a intervenção do Porto de Salvador, os produtores não precisavam arcar com os custos do frete, seguro, despesas de docas e embarque na capital. Além disso, o problema apresentado com a demora das mercadorias em armazéns seria solucionado, já que com a exportação direta, as sacas de cacau permaneciam pouco tempo nos armazéns ilheenses, pois “desciam da fazenda no trem e embarcavam no mesmo dia nos excelentes porões dos suecos” (PESSÔA, 1994).

Ainda reforçando o quão prejudicial era a intervenção de Salvador na exportação do cacau sul baiano, Pessôa enfatizou no Relatório do Exercício, que com a permanência prolongada das sacas de cacau nos armazéns, aconteciam misturas, que taxou de criminosas, entre o cacau superior e o cacau inferior, tornando-o “desacreditado” pelos seus compradores externos. De forma contrária, com a exportação direta do porto ilheense para seus importadores internacionais, houve melhoria na qualidade do produto, acontecendo a valorização do preço.

Para atestar os benefícios da exportação direta, são apresentadas respostas das casas exportadoras à Intendência, após esta solicitar informações da chegada do cacau no exterior e o parecer do seu maior comprador, os Estados Unidos da América. O primeiro retorno partiu da casa transportadora *Tude, Irmãos & Cia*:

O cacau que temos exportado diretamente de Ilhéus para os mercados do Norte da América lá tem chegado em ótimas condições, sempre bem aceito e até hoje não tivemos dos nossos comitentes a menor reclamação, quer na qualidade, quer no peso (PESSÔA, 1994, p.51)

Resposta da *Correia Ribeiro & Cia*:



Sentimos o prazer de informar a V.S que até a presente data todo o cacau que temos exportado diretamente para os mercados estrangeiros, quer norte-americanos ou platinos, tem sido bem cotado naquelas praças, sem que até o momento tivéssemos recebido alguma reclamação sobre a má qualidade do gênero (PESSÔA, 1994, p.51)

Também foi publicado o parecer da casa exportadora Hugo Kaufmann & Cia:

Diversas casas de New York nos escrevem espontaneamente manifestando a sua satisfação com o cacau que nós embarcamos aqui em vapores diretos, dizendo que este cacau não somente é superior em qualidade ao que está sendo embarcado na Bahia, mas também dá um rendimento muito melhor no peso. De fato, não existe ponto prático algum contra a exportação direta em favor das embarcações via Bahia, a não ser o aparelhamento deficiente do nosso ponto e acesso da barra. Todos os nossos correspondentes no estrangeiro têm-se manifestado em favor dos recebimentos diretos e a qualidade do cacau exportado diretamente (...) (PESSÔA, 1994, p.51)

O parecer positivo enviado pelas casas exportadoras indicava que os compradores do cacau sul baiano estavam satisfeitos com a qualidade do produto agora exportado diretamente. Sendo intermediadoras entre o comércio local e o estrangeiro, as casas exportadoras demonstravam como a economia cacauzeira esteve diretamente ligada às flutuações dos preços e crises do mercado internacional.

Nesse cenário, é importante mostrar o desenvolvimento de dois agentes envolvidos na exportação do cacau. O primeiro, agente privado, uma das mais antigas firmas exportadoras de cacau do sul baiano, a Wildberger & Cia, uma firma de suíços. E o segundo, agente público, o Instituto de Cacau da Bahia (ICB), criado em 1931.



## **WILDBERGER E CIA E O INSTITUTO DE CACAU DA BAHIA (ICB)**

A obra *A inserção da Bahia na evolução nacional 2ª etapa: 1890-1930* aponta a “fragilidade do sistema bancário e sua diminuta participação no financiamento da atividade agrícola” (CPE, p.47), o que abria espaço para um sistema informal de crédito na região cacauífera:

Essa debilidade do sistema formal de crédito estimulou os comerciantes, sobretudo os que detinham ganhos elevados, a ocuparem o espaço aberto ao financiamento dos produtores agrícolas, instalando o chamado sistema informal de crédito, que colocava os produtores sob a dominação direta do comércio (CPE, p.47)

Beneficiadas pela ausência de um sistema bancário, Falcón explica que foi na década de 20 que as casas exportadoras ascenderam fortemente. Destacando a firma Wildberg & Cia, empresa de origem suíça, o autor alega que “junto a pouco mais de uma dezena de casas exportadoras, a firma controlava praticamente todo o comércio da região” (FALCÓN, 2010, p.61).

Como exemplo de sua força, Falcón apresenta o fortalecimento das casas exportadoras em plena crise de 1929, enquanto os produtores se enfraqueciam: “As dificuldades vividas pelos produtores às vésperas da crise internacional de 1929 contrastavam com o fortalecimento das firmas comerciais, às quais estavam “pendurados” boa parte dos lavradores” (FALCÓN, 2010, p.62).

Sobre a exportação direta, a primeira tentativa para sua realização, aconteceu em 1902, e teve como responsável a Carlos Keller & Cia, casa exportadora que se tornaria a Wildberger & Cia, através de um veleiro, de alcunha “Joachim”, encomendado da Escócia, que veio a realizar o transporte de madeira e piaçava, de Ilhéus e Canavieiras, para França. No entanto, suas atividades não demoraram a serem impedidas, pois trapicheiros de Salvador, após constantes reclamações conseguiram a sua finalização (ROSADO, 1983).

Segundo a obra *Meu pai Emil Wildberger 1871-1946: um suíço a serviço da Bahia*, publicada em 1979, a Wildberger & Cia entre os anos de 1922 e 1930 foi a líder na exportação de cacau, sendo acompanhada por outras seis grandes firmas exportadoras e mais dezessete companhias de menor porte:



### Quadro 1- Firmas exportadoras de cacau.

FIRMAS	NACIONALIDADE
F. Stevenson & Cia. Ltda.	Inglesa
Hugo Kaufmann & Cia.	Suíça
Magalhães & Cia.	Luso-brasileira
Saback & Cia	Brasileira
Duder & Cia. Ltda.	Inglesa
Behrmann & Cia.	Alemã

Fonte: WILDBERGER, 1979

Entre 1922 e 1930, as exportações da Wildberger & Cia mais que dobraram, passando de 14,13% para 35,71% de todo o cacau produzido no sul da Bahia. Em 1928, suas exportações decresceram um pouco, ano em que a baixa acometeu a lavoura cacauera, mas em 1930, período ainda bastante crítico para os produtores de cacau, a firma quase chegou à porcentagem do que foi o seu melhor ano de exportação, 1927 (35,07%).

Para dar suporte aos negócios que cresciam no começo da década de 1920, a Wildberger & Cia realizou uma série de investimentos em diversas frentes na cadeia produtiva do cacau. Em 1923, comprou um armazém com capacidade para guardar 20.000 sacos de cacau na Rua Marquês de Paranaguá, em Ilhéus, e construiu um edifício de quatro andares para organizar seus escritórios.

Para melhorar e garantir o transporte de cacau de áreas como Belmonte e Canavieiras, a firma construiu um iate personalizado para o relevo marítimo da região: “Era um iate de fundo raso para poder entrar e sair das barras de Belmonte e de Canavieiras com qualquer maré, baixa ou alta” (WILDBERGER, 1979, p. 39). O iate foi chamado de *Itapicuru* tendo a capacidade de transporte para 1.600 sacos de cacau e 19 passageiros.

No entanto, a Wildberger & Cia ainda estava procurando ser nomeada como agente de companhias de longo curso, o que facilitaria o transporte do cacau para o exterior. Em 1929, conseguiu a nomeação como agente da *America Brazil Line*, de bandeira americana.



No final da década de 1920, a firma consolidou seu processo de verticalização na economia do sul da Bahia. A Wildberger & Cia controlava o processo comercial, parte da rede de transporte marítimo, sendo representante “da companhia de navegação internacional *Lloyd Royal Belge*, de Antuérpia, da American Brasil Line, dos Estados Unidos, e controlava a Companhia de Seguros da Bahia S.A.” (FALCÓN, 2010, p.62).

Em 1936, uma companhia norueguesa de navegação, *The Northern Pan America Line*, ofereceu a Wildberger & Cia a agência geral para navegar/transportar para todo o norte do Brasil, inclusive fazendo o trecho Ilhéus/Bahia-Estados Unidos. A linha passaria pelos portos de Recife, São Luiz, Tutoia, Parnaíba, Natal e Belém. Em 1940, a firma desistiu da agência geral, ficando com a regional de Ilhéus/Bahia (WILDBERGER, 1979).

Apesar de amplamente documentado que a exportação direta pelo Porto de Ilhéus começou no ano de 1926, com o navio sueco *Falco*, com destino a Nova York (Estados Unidos), Wildberger (1979), em uma tentativa de trazer o protagonismo para a firma de sua família, escreve que foi apenas com a linha da companhia *The Northern Pan America Line*, com o vapor *Helle*, em 25 de junho de 1936, que a exportação direta para os Estados Unidos começou.

Entre as documentações que atestam o início da exportação direta, em 1926, está o parecer da Wildberger & Cia que, inclusive, foi o mais controverso entre os emitidos pelas demais casas exportadoras. A firma relatou que seus clientes estavam satisfeitos com a pontualidade e qualidade do cacau recebido, mas não deixou de trazer à tona que problemas com a qualidade das amêndoas passavam pelo processo de beneficiamento e pelo transporte terrestre, as estradas. Assinam o parecer da firma, Robert Durand e H. Deutwiler, que expõem sem entusiasmo que: “De fato não existe ponto prático algum contra a exportação direta em favor das embarcações via Bahia, a não ser o aparelhamento deficiente do nosso ponto e o acesso da barra” (PÊSSOA, 1994, p.52/53)

O posicionamento imparcial da Wildberger & Cia em relação à exportação direta pelo Porto de Ilhéus, poderia estar ligado ao fato de sua sede estar localizada em Salvador, sendo que até o ano de 1936, a firma possuía apenas uma filial em Ilhéus, contando com representantes em Belmonte e Canavieiras. Esse fato nos leva a observar que a firma suíça possuía interesses e articulações maiores com o Porto de Salvador.



A Wildberger & Cia se tornou proprietária de centenas de fazendas de cacau, além de oferecer serviços pagos de beneficiamento para os fazendeiros que não tinham barcaças, secadores artificiais e cochos para fermentação. Vale ressaltar que a apropriação de terras realizada pelas grandes casas exportadoras, como a Wildberger & Cia, era feita ilegalmente, a partir de um processo de expropriação, em sua grande maioria, de pequenos e médios proprietários. Em uma crítica a Emil Wildberger, Falcón apresenta o posicionamento deste, em relação à expropriação:

Com a devida elegância suíça, rejubilavam-se, então, os executores: ‘Nesta ocasião devemos frisar que nenhum destes acertos foi feito judicialmente; tudo foi resolvido amigavelmente entre devedores e credores’ (...). A bem da verdade, nos negócios não cabia tanta cordialidade. A frieza da cobrança das dívidas por parte dos usurários, correspondiam desatinos de toda a sorte por parte dos produtores, ao verem suas fazendas perdidas. (FALCÓN, 2010, p.63).

Em 1931, surgiria um agente público que, inicialmente, seria bem aceito pela maior casa exportadora do cacau sul baiano. Porém com o passar do tempo, conflitos em torno da exportação do “fruto de ouro”, colocariam o privado e o público em campos opostos.

A criação do Instituto do Cacau da Bahia - ICB, em 1931, visava resolver os problemas, agravados pela crise de 1929, da lavoura cacauzeira. Resultado da primeira intervenção efetiva estatal na economia cacauzeira, sua fundação foi possibilitada pela nova conjuntura nacional da década de 30: a ascensão de Getúlio Vargas e a ruptura com o antigo modelo de acumulação capitalista agrário-exportador do Brasil.

Os produtores de cacau comemoraram a criação do ICB e acreditavam que o órgão viria a ser o solucionador da crise que, desde 1928, assolava a região. Campos (2006) relatou que logo após a criação do Instituto, este logo passou a atuar em função de melhorar a situação dos produtores prejudicados com a crise e que seu advento marcava o início de “uma nova e auspiciosa era” (CAMPOS, 2006, p.681).

No mês de setembro do mesmo ano da fundação do ICB, Ilhéus pleiteava pelo estabelecimento da sede do Instituto, em detrimento da capital. Apesar de ser resultado dos constantes apelos dos cacauicultores sul baianos, e de ter nessa região a maior



concentração da produção cacauieira da Bahia, o Instituto de Cacau viria a instalar sua sede na capital, o que prontamente incomodou os produtores da região sul.

Causou estranheza a produtores, comerciantes e políticos ilheenses o fato da sede do ICB ter sido construída em Salvador, no bairro do Comércio, praticamente no Porto. Para eles se um dos objetivos do ICB era fortalecer a região cacauieira e seus produtores, por que então a sua sede não foi estabelecida no Porto de Ilhéus? Indicavam que havia uma preferência do estado sobre o Porto de Salvador para monopolizar a exportação do cacau através do Instituto (PONTES, 2018, p.314).

Apresentando os fatores que favoreciam o porto de Salvador, ao ter a sede do ICB instalada em seu território, Pontes (2018) evidencia a preferência do estado pela exportação do cacau no porto da capital, ao conceder o privilégio da exportação a este, ou ao proibir que navios estrangeiros recebessem o cacau no Porto de Ilhéus.

Outro fator favorável à exportação pelo Porto de Salvador, se dava pela própria estrutura do ICB que teve a maioria dos seus prédios construídos em frente aos armazéns do porto. Além disso, o Instituto possuía uma passagem subterrânea, que o conectava diretamente ao cais do porto da Bahia (PONTES, 2018).

Paixão destaca que a localização da sede do ICB na capital baiana era parte do processo de centralização que visava o controle do poder político e administrativo, justificando essa estratégia como o oferecimento de “(...) serviços bancários, comerciais, sociais e de propaganda, incluindo um hall de exposição, de caráter demonstrativo e educativo, para apresentação artística de todos os aspectos da lavoura cacauieira”. (PAIXÃO, 2022, p.87)

Desta forma, o ICB foi um grande aliado dos interesses da capital, favorecendo o porto da Bahia, em detrimento do de Ilhéus. Presidido por Ignácio Tosta Filho, este defendia a exportação pelo porto da capital, alegando ser o porto de Ilhéus despreparado para tal empreendimento (PONTES, 2018).

Inicialmente, a firma Wildberg & Cia sentiu uma certa simpatia pelo ICB, pois através dos empréstimos desse último aos produtores de cacau muitas dívidas foram sanadas. No entanto, percebe-se no texto de Wildberger (1979) que uma certa hostilidade e disputa foram crescendo:

A firma Wildberger em 1914, de um total de 2.137.580 sacos de cacau exportara 652.373 sacos, ou sejam, 30,51% e em 1942 exportara mais ou menos a mesma percentagem, o que, não agradava muito ao



Instituto de Cacau da Bahia. As sólidas relações internacionais da poderosa firma Wildberger não podiam ser "abafadas" por uma entidade governamental, por mais forte que fosse. Em todos os recantos do mundo, especialmente na Europa e na América, a firma Wildberger não tinha somente uma seleta freguesia, mas os seus chefes eram ligados por velhas amizades, enquanto que o Instituto de Cacau só contava com o prestígio governamental. Naquele tempo Wildberger & Cia. tinha não menos de 50 agentes em todo o mundo, até na Nova Zelândia, no Japão, na Austrália, no Canadá, etc. (WILDBERGER, 1979, p.54)

Em termos regionais, a firma suíça estava envolvida em todos os aspectos da produção do cacau e, em termos internacionais contava com uma larga rede de relacionamentos com diversos países e dezenas de agentes. Quanto ao ICB, lhe era reafirmado o apoio do governo governamental, aparentemente pouco considerado para essa casa de exportação.

Apesar da crítica, que demonstrava a visão de superioridade da firma sobre o ICB, Wildberger (1979) escreve sobre o impacto causado pelo Instituto, entre os anos de 1931 e 1935, nas exportações da firma suíça:

Mas, fatalmente, com a entrada do Instituto de Cacau, com poderosos recursos novos, também como exportador, as nossas exportações somente podiam tender a baixar. E foi, de fato, o que aconteceu. Já no ano de 1931 baixávamos de 35,71% para 26,05%; em 1932 para 23,77%; em 1933 para 18,32%; em 1934 para 19,72%; em 1935 para 19,56% (WILDBERGER, 1979, p.42).

As exportações da Wildberger & Cia voltaram a subir a partir de 1936, quando segundo Wildberger<sup>3</sup> (1979), o ICB começou a apresentar problemas internos. Em 1939, de uma safra que teve 2.208.117 sacos, a firma suíça exportou sozinha a impressionante quantidade de 727.982 sacos de cacau. Um fator que pode ter contribuído para esse *boom* na exportação foi o início da Segunda Guerra Mundial. A firma notou que os italianos, que eram clientes de menor porte, correram para o cacau baiano:

Com o início das hostilidades na Europa surge, como era de esperar, uma excelente procura de cacau. Grandes quantidades desse produto são então vendidas para toda a Europa, especialmente para a Itália, que até então tinha sido um comprador relativamente pequeno do produto baiano (WILDBERGER, 1979, p.50).

---

<sup>3</sup> Infelizmente, Wildberger (1979) não apresenta os dados para esses anos.





A Segunda Guerra Mundial provocou grande impacto no que tange ao transporte e comercialização do cacau. A Portaria nº 63, de 19 de maio de 1943 atribuiu ao ICB o monopólio do transporte, armazenagem, exportação e industrialização do cacau criando dificuldades de uma só vez aos produtores, casas exportadoras, e ao Porto de Ilhéus. Com o advento da Portaria, a Wildberger & Cia, voltou a sofrer com quedas em suas exportações. Porém, em 1945, a Portaria foi revogada e a firma suíça retomou, de forma ascendente, as suas exportações.

Poucas semanas depois caía a portaria 63 e voltava a liberdade ao comércio do cacau. Os lavradores eufóricos esperavam que os bons dias voltassem e que eles pudessem se livrar da tutela do Instituto. A firma Wildberger & Cia, que não tinha desmantelado a sua organização na zona cacaueira, reabriu imediatamente as compras e todos os velhos fregueses da organização Wildberger voltaram a negociar com ela, e foi tão intensa a procura que, pouco depois, a firma estava em condições de vender, de uma vez só e para um só embarque, 50.000 sacos de cacau (...). (WILDBERGER, 1979, p.58-59).

A revogação da Portaria 63 significou para a Wildberger & Cia uma vitória e a retomada do seu lugar de destaque, enquanto agente privado exportador do cacau sul baiano. Em contrapartida, para o ICB, agente público exportador, a revogação intensificou o seu processo de declínio.

## **PORTO DE ILHÉUS E ALGUNS DADOS DA EXPORTAÇÃO DIRETA**

Diante do que foi apresentado no subtítulo anterior, em relação à atuação dos agentes, ICB e casa exportadora Wildberger & Cia, com a exportação direta, buscaremos analisar neste tópico, o desempenho desta última, e o êxito ou não da sua implementação.

Eusínio Lavigne, político ilheense, defendia os interesses do sul baiano, alegando que a preferência pelo porto da capital ia contra a Constituição Federal, e aumentava o preço do cacau, prejudicando os produtores. Além disto, Lavigne afirmava ser o Porto de Ilhéus, plenamente capacitado para realizar a exportação direta, já que



após um ano do seu início, em 1927, aportaram 243 vapores e 337 embarcações de todos os tipos (PESSÔA, 1994).

Alguns anos foram de muita tensão na relação capital (Salvador) e Porto de Ilhéus e, em 1931, a exportação direta sofria com ameaças de proibição. Apesar da implantação da exportação direta pelo porto ilheense, curiosamente, os dados fornecidos por Silva Campos (2006) para os anos entre 1927 e 1935, demonstram que em nenhum desses anos apontados, o Porto de Ilhéus teve escoada a totalidade de sua produção diretamente para o exterior (ver tabela 1).

Tabela 1 - Exportação de cacau em toneladas métricas, entre 1927-1935.

<b>ANO</b>	<b>TOTAL PELO ESTADO</b>	<b>PORTO DE ILHÉUS</b>	<b>EXPORTAÇÃO DIRETA</b>	<b>PERCENTUAL</b>
1927	73.762	42.900	24.999	34%
1928	70.903	43.340	24.209	34%
1929	63.203	34.191	26.683	42%
1930	64.108	37.442	25.370	40%
1931	73.303	45.946	14.582	20%
1932	95.860	65.295	29.114	30%
1933	96.086	54.498	22.857	24%
1934	99.253	62.705	30.257	30%
1935	108.438	73.146	25.384	23%

**Fonte:** CAMPOS, 2006.

Os dados da Tabela 1 mostram que os melhores anos para exportação direta foram 1929 e 1930, apesar de terem sido os piores de produção no estado. Os anos 1931 e 1935, apresentaram os números mais baixos para a exportação direta, levando em consideração que a partir de 1930, a taxa de exportação foi maior em relação aos anos anteriores, porém, no que diz respeito ao envio direto (Porto de Ilhéus-exterior) a taxa de exportação por Ilhéus passa a ser tipicamente inferior a 30%.

Em nenhum dos anos aqui considerados o Porto de Ilhéus foi o maior exportador direto de cacau do Brasil, tendo sido um porto complementar ao da capital do estado ou tendo a este destinado parte considerável de sua movimentação. O que nos faz refletir acerca da exportação direta ter sido ou não uma política exitosa.



Em 1938 e 1939, atracaram no porto ilheense navios nacionais, cerca de cinco por mês, transportando mercadoria e passageiros e, aproximadamente vinte cargueiros, entre suecos e noruegueses. Porém, nesses mesmos anos, respectivamente, ocorreu o afundamento de uma draga, e o de uma embarcação, com vítimas fatais e perda de cacau. (BRASIL, 1948).

Em 1942, o porto foi oficialmente interditado a grandes embarcações, sendo uma das principais alegações o açoreamento. No entanto, em documento oficial de 1946, é dito que o real motivo era o perigo que a navegação atlântica oferecia, tendo em vista que navios brasileiros haviam sido afundados por conta do conflito mundial. Dessa forma, a Comissão de Marinha Mercante declarou o Porto de Ilhéus, um “porto sem navios”, situação que permanecia ainda em 1946, e que levou a reclamação de parlamentares que representavam a Bahia no Congresso Nacional.

O mesmo documento atesta que embora oficialmente fechado, o Porto de Ilhéus continuou a receber grandes embarcações, nacionais e estrangeiras e que mesmo com o término da Segunda Guerra Mundial continuava oficialmente fechado:

A guerra já terminou há um ano; o Canal da barra continua oferecendo as mesmas características com natural variação para melhor ou pior; os navios estrangeiros continuam visitando Ilhéus, ultimamente em maior número e (...) Ilhéus continua riscado do mapa para a Marinha Mercante Nacional. (BRASIL, 1948, p.276)

Milton Santos (1955) construiu uma tabela das entradas e saídas de navios de alguns portos da zona cacauera entre os anos de 1943 e 1952. É notório que o movimento portuário registrado pelo autor pareça bastante intenso para um porto considerado fechado/inabilitado desde 1942. Abaixo apresentamos um recorte com apenas as entradas e saídas de navios do Porto de Ilhéus:



Tabela 2: Entradas e saídas de navios do Porto de Ilhéus:

ANO	ENTRADA DE NAVIOS	SAÍDA DE NAVIOS
1943	731	738
1944	688	675
1945	650	658
1946	-	-
1947	-	-
1948	-	-
1949	860	862
1950	904	901
<b>1951</b>	800	808
<b>1952</b>	648	645

Fonte: SANTOS, 1955, p.79.

No entanto, também é notório que entre 1946 e 1948, não haja nenhum registro de entrada ou saída de navios feito por Santos (1955), apesar do parlamentar baiano, Eunápio de Queiroz, em 1946, na sua fala à Assembleia Constituinte, relatar estar em posse de fotografias que atestam o movimento portuário. De qualquer forma, fica a questão do porquê das lacunas nas informações de Milton Santos sendo que ele apresenta no mesmo livro outros quadros mostrando a quantidade de cacau baiano exportado para todos os anos sem exceção.

Outro ponto interessante a ser questionado é o de que, apesar de estar fechado oficialmente em 1942, o ICB e a casa exportadora Wildberger & Cia, continuavam a exportar o cacau sul baiano. Comparando o movimento dos portos de Ilhéus e Salvador, no ano de 1945, Milton Santos (1955) chega à seguinte conclusão, uma vez que em Ilhéus entraram 725 navios e saíram 658:

No mesmo ano entraram em Salvador 642 e saíram 654. Esses números nada significariam, tendo em conta a tonelagem de registro, muito maior em Salvador do que em Ilhéus, mas o decréscimo sofrido no movimento marítimo no Brasil, no período da guerra, o qual foi bastante acentuado no Nordeste e Leste, devido à ação dos submarinos do Eixo, feriu mais gravemente o porto da capital, do que o porto do cacau (SANTOS, 1955, p.81).



Considerando a afirmação de Santos, podemos afirmar que o Porto de Ilhéus, mesmo oficialmente fechado, entre 1945-1946, foi menos prejudicado, em relação às suas exportações, com a Segunda Guerra Mundial, do que o porto da capital. O que não fica claro, é se estas exportações que continuavam, eram realizadas de forma direta, ou com a intermediação do Porto de Salvador.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Historiadores e outros acadêmicos têm se debruçado sobre a história portuária ilheense e dentre os conhecimentos gerados por essas pesquisas um fato que chama a atenção é como a localização portuária impactou o crescimento da cidade de Ilhéus e de outras cidades da região sul da Bahia.

Em Ilhéus, a cidade cresceu entorno do porto. Localizado entre a Baía do Pontal e a foz do rio Cachoeira, o Porto de Ilhéus foi estratégico para a região até o início do século. Depois desse período, mesmo com os eventuais e pontuais reaparelhamentos o equipamento portuário não foi capaz de escoar o cacau diretamente para destinos como os EUA ou para os países europeus.

Muitas variáveis conspiraram para que o porto não fosse utilizado plenamente, desde questões físicas/naturais como o açoreamento; questões internas como as querelas entre capital e interior; ações governamentais de pouca ou nenhuma envergadura; crises e eventos mundiais, como a segunda guerra mundial que afetaram não apenas a produção, mas o escoamento que dependia da segurança marítima.

Nesse ponto, é preciso ressaltar que a presença dos agentes como o Instituto de Cacau da Bahia - ICB, e as casas de exportação, foram importantes para a distribuição/circulação da produção cacaueira. No entanto, é notório como a região ficou dependente do *know how* e do *network* que estes agentes, público e privado, possuíam.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AZENHA, Catia; PEQUENO, Luís Renato Bezerra. O Porto do Pecém – CE e as suas relações com o Brasil: definição de uma hinterlândia. *Geo UERJ*. Rio de Janeiro, n. 29, p. 44-62, 2016.
- BARROS, José D'Assunção. O projeto de pesquisa em História: da escolha do tema ao quadro teórico. Petrópolis/RJ: Vozes, 2015
- CAMPOS, João da Silva. Crônicas da Capitania de São Jorge dos Ilhéus. Ilhéus: Editus, 2006.
- BRASIL. Anais da Assembleia Constituinte de 1946. Vol.X. Rio de Janeiro/Brasil: Imprensa Nacional, 1948. Disponível em: Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados. Centro de Documentação e Informação. Acesso em: março de 2023.
- CODEBA. Porto de Ilhéus: histórico. Disponível em: [https://www.codeba.gov.br/eficiente/sites/portalcodoba/ptbr/porto\\_ilheus.php?secao=porto\\_ilheus\\_historico](https://www.codeba.gov.br/eficiente/sites/portalcodoba/ptbr/porto_ilheus.php?secao=porto_ilheus_historico). Acesso: 26 fev. 2022.
- FALCÓN, Gustavo. Coronéis do cacau. Salvador/BA: Solisluna Editora, 2010.
- GARCEZ, Angelina; FREITAS, Antonio F. G. de. Bahia cacauera: um estudo de história recente. Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979.
- GARCEZ, Angelina Nobre Rolim. Mecanismos de Formação da Propriedade Cacauera no Eixo Itabuna/Ilhéus – 1890-1930. (Dissertação de Mestrado) UFBA. Salvador. 1977.p.588.
- HONORATO, César. O polvo e o porto: a Cia docas de Santos (1888-1914). 2a ed. Curitiba: Editora Prismas, 2016.
- KOSELLECK, Reinhart. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 134-146.
- MELLO, Agenor Bandeira de. Cartilha Histórica da Bahia. Rio de Janeiro: Editora Continente, 1981.
- PAIXÃO, Carlos N. Araújo. Intervenção econômica e planejamento estatal: Juracy Magalhães e a criação do Instituto de Cacau da Bahia (1931-1936). In: SIZILIO, Ricardo (Org.). Bahia: política e sociedade (1930-1940). Salvador: EDUFBA, 2022.
- 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 cacauera no sul da Bahia (1920-1947). 2018. 356 f. Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas Filosofia. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2018.
- ROJAS, Pablo. Introdução à logística portuária e noções de comércio exterior (dados eletrônicos). Porto Alegre: Bookman, 2014.
- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. O Porto de Salvador: modernização em projeto (1854-1891). Dissertação de Mestrado. UFBA: CODEBA, 1983. p.104.
- SANTOS, Milton. Zona do Cacau. Bahia: Artes Gráficas, 1955.
- WILDBERGER, Arnold. Meu pai, Emil Wildberger: 1871-1946. Salvador: Ignoramus Empreendimentos Editoriais, 1979.