

A CIDADE DE JEQUIÉ E SUA REGIÃO*

MÍLTON SANTOS

INTRODUÇÃO

Quinta cidade baiana quanto à população, Jequié é, hoje, um nome familiar a quantos viajam pelo país. Uma das poucas cidades, na Bahia, a gozar do privilégio de ser atravessada pela nova rodovia Rio-Bahia, soube retirar dessa vantagem tôdas as conseqüências, notando-se um surto de progresso após o fato. Foi muito feliz para Jequié a coincidência dêsse acontecimento com a presença de administrações operosas e dinâmicas, que contribuíram para melhoria do aspecto e dos equipamentos urbanos do antigo pouso dos mascates que, outrora, serviam a boa parte do sertão baiano.

Cidade viva e alegre, com suas belas praças ajardinadas, ruas bem pavimentadas, próspero e movimentado comércio, indústria que reponta e um ativo movimento de transportes, Jequié (Fig. 1) é uma autêntica capital regional, tendo sabido juntar às excelências de sua posição uma razoável capacidade de organização do espaço. A região de Jequié abrange paisagens naturais e humanas diferentes, até opostas: a zona semi-árida, onde se cria gado e se sofre de sêca e a zona úmida onde se planta cacau e chove todo o ano. Nossas observações, todavia, no que se refere à área regional, limitam-se ao trecho da zona cacauzeira baiana que pode ser incluído na região de Jequié. É também, nosso objetivo demonstrar que a cidade de Jequié, não estando situada dentro da zona cacauzeira, exerce, em relação a uma porção desta o papel de verdadeira capital.

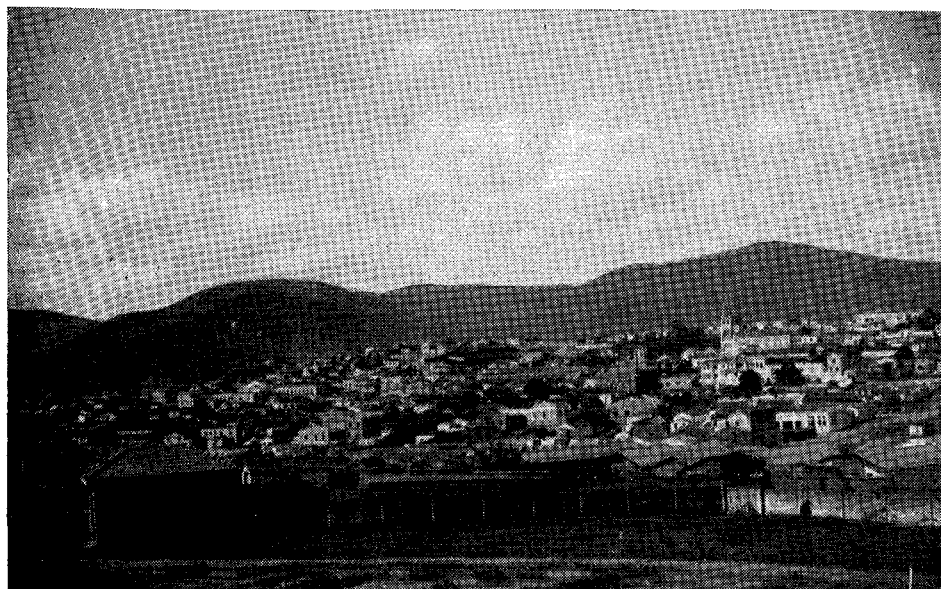


Fig 1 — Uma vista parcial da cidade de Jequié, tomada do Alto do Hospital

* Este trabalho resulta de pesquisa feita sob os auspícios da Fundação para o Desenvolvimento da Ciência na Bahia

I O SÍTIO E A SITUAÇÃO DE JEQUIÉ

1 — *Os terraços do rio de Contas e o sítio de Jequié*

Quem, no bairro de Jequièzinho, à margem esquerda do rio de Contas e à esquerda do rio que lhe dá o nome, (Fig. 2) divisa, na outra margem, o extenso casario da cidade de Jequié, sente-se como se estivesse em uma rasa arquibancada de vasto anfiteatro, olhando para a que lhe fica frente. As casas, não se amontoam, embora em multidão. Elas como que se superpõem, em terraços sucessivos, desde a margem do rio até atingir níveis mais altos. Além desses, porém, o terreno continua a ondular-se lentamente, formando verdadeiros degraus suaves conduzindo ao planalto, aparecendo tanto mais numerosos quanto mais distante se plante o observador. O espectador que se coloque em sentido oposto, procurando divisar da cidade o seu bairro fronteiro não ficará com impressão diferente. É a mesma paisagem, embora menos marcada pela presença do homem.

É esse um dos pontos em que o vale do rio de Contas tem laçua mais notável. Poucos meses, porém, durante o ano as águas cobrem o leito maior. Na maioria dos meses o que se nota aí é a presença de meandros calibrados, temporários, que são formados por caprichosos filêtes d'água, abrangendo o leito menor do rio arenoso, em cujas praias é comum virem as lavadeiras exercer o seu ofício.

Ajudado pelo rio Jequièzinho, seu afluente da margem esquerda, construiu aí, o rio de Contas, em busca do seu perfil de equilíbrio, os níveis escalonados que nos dão aquela impressão de anfiteatro (fig. 3) e, na sua atual área deposicional, uma planície de laçua variável, que o homem por falta das obras necessárias, ainda não pôde ocupar com as suas construções a não ser em parte mínima, em virtude de estar sujeita a inundações periódicas. O rio Jequièzinho, correndo na maior parte do seu curso, em região de clima árido, é portador de enorme quantidade de sedimentos, acumulados mais notavelmente nas proximidades de sua confluência, quando as suas águas perdem velocidade. Na ocasião das chuvas mais fortes a enchente é inevitável, porque elevando-se de nível o rio de Contas, cujos afluentes a montante são todos de regime torrencial, e encontrando assoreada a linha de fluidez representada pelo seu principal afluente, nessa área, as águas naturalmente desbordam, aumentando, assim e por outro lado, a planície, com as aluviões que carregam.

A cidade somente em pequena porcentagem está construída nessa área de quando em quando inundável. Era aí que outrora, toda ela se edificava, seguindo linearmente o rio. Mas a enchente de 1914 mostrou aos moradores um outro caminho. Hoje, Jequié está situada em pleno terraço fluvial e já está ganhando níveis de erosão mais elevados. As casas, respeitando em sua disposição as ondulações do relevo, cobrem-nas, já agora, por uma vasta superfície, espalhando-se pelas suaves encostas e vertentes das colinas terraceadas regionais.

O mesmo fenômeno ocorre em Jequièzinho, embora em escala menor.



Fig 2 — Confluência do rio Jequiêzinho com o rio de Contas

2 — O médio vale do rio de Contas — A situação da cidade de Jequié

Não é o sítio elemento que se preste a explicar a boa fortuna da cidade. O terreno em que se planta foi sempre hostil à agricultura e o rio, que é o fator dominante, nem mesmo é navegável aí, a não sei por ocasião das “chuvas do caju”, quando essa fruta e outras da estação, como os umbus e as melancias, costumam chegar, conduzidas em canoas, trazidas por lavradores que vêm fazer compras no comércio

É Jequié apenas um pôrto temporário, visitado, em certa parte do ano, por embarcações sem importância e que são responsáveis por um comércio que não tem maior significação

O que parece ter explicado, no passado, prevalecendo, ainda hoje, como razão de seu crescimento, é a privilegiada posição da localidade, como ponto natural de convergência de estradas. As que hoje, ali, se observam são as mesmas contemporâneas dos primeiros tempos do embrião da vida urbana, como a que vai para a mata (Ipiáu-Ilhéus), a de Conquista, a de Maracás, a de Jaguaquara. Tais caminhos são beneficiários dos vales que os condicionaram. Jequié ficou com o privilégio de ser, no vale do rio de Contas, o ponto em que há maior convergência dessas linhas de fluidez, que atingem fundo várias regiões do estado

Por outro lado, o local em que se edificou a cidade, fica, mais ou menos, a igual distância da zona de caatingas e da zona úmida, situando-se no coração da chamada zona da “mata de cipó”, que é uma transição entre aquelas duas paisagens vegetais. Mercê dessa posição conseguiu disciplinar as trocas comerciais forçosamente provocadas na faixa de contacto, entre áreas economicamente diferentes, organizando em torno de si um vasto espaço rural e, ao mesmo tempo, colaborando na sua ocupação e desenvolvimento. A sua proximidade

da área seca lhe valeu sucessivos aumentos da população tanto da cidade quanto do município, após as grandes secas que, expulsando de suas terras os agricultores, faziam com que voltassem as vistas para outras zonas, como a parte sudeste do município de Jequié, de cujas matas úmidas e chuvosas a notícia depressa lhes teria chegado, juntamente com a ciência de que o cacau, plantado em terras análogas, era capaz de dar fortuna fácil ao seu plantador. Era, talvez, ainda mais do que hoje, o local de cruzamento, não só de estradas, como de mercadorias de zonas diversas, como o baixo sudoeste e os planaltos de Maracás, e de Conquista.

O desenvolvimento dos meios de transporte, a expansão da lavoura cacaueira e da criação do gado em terras vizinhas, além do florescimento da cultura do café e de outros produtos alimentares, contribuíram para o fortalecimento da situação regional de Jequié, especialmente após a conclusão da rodovia Rio-Bahia.

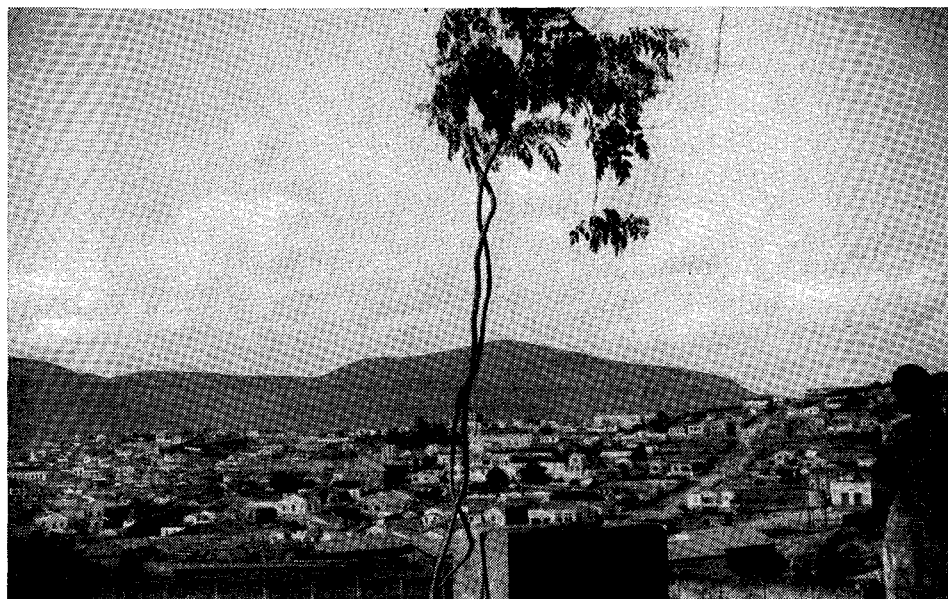


Fig 3 — Outra vista parcial de Jequié. A cidade se estende pela encosta dos morros que a circundam.

II. O CRESCIMENTO URBANO

1 — As raízes do povoamento

Em sua *Corografia Brasílica*, publicada em 1817, AIRES DO CASAL não dedica uma linha sequer à localidade de Jequié. Isso mostra que ela não é das mais antigas do território baiano. Contam os historiadores, entre os quais ÉMERSON PINTO DE ARAÚJO, que encarregado de abrir uma estrada entre Camamu e Monte Alto, JOSÉ DE SÁ BITTENCOURT veio a conhecer as terras jequienses. Esse homem foi um dos inconfidentes mineiros de 1789. Malgrado o movimento, tomou o falso nome de Acióli e fugiu para Camamu, onde residia seu pai. Passou, antes, por Conquista, onde foi acolhido por JOÃO GONÇALVES DA COSTA

desbravador daquelas regiões (residência outrora dos índios Camacãs) e amigo da família.

Perdoado já pelo governo e investido nas funções de inspetor de minas, com o título e ordenado de coronel, aquela comissão lhe proporcionou a oportunidade de ver as terras de Jequié, que participavam do "Sertão da Ressaca", nome que era dado à faixa de terra entre o rio de Contas e o rio Pardo. Então era o terreno coberto por densa mata. Animado pela perspectiva de uma próspera lavoura, JOSÉ DE SÁ BITTENCOURT, associado a um seu irmão, comprou boa parte daquelas terras a JOÃO GONÇALVES DA COSTA, pelo preço de dez mil cruzados "sendo metade a dinheiro e metade por uma letra ou escrito de obrigação", conforme nota ainda ÊMERSON PINTO DE ARAÚJO, em seu trabalho sobre Jequié. Foi assim que surgiu a fazenda Borda da Mata, cuja sede, de nome Sobrado, foi edificada a três léguas do sítio atual da cidade.

Morto o dono da propriedade e, também, sua mulher, foi ela (cujo inventário rezava ter doze léguas de extensão e doze de largura) dividida em vários lotes, que receberam nomes também vários. Um deles foi chamado Jequié ou Barra de Jequié e coube ao coronel brigadeiro JOSÉ DE SÁ BITTENCOURT E CÂMARA, governador das armas da província da Bahia. É possível que as suas ocupações, decorrentes mesmo de sua posição, o afastassem da propriedade, razão por que ela começou a entrar em decadência.

Enquanto isso, na confluência do rio Jequiêzinho com o rio de Contas, foi-se formando um pequeno povoado, certamente para servir às diversas fazendas surgidas do retalhamento da antiga "Borda da Mata".

O crescimento da pequena povoação foi-se dando regularmente. Era ela preferida para pouso de tropas, em virtude de sua posição favorável em relação às comunicações com outros pontos da zona e isso contribuiu para aumentar-lhe o "comércio".

Não foram poucos os criminosos que, foragidos da justiça, em suas terras foram procurar homizão. Uma grande seca, no primeiro quartel do século XIX atraiu às terras úmidas cobertas de mata, do sul e sudoeste, uma grande leva de emigrantes. Situada numa zona de transição, a pequena localidade beneficiou-se disso. Já em 1854 a sua função comercial parecia firme, tanto que após a grande enchente desse ano os moradores voltaram a construir suas casas no mesmo sítio. O mesmo, aliás, sucedera vinte anos antes, em 1834.

O maior impulso ao comércio local foi dado, porém, após o ano de 1881, quando chegou a Jequié o italiano JOSÉ ROTONDANO. Ademais os altos preços obtidos pela borracha, de maniçoba nativa na região, serviram, também, de estímulo ao comércio. Em 1893 já era eleito o primeiro administrador distrital. Em 1897 o distrito foi promovido a município, por força de lei sancionada no dia 10 de julho, pelo governador LUÍS VIANA. Nesse mesmo ano criava-se o termo, subordinado à comarca de Areia. Em 1899 instalava-se a freguesia.

O século XX despontaria encontrando Jequié em pleno surto de crescimento, graças à sua posição e aos progressos da pecuária e da agricultura. Em

1910 a vila ascenderia à categoria de cidade. Treze de junho é o seu "Dia da Cidade". É desta época, mais exatamente de 1914 para cá, que se encontram documentos e informes mais preciosos quanto ao seu crescimento. É com o seu auxílio que tentaremos realizar êste esforço interpretativo da bela capital do sudoeste baiano, cuja população, deve ultrapassar, já hoje, os 25 000 habitantes.

2 — *A chegada da ferrovia e sua influência relativamente pequena*

Ao contrário do que muitos poderiam supor, a chegada da estrada de ferro a Jequié não contribuiu de maneira muito notável para o crescimento da cidade. Isso se deu não só porque a essa época já a aglomeração era bastante desenvolvida e de considerável expressão, como porque muitos dos efeitos possíveis fizeram-se sentir a bem dizer por antecipação, porque se sabia ser temporária a parada dos trilhos em Jaguaquara, devendo êles prosseguir para fazer ponto final em Jequié. Demorando cêrca de 13 anos a construção dêsse trecho, isso foi o bastante para fazer com que a antiga fazenda da Cova da Onça se transformasse em uma movimentada cidade, cuja importância, entretanto, foi decrescendo após a inauguração da estação de Jequié. Mas, enquanto Jaguaquara era ponta de trilho, Jequié permaneceu com a sua função inicial de coletora e distribuidora de produtos por sua região, de sorte que a chegada da ferrovia não lhe trouxe aumento de massa muito considerável.

Não se pode todavia negar que a cidade haja crescido à custa de ser ponta de trilho, conquanto os documentos e informações a propósito sejam muito pouco esclarecedores, a despeito de ser o fato quase contemporâneo da atual geração. Isso se deve a que o país atravessava então um período pré-estatístico. Além do mais, nesse período não houve nenhum recenseamento geral no Brasil, sendo insuficientes os documentos existentes.

É verdade, por outro lado, que a ferrovia teve pouco tempo para fazer sentir a sua presença. Oito anos depois da sua chegada, em 1935 já estava sendo aberta a rodovia para Ipiaú, continuada depois pelo ramal que ligou esta última localidade à BA-2, junto a Ibitaia, antiga Tesouros. Enquanto a ferrovia pôde ampliar a sua penetração para o interior, por intermédio da estrada de rodagem, a tendência foi para o engrossamento das suas funções, com reflexo no desenvolvimento urbano. A abertura da BA-2, entretanto, como veremos depois, veio alterar os dados do problema. Por outro lado, o crescente abandono em que se viu a falta de cumprimento dos horários, as demoras de 60 e até 90 dias para entrega das mercadorias, os furtos verificados em caminho, foram contribuindo para que a estação ferroviária fôsse tendo um papel cada vez mais secundário na vida da cidade, limitando-se a receber principalmente materiais de construção, sal, querosene, cimento, a carne farpada, aguardente e açúcar, êstes últimos fabricados, em boa quantidade, na cidade de Nazaré, que é virtualmente o pôrto da estrada de ferro do seu nome.

O tráfico descendente sofreu enormemente. Constituído em grande parte pelo cacau, isso não poderia deixar de suceder, pois o rico produto passou a preferir a BA-2 em suas viagens para Ilhéus ou Salvador.

De 10 065 toneladas transportadas pela ferrovia, em 1938, baixou-se para 304 em 1954, passando por um mínimo de 171 em 1952. Esse acréscimo, verificado depois, deve-se ao crescimento da safra do município de Mutuípe, nada tendo a ver, pois, com a estação de Jequié. O café que até 1952, era a principal mercadoria no tráfego de descida, sofreu também incrível decréscimo, a que a estação de Jequié não está ausente. Eram 18 536 toneladas em 1937 e em 1952 esse número se reduzia para somente 1 380.

A conclusão da Rio-Bahia se, por um lado, fortaleceu a posição da cidade, restituindo-lhe o papel de entreposto, por outro lado veio enfraquecer ainda mais as possibilidades da estação ferroviária. A princípio, aliás, de alguma sorte a rodovia serviu à ferrovia, quando as mercadorias trazidas do sul do país sofriam transbordo para poderem alcançar as cidades marginais à estrada de ferro. Mas a incapacidade desta para as tarefas que lhe pertencem foi-se agravando e todos os municípios subsidiários da linha férrea preferiram abrir estradas de rodagem, que mal ou bem os ligam diretamente à Rio-Bahia.

A presença da Rio-Bahia representou para a estação ferroviária de Jequié uma diminuição notável em seu movimento. Em 1948, a receita era contada em Cr\$ 1 453 949,50, baixando, em 1953, para Cr\$ 514 668,40. Naquele ano venderam-se 39 742 passagens em Jequié, enquanto em 1953 não foram vendidas mais do que 15 898, numa média de 100 por viagem, pois os trens são tri-semanais.

Vê-se, pois a pequena importância da estação ferroviária na vida local. Todavia é possível que a estrada de ferro restaure o seu prestígio, se estiver convenientemente aparelhada para as suas funções e souber resolver inteligentemente os seus problemas de competição com a rodovia. Quanto ao seu papel no crescimento urbano, vimos já que não foi muito notável, seja porque chegou quando a aglomeração era já desenvolvida, seja porque foi pouco o tempo com que contou para influir, pois sobrevieram fatores de perturbação, que serão examinados nos capítulos seguintes.

3 — A captura econômica realizada por uma rodovia

Os dois únicos portos baianos que lucraram com a conclusão da rodovia BA-2, (BR-5 no plano federal) foram o de Salvador e o de Ilhéus, este muito mais, relativamente, que aquele. Os outros portos, os pequenos portos do litoral, como Ituberá e Canavieiras, que se incumbiam de recolher a produção cacauífera das redondezas e entregá-la, por meio de saveiros e navios pequenos em Salvador, (donde era feita, então, a exportação), entraram em decadência. Jequié "ponto de terra", também sofreu com a superveniência dessa estrada.

No tempo da tração animal, sendo Jequié a estação terminal da Estrada de Ferro Nazaré, isso lhe assegurava a chegada diária de centenas de burros conduzindo cacau, do seu e de outros municípios, que ali embarcava nos comboios ferroviários até Nazaré, onde a carga era transferida para saveiros que,

por sua vez, a levavam ao pôrto da capital. Aí, eram retirados para os armazéns, pagando a mercadoria uma série de tributos e taxas que gravavam fortemente o seu preço, com prejuízo para produtores e exportadores.

As ligações rodoviárias de Jequié com algumas de suas sedes distritais, como Itajuru e Jitaúna e com a cidade de Ipiáú, concluída esta em 1932 ou 1933, reforçaram a sua função de entreposto. Isso enquanto a BA-2 não atingia Ilhéus e não se concluía a ligação Ibirataia-Jequié, que vinha completar a ligação Jequié-Ipiáú. Daí por diante as coisas iriam processar-se de modo diferente. Perdendo tão vasta freguesia, a estrada de ferro entrou em desequilíbrio, ressentida com o impacto da concorrência do caminhão. E sua própria desorganização, disso resultante, acairetou cada vez maior retração dos negociantes quanto a entregar-lhe as suas mercadorias. E até hoje prossegue êsse círculo vicioso, tão prejudicial à economia baiana.

Os números, no que refere ao cacau, são bem ilustrativos: em 1938 foram transportados pelas ferrovias 10 065 toneladas, isto é, 167 750 sacos, em 1942 êsse número descia para 6 139 toneladas ou 102 310 sacos. Em 1948 eram somente 1 815 toneladas ou 30 250 sacos e em 1952 somente 172 toneladas, isto é, 2 866 sacos. No que refere aos 2 últimos períodos citados não se pode deixar de referir à influência da Rio-Bahia, como veremos adiante. Mas, a exportação de cacau por Jequié não atendia somente à produção própria. E, por causa da BA-2, os demais municípios antigamente subsidiários do seu "pôrto" cacaueiro hoje estão mais próximo de Ilhéus que de Salvador, segue-se que à conclusão dessa rodovia é que se deve, principalmente, mesmo nos dias atuais, a diminuição do papel de entreposto cacaueiro de que Jequié se valia antes.

Antes da BA-2 a produção dos municípios sudoestinos era pouco mais do que insignificante e quase todo o cacau transitado, então, pela Estrada de Ferro Nazaré era embarcado na estação de Jequié.

Mas essa mercadoria era procedente não apenas dêsse mas de outros municípios. Em 1935, por exemplo, 7 180 toneladas de cacau foram escoadas pela ferrovia, enquanto o município de Jequié produzia na safra respectiva (1934-35) 5 836 toneladas. Em 1938, para um trânsito de 10 065 toneladas, houve uma produção (1937-38) de 9 437,340. Em 1941, transportava a ferrovia 8 022 toneladas de cacau, enquanto o município de Jequié produzia 7 872,540.

Agora vejamos como as coisas mudam. Em 1947, pouco tempo após a chegada da BA-2 a Ipiáú, que assim ficou diretamente ligada a Ilhéus, a Estrada de Ferro Nazaré transportou 57 670 sacos, mas na safra correspondente (1946-47) somente Jequié produzia 61 141.

Em 1950, conduzindo a ferrovia 10 811 sacos de cacau, a produção (1949-50) de Jequié, somada à de Ipiáú, alcançou 118 832 sacos, isto é, foi dez vezes maior. Em outras palavras 9/10 da produção preferiu o caminhão.

Na verdade a evasão terá sido muito maior, pois deve ser levada em conta a produção de cacau, já agora mais significativa, dos municípios sudoestinos

servidos pela Estrada de Ferro Nazaré. Como o escoamento dessas safras se dá quase todo pela ferrovia, fica evidente que a quota devida à estação de Jequié cada vez mais foi diminuindo, até desaparecer: em 1951 e até hoje, não se registraram mais embarques. Nem ao menos um saco transitou pela estação de Jequié.

Influência da Rio-Bahia? poder-se-á perguntar. Sim e não, pode-se responder, mas, principalmente, não. O cacau que hoje demanda Salvador, de qualquer parte da zona respectiva, dirige-se quase todo para o abastecimento das indústrias aí localizadas e pode suportar fretes mais altos, porque as fábricas, beneficiárias de uma bonificação paga pelo governo federal, podem atribuir melhor preço aos produtores. Como o pagamento é feito contra a entrega do cacau, há pressa, de parte dos produtores e comerciantes, em encerrar o assunto. Conquanto a preferência pela Rio-Bahia esteja condicionada à distância e ao frete, dela se têm servido muitos exportadores, como já observamos; e isso, naturalmente, iria reforçar pela Jequié a sua posição como lugar de ruptura de carga, substituindo assim, e de certo modo, a estrada de ferro, no que se refere ao cacau.

A BA-2 fez o contrário. O cacau que vai ser exportado em bagas é transportado por essa estrada e mesmo que seja originário do município nem sequer passa pela cidade de Jequié. Ora, o que interessa, diretamente, à vida urbana, o que, outrora, lhe dava animação, ajudando-lhe o desenvolvimento, era o transbordo do cacau, a sua ruptura de marcha. E é, sobretudo à BA-2 que, inegavelmente, se deve a mudança. Apuramos, na agência local do Instituto do Cacau, que, antes dessa rodovia, a média anual de exportação do cacau por Jequié era de 120 000 sacos, atingindo os 180 000 no ano em que vigorou a portaria chamada do “fomento econômico” pela qual toda a produção tinha de ser entregue àquele órgão. Aberta a BA-2 ao tráfego, a média de escoamento local não temido a mais de 50 000 sacos. É, pois, a BA-2 a principal responsável pela diminuição da importância da cidade, como entreposto não só cacaueiro, como de outras mercadorias. Isso, como natural, teria de influir negativamente, tanto no papel regional, quanto no próprio crescimento do organismo urbano.

Confiou-se, assim, a previsão do agente local do I.B.G.E., enunciada em seu relatório de 1942: ... “se as rodovias atingirem outros municípios com portos marítimos, o comércio local será prejudicado...”

Jequié, “pôrto de terra”, não poderia deixar de ressentir-se com a concorrência dos portos de mar, ou, mais acertadamente, com a concorrência do único pôrto de mar que, realmente, se beneficiou com a nova organização do espaço. Nesse ponto Ilhéus começa a disputar com Jequié, procurando afirmar-se com a incorporação ao seu *arrière-pays* de novas áreas, que dantes giravam sob a atração de outro centro. Jequié era um desses centros, destinados a perder parte de sua zona de influência, em favor de Ilhéus.

Vejamos, agora, o que ia acontecer com a chegada da Rio-Bahia.

Cacau transportado pela Estrada de Ferro Nazaré

<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Toneladas</i>
1933 — 4 505	1940 — 7 321	1947 — 3 460,208
1934 — 6 324	1941 — 8 022	1948 — 1 814,989
1935 — 7 180	1942 — 6 139	1949 — 2 629,293
1936 — 9 317	1943 — 10 455	1950 — 648,703
1937 — 9 011	1944 — 8 097	1951 — 211,332
1938 — 10 065	1945 — 6 280	1952 — 171,911
1939 — 6 148	1946 — 6 972	1953 — 417,430

4 — O papel da Rio-Bahia no rejuvenescimento de Jequié

A construção da rodovia Rio-Bahia representou para Jequié a abertura de uma nova fase de prosperidade e crescimento. Vendo a estrada passar pelo coração da cidade, confundir-se com as suas próprias ruas, sacudindo-lhe os antigos padrões de cidade interiorana e lhe transmitindo o sangue novo de um cosmopolitismo carregado das grandes metrópoles pelo caminhão, a capital do sudoeste logo soube adaptar-se às necessidades da rodovia, dela lucrando não apenas uma agitação de superfície, porque soube incorporá-la à sua própria existência urbana, recolhendo disso mais movimento e animação. Foi assim que logrou aumentar-se em população, como em área construída, reforçando sua posição regional e a de “porto de terra”, que, no passado, fizera a sua fortuna.

Como a estrada de rodagem pôde tão fortemente influir no desenvolvimento da cidade de Jequié, a ponto de provocar a criação de uma verdadeira *association routière*, que viria a dar novo impulso às atividades urbanas?

O traçado da rodovia Rio-Bahia, no território baiano, evita as aglomerações urbanas, desenvolvendo-se em diagonais, algumas delas com até dezenas de quilômetros. As cidades que se deixam atravessar pela importante via interestadual são, naturalmente, beneficiadas. E se transformam em etapas da marcha automóvel, lucrando tanto mais dessa condição quanto melhor estejam aparelhadas para desempenhar as respectivas funções. Jequié, como também Conquista e Feira de Sant’Ana, está nessa categoria e instintivamente soube ir se dobando às exigências do tráfego rodoviário, sempre crescente.

Sob a influência da Rio-Bahia, que a tornou muito mais próxima da capital do estado, e incomparavelmente mais próxima do Rio e de São Paulo, a cidade foi recuperando a sua antiga e importante função de “porto de terra”, que embora pàlidamente presente, estava a pique de perder com a falência da Estrada de Ferro Nazaré e a influência negativa da BA-2. Quanto ao comércio de cacau, linhas atrás vimos o que ocorreu. O mesmo aconteceria com outras mercadorias, transportadas pela nova rodovia e de que Jequié se transformou em natural centro redistribuidor.

Tudo isso provocou fundos reflexos em todos os setores da vida urbana.

Comércio de abastecimento da Região de Jequié — Locais de origem das mercadorias

	AIQUARA	ITAJI	ITAJURU	JITAÚNA	IPIAÚ — cidade	IBIRATAIA	BARRA DO ROCHA	UBATÃ
ILHÉUS.....					Banha Farinha de trigo Charque	Bacalhau Banha Charque	Bacalhau Banha Café em pó (Itabuna) Charque Farinha de trigo Sal Fuba de milho	Bacalhau Banha Café em pó (Itabuna) Charque Farinha de trigo Sal
JEQUIÉ.....	Farinha de trigo Arroz Alcool Bacalhau Cebola Charque Fubá de milho Macarrão Óleos comestíveis Peixe seco e enlatado Queijo Sal	Açúcar Alcool Arroz Bacalhau Banha Batata Cebola Charque Doce enlatado Fubá de milho Macarrão Óleos comestíveis Fubá de milho Macarrão Peixe seco e enlatado Queijo e óleos Sal	Açúcar Alcool Arroz Bacalhau Cebola Charque Doce enlatado Fubá de milho Macarrão Óleos comestíveis Peixe seco e enlatado Sal	Açúcar Alcool Arroz Bacalhau Cebola Charque Doce enlatado Fuba de milho Macarrão Óleos comestíveis Peixe seco e enlatado Sal	Arroz Bacalhau Macarrao Batata inglesa	Aguardente Arroz Batata Sal	Açúcar Aguardente Arroz Batata Macarrão	Aguardente Arroz Batata Fubá de milho Macarrão
SALVADOR.....	Tecidos	Tecidos	Tecidos		Doce Peixe Queijo Sal Óleos comestíveis Fubá de milho Tecidos	Doce Farinha de trigo Fubá de milho Macarrão Óleos comestíveis Peixe seco em lata Queijo Tecidos	Doce Óleos comestíveis Queijo Tecidos	Doce Óleos comestíveis Peixe em lata Tecidos
RIO.....					Tecidos			
PERNAMBUCO.....					Aguardente Tecidos	Tecidos	Tecidos	Tecidos

OBSERVAÇÕES: Jequié recebe tecidos de todos esses lugares, e de Pernambuco, doce em lata; de São Paulo, óleos comestíveis; do Rio, peixe em lata; de Porto Alegre, cebola, banha, arroz descascado e charque; de Salvador, açúcar, farinha de trigo, macarrão, fubá de milho. Ipiáu fornece a Ibirataia, Barra do Rocha e Ubatã, banha, batata, café, pão, carne de sol, farinha de mandioca, feijão, manteiga, milho, rapadura, requeijão, sabão e toucinho salgado.

FONTE: Inquérito sobre comércio de abastecimento feito pela Inspetoria Regional de Estatística Municipal da Bahia (1952).

A association routière — Antes da Rio-Bahia havia apenas uma oficina de reparos de veículos, 2 postos de conservação e bombas de gasolina. Em 1953 êsses números estavam elevados para 16, 5 e 6 respectivamente. Em 1954, cinco estabelecimentos negociavam com automóveis e acessórios, enquanto em 1950 eram somente 3 e nenhum antes de 1940

	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Oficinas	14	—	14	14	16	—
Postos de conservação	1	—	3	4	5	—
Bombas de gasolina	11	—	11	6	6	—
Estabelecimentos que negociam com automóveis e seus acessórios	3	3	—	5	—	5

Em 1953 havia registrados, no município, 452 veículos, sendo 178 automóveis, (*jeeps* na maioria), 29 ônibus, 57 camionetas e 188 caminhões, enquanto em 1938 eram apenas 83, no total

Município de Jequié — Veículos automóveis

	1938	1945	1948	1951	1952	1953
Automóveis	—	—	48	—	—	178
Camionetas	—	—	48	—	—	57
Caminhões	—	—	117	—	—	188
Ônibus	—	—	18	—	—	29
TOTAL	83	108	183	414	436	452

Contaram-se 5 empresas de transporte de carga operando na cidade, enquanto não havia nenhuma antes da rodovia.

No que refere aos meios de hospedagem a evolução foi, igualmente, notável. Ao único hotel existente em 1920, juntaram-se, nos 20 anos subsequentes algumas pensões, precariamente instaladas. Os dados estatísticos para 1941 revelam que, nesse ano, Jequié possuía 8 casas de hospedagem. Deve-se, todavia, considerar que não havia um critério rígido para classificar, critério que somente surgiu em 1953, quando o I B G E recomendou que, nas cidades, somente fôssem contados os lugares de hospedagem com 10 ou mais acomodações. Daí o aparente decréscimo na respectiva estatística a partir daquele ano. Acrescente-se, porém, que certos hotéis melhoraram as suas condições e que se abriram novos. Os 17 contados em 1954 possuíam 475 lugares, isto sem contar com as 4 pensões que, no mesmo ano, foram encontradas com menos de 10 acomodações.

Cidade de Jequié — Meios de hospedagem

1920 — 1	1945 — 10	1950 — 20
1941 — 8	1946 — 11	1951 — 21
1942 — 11	1947 — 12	1952 — 23
1943 — 10	1948 — 13	1953 — 18
1944 — 10	1949 — 18	1954 — 17

Em 1954 eram cêica de 10 os restaurantes locais e 15 os cafés, estabelecimentos quase inexistentes antes da chegada da rodovia.

Destarte, pode-se calcular que, em 1953, entre 600 e 700 pessoas tinham ocupações diretamente ligadas ao tráfego rodoviário em Jequié, contando-se 63 empregados nas casas de manutenção e reparação de automóveis e calculando-se em 20 os das casas que vendem peças e acessórios, em 60 os dos postos de lubrificação e bombas de gasolina, em 100 os dos hotéis e pensões e em 400 os motoristas e cobradores domiciliados na cidade

Reflexo sôbre a vida urbana

Reciada e fortalecida a *association routière*, outras atividades vieram juntar-se às já existentes e estas, por sua vez, não raro se avolumaram, consideravelmente Jequié viu afluir para sua sede municipal grande massa de pessoas dos distritos e de municípios vizinhos, e a melhoria dos seus equipamentos urbanos, especialmente nos últimos 10 anos, contribuiu para motivar uma atração cada vez mais notável, reforçando-a na condição de verdadeira capital regional. O hospital regional, fundado desde alguns anos teve 2 novos companheiros, numa casa de saúde e na maternidade

O ginásio particular existente desde 1940 divide, hoje, as suas funções com um estabelecimento público, instalado em 1952 Tudo, enfim, se desenvolveu em ritmo acelerado, contrastando com o de épocas anteriores

Em 1950 havia na cidade 305 casas comerciais e 59 indústrias Em 1948 as casas de negócios eram 395 em todo o município, número que ascendeu para 674 em 1953. O número de bancos cresceu Cresceu o número de escolas. A própria renda municipal deu um verdadeiro salto. De um orçamento de 800 mil cruzeiros em 1940, passou-se a 12 milhões (quinze vezes mais) em 1955. Esses números são significativos porquanto é do distrito-sede que vem a quase totalidade da renda municipal — em 1952 contribuía com cêica de 80% sendo seguido imediatamente pelo distrito de Jitaúna que, tendo quase metade do número total de propriedades rurais, recolheu aos cofres da comuna menos de 10% da receita total Há, ainda, um outro aspecto — a renda provinda de Jitaúna incide quase inteiramente sôbre a atividade agrícola, enquanto a do distrito-sede é, quase tóda, proveniente dos impostos sôbre as atividades urbanas.

Renda do município de Jequié em 1952, por distrito

Sede	5 277 014,80
Aiquara	168 431,90
Baixão	15 922,70
Boaçu	24 174,90
Itaji	306 375,70
Itajuru	113 623,80
Jitaúna	645 916,00
Total do município	6 551 459,80

À chegada da ferrovia em 1927, Jequié contava com 1 406 casas. Em 1943 êsse número subia para 2 508. Foi um aumento de 78,37% em um período de 16 anos, correspondendo a cerca de 69 construções em cada ano. Todavia, no ano de 1954 eram já 5 288 os prédios lançados pela Prefeitura. Isso quer dizer que, nos onze anos do período 1943-54, o número de casas mais que dobrou, (210%) com a edificação de 2 780, equivalente a 252 novas construções anuais.

Número de prédios

<i>Ano</i>	<i>Total da cidade</i>	<i>Jequièzinho</i>
1925	1 339	152
1926	1 338	155
1927	1 406	175
1934	1 791	259
1937	2 017	309
1943	2 508	429
1944	2 674	502
1951	4 660	1 220
1952	4 902	1 223
1954	5 288	1 328

Quanto à população o mesmo fato pode ser observado. Dos 4 370 habitantes estimados para 1918, passava em 1928 para 13 000 (recenseamento feito pelo Posto de Profilaxia), em 1940 eram 13 468 à data do recenseamento. Mas, em 1950 contaram-se 20 652 pessoas. Enquanto a população do município crescia apenas 7,02%, a da sede obtinha um aumento de 55,68%. Em números absolutos, a da cidade obteve maior crescimento que a do município todo. Foram 7 384 contra 5 714, no período intercensitário. Aliás, a população rural do município de Jequié decresceu cerca de 9,44%. Certas vilas, como Itajuru, Aiquara, Itaji e Jitaúna viram consideravelmente aumentados os seus efetivos, em detrimento do mundo rural.

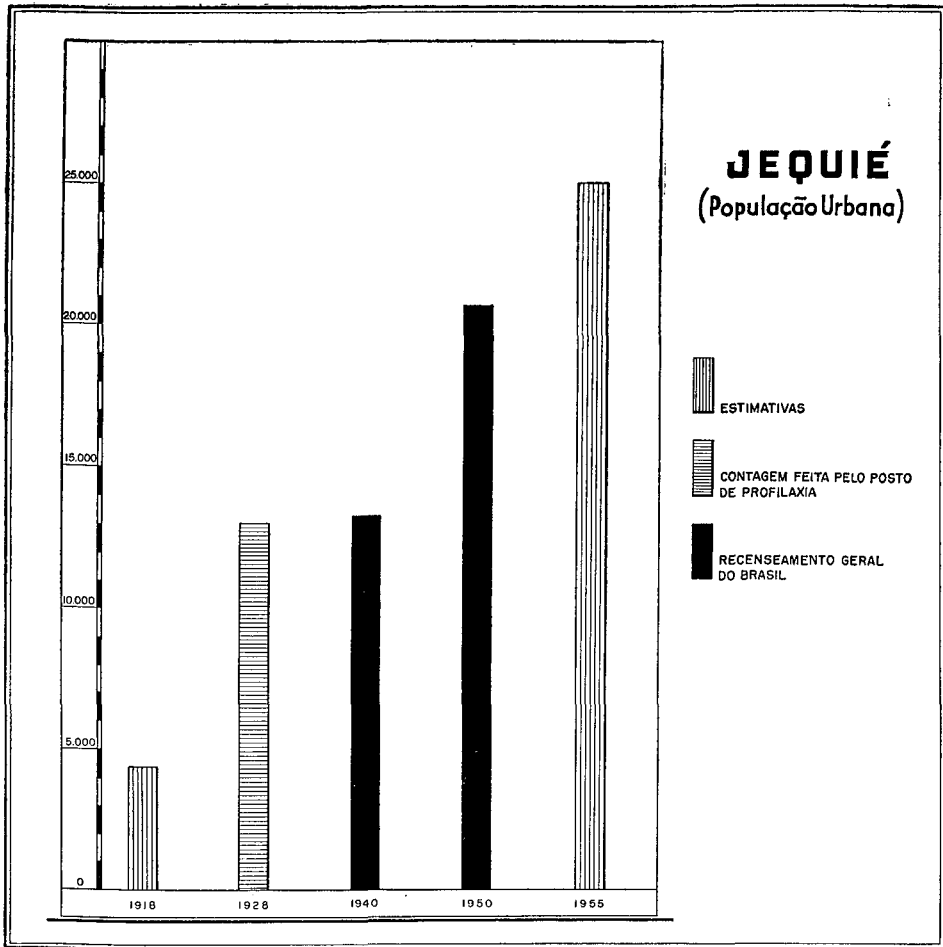


Gráfico n° 1

III A ESTRUTURA DA CIDADE

1 — Plano e fisionomia

Primitivamente era uma cidade linear — Jequié foi, outrora, uma cidade-linear, estendendo-se paralelamente ao rio, como inúmeras outras de idêntico sítio. Então, conforme atestam moradores, o rio de Contas àquela altura era muito mais estreito, sua largura atual devendo-se levar à conta da presença do homem, de sua atividade agrícola ligada invariavelmente às queimadas, fatores de erosão que igualmente contribuem para o alargamento gradativo do leito. Mesmo assim, o rio não desempenha o papel de via de transporte, exceto em pequena parte do ano, quando recebia maior quantidade de água. A atração que exercia sobre o povoamento ligava-se sobretudo ao abastecimento de água.

Em 1914, entretanto, uma grande enchente destruiu boa quantidade de casas, admite-se que fôssem mais de 2 000, deixando a maioria da população ao desamparo. Essa enchente causou danos semelhantes a tôdas as localidades ri-

beirinhas, como Ipiaú, Barra do Rocha e Ubaitaba, sendo que esta última foi, possivelmente, a que mais sofreu.

Por ocasião da enchente a aglomeração acompanhava o rio até perto de Curral Novo, conquanto as casas de certa altura em diante estivessem salteadas. Então, o quadro urbano se compunha dos seguintes logradouros: praça Luís Viana, praça São João, hoje João Borges, rua das Flores, que é hoje a entrada da rodovia Rio-Bahia, rua da Vitória, hoje Lindolfo Rocha, rua da Areia, hoje Félix Gaspar, rua das Pedrinhas, hoje 15 de Novembro, rua do Maracujá, hoje Passos, rua Pedregulho, hoje 27 de Janeiro e rua do Boi, hoje Pôrto Alegre. Em 1914 o cemitério local era onde atualmente se encontra o prédio escolar, na avenida Rio Branco. Jequiêzinho também já existia, não obstante sua feição nitidamente rural. Eram casas dispersas, sedes de chácaras e pomares. Muitas dessas situavam-se onde hoje está o leito do rio.

Do plano linear ao plano radial — Devendo reconstituir a antiga vila, os moradores recusaram-se a construir suas casas ao alcance de uma nova enchente. Começaram a deslocar-se pelas encostas dos morros, preferindo, a princípio, os de declive mais suave. Também as estradas, que de Jequiê demandavam as diversas zonas em que se fazia o seu comércio, começaram a ter mais povoadas as suas margens, formando ruas cujas denominações antigas bem evidenciam o fenômeno: rua da Areia, rua Maracás, rua Joaquim Romão, que era a saída para a estrada do Curral Novo, caminho que ia ter a Conquista, depois de transposto o rio. Tinha a cidade, então, um plano radial, com base no antigo centro, mas continuando a obedecer à orientação do relêvo, cujas linhas de menor resistência aproveitava.

A chegada da estrada de ferro parece ter influído pouco na modificação do plano da cidade. Os terrenos em que se edificou a estação eram pertencentes a um particular, um italiano de nome ROTONDANO, descendente daqueles que primeiro se estabeleceram com uma casa comercial em Jequiê. Esse rico proprietário loteou as terras vizinhas, pretendendo vendê-las a quem o desejasse. Isso, possivelmente, contribuiu para a demora da ocupação dessa área, pois quem desejava construir preferia fazê-lo em outra direção, onde os terrenos não lhe custassem coisa alguma. Ainda hoje a soldagem com a estação ferroviária ainda não se deu inteiramente, sendo recentes, em sua maioria, as ruas que se lhe situam em torno. Os trilhos, entretanto, exercem o papel que universalmente lhes é reconhecido, descrevendo como que uma linha de limites para as construções urbanas, linha que em Jequiê somente é ultrapassada por uma pequena fila de casas populares, ocupadas principalmente por empregados ferroviários.

O traçado atual: natural e rádio-concêntrico — O crescimento da cidade, especialmente nestes últimos lustros, completaria a evolução da sua paisagem, mudando o seu plano radial em um traçado rádio-concêntrico, com a colmatagem dos espaços entre as radiais. Isso se deu mediante a abertura de novas ruas, transversais em relação aos antigos e novos caminhos, que depressa se povoaram. É nessa terceira etapa que tomam características mais definidas os bairros da cidade, como o de Joaquim Romão e outros, e que nascem ou se avolumam seus verdadeiros subúrbios, como Jequiêzinho e Mandacaru.

Nos últimos cinco anos abrem-se novas artérias e bairros, como o Campo do América, Bairro do Hospital, Alto do Cruzeiro, Santa Maria e outros, inclusive o bairro *chic* que, atrás da igreja matriz, está se formando em anfiteatro, subindo rapidamente a encosta dos morros.

Jequièzinho tem um plano mais regular que Jequié, devido talvez à sua topografia mais acolhedora, fator que teria levado os jequeienses a pensarem, após a enchente de 1914, em reconstruir ali a sua cidade, empreendimento que não levaram a termo devido às resistências opostas por proprietários de terrenos, que se recusaram a vendê-los. Essa topografia menos acidentada, de suaves encostas terminadas por uma larga plataforma, possibilitou a abertura de ruas amplas, arborizadas e bem iluminadas, que se cortam em cruz.

Jequié está numa área de relêvo mais movimentado, o que determina certas limitações e desfigurações ao seu plano, um verdadeiro plano natural. Há, na verdade, no que poderemos chamar de cone de dejectos do rio Jequièzinho, perto



Fig. 4 — A baixada continua desocupada, porque sujeita a enchentes periódicas

de sua confluência com o rio de Contas, uma planície de razoável extensão que, entretanto, se encontra inteiramente desabitada (Fig. 4). É um dos vazios dentro do plano da aglomeração. Sua existência se explica porque essa área é a que mais depressa sofre os efeitos das enchentes. Se, entretanto, trabalhos de retificação e drenagem fossem realizados tal inconveniente poderia ser eliminado e a cidade encontraria uma boa margem para expandir-se no plano, sem os embaraços já apontados de uma incômoda movimentação do relêvo.

A fisionomia da cidade — Assim, se fizermos exceção ao subúrbio de Jequièzinho, poderemos dizer que Jequié tem um plano natural e rádio-concêntrico. Suas casas tomam como ponto de referência as grandes linhas de circulação, as vias que põem a cidade em comunicação com o exterior e lhe possibilitam o exercício de suas funções de capital regional. Partindo dos vales, como que se sobrepõem umas às outras, formando anfiteatro: sujeitam-se às limitações

da topografia. No centro da cidade, na antiga urbe, são as casas coladas umas às outras, "parede-meia", formando ruas e praças desalinhadas, sem qualquer simetria ou plano, algumas das quais muito estreitas. A periferia, beneficiária das normas vigentes à época do seu aparecimento, tem ruas largas e ensolaradas, com as habitações separadas, entre si, por espaços vazios, conforme preceituam as determinações da engenharia sanitária. Jequié, contudo, tem grandes praças, em uma das quais fica um belo jardim. Seu edifício mais alto tem somente dois pavimentos, conquanto haja um outro, de construção recente, com 3. Ambos ficam na praça Rui Barbosa.

É uma cidade constantemente movimentada, não só pela importância de seu papel regional, como pela passagem diária de dezenas de automóveis e caminhões, obrigados a atravessar pelo coração da cidade, cortada, como se sabe, pela rodovia Rio-Bahia.

Nos sábados, dia de feira, ela exerce uma função tipicamente agrícola, lembrando as outras vilas e cidadezinhas da zona do cacau, invadida, nesse dia, por tropas de burros, carregadas de produtos agrícolas e por uma considerável massa de rurais, que lotam a praça do Mercado, em cujas casas de negócio encontram as utilidades de que necessitam para compor o farnel semanal

2 — O centro da cidade

No elementar e incipiente zoneamento urbano de Jequié, espontaneamente estabelecido de alguns anos para cá, pode-se distinguir, sem dificuldade, a sua área central, especificamente comercial, das demais áreas, as zonas residenciais da cidade. A parte comercial se alarga por várias ruas, cobrindo vasta extensão de terreno. É formada de casas na maioria térreas, coladas umas às outras, "parede-meia" como se diz por ali, um que outro sobrado e apenas um edifício com três pavimentos, recentemente construído, e que fica numa das esquinas da praça Rui Barbosa. É que a expansão do comércio local, vai-se dando à custa de uma lenta expulsão das casas de residência.

A princípio o comércio jequeense situava-se bem próximo do rio e paralelo a êle. O centro da cidade era na praça Luís Viana, onde também ficava a igreja matriz. Com a enchente, o comércio se expandiu em sentido normal à calha, ganhando as ruas 7 de Setembro e João Mangabeira. A feira, que se realizava naquela praça, mudou-se para a praça Rui Barbosa, que era, então, uma "manga", de propriedade dos irmãos GRILLO, e foi por êles cedida, com êsse objetivo. A presença da feira animou comerciantes a se instalarem em seu derredor com estabelecimentos. Depois com as obras de urbanização feitas na cidade, um jardim sendo edificado aí, a feira foi novamente transferida para a praça da Bandeira, um grande largo próximo, onde o mesmo fenômeno se repetiu, com a multiplicação das casas de negócio, cujo número foi consideravelmente ampliado, depois que se concluiu a construção e entrou em funcionamento o mercado municipal.

As transversais entre essas praças e ruas abrigam também diversos tipos de comércio, como o hoteleiro e os consultórios médicos e dentários, que as preferem talvez pela sua relativa calma.

Há uma certa especialização nas diferentes áreas internas da zona comercial. Assim as praças dos Caixeiros Viajantes, Luís Viana, João Borges, ruas 10

de Novembro, 25 de Outubro, Presidente Dutra, Costa Brito e a travessa Presidente Dutra, que estão mais próximas da entrada da rodovia, formam uma verdadeira *association routière*, (fig. 5) com a presença de oficinas de reparos de automóveis, postos de lubrificação, bombas de gasolina, hotéis baratos, restaurantes, cafés, agências de empresas de transportes, postos arrecadadores de impostos, de fiscalização e policiais, etc. (fig. 6) Os bancos ficam na praça Rui Barbosa e imediações.



Fig 5 — Nessa praça, que participa da *association routière*, ficam as pensões preferidas pelos motoristas e viajantes “de uma noite só” .



Fig 6 — Uma das ruas da *association routière* de Jequié

As ruas João Mangabeira e Sete de Setembro concentram o comércio de luxo, que se estende até a praça Rui Barbosa onde também se encontram os melhores hotéis. Na praça do Mercado encontram-se casas de secos e molhados, alguns grossistas, depósitos de mercadorias etc.

Não nos foi possível medir as diferenças da população diurna e noturna do centro de Jequié, para avaliarmos em que medida tem êle aspectos semelhantes aos das grandes cidades. Os dados do recenseamento de 1950, que temos à mão, dão-nos, porém, indícios convincentes de uma nítida diferença dos índices demográficos dessa e das outras áreas de Jequié. Sendo a cidade, junto com o município, dividida em setores, para o fim de trabalho censitário, aconteceu que houve setores dos quais se pode dizer que são quase exclusivamente residenciais, mas o mesmo não ocorreu com a parte comercial da cidade, que não constituiu um setor só, mas foi distribuída indiferentemente por vários. Entretanto alguns desses formam-se de uma grande maioria de ruas comerciais. É o caso dos setores censitários de números 1, 6 e 7, principalmente o primeiro.

NÚMERO DO SETOR	Número de lançamentos	Número de domicílios	Número de moradores
1	272	117	876
6	304	181	1 165
7	216	148	705

Vê-se, por um lado, na tabela anexa, que o número de domicílios é muito inferior ao de lançamentos, especialmente no setor 1, onde as casas de residência são em número pouco superior a 40% do total. No setor 6, a porcentagem é de 60%; e no 7, de 70%.

Dos 792 lançamentos apurados nesses 3 setores, 346 não são domicílios. Há uma quase coincidência com o número de estabelecimentos comerciais existentes em 1950, isto é 305. O restante deve ser contado como hotéis, consultórios, serviços, etc., além das indústrias, que, então, eram 59. Assim fica até um excesso, que se deve atribuir às indústrias e casas comerciais situadas nos bairros.

Por outro lado, sendo a média na cidade de cerca de 4 habitantes por prédio, nos três setores citados ela apenas beira essa média no setor 6 e pouco ultrapassa os 3, nos setores 1 e 7.

Levando-se em conta apenas os domicílios, há uma inversão, porque no setor 6, cada qual abriga 6, em média, enquanto no setor 7 essa porcentagem média cresce para quase 5 e no setor 1 atinge quase 8. Isso se dá pela presença maior de hotéis e pensões nesses dois setores, sendo que no setor 1 estão os maiores, os de maior capacidade.

Não se pode, assim, deixar de reconhecer que o centro urbano de Jequié possui caracteres definidos e próprios. Se arquitetonicamente êle pouco se distingue do resto da cidade, todavia, funcionalmente, pelos ritmos de suas pulsações e por sua população eminentemente diurna, êle tem caracteres diferenciais bastantes para distingui-lo dos demais bairros.

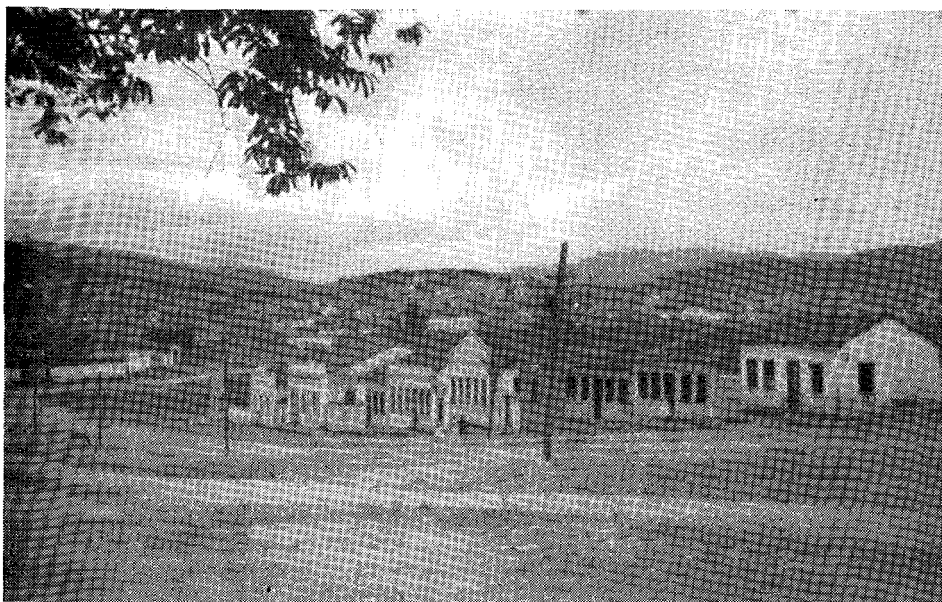


Fig. 7 — Uma rua do bairro de Jequiêzinho. Ao fundo, a cidade de Jequié

3 — Os bairros

Invadida por uma considerável massa de população de origem rural, Jequié viu, à sua custa, crescerem os seus incipientes bairros, cuja expansão anterior vinha-se dando muito lentamente. É verdade que houve, também, a soldagem entre os antigos caminhos — com o tempo tornados ruas — e que ligavam a cidade ao exterior, mas os terrenos foram cada vez mais encarecendo e conseqüentemente expulsando os mais pobres das áreas mais próximas do centro. Assim foram se formando e crescendo os bairros.

a) Jequiêzinho

Jequiêzinho (fig. 7) é exemplo típico de bairro crescido em ritmo igual, ou talvez mais acelerado, que o crescimento demográfico da cidade. Situado à margem esquerda do Jequiêzinho, afluente de margem esquerda do rio de Contas, num terreno suavemente ondulado, antes de 1914 pouquíssimas casas estavam construídas ali: eram sedes de sítios e fazendolas. Em 1918 a mesma situação ainda perdurava e somente em 1930, com a abertura da rodovia para Ipiáú, é que às suas margens se foram estabelecendo residências, logo atraindo outras e formando o nódulo que deu origem ao grande bairro que ali se ergue. A ponte sobre o rio Jequiêzinho, que substituiu as antigas pinguelas, fez a soldadura entre as margens e facilitou a expansão do povoamento. Enquanto em 1925, o número de casas de Jequiêzinho era de 11,2% do total da cidade, em 1934 essa porcentagem subia para 15,3%. Em 1954, com 1.328 residências, Jequiêzinho abrigava cerca de 25,1% do total das casas urbanas.

De 1937 até 1954, enquanto o número das casas do bairro quadruplicava, o do resto da cidade apenas dobrava. Isso mostra que Jequié está se expandindo

em sua direção, beneficiando-se as famílias mais pobres e de classe média, da suave ondulação do relevo e do bom preço dos terrenos. Contribuíram também para essa preferência a presença da água encanada, da luz elétrica e de um bom serviço de ônibus.

O maior crescimento de Jequièzinho é posterior à Rio-Bahia, como consequência indireta da influência dessa rodovia sobre a cidade. Já entre 1943 e 1951 a média anual de construção foi de 100, ou seja, uma cada 3 dias e um quarto, enquanto de 1918 até 1943 a média de edificações não passou de 15

Em 1918 havia exclusivamente em Jequièzinho as ruas 19 de Fevereiro, (que era a principal) e as do Oriente, do Gravatá e do Pau Ferro, onde começava a estrada para a mata. Em 1943 as artérias que formavam esse bairro eram apenas as ruas Leôncio Galvão, 19 de Fevereiro, Oriente, Água Branca, da Linha, 1.º de Outubro, Esporte Clube, João Emílio e Santos Dumont, nove portanto. Em 1954, além dessas, contavam-se mais as ruas Brigadeiro Sá, antiga Aníbal Brito, N. S. Perpétuo Socorro, São Paulo, Agapito Fernandes, Eliézer Sousa Santos, Mongoióis, Dr. João Braga, do Alecrim, Dr. J. J. Seabra, da Paz, Prof.^a Virgínia, João Ribeiro e travessa Leôncio Galvão, Dr. João Braga e Água Branca.

Conta Jequièzinho com um ativo comércio, concentrado numa única rua, a Brigadeiro Sá, que se beneficia da passagem da rodovia e onde os moradores encontram utilidades de primeira urgência, além de avarinhos e fazendas. Isso, junto à tradicional rua da boêmia, dá ao bairro um certo ar de independência, defronte do organismo urbano. Mas a quase totalidade da sua população trabalha na cidade.

Em 1950, Jequièzinho contava com 5 684 moradores, mais de um quarto do total da cidade, (mais exatamente 27,4%). Hoje, possivelmente, essa porcentagem estará bem mais elevada. É lícito admitir que a maior parte da sobrecarga demográfica recebida pela cidade de Jequié tenha ido localizar-se preferentemente nesse bairro e nos de Joaquim Romão e Mandacaru.

Aliás, a população que se deve considerar como sendo de Jequièzinho é, a rigor, muito maior que a estatisticamente considerada. Cachoeirinha que lhe fica contígua é uma localidade que somente do ponto de vista oficial pode ser considerada um povoado.

De fato, é, simplesmente, apenas uma continuação de Jequièzinho, com quem forma um todo orgânico. Sua população, estimada, em 1954, em 430 almas, estatisticamente considerada rural, pode, pois, ser acrescentada à população urbana da cidade de Jequié.

b) Mandacaru

Mandacaru é outro importante bairro da cidade. Situado à margem da Rio-Bahia sofreu-lhe influência direta, ao contrário de Jequièzinho, que resulta das tendências gerais de crescimento urbano, provocada pela presença da importante rodovia interestadual.

Estatisticamente é Mandacaru um povoado do distrito de Boagu, cujos limites com o distrito sede ficam bem próximos da cidade, quase dentro dela.

Quem, desavisadamente, compulsar as estatísticas referentes aos dois últimos censos terá a impressão de que cresceu a população desse distrito (de 4 354 para 6 158).

De fato, porém ela diminuiu, a menos que forçando a realidade, não excluamos dele esse povoado, que, marginal à nova rodovia, cedo soldou-se ao organismo urbano, de que, hoje, é uma parcela, e de cuja vida participa ativamente, no exercício da função residencial. Sua população muito reduzida há 10 anos atrás, atualmente é estimada em 700 pessoas.

c) Joaquim Romão

Joaquim Romão é outro bairro, onde, cada ano que passa, cresce consideravelmente o número de moradores, que são, principalmente, das camadas mais humildes da população. Difere dos dois anteriores mencionados, porque é, na verdade, uma continuação do casario urbano, com o qual forma um só todo, enquanto Jequiêzinho e Mandacaru se encontram um pouco afastados, separados como se acham, respectivamente, pelos rios Jequiêzinho e de Contas. Também nesses 2 últimos é grande o número de chácaras e quintais plantados, enquanto Joaquim Romão nada tem que o aproxime do mundo rural.

Outrora, havia, apenas uma rua. Era o começo da estrada, primeiro de animais depois de rodagem que, acompanhando o curso do rio, conduzia a Curral Novo, onde em qualquer época do ano se podia atravessar o rio, para encontrar a estrada para Conquista. Depois, e pouco a pouco, foi-se fazendo a soldagem. O casario foi galgando a encosta dos morros, ganhou o seu topo e já vai descendo a contra-encosta, para encontrar-se com as edificações que, beneficiando-se do traçado da Rio-Bahia, no outro lado já se vão levantando. O crescimento de Joaquim Romão, mais apreciável de 4 anos para cá, reflete a sobrecarga demográfica recebida por Jequié, cuja área construída desbordou naturalmente para o vizinho espaço contíguo, tanto mais facilmente após a criação de linhas de ônibus, em 1953, ligando ao centro o populoso bairro.

d) O bairro elegante

Somente de alguns anos para cá é que Jequié vê edificar-se um bairro *chic*, que fica quase contíguo ao coração da cidade, (fig. 8) galgando a encosta dos morros, ao lado e por detrás da igreja matriz.

Até bem pouco tempo as residências dos ricos fazendeiros de gado ou cacau, ou dos comerciantes bem sucedidos, misturavam-se às casas de funcionários públicos e pessoas das classes médias, nas ruas bem próximas ou periféricas ao centro comercial. O aumento da população, que determinou a expansão da área construída, foi empurrando para as zonas mais externas os moradores mais pobres, as edificações acompanhando as linhas de fluidez e as suas transversais. Por isso, os terrenos mais acidentados permaneceram vazios. O crescimento da cidade em todas as direções valorizou muito aquela área próxima ao centro. Isso a interditou às construções pobres. Quando a municipalidade resolveu urbanizar e servir aquela parte da cidade com água encanada, edificações bem construídas, de linhas arquitetônicas modernas, começaram a surgir, formando um bairro elegante, cuja tendência é concentrar a população mais rica de

Jequié Há ainda, ali, um bom número de casas acanhadas e sem os requintes das que agora se vão levantando. São construções feitas esparsamente, muito tempo atrás, antes da valorização dos terrenos e que ainda resistem à aristocratização do bairro.



Fig. 8 — No primeiro plano, o principal hotel da localidade, sito na praça principal. Ao fundo, atrás da igreja matriz, o bairro chic que se vai formando. Note-se o número de jeeps estacionados. Esse veículo é preferido, em virtude do péssimo estado das estradas regionais.

IV AÇÃO REGIONAL DE JEQUIÉ

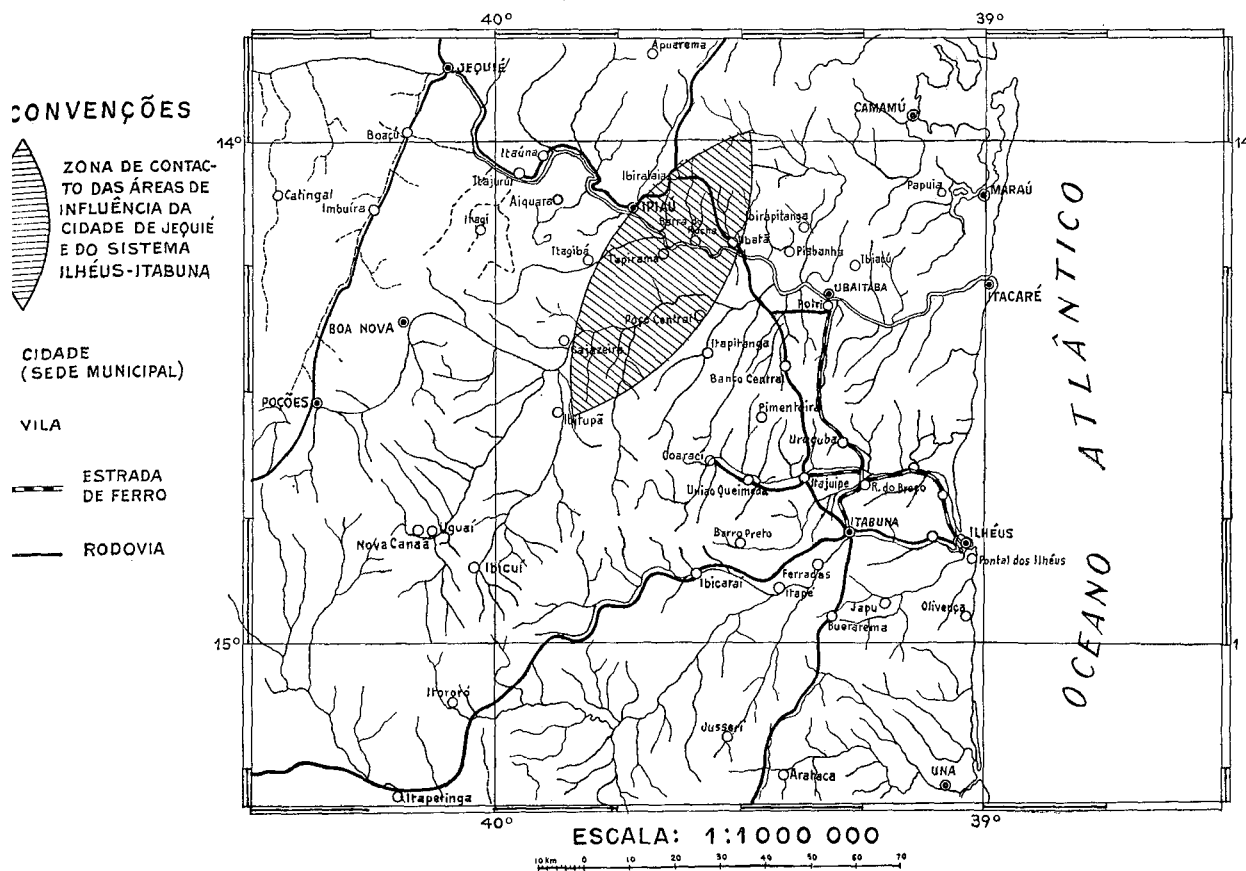
A região de Jequié

Jequié é uma autêntica capital regional “Pôrto de terra”, como a chamamos, deveu seu nascimento e evolução à privilegiada posição em que assentou. E como tantas outras localidades situadas num ponto de contacto entre duas áreas fisiograficamente distintas e também distintas do ponto de vista econômico, isso viria contribuir sensivelmente para a sua afirmação como centro de trocas e nó de comunicações.

Foram, todavia, os fatores da ordem humana, muito mais que os da ordem física, que atribuíram a Jequié um papel regional tão indiscutível, que dela fazem um centro de convergência interessando a uma área muito vasta. De um lado a zona acaatingada, onde, principalmente, se cria o gado. A maioria dos fazendeiros de gado que residem em Jequié o são na verdade, no município de Boa Nova. A outra, a área da produção do cacau, aliado ao café e em boa parte à criação. De outra parte a zona de policultura do sudoeste e baixo sudoeste.

De todos êsses confins chegam-lhe rodovias que aí se vão encontrar com a Rio-Bahia e a Estrada de Ferro de Nazaré. As estradas é que são o principal fator de animação na vida urbana e ao mesmo tempo de sua afirmação como centro regional. Por êsse papel, possível pelo equipamento social urbano, são

ÁREAS REGIONAIS DE JEQUIÉ E DO SISTEMA ILHÉUS-ITABUNA



Mapa n.º 1

responsáveis as várias funções exercidas pela cidade, como a função bancária, a comercial, a educacional, a hospitalar e a administrativa, para falar somente nas de maior relêvo

O raio de ação da cidade de Jequié avança *grosso modo*, pela estrada de ferro até Itaquerá, para oeste, até Maracás, para o sul até Boa Nova e, descendo o rio de Contas, até Ubatã. Cumpre, todavia, estabelecer espacialmente diferenças na intensidade e no ritmo dessas influências. É assim que podemos distinguir uma zona interna e uma zona externa, na região de Jequié (Mapa n.º 1).

A zona interna forma-se além da cidade e seus subúrbios, por aquelas localidades cujo ritmo no contacto com a capital “não é diário, porém imediato”.

Incluem-se nessa área as localidades de Itaji, Jitaúna, Itajuru e Aiquara além de outras inteiramente fora da zona de produção do cacau, escapando, assim, aos limites do nosso estudo.

A zona externa é, dentro da zona do cacau, a área de contacto e de luta com a região de Ilhéus e à qual se incorporam Ipiaú e Ubatã (administrativamente cidades) e Ibiatã e Barra do Rocha (vilas administrativamente).

Não será difícil verificar a atração exercida por Jequié em relação à vasta área do território baiano. É, pois, uma capital regional. E sua influência, como se verá, faz-se dentro da própria zona do cacau, perante a qual exerce, entre outros, o papel de centro de redistribuição e abastecimento. Não há pois exagero em dizer que Jequié, capital regional, é também uma *cidade* em relação à zona do cacau.

As funções urbanas

Conquanto, através de sua evolução, Jequié se tenha mantido fiel à sua função inicial, que é a função comercial, outras muitas se vieram juntar, num entrosamento perfeito e não apenas justaposição, dando-lhe, assim, a principal das características por que podemos considerá-la uma verdadeira cidade, e uma autêntica capital regional. Tais funções são principalmente as funções educacional, recreativa, hospitalar, de centro de transportes, administrativa e industrial.

Como centro de educação, Jequié possui 2 ginásios, sendo um público e outro particular, uma Escola Normal, anexa ao Ginásio Público e uma Escola Técnica de Comércio, somando uma matrícula de centenas de alunos. Nas suas 84 escolas primárias, estão matriculadas centenas de crianças, sendo grande também, o número de matrículas nos cursos supletivos noturnos. Há, também, na cidade, 4 jornais, que são lidos além do território municipal e uma estação de rádio, a 2YN-27.

Jequié, por outro lado, oferece aos seus moradores oportunidades de diversão, não encontradas em localidades das redondezas, como o seu excelente Clube Social (o Jequié Tênis Clube) e dois cinemas, um dos quais com capacidade para 1 335 pessoas.

A indústria é, apenas, nascente, em Jequié, surgindo para atender, precisamente, às necessidades da crescente população e também da região respectiva. Em 1940 todo o município possuía 68 indústrias, número que foi aumentado para 232 em 1952. Eram, porém, indústrias pequenas, tanto que apenas 25 empregavam mais de cinco pessoas. O valor da produção destas últimas, que empregavam então 198 pessoas, ascendeu a 7 969 mil cruzeiros, enquanto a produção industrial municipal alcançava os 18 127 mil cruzeiros. Em 1950, dos 97 estabelecimentos industriais encontrados no município, 55 o foram na cidade. O restante, isto é, a parcela que cabe ao interior, é representada, em maioria, pelas indústrias agrícolas aí localizadas, como em Jitaúna, distrito que é grande produtor de cana, e onde os alambiques são em número de 11.

É também importante a função hospitalar da cidade. Seus vários hospitais, maternidade e casas de saúde recebem, anualmente, milhares de enfermos, de várias partes do município, como de outros.

Também não lhe pode ser esquecida a função administrativa. Cabeça do governo municipal, é aí, também, que têm sede inúmeras repartições públicas, estaduais e federais, centros obrigatórios de atração e geratrizes de povoamento, pela presença de numeroso funcionalismo. A função judiciária é, também, presente, com os 2 juizes da comarca respectiva. Essa função política de Jequié teve, outora, certos dias de maior relêvo, quando a cidade exerceu o papel de capital do estado.

Ponta de trilho desde 1928, êsse privilégio influiu decisivamente sôbre a vida da cidade. Não lhe aumentou em muito a área construída, nem a população, o que se explica pela importância anterior dêsses dois fatos de massa. Mas reforçou, consideravelmente, para Jequié a sua posição de “pôrto de terra” ou de lugar de comércio. Com a BA-2 a estação de Jequié começou a perder o antigo relêvo, vindo consecutivamente diminuída a tonelagem embarcada e desembarcada. A Rio-Bahia, por um lado, capturou mais ainda as possibilidades de transporte por trem, mas tendo fortalecido Jequié na sua posição de “pôrto de terra”, possibilitou à sua estação ferroviária o recebimento de volumes transportados por caminhão, os quais encaminha para localidades servidas pela ferrovia e que são próximas da capital regional.

A importância de Jequié, como centro rodoviário, está manifesta em quase todos os capítulos dêste trabalho. A *association routière* de que falamos ao nos referirmos às influências da Rio-Bahia sôbre a evolução urbana, é bem um atestado disso. A especialização de uma das áreas centrais da cidade, posta a serviço quase exclusivo da estrada, é outro fato sintomático. O número dos seus habitantes, dedicados a trabalhos ligados ao trânsito rodoviário é outra prova de como a função rodoviária está indissolúvelmente ligada à vida urbana. O plano da cidade, embora hoje deformado pelos sucessivos aumentos e soldagens, deixa, em suas linhas mestras, entiever o relêvo do seu antigo e atual papel rodoviário. Em uma palavra, a própria função regional de Jequié se liga ou se explica, em primeiro lugar, pelo seu papel rodoviário. Isso veremos ao escrever sôbre a respectiva região urbana.

O aeroporto de Jequié também está exercendo um significativo papel como fator centípeto, pois em procura dos seus aviões diários pessoas de vasta área, formada por vários municípios, aumentam assim o seu movimento quotidiano.

É a função comercial, entretanto, a que avulta entre tôdas, fortalecida, aliás, pela posição de verdadeiro nó de comunicações de que se vale Jequié, desde os primórdios de sua história. O distrito-sede que, em 1940, tinha 231 estabelecimentos comerciais viu em 1950, aumentado êsse número em mais de 40% passando a ter 336. Êsse acréscimo de 105 novos estabelecimentos, representando uma média de 10 por ano, é lícito atribuir, em sua quase totalidade, à própria cidade de Jequié, pois a população do seu distrito rural, que é relativamente pequeno e positivamente pobre nesse período intercensitário não cresceu, mas diminuiu em cerca de 13%, nada disso justificando que tal aumento pudesse a êle ser devido, mesmo em parte mínima. Assim, podemos afirmar que nesse decênio a cidade de Jequié obteve um grande desenvolvimento em sua atividade comercial, cujo giro ascendeu em 1954 a mais de 300 milhões (em todo o distrito-sede o giro comercial foi de 348 milhões).

Verdadeiro “pôrto de terra”, devemos reconhecer que em Jequié se confundem uma atividade comercial voltada para a interior da cidade, servindo-lhe à vida íntima e uma outra atividade comercial voltada para o exterior da aglomeração, para a sua região, servindo-lhe à vida de relações. Ambas essas atividades formam uma só unidade orgânica, exercida em boa parte, pelos mesmos órgãos, que são, no caso estabelecimentos grossistas, os quais tanto vendem para os retalhistas da cidade, quanto para os de fora. Também nas casas de venda a varejo, exceto nas que exercem o fornecimento de bairro ou quarteirão,

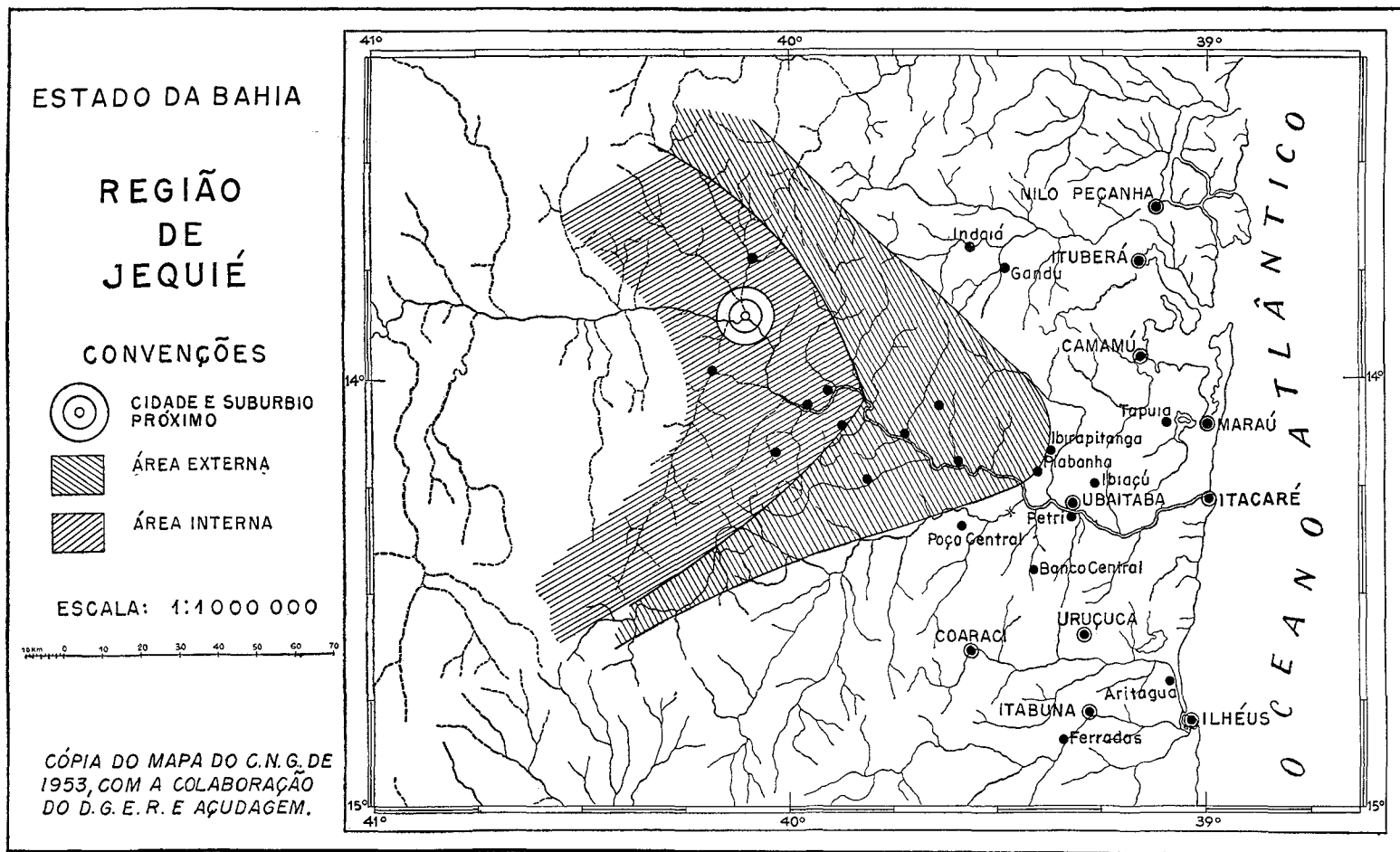
podem se reconhecer, ao lado dessa função simples, um certo intercâmbio com o que poderíamos chamar de *grand banlieue*, como ensina CHABOT, ou zona interna da região urbana, constituída por vilas, como Aiquara, Itaji e Itajuú, que dispõem de transporte diário e regular, ligando-as à sede municipal.

A função bancária, outrora ligada à função comercial, hoje dela se libertou, mostrando-se quase completamente independente. Antigamente às casas comerciais eram confiadas as tarefas dos bancos, muitas delas investidas no papel de agentes, papel que, em outros pontos da zona, ainda lhes é cometido. Hoje, porém, há na cidade cerca de 5 bancos que são o do Brasil, o Banco Econômico da Bahia, o Banco do Distrito Federal e a Caixa Econômica Federal, aos quais veio juntar-se, em princípios deste ano, o Banco da Bahia. Entretanto, casas exportadoras, especialmente de cacau, de acordo, aliás, com a organização econômica regional, continuam custeando safras e nessa base emprestando dinheiro, o que, inegavelmente, é, também, atividade bancária.

A presença desses bancos, especialmente do Banco do Brasil, age, no âmbito demográfico, com verdadeiro centripetismo, como um autêntico catalizador. A necessidade da visita temporária a esses estabelecimentos, para regularização de negócios, levou inúmeros fazendeiros, especialmente de gado, a instalarem residência em Jequié, para onde transportam as suas famílias e onde educam os filhos, aproveitando, num e noutro caso, dos equipamentos sociais e urbanos aí encontrados à sua disposição e que em outras localidades dessa área não poderiam achar.

Os bancos agem indiretamente sobre o crescimento da cidade, atribuindo recursos para o desenvolvimento das possibilidades do mundo rural. No que refere, especialmente, ao Banco do Brasil, sabe-se como a sua política de amparo à pecuária nesse e noutros municípios, levou indiretamente, ao abandono de culturas agrícolas já radicadas mas pouco rentáveis e sua substituição pela criação extensiva e conseqüente concentração da propriedade. Isso, como natural, levou à rarefação da população rural, que, expulsa de suas terras, outro recurso não teve senão concentrar-se nos núcleos urbanos de maiores possibilidades. Boa parte da atual população de Jequié tem essa origem.

Essas funções foram-se distinguindo, é bem verdade, da função comercial pré-existente, ou por ela foram animadas e sustentadas. Mas, no estágio atual da vida urbana, a despeito da precedência da função comercial, que domina a maior parte das atividades citadinas, pode dizer-se que há um verdadeiro entrosamento entre todas elas, uma autêntica interdependência. Se o cruzamento de estradas favorece a presença de estabelecimentos bancários, estes por outro lado animam a circulação, garantindo a possibilidade de horários fixos e rendosos. Se o papel bancário da cidade atraiu para ela bom número de moradores, isso não seria possível em semelhante escala, se ela não contasse com um bom equipamento social, que agiu como ponto de atração para esses novos vindos do interior. A função de *relais* e de ponta de trilho da estrada de ferro, por sua vez, contribuíram para o desenvolvimento comercial de Jequié; este levou a cidade a organizar melhor o seu espaço, providenciando a abertura de novas estradas, contribuiu para o aumento da sua população, para o desenvolvimento de sua indústria urbana, etc. Assim, em cada fato examinado nota-se, perto ou



distante, a influência de inúmeros outros, de cujo entrosamento, à primeira vista, é cabível que nem se possa suspeitar

Pode-se dizer, sem dúvida, que há nessa cidade uma verdadeira coalescência de funções, ou, em outras palavras, que Jequié é, geograficamente, uma verdadeira cidade. Aliás, já o era há muito tempo. Quando, conforme vimos atrás, completou-se a construção da estrada de rodagem chamada BA-2 e a urbe perdeu em grande escala, o papel de entreposto cacaueiro que vinha exercendo há décadas, isso, como natural, afetou-lhe o desenvolvimento, mas não foi de molde a provocar um colapso das atividades urbanas, que se mantiveram estáveis.

Cidade, tanto do ponto de vista administrativo, quanto funcional, Jequié, autêntica capital regional, exerce influência sobre vasta porção do território baiano. É a sua região o que nos cabe agora estudar (Mapa n.º 2)

A zona interna da região de Jequié

A zona interna da região de Jequié não é monocultura de cacau. Esse tipo de ocupação do solo aparece de Ipiáu para o sul, fato que se pode apreciar viajando através da rodovia que liga Jequié a essa última cidade. A expressão “o sul”, constantemente usada nessa área, significa mesmo aquela parte do território baiano, em que o cacau reina sem competidor, para distingui-la do próprio *habitat*, onde a cultura do teobroma, por motivo das condições climáticas, associa-se à criação e ao plantio do café. É a localmente chamada “zona mista”.

Os núcleos nascidos para servir a essa área, muitos dos quais implantados na zona de passagem entre a zona mista e a zona propriamente de criação, possuem características que muito os distinguem daqueles que estão em meio às terras exclusivamente cacaueiras. Refletem, coerentemente, o complexo de condições que o fizeram surgir e evoluir. O estudo que deles procuramos fazer não quer perder de vista que a sua existência decorre de uma combinação que lhes é a principal causa. Tais localidades não poderiam ser convenientemente explicadas, nem bastante compreendidas, se as abstraíssemos do meio em que nasceram e se desenvolvem.

Todas essas localidades se acham estreitamente ligadas a Jequié, seja administrativamente, pois fazem parte do seu município, quer econômica, e culturalmente, através de comunicações diárias e regulares. A linha que serve a Itaji podia anunciar, após 554 dias de fundada em 1952, haver feito 910 viagens, num espaço de 554 dias percorrendo 54 000 quilômetros.

Essa zona mista, que corresponde *grossa modo* à zona interna da região de Jequié, caracteriza-se pelo avanço do criação a concentração da propriedade, a rarefação da população rural, e a dos núcleos urbanos, onde o artesanato se fortalece e mesmo já se ampliam certos setores da indústria agrícola.

A paisagem rural

A paisagem rural que se observa, com ligeiras mudanças, apresenta-se sempre a mesma, abrangendo diversos modos de ocupação do solo, notabilizando-se a criação do gado, o plantio do cacau e do café e a cultura da cana-de-açúcar e da mandioca.

O cacau tem a preferência dos terrenos melhores, os cimos dos morros e as grotas, quando as contingências climáticas, a altitude e a natureza do solo não aconselham mais o plantio do café. A cana-de-açúcar é plantada nos vales e a mandioca o é em qualquer terreno, seja associada com as plantações novas, seja independentemente

Os pastos, avassaladores, acompanhando a expansão da pecuária, progridem mais em relação com motivos econômicos, dos quais o principal é a concessão de crédito pelo Banco do Brasil. Registram-se casos inúmeros não só de abandono das lavouras de subsistência e mesmo das de café e até de cacau, substituídas pela pecuária

O agente local do I B G E., em relatório referente ao ano de 1942, assinala o abandono das lavouras de subsistência, em favor da criação do gado, realizada, então, segundo um sistema rotativo: criação, plantio de mandioca, feijão, milho e até algodão e fumo. Foi, apenas, uma fase de transição no que se refere ao uso da terra. Em breve o pastoreio mostrava-se avassalador, limitado, apenas, pelas culturas de cacau, café e mandioca, seja cultura simples, seja ancilar. Enquanto isso os pequenos lavradores, desalojados de suas terras, emigravam para outras glebas, como as do sul do estado, ou para as vilas e cidades. O progresso da pecuária deve-se principalmente aos favores com que o Banco do Brasil resolveu ajudar os criadores

Durante todo o percurso entre Itajuru e Itaji sucedem-se as chamadas "fazendas mistas". Nestas, é comum ver-se, ao lado do curral, os estabelecimentos ligados à exploração cacaueira, como barcaças e estufa; ao lado dos cacauais, os pastos (figs. 9 e 10). Como não é uniforme o terreno, os fazendeiros reservam os terrenos melhores, os cimos dos morros e as grotas para o cacau, plantando capim nas porções de terra mais fracas. Outra associação, presente à paisagem



Fig 9 — Paisagem humanizada na chamada "zona mista", a zona de transição entre a área especificamente cacaueira e a da pecuária. Estrada entre Itajuru e Itaji. Ao lado do cacauai, o pasto

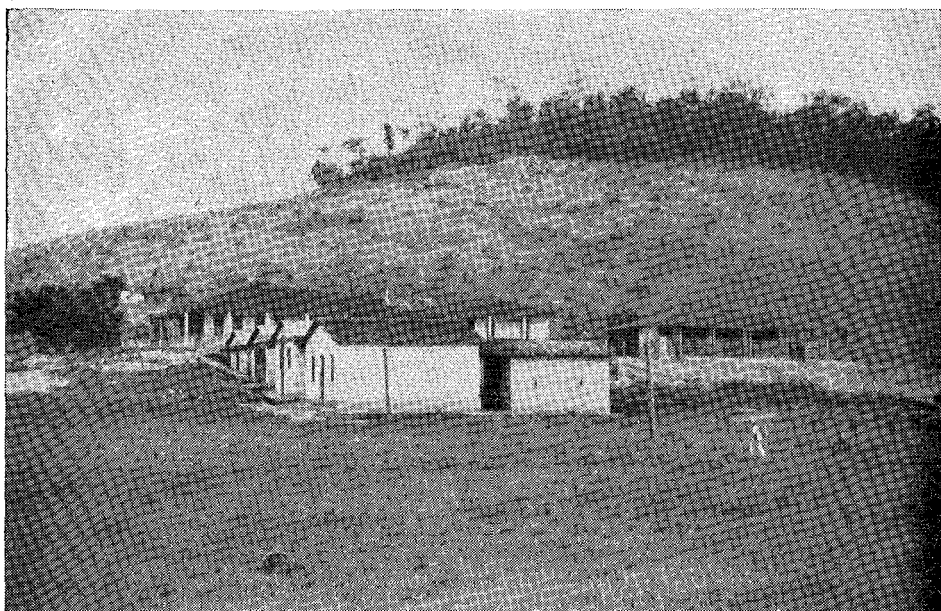


Fig 10 — Sede da fazenda Veneza, no município de Jequié, na estrada entre Itajuru e Itaji
Ao lado do curral, as barcasas, fato comum na zona de transição

agrícola dessa zona, é constituída pela existência das fazendas de cacau e café. Neste último caso não funciona como seletor apenas a natureza do solo e altitude. A conjuntura econômica também influi consideravelmente. Assim, quando o cacau dá bom preço, a tendência é plantá-lo mais que ao café, sucedendo o contrário se o café é que obtém melhor cotação. Quando se equivalem, a preferência é pelo café, porque a sua cultura é mais barata, menos exigente e mais depressa oferece rendimentos aos lavradores, pois enquanto o cacau precisa de 6 a 8 anos para frutificar e de 8 a 10 para fazê-lo compensadoramente, o cafeeiro exige apenas de 3 a 4 anos

Cada vez que o cacau cai de preço, no mercado internacional, ou simplesmente sobe o do gado em pé, os fazendeiros se sentem animados a transformar seus cacauais em pastagens, “mangueiros” como eles chamam, o que realmente fazem, poupando todavia algumas áreas, às vezes porque não se prestam a essa mudança, às vezes porque esperam um reverso na sorte. O incentivo representado pelos financiamentos do Banco do Brasil age com idênticos resultados

Ao longo da rodovia que iniciada em um ponto da margem direita do rio de Contas, quase defronte de Itajuru, até Itaji, quase tôdas as propriedades pertencem a um mesmo proprietário. Aliás, pode dizer-se que é o latifúndio que favorece a expansão da pecuária. E, por outro lado, contribui para a rarefação demográfica. As 984 propriedades recenseadas em Itaji, no ano de 1940, reduziam-se a 794 em 1950. No distrito de Itajuru o decréscimo foi de 320 para 247, por motivo idêntico

Diminui a população agrícola

A presença de tantos latifúndios, em meio dos quais se acham encravadas algumas fazendas de cacau de propriedade desses grandes fazendeiros é responsável, nos distritos de Itaji e Aiquara pela rarefação da população agrícola.

O distrito de Jitaúna, o de maior renda após o da sede, por estar situado mais para o sul, é o que mais produz cacau, onde talvez por isso mesmo, o latifúndio tenha mais dificuldade em expandir-se: dos 3 842 estabelecimentos agrícolas contados em 1950 em Jequié, 1 538 estavam em Jitaúna, sendo a área desse distrito pouco maior que um quinto da superfície total do município

Mesmo aí, porém, a pecuária estende os seus tentáculos

Refletindo essa verdadeira revolução nos gêneros de vida, a população agrícola se ressentiu de maneira notável. No distrito de Jitaúna, devido também ao amadurecimento das plantações de cacau, a população rural decresceu 5,5%, no último período intercensitário (de 20 016 em 1940 para 18 912 em 1950); no de Itaji descia de 13 965 para 12 519; no distrito-sede de 12 989 para 11 319, sem contar com Baixão que se constitui de terrenos mais áridos tradicionalmente utilizados na pecuária, onde o decréscimo foi ainda maior: de 2 827 para 2 031

Zona interna da região de Jequié

População urbana

LOCALIDADES	1940	1950	Aumento
Jequié	13 268	20 652	55,65%
Jitaúna	1 501	2 001	33%
Itaji	1 634	2 250	37,69%
Aiquara	13 268	20 652	45,85%
Itajuru	284	455	60%

População rural

DISTRITOS	1940	1950	Diferença
Jequié	12 989	11 319	— 12,9%
Jitaúna	20 016	18 192	— 5,5%
Itaji	13 965	12 519	— 11%
Aiquara	6 655	6 722	— 1%
Itajuru	5 528	5 648	+ 2%

Em Itajuru e Aiquara a população agrícola manteve-se estacionária, com um aumento de 2% no primeiro caso e de 1% no segundo, o que revela, ainda assim, a existência de apreciável contingente emigratório

Tendências da vida “urbana”

Enquanto isso, avolumava-se a população “urbana” de todos esses núcleos. Jitaúna (fig. 11) ganhou 500 novos moradores, um aumento relativo de 33%; a vila de Itajuru, (fig. 12) obteve um aumento de 60%, a de Itaji de 37,69 e a Aiquara 45,85%.

Essa inversão dos números deve-se principalmente, à perda de substância do mundo rural, cujos habitantes se deslocaram para as vilas. Também — pela

incapacidade destas de reter um maior número — muitos se diuigiram para as cidades de Jequié e Ipiaú, e outros ainda, para outros pontos da zona do cacau, para a capital do estado e para o sul do país, beneficiando-se das facilidades de transportes trazidas com a abertura da Rio-Bahia. Das 2 557 pessoas que provavelmente, teriam nascido no distrito de Itajuru entre 1940 e 1950, das quais terão sobrevivido quase metade, 171 foram engrossar a população da vila, 121 permaneceram nas áreas rurais e o restante (mais de mil) emigrou

Tais características do mundo rural são responsáveis pelo aspecto das vilas, como a de Itaji Esta, além de não possuir igual movimentação, foge às características gerais de estrutura social de outras unidades de sua condição funcional, que se encontram plantadas no coração da zona monocultora



Fig. 11 — Uma rua de Jitaúna

Itaji abriga uma pequena parcela de cacaucultores, médios alguns e pequenos na sua maioria, muitos dos quais com suas roças no vizinho município de Boa Nova, distritos de Cajazeira e Itajiba (antiga Destampina). A maior parte da população, dedicada à agricultura e residente dentro da vila, prende-se à cultura do café, cultivado em dois boqueiões próximos, que escaparam à tendência latifundiária, uma verdadeira ilha minifundiária e que serve ao sustento de numerosas famílias. A época da colheita do café é a de maior animação no comércio local, havendo trabalho para muita gente, inclusive mulheres, empregadas na “apanha” do fruto. É costume pagar cêica de vinte cruzeiros (Cr\$ 20,00) por cada caixa de querosene recolhida cheia. E é comum ouvir-se dizer a outrem, porventura seu credor: “Pago-lhe na “apanha” do café”..

Não havendo, no que refere ao cacau, um considerável número de pequenos lavradores ou de pequenas propriedades, mas, apenas, alguns grandes fazen-

deiros, ou, quando não isso, criadores com razoável plantação de cacau, a estrutura social da vila difere em muito das vilas tipicamente cacaueiras.

O crescimento de Itaji pode-se atribuir ao papel de centro redistribuidor dessa localidade, papel que foi reforçado pela construção de uma rodovia chegada em 1950 de que é ponto terminal. Itaji depois da estrada, ficou em melhores condições para escoar a produção não só do seu distrito, que compreende cerca de 400 quilômetros quadrados, mas, também, de uma boa parte do território de Boa Nova, sendo mais constantes as suas ligações com Cajazeiras, Acaraci e Ponto Novo, além da Baixa Alegre que lhe fica próximo e pertence ao município de Jequié. Aliás, a chegada da estrada exerceu influência idêntica em todos os demais núcleos dessa área.

Os moradores de Itaji, são, em sua maioria, plantadores de café, a “cultura do pobre”, como aí é chamada. Grande número deles sai diariamente para trabalhar nos boqueirões de que já falamos, quando não passam a semana nas “roças”, vindo, no sábado, reunir-se à família que reside na vila, onde se aproveita da escola primária e dos serviços assistenciais da paróquia, ambos fatores de atração demográfica, bem como a luz elétrica e a água que foram instaladas ultimamente. Também mora em Itaji um bom número de fazendeiros de cacau do distrito e do município vizinho. Ao comércio se dedica menos de 1/3 da população economicamente ativa.

Em Aiquara, Itajuru (fig. 13) e Jitaúna reside, igualmente, grande número de lavradores, sendo o sábado o dia de maior animação no pequeno comércio local.

Em todos esses distritos verificou-se, concomitantemente, um razoável fortalecimento das funções comercial e artesanal, presentes nas vilas, crescendo, também, a indústria agrícola, conforme mostra o quadro junto

DISTRITOS	CENSO COMERCIAL		CENSO INDUSTRIAL	
	1940	1950	1940	1950
Aiquara	34	36	3	11
Itaji	40	117	6	11
Itajuru	18	36	4	4
Jitaúna	73	118	7	14

O maior giro comercial é o de Jitaúna com 140 milhões em 1954, considerável quando se leva em conta que o do distrito-sede foi de 348 e o total do município de 748. O giro de Itaji foi quase igual com 133 milhões e o de Aiquara atingiu os 60 milhões.

A indústria é ligada estreitamente à economia agrícola. Em Itaji contaram-se 2 alambiques, 1 sapataria e 1 selaria, num total de 11 estabelecimentos. Em Jitaúna, havia 11 alambiques, sendo 41 as indústrias recenseadas em 1950.

O maior desenvolvimento dessas localidades, todas elas situadas no vale do rio de Contas ou seus afluentes, deveu-se à influência das rodovias e aos bons preços obtidos pelo cacau.



Fig 12 — Itajuru, a mais antiga rua da localidade fica a beira-rio Margem esquerda do rio de Contas

4 — A zona externa da região de Jequié

A zona externa da região de Jequié, abrangendo vasta área do território baiano, compreende, dentro da zona cacaueira, o território em que se chocam as suas influências com as do conjunto Ilhéus-Itabuna. É, do ponto de vista regional e humano, uma região de transição. Do ponto de vista econômico, está quase toda ela rigorosamente dentro da zona produtora de cacau. Terras recobertas inteiramente, até meio século, por densa mata, possuidoras de clima úmido e com chuvas bem distribuídas, isso explica ou justifica as vantagens oferecidas à monocultura. Esta, por sua vez, tem o seu grande quinhão na explicação das formas de povoamento e na caracterização dos núcleos. As principais localidades da referida parte da zona externa da região de Jequié são Ipiatã, Ibirataia, Ubatã e Barra do Rocha, funcionalmente vilas-cidades, exceto a primeira que consideramos uma cidade-vila.

Zona externa da região de Jequié

População urbana

LOCALIDADES	1940	1950	Aumento
Ipiatã	3 806	6 981	57%
Barra do Rocha	912	960	5%
Ubatã	876	2 503	185%
Ibirataia	938	2 916	210%

População rural

DISTRITOS	1940	1950	Diferença
Ipiaú ..	12 547	15 847	26%
Barra do Rocha	6 320	6 061	— 4,8%
Ubatã	1 878	2 128	13%
Ibirataia	6 376	10 660	67%

O povoamento é recente

Trata-se de uma área de povoamento recente, o qual se deu subindo lentamente o eixo do rio de Contas e dos seus afluentes. O desbravamento das matas que aí eram muito densas, foi feito por pessoas vindas da “beirada”, que é como localmente chamavam ao litoral. O município de Ipiaú, por exemplo, fôra, antes, um distrito do município de Camamu, com o nome de Alfredo Martins. Conta-se que foi a notícia da existência, nessa área, de plantas medicinais, como a ipecacuanha ou poaia, que atraiu os primeiros povoadores. Abertas as picadas para a “beirada”, não tardaram a procurá-la malfeitores, foragidos da justiça, que se incluem entre os que chegaram primeiro àquelas terras com o intuito de permanência. A maioria, porém, foi de gente trabalhadora, desejosa de progredir.

De Camamu, de Ituberá, de Barra do Rio de Contas (hoje Itacaré), localidades litorâneas, é que veio a maioria dos povoadores, contando-se muitos, também, oriundos de Areia, Amargosa, Mutuípe e Capela (município de Ituberá)

A cultura do cacau é, nessa área, relativamente recente. Avançando lentamente pela margem dos rios foi dando ensejo ao nascimento de diversos núcleos, mais ou menos contemporâneos, exceto Ibirataia que, fora da linha de circulação geral — nessa época, o rio de Contas — surgiu um pouco depois, há coisa de 30 anos. Aliás, discute-se, ainda, se Ubatã, ou Barra do Rocha, terá nascido primeiro, restando poucas dúvidas da anterioridade de ambos em relação a Ipiaú. Ubatã, todavia, parece haver se plantado antes que tôdas, tendo em conta que a expansão do povoamento se deu rio acima, firmando-se, entretanto, as dúvidas, nos critérios diferentes utilizados para considerar o assunto.

Essa zona externa da região de Jequié, que, *grosso-modo*, pode ser confundida com o próprio município de Ipiaú (hoje dividido em 2, Ipiaú e Ubatã) é um *front* aberto há cerca de 50 anos, (em 1920, a população total da área era de 8 556 habitantes, enquanto em 1950 era já de 48 856) quando a zona ainda vivia a sua era do transporte pré-mecânico. Barra do Rocha foi assim, no começo, isto é, ao tempo das tropas de burro, a localidade que centralizava o comércio, meirê de sua posição, próxima a um obstáculo da circulação fluvial.

As mudanças operadas pelos transportes

A chegada das ferrovias e rodovias viria modificar a hierarquia estabelecida. Chegando a Jequié a estrada de ferro, Ipiaú, que estava mais próxima à ponta

de trilhos começou a dar sinais de melhor sorte Abriu-se uma rodovia ligando Jequié a Ipiáú e este núcleo passou a ser um pólo irresistível de atração Sua população em 1940, era de 3 806 habitantes, enquanto Barra do Rocha tinha 912, Ubatã, 876 e Ibirataia, a mais nova de tôdas, 938.

Com a construção da rodovia BA-2 (BR-5 do plano federal) chegou a vez de Ubatã e Ibirataia, ambas servidas pela mesma A feliz coincidência de sua chegada, com o amadurecimento de suas culturas possibilitou a ambas um crescimento demográfico inusitado, enquanto Ipiáú, fora daquela linha de circulação geral, embora a ela ligada por uma variante, relativamente crescia muito menos e Barra do Rocha afastada inteiramente, teve um aumento insignificante, como o quadro seguinte bem evidencia:

LOCALIDADES	1940	1950	Aumento
Ipiáú	3 806	6 981	57%
Barra do Rocha	912	960	5%
Ubatã	876	2 503	185%
Ibirataia	938	2 916	210%
TOTAL	6 532	13 360	104%

O aumento da população urbana corresponde ao amadurecimento das culturas e, também, aos melhores preços obtidos pelo produto no mercado interno e internacional. Em 1940, uma só localidade havia com mais de 2 000 moradores: era Ipiáú, com 3 806 Em 1950, esta possuía 6 981 habitantes, enquanto Ibirataia e Ubatã estavam com mais de 2 000 cada (2 916 e 2 503 habitantes, respectivamente) A população em centros com mais de 2 000 pessoas dobrou em dez

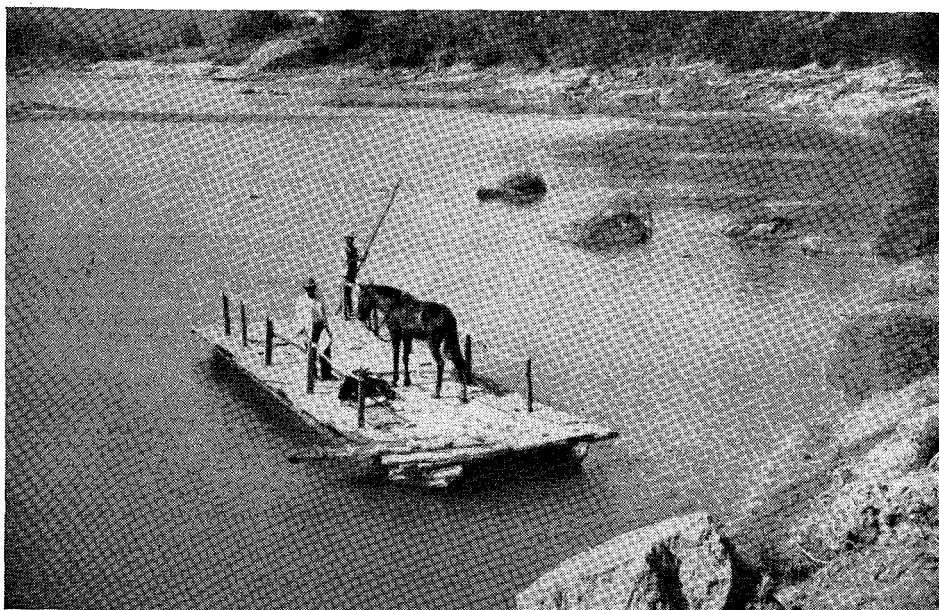


Fig 13 — Em Itajuru, antiga Rio Branco, atravessa-se o rio em balsa, para alcançar as localidades de Itaji ou Aiquara.

anos, no último período intercensitário. Enquanto isso, no mesmo período, a população dispersa ou distribuída em pequenos centros aumentava somente de 19,4%, crescendo de 29 847 para 35 656, nestes incluindo-se Barra do Rocha, que é uma sede distrital, com 960 habitantes.

As áreas rurais de povoamento mais antigo obtiveram um aumento menor (Ubatã, 13%; Ipiaú, 2,6%) e até sofreram decréscimo (Barra do Rocha — 4,8%), enquanto nas de povoamento recente deu-se o contrário (distrito de Ibirataia, 67%). É que os *fronts* pioneiros atraem um maior número de braços, necessário ao trabalho de desmatamento e plantio, dispensando boa parte dessa mão-de-obra, quando a cultura começa a dar sinais de maturidade. Chega, então, a vez dos núcleos urbanos.

Uma comparação entre as duas zonas de cultura nova e velha dessa área externa da região jequieense é bem ilustrativa. De modo geral, e pelos mesmos motivos, diminuiu, nessa área, o número de homens, em relação ao de mulheres (1 014 por mil, em 1940; 1 005 por mil em 1950).

A hierarquia dos núcleos

É possível supreender uma certa hierarquia urbana dentro dessa verdadeira zona de transição, que é a zona externa da região jequieense, da qual Ipiaú é o centro. Os centros menores têm uma determinada área de influência. A de Ubatã, por exemplo, se estende além do seu próprio município até parte do de Camamu. Verdade é, também, que os seus agricultores e comerciantes muito dependem da cidade de Ubaitaba, onde está a agência mais próxima do Banco do Brasil e à qual está diariamente ligada por um ônibus, que seive, quase exclusivamente, a essas relações, pois as comerciais, *strictu-sensu*, são, primariamente, com Ipiaú e, também, com Jequié e Ilhéus. A vila de Barra do Rocha tem cada vez mais limitado o seu círculo de ação, mercê da revolução dos transportes. Ibirataia, também subsidiária de Ipiaú, do ponto de vista bancário e comercial, exerce atração sobre o território distrital e sobre pequena parte do município de Ituberá.

Por outro lado a cidade de Ipiaú, sujeita-se à influência de centros maiores, quer seja a cidade de Jequié, quer seja o sistema Ilhéus-Itabuna. Um inquérito sobre comércio de abastecimento, levantado pela Inspetoria Regional de Estatística, mostra como a área presidida por Ipiaú (e essa localidade mesma) sofre a atração de ambos aqueles pólos.

Oferecendo, às vezes, vantagens aos comerciantes, mediante fretes de retôrno mais favoráveis e ainda por ser um pôrto, Ilhéus torna-se o lugar preferido para aquisição de mercadorias, em vez de Jequié, que se situa muito mais perto. Indo até lá os caminhões, para conduzir ao pôrto o cacau, é melhor cobrar tarifas cômodas no regresso, que voltarem vazios. Tais fretes variam, na conformidade da época do ano e de outras circunstâncias, sendo, difícil, por isso, traçar, corretamente uma carta com linhas isotimas.

V CONCLUSÕES

1 — A cidade de Jequié teve seu crescimento ligado à sua situação, confluência de vias naturais e não ao seu sítio.

2 — A chegada da ferrovia pouco contribuiu para o desenvolvimento urbano, seja porque seus efeitos se fizeram sentir desde antes, seja porque pouco após a inauguração, inaugurava-se, também, uma rodovia concorrente.

3 — A rodovia BR-5 (BA-2), depois de concluída, contribuiu para uma parada no crescimento da cidade de Jequié.

4 — Mas, a chegada da rodovia Rio-Bahia representou um verdadeiro rejuvenescimento para Jequié, refletindo-se, de modo positivo, em todas as suas atividades. Sob a sua influência, criou-se uma *association routière*, naquela cidade.

5 — Jequié foi, primitivamente, uma cidade linear, acompanhando o curso do rio. Após a enchente de 1914, a cidade começou a ganhar novos níveis e a acompanhar a direção das estradas: um plano radial. O traçado atual é natural e rádio-concêntrico, com a colmatagem dos espaços vazios. Permanece desocupada a baixada do rio Jequiêzinho, porque sujeita a enchentes periódicas.

6 — O centro urbano de Jequié já possui certos caracteres que o distinguem dos outros bairros. Esboça-se, por outro lado, um incipiente zoneamento social, dentro da estrutura urbana.

7 — A área de maior expansão é a que corresponde ao bairro de Jequiêzinho, cujo crescimento surpreendente vem atender à grande população rural que tem invadido a cidade.

8 — São várias as funções desempenhadas por Jequié, havendo verdadeira "coalescência" entre elas.

9 — A ação regional de Jequié faz-se sentir numa vasta extensão do território baiano, compreendendo áreas fisiográfica e economicamente distintas. Podemos dividir a região em duas zonas: a interna e a externa.

10 — Itaji e Aiquara, na zona interna da região jequieense, são localidades típicas da zona de transição entre a monocultura caçueira e a zona de pecuária extensiva, guardando, por isso, caracteres próprios.

11 — Ipiaú, Ibirataia e Ubatã, na zona externa de Jequié sofrem igualmente a atração do conjunto — Ilhéus-Itabuna.

RÉSUMÉ

L'auteur, Professeur de Géographie Humaine à la Faculté Catholique de Philosophie de Bahia, fait dans cet article une étude géographique de la ville de JEQUIÉ et des plantations de Cacao qui se trouvent sous son influence. Cette étude est divisée en cinq chapitres, outre une petite introduction: I — Localisation et situation de Jequié; II — Le développement urbain; III — La structure de la ville; IV — Influence régionale de Jequié; V — Conclusions.

I — Dans le premier chapitre, il est décrit comment la ville a été construite sur les terrasses du Rio de Contas, mais, son développement est attribué plutôt à sa situation comme point de croisement naturel des lignes de circulation.

II — Ensuite, après avoir fait, un peu, l'historique du peuplement, l'auteur montre la relation qui existe entre l'accroissement urbain de Jequié et les changements des types de transport dans la région. Il met, en outre, en évidence la petite influence qu'a exercé la construction d'un chemin de fer, l'influence négative d'une route et l'essor de progrès qui a surgit après la construction de la route Rio-Bahia.

III — Ce chapitre passe en revue les plans successifs qui ont été élaborés pour la ville, depuis sa naissance, jusqu'à l'aspect qu'elle présente actuellement. Les caractéristiques les plus importantes du centre et des alentours de la ville y sont aussi mentionnées.

IV — La région de Jequié, c'est à dire, l'aire occupée par les plantations de cacao est l'objet d'analyse dans ce chapitre. Tout d'abord, sont analysées les fonctions locales, à travers lesquelles la ville va exercer son influence régionale. Ensuite, une étude de la zone interne et de la zone externe de la région de Jequié est faite par l'auteur. La première se confond, grosso-modo, avec l'aire municipale et est caractérisée par l'activité mixte et la diminution de la population, tandis que la zone externe — région où s'entre-choquent l'influence de la ville de Jequié avec l'ensemble Ilhéus-Itabuna — pratique la monoculture et voit croître son indice démographique.

V — Dans le dernier chapitre l'auteur fait un résumé des conclusions plus importantes.

RESUMEN

El autor, profesor de Geografía Humana en la Facultad Católica de Filosofía de Bahía, ofrece un estudio geográfico de la ciudad de Jequié y del tramo de la zona del cacao sujeta a su influencia. El trabajo se divide en cinco capítulos además de una corta introducción: I — El sitio y la situación de Jequié; II — El crecimiento de Jequié; III — La estructura de la ciudad; IV — Acción Regional de Jequié; V — Conclusiones.

I — En el primer capítulo el autor muestra como la ciudad fué fundada sobre las terrazas del río de las Contas, pero atribuye su desenvolvimiento a su situación, como nudo de líneas naturales de circulación.

II — Después de examinar rápidamente la historia del poblamiento, el autor trata de las relaciones del crecimiento urbano con los cambios de tipo de transporte en la región, y hace resaltar la pequeña influencia de la llegada del ferrocarril, el papel negativo de una carretera y el progreso obtenido con la construcción de la carretera Río-Bahía.

III — En este capítulo, se refieren los sucesivos planos con que la ciudad se presentó, desde su formación hasta alcanzar la fisonomía actual. Se muestran asimismo las principales características del centro urbano y de los barrios.

IV — La región de Jequié, esto es, la porción del área que pertenece a la zona de cacao de Bahía constituye el objeto de este capítulo. Inicialmente se analizan las funciones locales a través de las cuales la ciudad ejercerá su acción regional. Se estudia después la zona interna y externa de la región de Jequié. La primera se confunde, *grosso modo*, con el mismo territorio municipal y se caracteriza por la actividad mixta y por el descenso de la población, mientras predomina la monocultura y aumenta siempre el índice demográfico en la zona externa, área donde se chocan la influencia de la ciudad y la del conjunto Ilhéus-Itabuna.

V — En el último capítulo el autor resume las principales conclusiones que ofrece en su trabajo.

SUMMARY

The author, professor of Human Geography at the Catholic Faculty of Philosophy of Bahía, presents a geographical study of the city of Jequié and of the cacao growing region under its influence.

The author divided his paper into five chapters following a brief introduction: 1) The site and position of Jequié; 2) Urban growth; 3) The structure of Jequié; 4) Regional influence of Jequié; 5) Conclusions.

In the first chapter the author describes the construction of the city on the terraces of the Contas river, stating that the cause of the development of Jequié resides in its situation as a natural point of convergence of circulation lines.

The author then studies the relations of urban growth to the changes in the transports of the region, after briefly describing the history of the peopling the author emphasizes the fact that the arrival of the railroad had little influence, while a surge of progress was noted with the construction of the Río-Bahía highway.

The third chapter presents the successive aspects of the city up to this day; the chief characteristics of the urban center as well as of the suburbs are reviewed.

The region of Jequié and the portion of this area belonging to the cacao zone are analysed in the fourth chapter. Local functions are initially studied so as to have a way of judging the regional action of the city. The internal and external zones of the Jequié region are then studied. The internal zone corresponds to the municipal area and is characterised by diversified activities and a decrease in its population; the external zone, which corresponds to the limit of the areas of influence of Jequié, on one side, and of Ilhéus-Itabuna on the other, is engaged solely in cacao growing and presents an increase in population.

The author then presents his conclusions as part of the fifth and last chapter.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Autor, Professor der Wirtschaftsgeographie an der Katholischen Fakultät für Philosophie in Bahía, legt eine Studie vor über die Stadt Jequié im Staat Bahía und ihre Bedeutung für einen Teil des Kakao-Anbaugebiets. Er gliedert seine Arbeit in eine Einführung und die folgenden fünf Abschnitte: 1. Lage und Stellung von Jequié, 2. das Wachstum der Stadt, 3. die innere Struktur der Stadt, 4. die regionale Bedeutung der Stadt, 5. Folgerungen.

1. Im ersten Kapitel zeigt der Verfasser, wie sich die Stadt über die Terrassen des Flusses das Contas erhebt und er erklärt ihre Lage am Knotenpunkt natürlicher Verkehrslinien. Ferner wird ihre Entwicklung aufgezeigt.

2. Sodann, nach einigen Bemerkungen über die Geschichte der Bevölkerung, wird das Wachstum der Stadt Jequié in Beziehung gesetzt zum Wechsel der Beförderungsmittel in dem Gebiet. Es werden ferner der geringe Einfluss der Eisenbahn und der Aufschwung aufgezeigt, der nach dem Bau der Autostrasse Río-Bahía einsetzte.

3. In diesem Abschnitt werden der Reihe nach die Pläne besprochen, die es für die Stadt von ihrem Beginn bis zum heutigen Aussehen gab, ebenso wie hier die wichtigsten Eigentümlichkeiten des Stadtkerns und der Randgebiete gezeigt werden.

4 Gegenstand dieses Kapitels ist die weitere Region von Jequié, soweit sie zum Kakao-Anbaugebiet von Bahia gehört. Anfangs werden die örtlichen Gegebenheiten analysiert, die der Stadt ihre Bedeutung verleihen. Es werden eine innere und eine äussere Einflusszone unterschieden. Erstere beschränkt sich im grossen Ganzen lediglich auf das Munizipio und ist durch die Verschiedenheit der Erwerbszweige, aber auch durch die Abnahme der Bevölkerung ausgezeichnet, während die äussere Wirtschaftszone — ein Gebiet, wo der Einfluss von Ilheus-Itabuna sich trifft mit dem Einfluss von Jequié — in Monokultur bewirtschaftet wird und sein Bevölkerungsstand ständig wächst.

5 Im letzten Kapitel gibt der Verfasser eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse seiner Arbeit.

RESUMO

La aŭtoro, profesoro de Homa Geografio ĉe la Katolika Fakultato de Filozofio de Bahia, prezentas geografian studaĵon pri urbo JEQUIÉ kaj pri la parto de la kakaŭarba bono de Bahia, kiu estas submetata al ĝia influo. Li dividis sian artikolon en kvin ĉapitrojn, krom malgranda enkonduko: I — La loko kaj la Situacio de Jequié; II — La Urba Kreskado; III — La Strukturo de la Urbo; IV — Regiona Agado de Jequié; V — Konkludoj.

I — En la 1-a ĉapitro li montras, kiel la urbo konstruiĝis sur la terasoj de la rivero Contas, sed li atribuas al ĝia situacio, kiel nodo de naturaj linioj de cirkulado, ĝian disvolviĝon.

II — Sekve, post historia resumo pri la loĝatigo, li interrilatas la urban kreskadon de Jequié kun la ŝanĝoj de tipoj de transporto en la regiono evidentigante la malgrandan influon de la alveno de la fervojo, la negativan rolon de iu ŝoseo kaj la rapida progreso atingita post la konstruado de la ŝoseo Rio-Bahia.

III — En la 3-a ĉapitro estas vidataj la sinsekvaj planoj, kun kiuj la urbo sin prezentis, de sia komenco ĝis atingo de la nuna fizionomio. Estas ankaŭ montrataj la ĉefaj karakterizaĵoj de la urba centro kaj de la aliaj urbpartoj.

IV — La regiono de Jequié, tio estas la parto de tiu areo, kiu apartenas al la kakaŭarba zono de Bahia, estas objekto de analizo en tiu ĉapitro. Komence estas analizataj la lokaj funkcioj, per kiuj la urbo plenumas sian regionan agadon. Poste estas studataj la interna zono kaj la ekstera zono de la Jequié-a regiono. Tiu konfuziĝas, *grosso modo*, kun la komunuma teritorio mem kaj karakteriziĝas per la miksitaj aktivecoj kaj per la malkresko de la loĝantaro, dum la ekstera zono — areo, kie sin intervas la influo de urbo Jequié kun tiu de la tuto Ilheus-Itabuna — estas monokultura kaj vidas ĉiam kreskadi sian demografian indicon.

V — En la lasta ĉapitro la aŭtoro resumas la ĉefajn konkludojn, al kiuj li venis en la daŭro de sia laboraĵo.