



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - MESTRADO

LUCAS ADRIEL SILVA DE ALMEIDA

“COMO UMA FLOR AGRESTE”:
Ferrovias, Campo e Cidade no interior da Bahia (1923 – 1937)

Feira de Santana-BA
2014

LUCAS ADRIEL SILVA DE ALMEIDA

**“COMO UMA FLOR AGRESTE”:
Ferrovias, Campo e Cidade no interior da Bahia (1923 – 1937)**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Feira de Santana, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Dr. Rinaldo Cesar Nascimento Leite.

Feira de Santana-BA
2014

Ficha Catalográfica – Biblioteca Central Julieta Carteado

A448c Almeida, Lucas Adriel Silva de
“Como uma flor agreste” : ferrovias, campo e cidade no interior da Bahia (1923 – 1937) / Lucas Adriel Silva de Almeida. – Feira de Santana, 2014.
139 f. :il.

Orientador: Rinaldo Cesar Nascimento Leite.

Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Programa de Pós-Graduação em História, 2014.

1. Mundo Novo – Bahia – História. 2. Urbanização. I. Leite, Rinaldo Cesar Nascimento, orient. II. Universidade Estadual de Feira de Santana. III. Título.

CDU. 091/014.02)

TERMO DE APROVAÇÃO

**“COMO UMA FLOR AGRESTE”:
Ferrovias, Campo e Cidade no interior da Bahia (1923 – 1937)**

LUCAS ADRIEL SILVA DE ALMEIDA

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Aldo José Morais Silva (UEFS)

Profa. Dra. Marilécia Oliveira Santos (UNEB)

Prof. Dr. Rinaldo Cesar Nascimento Leite (orientador) (UEFS)

Ao povo de Mundo Novo.

AGRADECIMENTOS

Findada mais uma etapa deste longo percurso chamado vida não me resta outra coisa senão agradecer. À Deus, força maior do universo, pela permissão e pelo acalento da alma. A meu pai Edson e minha mãe Vone, pelo amor constante, externado na preocupação por me ver perder noites em frente ao computador e quando sempre acordavam comigo nas madrugadas em função das constantes viagens por conta das atividades do mestrado. A Deise, meu grande amor, que mesmo sentido a minha ausência me retribuía com compreensão e apoio. Ela, como se não bastasse, nos últimos dias de produção deste texto me presenteou com a notícia de que carrega em seu ventre nossa bebê. Filha, papai já te ama tanto! A Kézia e Rogel, obrigado pela irmandade e pelo incondicional apoio. A minha querida “Vó Izaide” obrigado pela ternura de seus carinhos.

A Henrique, Edicarla e Viviane, por me incentivaram desde o primeiro momento. A Karine e Miranice, pelas motivadoras conversas. A Ricardo e a Kelman que mesmo distantes estão presentes. A inesquecível turma do mestrado Karl, Emily, Camila, Ana, Melira, Pablo, André, Rennan, Ednaldo, Simone, Lizandra, Rafael e Alex, obrigado pelas prestimosas contribuições a este trabalho, enriquecido durante o curso de todas as disciplinas, mas obrigado também pelos momentos de descontração e pela amizade, a companhia de vocês adotou esta jornada. Obrigado meus amigos, vocês foram fundamentais.

Aos queridos mestres que contribuíram para a minha trajetória acadêmica, especialmente ao corpo de professores do Programa de Pós Graduação em História da UEFS, pelas valorosas leituras durante o curso das disciplinas, pelas preciosas conversas nos corredores ou na coordenação do mestrado. Guardo comigo cada ensinamento, inclusive os que ainda não consegui amadurecer. A Rinaldo, meu orientador, grande amigo, pessoa a quem devo muito da minha formação como pesquisador, um agradecimento especial. Sou muito grato pelas conversas sempre esclarecedoras e pelo exemplo de seriedade e competência.

Agradeço sobremaneira a Aldo e a Marilécia pelas inestimáveis contribuições feitas a este texto e pela forma como me instigaram a avançar na escrita. Muito obrigado mesmo.

A Julival, pela paciência e presteza com que sempre nos atendeu na parte burocrática e a todos os funcionários das instituições que visitei a procura de documentos para esta pesquisa, sem a ajuda de vocês este trabalho não seria o mesmo. A Patrício e Liliane, pela solicitude com que me ajudaram a caminhar pelo acervo do poeta mundonovense Eulálio Motta, pelas inúmeras conversas e pelas indicações feitas. A todos vocês e aqueles que, pelas armadilhas da memória, eu tenha esquecido: o meu muito obrigado!

“Sobre a pequena mesa em que trabalho, o tinteiro e o papel parece que me olham e me convidam para trabalhar (Eulálio Motta)”

RESUMO

Este trabalho tem como foco de estudo a formação da região de Mundo Novo, no estado da Bahia, entre os anos de 1923 e 1937. Neste contexto, analisamos o cotidiano deste espaço, evidenciando as estratégias empreendidas pelas elites locais ao buscarem criar um ambiente propício à manutenção de suas atividades rurais, sua relação com a construção de três estações de trens e com os ideais de civilidade inspirados nos grandes centros urbanos do Brasil. Consiste também em perceber as táticas vivenciadas pelos demais habitantes do município e a forma como consumiam o perímetro formatado pelos grupos dominantes, apresentando práticas dissonantes da proposta disseminada. Problematizamos ainda o diálogo entre o campo e a cidade em meio ao trânsito desenvolvido pelos caminhantes. Para realizar tal intento consultamos fontes diversas, dentre elas: jornais que circularam na localidade, legislação municipal, manuscritos e livros memorialistas, fotografias, relatórios da empresa ferroviária e mensagens dos governadores do Estado.

Palavras-chave: Mundo Novo; Região; Ferrovias; Campo; Cidade.

ABSTRACT

The focus of the investigation for this research line is the formation of Mundo Novo region in Bahia state between 1923 until 1937. In this context, we analyze daily this space highlights local elite strategies to create the appropriate environment for the main tenance in farm activities, their relation with the construction about three stations of train and ideal about civility inspired by the great urban centers through in Brazil. This work consist in notice the tactic perceived by the mainly habitants and the way to consumption dominant perimeter, thus showing dissenting practice to our propose. Finally, it problematizes the dialog between countryside and city amid developed through walkers. In order to achieve the research's main goal, we have various source: newspaper that circulated in city, municipal legislative, manuscripts, memorandum, photographers, railway undertaking report and governor of the state's message.

Keywords: Mundo Novo; area; railways; field; city.

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 - Mapa com localização da cidade de Mundo Novo em relação a outras cidades do Estado - 1910.	34
Figura 2 - Fotografia de uma grande barragem construída em Barra de Mundo Novo, para os serviços de abastecimento d'água por gravidade - 1937.....	43
Figura 3 - Caixa d'água em construção para o armazenamento de 50.000 litros no pátio da estação de Barra de Mundo Novo – 1937.....	45
Figura 4 - Aspecto das populações marginais à linha, aguardando os trens para obterem água - 1936.	46
Figura 5 - Mapa com as rotas do gado do sertão do São Francisco à Salvador	54
Figura 6 - Vila operária, para alojamento do pessoal da via permanente, construída no ramal de Barra de Mundo Novo - 1937	116
Figura 7 - Rua Ruy Barbosa - data aproximada, 1939.	121
Figura 8 - Praça Senador Cohim- data aproximada, 1939.....	123
Figura 9 - Trecho da Praça Senador Cohim, calçamento – data aproximada, 1939.....	124
Figura 10 - E.F. de Barra - data aproximada, 1939.	126

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Receita Total por Estações (Ramal Bonfim - Barra de Mundo Novo)	38
Tabela 2 – Receita Total por Estações no município de Mundo Novo	39

LISTA DE ABREVIATURAS

VFFLB	Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
NECC	Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade do Campus IV da UNEB
E.F.	Estrada de Ferro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 FINCANDO DORMENTES, LEVANTANDO ESTAÇÕES, CONSTRUINDO UMA REGIÃO	25
1.1 As Ferrovias na Bahia	26
1.2 O ramal Bonfim - Barra de Mundo Novo	29
1.3 A regularidade dos trens, a irregularidade das chuvas... ..	40
1.4 Entre trilhos e aspirações: construindo a região de Mundo Novo.....	48
1.5 França, Piritiba e Barra de Mundo Novo.....	53
2 CAMINHAR PELOS TRILHOS: O COTIDIANO DE UM MUNDO NOVO	60
2.1 “Ora ladeira acima, ora ladeira abaixo”	61
2.2 Praças, ferrovias e urbanização	71
2.3 “Até onde irá parar a vadiagem em Mundo Novo [...]?”	75
2.4 Espaços e práticas de lazer em Mundo Novo	80
2.5 Um lugar denominado “Bica”	85
3 NOVOS CAMINHOS, VELHOS DESTINOS.....	95
3.1 Entre o campo e a cidade: “uma nova era de civilização e progresso”	95
3.2 “Carroças e mais carroças circulavam”	102
3.3 A “Flor Agreste”	109
3.4 “Sua principal indústria é a pecuária...”	117
CONCLUSÃO.....	130
LISTA DE FONTES.....	134
REFERÊNCIAS.....	136

INTRODUÇÃO

Em 1937, o município de Mundo Novo, no estado da Bahia, viu entrar em funcionamento a sua terceira estação ferroviária. “Sem pompas, nem solenidades que mereçam registro”¹ foi como classificou o ocorrido um jornal na vizinha localidade de Jacobina. As atividades se iniciaram sem que todas as obras fossem concluídas, conforme o que consta no relatório² da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), empresa responsável pela linha. O documento indica que a maior parte dos trabalhos já estava pronta, apesar de paralisados desde 1928, e que com poucos recursos foram finalizados naquele mesmo ano. Barra era “uma fazenda distante da cidade [...] cerca de cinco quilômetros de boas ladeiras”³ e, com a chegada dos trilhos, foi praticamente incorporada ao perímetro urbano da sede⁴. Sintomática, neste sentido, foi a atuação dos poderes públicos, já no ano de 1928⁵, que disponibilizaram recursos para concluir a construção de uma estrada de rodagem que, partindo do referido ponto, alcançasse a linha de trens, e posteriormente também forneceu isenção de impostos ao primeiro veículo que fosse empregado no transporte de cargas e passageiros neste percurso, numa clara demonstração da importância que tinha, para seus habitantes, o objetivo de tornar menos perceptível esta distância.⁶

A parte central da cidade, nesta época, já vinha experienciando uma série de adequações levadas a cabo pelo poder público e outros setores das elites, como a imprensa. O município já passava, conforme buscaremos demonstrar ao logo do texto, por intervenções realizadas por meio de obras públicas e normatização dos costumes, e a inserção dos trilhos corroborou para estas transformações. A presença de um prédio destes acabava por se transformar num:

Lugar de espetáculo ou atraente passeio público para uns; ambiente transformado em meio de vida para outros, as estações de trem se constituem enquanto espaços simbólicos por onde transitam, cotidianamente, multidões anônimas que, apressadas, seguem seu destino nos trens do horário. E com uma particularidade: independente do porte da estação ou da densidade da

¹ JORNAL O LIDADOR. N. 174. Arquivo do Núcleo de Estudos da Cidade e Cultura do Campus IV da UNEB (NECC) – Versão digitalizada. p. 4.

² VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Cia. Editora e Graphica da Bahia. Bahia, 1937. p. 79 e 80.

³ JORNAL O LIDADOR. N. 174. Arquivo do NECC – Versão digitalizada. p. 4

⁴ A distância entre a localidade de Barra e a sede administrativa do município varia a depender da fonte consultada. Os valores apresentados são entre 5 e 6 quilômetros.

⁵ MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 281, de 27.04.1928. *Livro de Leis n. 6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

⁶ ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923 – 1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

multidão em números absolutos, o fenômeno é visível em todas as localidades. Nas pequenas comunidades, então, essa condição de espaços simbólicos parece ainda mais visível, seja por sua condição de único elo de ligação com o mundo exterior, seja ainda por sua condição de espaço que dá vida à localidade em termos de lazer, nas atividades econômicas etc.⁷

A estação era o maior símbolo da presença da malha férrea e permitia novas formas de sociabilidades. Mundo Novo recebeu, através de estratégias das suas elites, três destes imóveis, o primeiro foi construído na localidade do França e inaugurado no ano de 1923⁸; em 1934 foi aberto ao funcionamento o segundo, situado em Piritiba (antes chamada de Cinco Várzeas, uma das muitas fazendas do interior do município)⁹. Como apontamos no início da explanação, no ano de 1937 começou a operar um terceiro edifício para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias em Barra¹⁰.

Usamos os fatos expostos acima como um ponto de partida para que possamos apresentar as nossas intenções com este estudo. A proposta deste trabalho é conhecer algumas dinâmicas socioculturais dos habitantes da região de Mundo Novo e áreas fronteiriças, tendo como elemento transversal a penetração dos trilhos, ocorrida no intervalo temporal de 1923 a 1937, observando como os antigos elementos da composição social de bases campestres se relacionaram com os mecanismos necessários ao estabelecimento do aparato pautado numa determinada ideia de civilização.

Ao se discutir um conceito tão relativo quanto este, é importante procurar estabelecer o seu significado. O ponto central da análise deve buscar aproximar-se do sentido que este tinha para os sujeitos envolvidos no processo histórico analisado. Raymond Williams, em *Marxismo e Literatura*, destaca o cuidado de se perceber a historicidade dos conceitos. Neste estudo, aponta ainda a relação do ser humano com a Língua, destacando, baseado nos estudos de Vico, que “a atividade da Língua é central no processo de compreensão da realidade”¹¹. Para além dela, nos orienta a perceber que esta concepção se relaciona com outros conceitos como o de Cultura, Literatura e Ideologia.¹²

⁷ ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese (Doutorado em História). Campinas: 2001. p. 398.

⁸ CORREIO DO SERTÃO. N. 328, de 21 de outubro de 1923, Morro do Chapéu - BA, Anno VII. p. 2

⁹ Ver: ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923-1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

¹⁰ A depender da fonte, esta localidade/estação é apresentada como Barra de Mundo Novo.

¹¹ WILLIAMS, Raymond. *Marxismo e Literatura*. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979. p. 30.

¹² Ibid.

Apoiados nesta perspectiva, para que possamos entender o processo estudado, faz-se necessário problematizar quais as noções que estiveram arraigadas e nortearam as manobras dos setores dominantes de Mundo Novo. Devemos, em outras palavras, procurar diagnosticar o que compreendia o termo “civilizar” para os agentes que conceberam o conjunto de intervenções: as elites locais e seus interlocutores fora do município. Em estudo que se ocupou de entender esta dinâmica em Salvador, Rinaldo Cesar Nascimento Leite identifica em que consistia a concepção difundida na capital. Destaca ele que:

Da ligação estabelecida, à princípio, entre o estado da saúde e a estrutura urbana, fundou-se um vínculo inexorável entre higienização e urbanização (termo este que, ao longo do presente trabalho, é usado sobretudo no sentido de reforma material na urbe), que prosseguiu estabelecendo vínculos sucessivos, contíguos, múltiplos e recíprocos entre muitos outros fenômenos: modernização, urbanização, higienização, normatização, moralização dos costumes, ações de controle social, regulamentação dos usos do espaço, etc... Tornaram-se, todos eles, corolários, e seguiam um decurso tal que se referir à modernização ou à urbanização ou à higienização implicava sempre referir-se a outras tantas "ações". Uma expressão, entretanto, pela abrangência que adquiriu, resumia todo este complexo de relações: civilizar.¹³

A noção diagnosticada por Leite, apesar de estar dirigida a entender o que ocorreu em outro município, ajuda-nos a construir a análise sobre o nosso recorte espacial. Isto porque as camadas dominantes da região que estudamos mantinham constante contato com a capital e, logicamente, com suas influências, coisa de que muito se orgulhavam. Ao longo do texto, buscaremos mostrar que estes grupos liam com assiduidade revistas de circulação nos grandes centros urbanos do país, e alguns de seus membros viveram na capital do estado em determinados momentos.

Nesta etapa introdutória, aproveitamos ainda para esclarecer o leitor sobre outros termos que faremos uso no decorrer deste estudo, eliminando assim aspectos dúbios sobre a compreensão. Faremos várias menções àquilo que chamaremos de *elites*. A utilização do vocábulo na sua forma plural busca demonstrar a diversidade dos segmentos sociais que se enquadram nesta expressão. Entendemos que estas pessoas são aquelas que detinham poder econômico, político ou intelectual, e podemos, por vezes, encontrar indivíduos que se

¹³ LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. *E A Bahia Civiliza-se... Ideais de civilização e cenas de anti-civilidade em um contexto de modernização urbana - Salvador, 1912-1916*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 1996. p. 11.

localizavam em mais de um destes segmentos sociais. Em nossa narrativa, nos apegaremos a perceber como estes diferentes grupos estabeleceram uma confluência de forças com o objetivo de implementar, no que chamaremos de *região de Mundo Novo*, estratégias de normatização dos espaços, usos e costumes.

Estas pessoas, por diferentes motivos, se propuseram a defender a referida adequação das localidades ao seu projeto civilizatório. Nele se encontram os membros dos setores mais abastados, como os fazendeiros e os grandes comerciantes, passando ainda pelos que detinham diferentes cargos na esfera pública. Elencamos ainda desta forma os que se apresentavam como intelectuais, e que, apesar de terem outras profissões como é o caso de Eulálio Motta – que era farmacêutico –, estavam associados à mídia e à lógica dominante. São, em síntese, o conjunto dos sujeitos que se aglutinaram com o fim último de intervir no delimitado espaço por meio de ações materiais como uma construção de determinada obra, ou pela aplicação de uma lei, ou ainda pela disseminação ideológica através da imprensa.

Outra questão que queremos ressaltar aqui é o que entendemos ser a referida *região*. Apenas em caráter inicial, adiantamos que este termo se refere ao espaço sob influência das estações ferroviárias que se instalaram no município de Mundo Novo. Optamos por trabalhar mais detalhadamente esta questão no primeiro capítulo, para mostrar ao leitor como foi construída o que seria a *região de Mundo Novo*. Julgamos que foi necessário trazer para o texto algumas análises que, se fossem colocadas aqui, tornariam este momento introdutório demasiadamente longo, ou deixaria vaga a compreensão de algumas questões. Consideramos que essas explicações mereçam um maior destaque e que precisem ser relacionadas de forma mais direta com certos dados apresentados nas fontes e na revisão bibliográfica. Acreditamos que, com estas ressalvas, não traremos nenhuma dificuldade de compreensão ao leitor.

Mais um esclarecimento deve ser lançado: neste espaço que sublinhamos, trabalhamos com a existência de três locais que serão evocados ao longo de todo o texto, eles tiveram topônimos diferentes durante o período que nos propomos a analisar. Isto ocorre às vezes para um mesmo momento a depender da fonte consultada, acreditamos que isso se deva a todo o contexto de mudanças e intervenções em curso, que redefiniu diversas denominações existentes naquela conjuntura. Para sanar esses problemas, respeitaremos sempre a nomenclatura contida na fonte, e, quando houver qualquer tipo de choque entre as informações conseguidas, faremos uso dos dois nomes, trazendo sempre um de forma normal e o outro resguardado entre parênteses, como, por exemplo: Cinco Várzeas (Piritiba). Cremos que, desta forma, não estaríamos colocando uma fonte acima da outra, e ao mesmo tempo estamos deixando o leitor a par desta duplicidade de nomes existentes nos documentos

consultados. Sempre que necessário, traremos notas explicativas com informações complementares sobre a especificação a respeito destas localidades.

A definição do período pesquisado deu-se com base em marcos locais e representa o intervalo compreendido entre a inauguração das estações do França e Barra de Mundo Novo, uma vez que a nossa análise buscará entender as mudanças empreendidas no município enquanto os trilhos avançavam sobre seu território. As diversas administrações relacionadas ao processo colocaram em prática intervenções no espaço público e privado, com a intenção de inserir certas noções de civilidade nos núcleos urbanos. Toda esta gama de questões nos levou a definir o momento de 1923 a 1937 como relevante para o nosso objetivo.

O aporte teórico deste trabalho apoia-se fundamentalmente em dois pontos: o cotidiano e as relações campo-cidade. A análise do cotidiano envolve os postulados de Michel de Certeau – recorreremos a este autor quando buscamos entender o movimento de diferentes pessoas por ambientes previamente elaborados e equacionar suas trajetórias para compreender o seu cotidiano, pois para ele:

Certamente, os processos do caminhar podem reportar-se em mapas urbanos de maneira a transcrever-lhes os traços (aqui densos, ali mais leves) e as trajetórias (passando por aqui e não por lá). Mas essas curvas em cheios ou em vazios remetem somente, como palavras, à ausência daquilo que passou. Os destaques de percursos perdem o que foi: o próprio ato de passar a operação de ir, vagar ou “olhar vitrines”, noutras palavras, a atividade dos passantes é transposta em pontos que compõe sobre o plano uma linha totalizante e reversível. Só se deixa então captar um resíduo colocado no não-tempo de uma superfície de projeção. Visível, tem como efeito tornar invisível a operação que a tornou possível. Essas fixações constituem procedimentos de esquecimento. O traço vem substituir a prática. Manifesta a propriedade (voraz) que o sistema geográfico tem de poder metamorfosear o agir em legibilidade, mas aí ela faz esquecer uma maneira de estar no mundo.¹⁴

As noções de *Estratégias e Táticas* também são ferramentas que vão nos permitir analisar o cotidiano da sociedade mundonovense. Define Certeau que:

Chamo de “estratégia” o cálculo das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder é isolável de um “ambiente”. Ela postula um lugar capaz de ser circunscrito como um próprio e portanto capaz de servir de base a uma gestão de suas relações com uma

¹⁴ CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano: Artes de fazer*. 3ª Ed.. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 176.

exterioridade distinta. A nacionalidade política, econômica ou científica foi construída segundo esse modelo estratégico.

Denomino, ao contrário, “tática” o cálculo que não pode contar com um próprio, nem portanto com uma fronteira que distingue o outro como totalidade visível. A tática só tem por lugar o do outro. Ela aí se insinua, fragmentariamente, sem apreendê-lo por inteiro, sem poder retê-lo à distância. Ela não dispõe de base onde capitalizar os seus proveitos, preparar suas expansões e assegurar uma independência em face das circunstâncias.¹⁵

Diante das proposições apontadas e de outras que exporemos no correr do texto, buscaremos entender o espaço que foi pensado e organizado por grupos sociais que detinham a possibilidade do cálculo das relações de força. Essa perspectiva define a necessidade de identificar um ambiente onde essa manipulação de força pôde ser exercida pelas elites, um lugar que lhe foi “próprio”. Outrossim, ao utilizarmos o conceito de táticas, cálculos que não podem contar com um ambiente próprio, ocorrendo no domínio do outro, analisamos o cotidiano dos setores sociais com atividades dissonantes das propostas para o circuito.

Entendemos que o ordinário em Mundo Novo é repleto da relação disposta entre o rural e o urbano. Uma região que nasce sob a égide rural, ao receber e promover em seu interior símbolos urbanos, oferece fartas situações para que possamos compreender com profundidade a relação posta sobre esta questão. Para este ponto, nos apoiaremos teoricamente nas propostas de Raymond Williams que, ao estudar a sociedade inglesa, elaborou uma operação teórica que entende a relação entre o campo e a cidade como algo complementar.¹⁶

Neste trabalho fizemos uso de uma bibliografia sobre questões ferroviárias, como é o clássico trabalho de Francisco Foot Hardman¹⁷, que objetivou entender a implantação de uma ferrovia em meio à selva amazônica, ou trabalhos como o de Andrea Casa Nova Maia¹⁸, que investigou a implantação de uma malha férrea em Minas Gerais. Mas nos apegamos principalmente aos trabalhos que estudaram a Bahia, aí se encontram os de Robério S. Souza¹⁹, que pesquisou uma greve dos ferroviários no Estado. Antônio Francisco Zorzo²⁰ analisou a formação de uma rede urbana composta por doze cidades, conectadas pela ferrovia

¹⁵CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano: Artes de fazer*. 3ª Ed.. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 46.

¹⁶ WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

¹⁷ HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma*. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

¹⁸ MAIA, Andrea Casa Nova. *Encontros e Despedidas: Histórias de Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

¹⁹ SOUZA, Robério S. *Tudo pelo Trabalho livre!* São Paulo: FAPESP, 2011.

²⁰ ZORZO, Antônio Francisco. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2011.

no sul do recôncavo e no sudeste baiano; temos ainda os trabalhos de Simone Cristina Figueiredo de Jesus²¹ que analisou o cotidiano da Vila de Muniz Ferreira, quando esta se conectou à cidade de Nazaré pela ferrovia. Sobre a linha específica que pesquisamos, temos o trabalho de Aloísio Santos Cunha²² e Fabiana Machado Silva de Jesus²³ que estudou a via férrea em sua relação com a cidade de Jacobina. Moises Leal Moraes²⁴ ao se debruçar sobre Alagoinhas, demonstrou a importância da ferrovia para que a cidade ocupasse o lugar de destaque e ponto central, dentro de uma região de mesmo nome entre os anos 1940 e 1960. Destaca a importância dos transportes e do comércio, do fator populacional e de serviços para esta consolidação, mesmo estes não ficando restritos a uma pequena camada da população.

Focalizando mais no aspecto de uma história urbana, Ana Maria Carvalho dos Santos Oliveira,²⁵ ao tentar compreender as imagens discursivas que se construíram sobre Feira de Santana, percebeu que principalmente a partir do século XX consolidou-se ali uma estrutura de cidade comercial. Espaços como o das feiras – que remontam ao comércio do gado – merecem relevo neste contexto. Este modelo comercial tem destaque principalmente com a consolidação das estradas de rodagem. Oliveira percebe que Feira de Santana buscou construir um ideal de cidade dinâmica, comercial e movimentada. A autora expõe também a cidade marginalizada, composta por espaços que contrastavam com todo o ordenamento e progresso que acompanharam os processos de modernização desenvolvidos na urbe comercial, espaços permeados pela prática do jogo do bicho e da prostituição.

O que percebemos é que várias imagens são construídas a partir do complexo sistema de sentimentos e aspirações que se tem para as cidades. Projetos urbanos diversificados se desenvolveram pelo interior do Estado, buscando construir o modelo possível a cada situação. É muito rarefeita a produção de estudos historiográficos sobre o nosso recorte espacial e pouco podemos dialogar com textos que produzam uma análise de cunho histórico sobre nosso tema. Encontramos algumas menções no trabalho de Rodrigo Lopes²⁶ e no texto de Aloísio Cunha, já citado. Entretanto, nenhum destes tem Mundo Novo como proposta central

²¹ JESUS, Simone Cristina Figueiredo. *Viver em Muniz Ferreira: Cotidiano e transformações de uma vila no recôncavo baiano (1930-1960)*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2010.

²² CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grota (1912 – 1976)*. Dissertação (Mestrado) - UFBA, Salvador, 2011.

²³ SILVA, Fabiana Machado da. *O Trem das Grotas: A ferrovia Leste Brasileiro e o seu impacto social em Jacobina (1920 – 1945)*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2009.

²⁴ Ver: MORAIS, Moises Leal. *Urbanização, trabalhadores e seus interlocutores no Legislativo Municipal: Alagoinhas – Bahia, 1948-1964*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2011.

²⁵ Ver: OLIVEIRA, Ana Maria Carvalho dos. *Feira de Santana em Tempos de Modernidade: Olhares, imagens e práticas do cotidiano (1950-1960)*. Tese (Doutorado em História) - UFP, Recife, 2008.

²⁶ LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público: O abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2009.

de suas pesquisas. Em outras áreas do conhecimento, temos estudos de Patrício Alves Barreiros²⁷ e Liliane Barreiros²⁸ que investigaram a obra de Eulálio Motta.

Feitas estas colocações a respeito dos trabalhos que se relacionam de alguma forma com a nossa pesquisa, devemos dissertar um pouco sobre nossas fontes. Para compreendermos a lógica ferroviária, visitamos as falas de gestores públicos e de engenheiros civis, pois estas nos forneceram indicativos de quais foram as intenções da montagem dos trilhos na província (depois estado) da Bahia. Entre os documentos consultados estão mensagens dos governadores, bem como trabalhos técnicos produzidos por figuras como Miguel de Teive e Argolo. Esse material é disponibilizado no acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, mais especificamente no setor de obras raras. Consultamos os relatórios dos exercícios de 1935, 1936 e 1937 da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, esse acesso nos permitiu analisar os objetivos da empresa ferroviária, além de inúmeros dados computados sobre as três estações que estudamos. Estes documentos expõem os valores e os agentes envolvidos, nos permitindo perceber a interlocução governamental na busca pelo prolongamento dos trilhos de forma mais geral.

Além dos números e das intenções, estes materiais são compostos por fotografias, que também utilizaremos para enriquecer o nosso leque de fontes. Sobre estes registros específicos devemos destacar a sua restrita circulação, como parte de um documento técnico estes retratos não alcançavam as camadas mais populares, se restringindo às personagens envolvidas com a VFFLB. Em momentos adequados do texto ressaltaremos os objetivos para os quais foram produzidas as imagens, pois estaremos trabalhando em consonância com o que nos aponta Possamai:

[...] é necessário para o historiador delimitar com clareza as formas de veiculação das fotografias, que podem assumir o formato de cartões postais, álbuns fotográficos, relatórios, revistas ilustradas, publicidade, entre outros, tendo assim sob seu controle os objetivos para os quais as imagens fotográficas foram produzidas ou veiculadas.²⁹

Os retratos contidos nos relatórios que utilizaremos devem, portanto, ser compreendidos dentro da finalidade para a qual foram produzidos, assim como as outras

²⁷ BARREIROS, Patrício Alves. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS, 2012

²⁸ BARREIROS, Liliane Lemos Santana. *Bahia Humorística de Eulálio de Miranda Motta*: Edição e estudo lexical de causos sertanejos. Dissertação (Mestrado em Estudos de Linguagens) - UNEB, Salvador, 2012.

²⁹ POSSAMAI, Zita Rosane. *Cidade Fotografada: memória e esquecimento nos álbuns fotográficos – Porto Alegre, décadas de 1920 e 1930*. Volume 1. (Doutorado em História) – UFRS, Porto Alegre, 2005.p. 108 e 109.

imagens que mencionaremos ainda nesta introdução. O trabalho com estas fontes requer a percepção de que a pessoa que construiu o retrato funcionou como um filtro que selecionou aquilo que será ou não captado por suas lentes. Estes materiais não são, portanto, imbuídos de neutralidade, mas constroem uma narrativa própria, uma visão de mundo muito específica que se relaciona com o motivo para o qual foram produzidas e os meios onde deveriam circular.³⁰

Outras fotografias que consultamos encontram-se no arquivo do escritor Eulálio de Miranda Motta, hoje sob a guarda do pesquisador Patrício Nunes Barreiros³¹, que vem desde 1999 promovendo a sistematização, organização e preservação do acervo que tem como base a trajetória deste intelectual da cidade de Mundo Novo. Estas imagens digitalizadas, datadas aproximadamente do ano de 1939, estão dispostas em uma coleção intitulada “Mundo Novo Contemporâneo” que visa privilegiar a materialização das aspirações civilizatórias das elites desta cidade. Nestes registros, podemos perceber que o fotógrafo fez recortes no espaço e que tinha o objetivo de captar as intervenções realizadas, elegendo como foco de suas lentes a existência de uma cidade formatada em certos padrões civilizatórios condizentes com o que vamos expor ao longo do trabalho. Não dispusemos de maiores informações sobre a organização destes materiais, limitando nossas análises sobre a composição do álbum, entretanto a padronização temática e técnica que os compreendem nos elucidou sobre sua conexão.

Deste acervo, utilizamos ainda as cópias, em sua grande maioria já digitalizadas, do *Jornal Mundo Novo* – do qual o próprio Eulálio Motta foi articulista. Apesar de poucos, visto que o jornal circulou na cidade por quase quatorze anos (1919-1933), os exemplares salvos pelo arquivo constituem valiosíssima fonte pelo fato de preservar a visão que um meio de comunicação local difundiu sobre as principais questões cotidianas desta localidade, bem como sobre outras temáticas mais amplas, como o cangaço e a política estadual no começo da década de 1930. Os exemplares que consultamos remetem a esse recorte temporal, entretanto inúmeras reportagens trazem informações sobre períodos anteriores. O exemplo mais claro disso é a questão ferroviária, assunto recorrente nas falas dos articulistas que, ao fazer constantes alusões à luta das lideranças municipais para conseguir ter uma estação mais próxima da sede, nos dão versões sobre posicionamentos defendidos em períodos anteriores.

Utilizamos ainda em nossas pesquisas algumas reportagens encontradas nos seguintes jornais: *O Correio do Sertão*, editado em Morro do Chapéu, *Folha da Feira* e *Folha do Norte*, sediados na cidade de Feira de Santana, além de *O Lidador*, da cidade de Jacobina, oriundo da

³⁰ Com base em: KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. São Paulo: Ática, 1989.

³¹ Doutor em Letras e Linguística pelo PPGLL-UFBA (2013).

dissolução do hebdomadário *Mundo Novo*, que já apresentamos. Sobre a utilização deste tipo de fonte convém salientar que:

[...] tomar o jornal como fonte não significa pensá-lo como receptáculo de verdades, ao contrário, o que se propõe é pensá-lo a partir de suas parcialidades, a começar pela observação do grupo que o edita, das sociabilidades que este grupo exercia nas diferentes conjunturas políticas, das intenções explícitas ou sutis em exaltar ou execrar atores políticos.³²

Ao longo do texto apresentaremos uma análise mais detida sobre o periódico sediado nesta cidade e sua adesão ao projeto das elites. Sobre os que pertenciam a outros municípios, constatamos que, mesmo estando vinculados a outros espaços e a condições diferentes de circulação, eles apresentavam algum tipo de articulação com as elites de Mundo Novo, por vezes noticiando alguns dos eventos da sociedade mundonovense. Colhemos destes periódicos algumas informações que nos ajudaram a entender o posicionamento das elites, quando não nos foi possível consultar a posição da mídia local ou quando esta já não funcionava mais na cidade.

No Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo encontramos poucos, mas relevantes materiais para esta pesquisa. Nos apegamos basicamente a três livros identificados como “Livros de Leis”, numerados de 4 a 6, estes registram as leis sancionadas pelos gestores municipais daquela cidade, organizadas da seguinte forma: Livro de Leis n. 4, que compreende o período de 1916 a 1923; Livro de Leis n. 5, que compreende o intervalo de 1923 a 1926; e o Livro de Leis n. 6, que abrange três recortes temporais diferentes, de 1926 a 1930, de 1936 a 1937 e um recorte que nós não utilizamos de 1948 a 1952.

Nestes materiais, encontramos variada legislação que vai desde novas posturas municipais até peças orçamentárias que expunham as formas de arrecadação do município, bem como os gastos que este realizava. Infelizmente existem algumas lacunas temporais que são oriundas das questões políticas decorrentes da chegada de Getúlio Vargas ao comando do país. Estes documentos, entretanto, são ricos sobre os temas discutidos no município, preservando as ações que o governo local empreendeu visando de aplicar naquela localidade

³² FRANCO, Gilmara Yoshihara; SILVA, Márcia Pereira. Imprensa e política no Brasil: considerações sobre o uso do jornal como fonte de pesquisa histórica. *Revista História e Reflexão*, vol. 4. nº 8. Dourados (MS): UFGD, jul/dez 2010. p.5.

uma estratégia de gestão que tinha como finalidade impor sobre os munícipes uma perspectiva urbana que observasse a dinâmica econômica dos privilegiados locais.

Outras fontes, localizadas dispersamente, também foram consultadas, mesmo não estando ainda organizadas em arquivos. Consultamos também a obra do advogado e escritor mundonovense Dante de Lima. Este se ocupou desde a década de 1980 em consultar documentos escritos, coletar relatos orais, fotografias e outras informações, a fim de produzir publicações de caráter memorialista que resumissem os grandes momentos da trajetória do município de Mundo Novo. O resultado deste trabalho deu origem, no ano de 1988, à publicação do livro *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente* e, em outro momento, à obra *Mundo Novo: Aspectos Históricos, Geográficos Sociais e Econômicos*, que não apresenta informações sobre sua edição.

Salvo o cuidado de observarmos que o objetivo da sua escrita é diferente do nosso, nos ofertou inúmeras informações sobre os eventos que envolveram a sociedade mundonovense. A preservação da memória que seu trabalho realiza é deveras importante para fornecer-nos posicionamentos sobre diversos acontecimentos da cidade, sendo por vezes a única fonte sobre alguma questão. Os relatos de Dante de Lima nos permitem enxergar um caminho para compreender as intencionalidades em algumas situações. Ademais, o caráter memorialista de sua obra nos instiga a pormenorizar as intenções dos vários pontos de vista retratados (geralmente oficiais) sobre os aspectos da cidade que ele trabalha. A riqueza de detalhes, que quase sempre ele apresenta, é por vezes a peça-chave para compreender o complexo quebra-cabeça da escrita, que ainda carece de outros textos para dialogar diretamente com ela.

Outras memórias escritas ainda compõem o corpo de fontes deste trabalho, é o exemplo da obra manuscrita pelo senhor Marotinho, datada de 1980 (ainda inédita). No trabalho, ele buscou compilar o conjunto de suas memórias relacionadas ao surgimento de Piritiba, resgatando as lembranças desde sua infância, em meados da década de 1920, até o momento em que escrevia o texto. O próprio documento mostra a biografia do autor e traz a sua leitura sobre a trajetória desta localidade, desde quando era um pequeno arraial até a sua formação enquanto cidade autônoma, desmembrada do território de Mundo Novo. Estes textos compreendem a seleção dos fatos conforme as intenções de cada autor, cabendo, desse modo, a cada um deles selecionar o que era ou não relevante ser lembrado, rememorado e revivido. Ainda relativo às memórias, utilizo como fonte uma entrevista oral que me foi

concedida pelo senhor Antenor José de Oliveira³³, “Nonô” como gosta de ser chamado, este material resgata as memórias do entrevistado sobre a cidade de Piritiba.

Faremos uso também da própria escrita de Eulálio Motta. Sua trajetória como poeta nos deixou inúmeros escritos, que têm como base suas vivências, com temáticas variadas, alguns destes retratam os sentimentos e as percepções do escritor sobre o cotidiano de Mundo Novo, bem como as transformações que ocorriam naquele momento. Grande parte destes escritos já foi sistematizada por outros pesquisadores facilitando a nossa empreitada.

Cabe agora explicar ao leitor sobre a estrutura do texto, que compreende uma divisão em três capítulos. No primeiro, nos ocupamos em analisar a relação posta entre a questão ferroviária na Bahia e o surgimento da *Região de Mundo Novo*; procuramos dialogar com o debate historiográfico sobre o tema, situando o leitor nas principais questões que envolveram a propagação dos trilhos e em como estes acabaram por modificar os diferentes lugares por onde passaram. Com base na perspectiva metodológica da História Regional e Local, buscaremos demonstrar como uma região foi formada a partir da construção de três estações para embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. França, Cinco Várzeas (depois, Piritiba) e Barra (depois, Barra de Mundo Novo) foram as localidades que receberam estas estações, configurando-se como *locais* dentro da *região* estudada. Nos preocupamos em perceber a formação do município como zona administrativa e entender os motivos que o levaram a ser celebrado por suas qualidades rurais. Dialogando com uma bibliografia existente, retrocedemos e apresentamos a então Vila de Nossa Senhora da Conceição de Mundo Novo, durante o século XIX, e depois fornecemos dados de momentos posteriores confrontando-os e percebendo as continuidades e rupturas estabelecidas sobre o potencial campestre do município.

No segundo capítulo focalizaremos a análise sobre as transformações promovidas pelas intervenções levadas a cabo pelas elites a fim de estabelecer sua estratégia de implantação de um particular projeto civilizatório. O olhar recairá sobre as questões cotidianas e os diversos ambientes existentes no recorte definido. Privilegiaremos os espaços onde as fontes nos permitiram ver a presença de conflitos entre as estratégias e a maneira como foram consumidas através das táticas dos populares. Ganham destaque pontos como a Praça Senador Cohim, sede dos principais ícones urbanos do município, como os poderes políticos, a imprensa através do *Jornal Mundo Novo*, e as estações ferroviárias. Procuramos,

³³ Entrevista concedida ao autor em 30 de agosto de 2008, o entrevistado contava com 81 anos e se dedicava as Letras.

com isso, evidenciar o que foi marginalizado pelo projeto elitista da cidade, não só do ponto de vista físico e material, mas também do universo dos usos e costumes de sua população. Aparecem assim, neste momento do texto, outras formas de conceber a cidade, transitando por praça, becos, ruas, cinema, dentre outros, e apresentando os conflitos de ordem social, cultural ou econômica de uma sociedade com vivências dissonantes em relação ao ideal planejado.

Por fim, no terceiro capítulo discutiremos mais profunda e sistematicamente as relações entre o rural e o urbano existente nesta sociedade. Com este objetivo, levanto a discussão sobre a estrutura de sentimentos desenvolvida sobre questões como a seca, as ferrovias, o campo, a cidade e toda a gama de assuntos que envolveram a vida destas inúmeras pessoas. Nos propomos a discutir as percepções, as impressões e as leituras feitas pelos mundonovenses sobre todo o conjunto de transformações empreendido por suas elites municipais a fim de concretizar o seu projeto civilizatório. Apresentaremos, portanto, de forma mais específica as diversas leituras sobre estes espaços, no intuito de analisar com base nas proposições teóricas de Raymond Williams todo o conjunto de variantes existentes entre os extremos definidos como rural e urbano.

Este trabalho procura deixar a sua contribuição para um debate mais amplo sobre a Bahia, percebendo-a de forma mais heterogênea em sua constituição social e cultural, composta de inúmeras inter-relações entre as suas mais diversas zonas. Nosso propósito, de forma alguma, se coloca como uma compreensão totalizante de Mundo Novo ou do interior do Estado. Para a concentração dos esforços no foco de análise ou pelas limitações das fontes de que dispusemos, escolhas tiveram que ser feitas e talvez algumas questões possam aqui não terem sido trabalhadas. Que venham outros trabalhos e alarguem o debate sobre a temática, principalmente sobre este fragmento do interior, apresentando outras Bahias. Esperamos, com estas indicações, localizar o leitor de forma mais precisa quanto às nossas intenções narrativas diante deste tema, ainda pouco pesquisado. Dessa forma, o convidamos a nos acompanhar por estes capítulos que se seguem, em que apresentaremos nossa argumentação sobre as questões que acabamos de enunciar.

Hora do embarque!

1 FINCANDO DORMENTES, LEVANTANDO ESTAÇÕES, CONSTRUINDO UMA REGIÃO

“Vê-se assim que no longo trajeto do campo à cidade, com todos seus estados híbridos e transitórios, a presença dos novos artefatos da revolução industrial desencadeia respostas diversas, paixões contraditórias, pinturas matizadas.” (Francisco Foot Hardman)

Desde suas origens, a locomotiva se apresentou como algo estritamente transformador, principalmente pela sua capacidade de inovação, que superou as antigas estruturas no âmbito dos transportes e do comércio. Tomando como ponto de partida seu surgimento e desenvolvimento em solo inglês, estudos³⁴ demonstram como esta passou a ser um meio de transporte mais eficiente para cargas e depois, pessoas. Suas aparições foram, por vezes, permeadas por um sentido de encantamento para aqueles que vivenciaram as relações entre técnica e sociedade, como apontou Francisco Foot Hardman, ao analisar um enigmático conjunto de ilusões de ótica e novas sensações de espanto e estranhamento, decorrentes das alterações de escala e ritmo.³⁵ A Inglaterra deste contexto, em meio ao processo de revolução industrial, propagou sua influência sobre o mundo, e o modelo burguês de desenvolvimento passou então a ser parâmetro,alastrando-se por diversos continentes.

A referida expansão chegou também ao Brasil, harmonizada com a presença do capital inglês que, em terras nacionais, fizeram diversos investimentos. Sobre as circunstâncias que envolveram a sua implantação em solo vernáculo, a ferrovia se configurou, durante o século XIX, num importante símbolo do progresso e do desenvolvimento³⁶. Sua implantação relacionou-se com um demasiado entusiasmo sobre as possibilidades da estrutura, pois:

No turbilhão das mudanças que ocorreram entre o final do século XIX e o início do século XX, a implementação do transporte ferroviário deixou marcas profundas nas gerações que vivenciaram esse momento, cujos avanços tecnológicos modificaram a vida cotidiana no mundo e, em especial, no Brasil. A Revolução Científico-Tecnológica estava em pleno curso e a

³⁴ HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma*. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; MAIA, Andrea Casa Nova. *Encontros e Despedidas: Histórias de Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.; CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grota (1912-1976)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2011.

³⁵ HARDMAN, op. Cit. Capítulo 1.

³⁶ SOUZA, op. Cit.

força e a velocidade de uma locomotiva simbolizavam a rapidez com que esta revolução tecnológica alcançaria nosso país...³⁷

Nas fontes consultadas, foi comum encontrarmos adjetivações exageradas sobre as possibilidades de transformação dos trens movidos a vapor, principalmente quando políticos ou engenheiros buscavam defender esta revolução tecnológica. Não temos o propósito de aprofundar esta questão, mas convém ao nosso intuito destacar a ideia de civilidade atribuída aos caminhos de ferro. Cabe salientar, ainda, que a associação das locomotivas ao progresso e ao desenvolvimento ganhou destaque nas projeções feitas sobre o estabelecimento deste elemento conectivo. Na maioria das vezes, a supervalorização do maquinário foi fruto da empolgação, intencional ou não, dos interlocutores com o projeto em curso. Lançadas estas questões mais gerais, podemos nos ater de forma mais direta ao avanço dos trilhos pela Bahia.

1.1 As Ferrovias na Bahia

Concentrando nossas atenções sobre a Bahia, perceberemos que, em sua gênese, tal evento se norteou por uma ideia de integração da capital com o rio São Francisco, por intermédio de uma rede de transportes ferroviário e fluvial, conectando o porto de Salvador ao promissor mercado que se desenvolvia às margens do citado curso d'água. É preciso ressaltar neste contexto a forte presença das elites agrárias organizadas em torno da Junta da Lavoura, exercendo a articulação política e econômica para o estabelecimento deste primeiro traçado. Outra questão relevante à nossa proposta se refere ao abastecimento da cidade de Salvador e à importância desta no que diz respeito à comercialização dos produtos vindos do interior.³⁸

Além da formação da Estrada de Ferro (E.F.) da Bahia ao São Francisco, projeto que detalhamos um pouco no parágrafo anterior, devemos mencionar que, até o ano de 1930, a malha ferroviária baiana contava com a E. F. Central da Bahia, obra iniciada em 21 de julho de 1867. Podemos elencar ainda a Estrada de Ferro Nazaré, iniciada em 8 de outubro de 1871; a Estrada de Ferro de S. Amaro com obras iniciadas em 1875; a Estrada de Ferro de Bahia a Minas, obra inaugurada em 1882; o ramal de Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe em 1884 e 1904, respectivamente; e a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, que teve o início da sua construção em 1904. Estes traçados desenvolveram diferentes ramais.³⁹

³⁷ MAIA, op. Cit. p. 45.

³⁸ SOUZA, op. Cit.

³⁹ ZORZO, op. Cit. p. 79.

Em meio à formação de todas estas redes, diversos profissionais produziram relatórios sobre o tema. A transcrição abaixo nos põe a par de uma análise feita por Miguel de Teive e Argollo e Silveira Franca, engenheiros civis, sobre o conjunto de questões que envolviam a formação da malha baiana nos primeiros anos do século XX. Vejamos:

Atribuimos a inconstancia das receitas de nossas Estradas a varias causas, que se encontram ligadas ao máu traçado escolhido para ellas, ao espirito, ainda que rotineiro, da população, que viaja muito pouco e não tem a iniciativa e os conhecimentos precisos para fazer progredir as suas propriedades, ao systema de garantia de juros adoptado para a construcção da maioria dellas, systema que tem produzido, em toda parte, os resultados mais perniciosos, por quanto os concencionários, fiando-se simplesmente na garantia de juros, não procuram introduzir novos melhoramentos, que lhes possam assegurar.⁴⁰

Um pouco mais à frente nos ocuparemos de entender melhor o pensamento de Teive e Argolo. Neste momento inicial, destacamos apenas este fragmento do seu relatório, publicado em 1908, onde ele expõe diversos interesses, objetivando uma alternativa para o incremento das receitas das estradas. Indica, ainda, ser um problema limitar a viabilidade dos traçados à garantia de juros. Outrossim, buscava conectar as potencialidades de outras zonas à lógica ferroviária e estabelecer novas possibilidades de produção e comercialização, funcionando a capital Salvador como um importante ponto de convergência para este comércio de toda uma região alcançada pelos trilhos.

Sobre a formação de redes urbanas, o autor Francisco Antônio Zorzo⁴¹ fez uma análise por meio da conexão estabelecida pelos trilhos entre doze cidades no sul do recôncavo e no sudoeste baiano. O esforço empreendido por ele se dá sobre as diversas questões que incidiram sobre este processo no transcurso dos séculos XIX e XX, fornecendo-nos importantes elementos para compreendermos a implantação dos trilhos no Estado. Seu estudo equacionou o relacionamento desenvolvido entre os diversos agentes conectados. Neste caso, Nazaré funcionava como ponto de conexão da malha ferroviária com o porto fluvial, e concentrava o escoamento da produção das zonas assinaladas. O autor levanta ainda diversas questões que nos ajudam a pensar sobre a montagem de uma via de metal neste contexto, com ênfase para a atuação das elites rurais.

⁴⁰ ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANCA, Justino da Silveira. *Memória Sobre as Estradas de Ferro da Bahia*. Bahia: Litho – Typo e Encadernação – Reis e Comp, 1908. p. 11

⁴¹ ZORZO, op. Cit.

Outras pesquisas se ocuparam em estudar mais profundamente a relação entre os trilhos e o cotidiano das localidades que eles cortaram. Uma delas foi a de Simone Cristina Figueiredo de Jesus⁴², que buscou captar o ordinário em Muniz Ferreira, uma Vila do Recôncavo Baiano, quando esta se conectou à rede. Neste caso, a autora destaca o forte diálogo estabelecido entre a dita Vila e sua referência regional, Nazaré. Demonstra, ainda, que a ferrovia propiciou inúmeras transformações, principalmente no que se refere aos aspectos comerciais. O ambiente da estação passou a caracterizar-se como um espaço onde se desenvolvia a prática de um comércio mais popular, em virtude do movimento de pessoas e mercadorias. Aponta que o abastecimento da localidade manteve uma ligação muito grande com os tropeiros e as fazendas próximas, mesmo depois da introdução desse novo meio de transporte.

A autora entende que, em Muniz Ferreira, a chegada da locomotiva intensificou as práticas comerciais no espaço da feira, diversificando as atividades cotidianas da Vila. Destaca ainda a relação que a localidade manteve com a cidade de Salvador, para a qual – revela o estudo – fornecia certos produtos primários. O caráter mais específico do trabalho permitiu à autora se ater às particularidades da Vila, expondo no texto o cotidiano da localidade e observando as interações entre o trem de ferro e as questões econômicas e sociais que compunham as vivências desenvolvidas em decorrência do acesso aos trilhos.

Convém observar que a expansão dos trilhos na Bahia tinha como uma de suas funções atribuir maior dinâmica comercial não só ao interior, mas principalmente à cidade de Salvador.⁴³ Vale destacar que, nas primeiras décadas do período republicano, a Bahia não ocupava mais o lugar de destaque no cenário nacional, e suas elites buscavam, em meio aos tempos de “infortúnio”, estabelecer novas diretrizes que permitissem a sua inserção no rearranjo político e econômico em curso no Brasil após o estabelecimento da República.⁴⁴

Do ponto de vista econômico, a conjuntura baiana manteve o lastro econômico agroexportador que herdara do período imperial, entretanto os seus produtos não tinham um mercado tão favorável como detinha o café, exportado à época predominantemente pelos estados sulistas. Esta conjuntura criou um ciclo vicioso que impediu investimentos mais

⁴² Ver: JESUS, Simone Cristina Figueiredo. *Viver em Muniz Ferreira: Cotidiano e transformações de uma vila no recôncavo baiano (1930-1960)*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2010.

⁴³ Ver: ZORZO, Antônio Francisco. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2011. e SOUZA, Robério S. *Tudo pelo Trabalho livre!* São Paulo: FAPESP, 2011.

⁴⁴ Ver: LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. *A rainha destronada: Discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

vultosos em setores estratégicos pelo Estado, como a educação e a própria rede de transportes.⁴⁵

Percebemos a relação posta entre a capital e o interior, no que se refere à pauta de produtos exportados, sendo boa parte deles transportados através da malha ferroviária. Esta conjuntura da economia baiana mostra o quão importante era para as diversas localidades dispor de fácil acesso aos trilhos. A estação ferroviária, nesse contexto, funcionava como um símbolo, um elemento de distinção no contexto do Estado. Dito de outra maneira, representava um portal de inserção para as atividades mercantis possibilitadas pelas vias de metal.

As falas dos agentes políticos, responsáveis pelo processo de implantação das ferrovias no Estado, demonstram que o formato no qual a empresa estava montada não se sustentou. Com o objetivo de reorganizar o negócio, principalmente a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, novos ramais que alcançassem regiões ainda não contempladas pelos caminhos existentes, e com possibilidades de incrementar o fluxo dos produtos, passaram a ser discutidas. Muito citada, principalmente pelas possibilidades de desenvolvimento econômico, a zona de Mundo Novo foi incluída nos diferentes percursos que tinham como meta final unir as duas mais importantes linhas à época no território baiano. Este ramal específico acabou por ter diferentes denominações, alguns estudos, por exemplo, trabalham com a denominação de “trem da grotta”⁴⁶.

Adotaremos aqui a denominação que mais comumente encontramos nas fontes e que foi utilizada nos relatórios oficiais sobre o ramal, quando já estava sob a gestão da Viação Férrea Leste Brasileiro. Esta denominação caracteriza o trecho pelas estações que indicam as extremidades da conexão, variando de nome à medida que novas localidades iam sendo incluídas no percurso. O termo ramal é também utilizado pelo fato de que, naquele momento, a conexão teria sido, na verdade, uma variante da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. Sobre a formação deste trecho específico é que nos debruçaremos no item a seguir.

1.2 O ramal Bonfim - Barra de Mundo Novo

Em vários momentos, encontramos na documentação consultada referências sobre trilhos que alcançassem “Mundo Novo”. Destacamos, como exemplo, a mensagem

⁴⁵ LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. *A rainha destronada: Discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

⁴⁶ CUNHA, op. Cit.

apresentada à Assembleia Geral Legislativa, pelo Governador Luiz Vianna, no ano de 1898.⁴⁷ O pronunciamento do gestor expõe que a “linha Central a partir de São Felix com 300 kilometros projetaria diversos ramaes de grande futuro, merecendo salientação o de Sítio Novo a Mundo Novo”. A especificação aparece tanto nas declarações políticas, quanto em relatórios técnicos elaborados por engenheiros civis. Convém frisar a participação bastante ativa destes profissionais na implantação da malha férrea da Bahia, visto que:

Os rearranjos da República e do sistema de federação, que concediam diversas liberdades aos estados, coincidem com a formulação do primeiro plano ferroviário da Bahia. Em 1891, assim como fizera o governo Federal um ano antes, o governo do Estado nomeia comissão de engenheiros para elaborar o plano de viação do Estado. Deviam apresentar as ferrovias mais necessárias e viáveis para a Bahia. Apresentado o relatório, suas diretrizes foram aceitas e em 1893 era aprovada a Lei 37, o Plano de Viação Férrea do Estado.⁴⁸

A presença dos engenheiros não se limitou à atuação técnica, pois avançou sobre as esferas políticas e econômicas. Alguns destes conseguiram organizar de tal forma a sua posição nesta questão, que acabaram por controlar grandes extensões de estradas. Foi o caso de Miguel de Teive e Argolo, a quem já nos referimos anteriormente, que chegou a controlar toda a malha federal no Estado e politicamente se posicionou no grupo liderado por Pinho/Seabra.⁴⁹ Sua visão sobre as ferrovias, como podemos observar no relatório publicado em 1908, apontou as potencialidades para o desenvolvimento das empresas ferroviárias no estado, destacando, entre os vários problemas, o isolamento ao qual as estradas estavam submetidas, fato que deixava de agregar ao seu conjunto zona de enorme potencial. Vejamos:

Quem, estudando esses assumptos, lançar as vistas sobre o mappa da Bahia, mal impressionado ficará destacando, pelo seu isolamento, d’ entre as estradas que cortam o nosso territorio, a Estrada de Ferro do São Francisco, Percorrendo uma zona inhospita, carente de um dos elementos mais necessários á existencia, a agua, tendo, á esquerda, zonas productivas e ricas, a que não pode servir convenientemente, por difficuldades de comunicação entre ellas e as suas diversas estações, com um percurso que se distende por

⁴⁷ Mensagem apresentada à Assembléa Geral Legislativa em 14 de abril de 1898 pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna (Governador da Bahia). *THYPOGRAPHIA DO “CORREIO DE NOTÍCIAS”*. Bahia, 1898. P. 18. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u013/000078.html>. Acesso em: 22 maio 2014.

⁴⁸ CUNHA, op. Cit. p. 51.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 72.

452 kilometros, affigura-se-nos que a construcção de ramaes, que lhe tragam os productos das zonas adjacentes e a ellas levem, ao mesmo tempo, o resultado dos esforços dos que habitam em outras, se impõe, como uma necessidade palpitante.⁵⁰

Mas o relatório, produzido pelos engenheiros Teive e Argolo e Silveira França, não se limitou a observar a desorganização da malha férrea baiana no período; como vimos, sugeriu enfaticamente uma readequação do sistema a fim de corrigir os erros que eram “palpitantes”.⁵¹ Para o isolamento detectado, que entendiam como danoso ao desenvolvimento do Estado, expuseram a necessidade de uma maior ramificação das ferrovias por áreas até então desprezadas pelas ações governamentais. Tomando a defesa da necessidade de integrar as diversas zonas produtivas, os engenheiros acrescentaram algumas sugestões ao plano anterior, lançado pelo Ministro de Viação e Obras Públicas à época. Em suas colocações, dialogaram com as propostas lançadas pela autoridade política, fazendo referência ao município de Mundo Novo e áreas próximas. Sobre esta zona, os engenheiros observaram que:

O ramal de Villa Nova a Jacobina irá atravessar sempre terrenos da maior fertilidade, onde ao lado do café e dos demais generos dos paizes tropicaes, apresentam-se exuberantes a parreira, o pecegueiro, o marmello, o trigo e outros productos das zonas temperadas.

Passando por terrenos feracissimos os productos viriam dar nova vida á Estrada de Ferro do São Francisco e facilitar a comunicação com uma grande região, muito adaptavel á colonisação estrangeira. Esse ramal não deverá, porem, em nossa opinião, ficar ali; cumpre que elle atinja o Morro do Chapéu e de lá se dirija ao Mundo Novo, trechos que fazem parte do plano do nobre Ministro, como se vê da alínea D) do seu projecto; mas pensamos também que Mundo Novo deve ser ligado por um ramal a estação de Sitio Novo, da Estrada de Ferro Central da Bahia, passando pelos Fertilissimos terrenos, cobertos ainda de mattas virgens, do Valle do rio Agua Branca, de Orobó Grande e Itaberaba, realisando mais moderno dos desideratos dos entendidos nos negócios de viação férrea - a ligação, de diversas artérias e estradas de penetração formando uma só rêde, facilitando a troca dos productos entre zonas a que cada uma serve, e animando, assim, a polycultura, a industria e a mineração.⁵²

⁵⁰ ARGOLLO; FRANCA, op. Cit. p. 13.

⁵¹ Ibid.

⁵² Ibid., p. 14 e 15.

Neste sentido, um dos encaminhamentos sugeridos para conectar zonas até então desprezadas foi a de um ramal que ligaria as duas importantes estradas de ferro baianas, passando por Jacobina e Mundo Novo. O trajeto adotado acabou não sendo exatamente o mesmo que foi proposto por Teive e Argolo, mas sua presença foi marcante no processo de implantação da malha, e seu pensamento se coadunava com as outras propostas oferecidas aos gestores públicos. Sobre a relação entre o engenheiro e a criação da Companhia de Viação Geral da Bahia, Aloísio Santos da Cunha afirma:

Era a vitória de Miguel de Teive e Argollo e do grupo político ao qual se ligava, liderado pelo então governador João Ferreira de Araújo Pinho e sob os auspícios do Ministro de Viação do presidente Afonso Pena, o também baiano Miguel Calmom du Pin e Almeida. Teive e Argollo passara a controlar toda a malha Federal na Bahia. Trabalhos mais recentes que abordam estes acontecimentos não deixam dúvida quanto à existência de um acordo de bastidores entre os grupos dirigentes da Bahia para colocar a malha ferroviária nas mãos de um único grupo, formado pelos mesmos que antes dominavam as estradas separadamente. [...] Na política local, os movimentos que deram origem à Companhia fizeram parte da reorganização de poder no Estado e ocorreram em momentos de tensões políticas. A vitória do grupo liderado por Araújo Pinho e depois por José Joaquim Seabra marcou o afastamento do centro de controle do Estado do grupo liderado pelo ex-governador Severino Vieira.⁵³

A partir do contexto que expusemos na citação acima, ocorreram acordos entre o grupo que assumiu o controle político no Estado e os capitalistas franceses. Aloísio Santos da Cunha salienta a importância desta intervenção estrangeira para compreender a formação do ramal que se organizou na *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Bresilienne*. Convém destacarmos que:

O *Crédit Mobillier*, ao que tudo indica, fez o empréstimo à Bahia sob a condição de a malha ferroviária Federal no estado ir parar em um de seus tentáculos. Este foi a *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*, o braço financeiro que deu origem a *Chemins de Fer* em 1911. Diversos fatores nos levam a esta conclusão. Miguel Calmon e Araújo Pinho apresentaram e pediram atenção para com os representantes do grupo francês ao ministro de viação Francisco Sá e realizaram as manobras já explicitadas para unificação da rede. Por seu turno, o ministro informou ao governador que os franceses se mostraram animados e dispostos a colaborar com o governo para solucionar o problema das ferrovias baianas.⁵⁴

⁵³ CUNHA, op. Cit. p. 72.

⁵⁴ Ibid., p. 75.

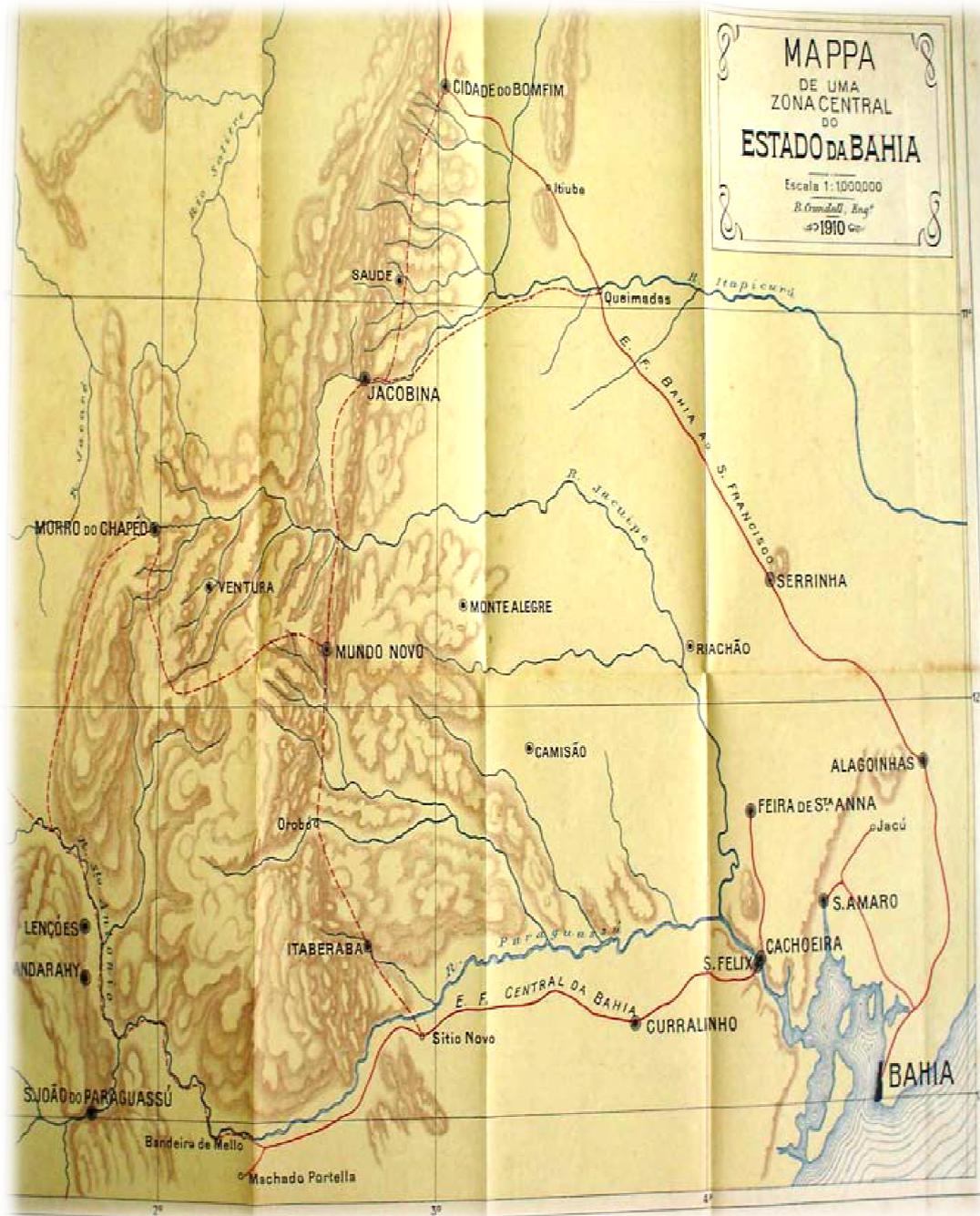
Após as tentativas orquestradas por Teive e Argolo, a administração da linha passou para a *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Bresilienne*, que a operou a partir de 1911, avançando em direção ao município de Jacobina, onde chegou no ano de 1920. Fabiana Machado da Silva⁵⁵ buscou analisar a relação desenvolvida entre a Ferrovia Leste Brasileira e a referida localidade, apontando a presença dos trilhos como um elemento significativo no contexto das transformações da vida econômica da cidade, assim como dos hábitos e dos costumes considerados atrasados, característicos do que ela entende ser a região sertaneja.

Para a autora, o trem funcionou como vetor de uma transformação do espaço urbano, mesmo a composição rural da sociedade sendo basilar. Os jacobinenses buscaram, neste contexto, novos parâmetros civilizatórios, influenciados pelos ideais oriundos dos grandes centros. Para Silva, estes valores não foram aceitos totalmente pelos munícipes, mas vistos com receio, principalmente pela parte da população que se orgulhava de seu passado agrícola e/ou minerador, de forte diferenciação social, coisa da qual não queriam abrir mão. Estes estudos acabam por focalizar os aspectos urbanos, tendo a cidade como elemento mais preponderante de sua análise, ficando assim as zonas campestres cortadas pelas ferrovias ainda carentes de análises próprias ou que adotem a perspectiva entre o rural e o urbano.

Outra projeção, esta do ano de 1910, também compreendia Mundo Novo dentro de seu roteiro. A carta a seguir nos permite ter uma visão mais clara da localização geográfica do nosso recorte espacial, bem como de outros pontos que foram citados nas fontes que apresentamos, contendo, inclusive, o topônimo da época. Exemplos disto são o caso de São Félix, ponto em destaque na “E. de F. Central da Bahia”, e a Cidade do Bonfim, que também aparece em relevo se observarmos o traçado da “E. de F. Bahia ao S. Francisco”. O trajeto apontado considera, assim como em outros estudos já mencionados, a necessidade de unir as linhas mais importantes do Estado na época, conectando importantes faixas do território ainda desprezadas pelas vias de metal, como é o caso de Jacobina, Morro do Chapéu e Mundo Novo.

⁵⁵ SILVA, Fabiana Machado da. *O Trem das Grotas: A ferrovia Leste Brasileiro e o seu impacto social em Jacobina (1920 – 1945)*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2009.

Figura 1 - Mapa com localização da cidade de Mundo Novo em relação a outras cidades do estado – 1910.



Fonte: MESQUITA, Elpídio de. Vição férrea da Bahia. Rio de Janeiro. Typ. do Jornal do Comercio. 1910. In: SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Dissertação (Mestrado em História) - UNICAMP, Campinas, 2007.

O mapa acima expõe a zona central do estado da Bahia e procura ilustrar o plano pensado por Elpídio de Mesquita, que tomava como partida a Cidade de Bonfim (no alto), com o traçado avançando rumo ao sul, em direção à Jacobina (1920), e passando por Saúde.

Conforme o projeto mostrado através da linha pontilhada, a rota atravessaria o rio Jacuípe, divisa natural de Mundo Novo, seguindo até a sua sede administrativa.

Outro exemplo é encontrado no ano de 1912, quando J. J. Seabra apresentou mensagem⁵⁶ à Assembleia Legislativa do Estado, entendendo a necessidade de promover:

Ligação da Estrada de Ferro S. Francisco, no Bonfim, á Estrada Central da Bahia, no Sítio Novo, servindo a Campo Formoso, Jacobina, Morro do Chapéo, Mundo Novo, Orobó e Itaberaba, directamente ou por meio de ramaes, segundo o resultado dos estudos, a juizo do Governo, quanto a Campo Formoso e Morro do Chapéo.

Esta visão, junto com as demais que mencionamos, expõe a constante presença desta zona nas projeções sobre a expansão dos trilhos na Bahia. Diante de tantos projetos, o ramal que efetivamente conectou Mundo Novo partiu da Cidade de Bonfim, na Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. O objetivo maior desta conexão era ligar esta via à linha da Central da Bahia, entretanto havia outras metas em voga. Uma delas era alcançar uma zona apresentada como sendo de grandes potencialidades para as atividades pecuárias, fazendo referência, por exemplo, aos seus pastos, que conseguiam enfrentar adversidades como a seca. Esta foi uma preocupação constantemente levantada, não somente do ponto de vista ferroviário, mas em diversas outras questões que envolviam o cotidiano do interior do Estado.

Após conectar o município de Jacobina, os trilhos partiram com destino a Mundo Novo, passando antes por Miguel Calmon. O início das atividades na estação do França se deu, portanto, nestas condições, e não podemos esquecer também da relevância de Morro do Chapéu para o desenvolvimento do traçado.⁵⁷ É importante observar a proeminente atuação do ministro Francisco Sá, ocupando relevante papel dentro do processo de organização da *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Bresilienne*. Neste momento, retornou ao governo do Estado J. J. Seabra, embora seu grupo tenha se mantido no poder desde seu primeiro mandato (1912-1916).⁵⁸ Encontramos evidências da articulação das elites mundonovenses com Francisco Sá, estas fizeram homenagens à figura deste político por sua

⁵⁶ Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia da abertura da 2ª sessão ordinária da 11ª legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, governador do Estado. SECCÃO DE OBRAS DA “REVISTA DO BRASIL”. Bahia, 1912. p. 33. (07 de abril de 1912). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u241/000034.html>. Acesso em 22 maio 2014.

⁵⁷ CUNHA, op. Cit.

⁵⁸ Ver: LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. *A rainha destronada: Discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012. p. 201-206.

contribuição à chegada da locomotiva em suas terras. Podemos destacar o exemplo da então Praça do Comércio, que passou a se chamar Praça Francisco Sá. A lei que promoveu a alteração do nome salientou o caráter de gratidão da sociedade local.⁵⁹ Sobre a atuação da empresa francesa em terras mundonovenses, Aloísio S. da Cunha nos atenta para o seguinte:

Os cerca de 50 km de Jacobina ao França foram atacados com mais efetividade a partir de 1921 e a inauguração das duas estações do prolongamento, Miguel Calmon e França, se deu em 12 de outubro de 1923. Com a abertura ao tráfego desta seção concluía-se o primeiro trecho e, agora, a produção da zona de Morro do Chapéu e Mundo Novo poderia ser mais facilmente escoada pela estação do França. Seriam necessários onze longos anos para que a *Chemins de Fer* construísse mais 20 km entre o França e Piritiba. Foi a última ação da companhia francesa em prol da ligação das estradas do São Francisco e Central da Bahia.⁶⁰

As transformações ocorridas na década de 1930 passaram novamente a empresa para a administração do governo, sob a denominação de Viação Férrea Federal Leste Brasileira. O que depreendemos da imprensa local, no decorrer do ano de 1931, é que o trecho França–Piritiba foi deixado quase pronto pela companhia francesa. E a indignação das lideranças municipais pode ser percebida no posicionamento do *Jornal Mundo Novo*, quando em extensa publicação de capa condenou os atrasos na conclusão da via, que contrariava o objetivo de levar a locomotiva à Barra de Mundo Novo. A matéria relatou ainda a alternativa de se trabalhar a estação de Piritiba como referência para atender à sede administrativa. Esta já estava praticamente pronta, e o transporte complementar seria feito por meio de estradas de rodagem até a conexão com os trilhos.

A publicação jornalística apresenta diálogos realizados via telegramas que, segundo consta, traduzem conversas entre o Sr. Teodorico Alves, figura de relevo político e econômico (diversas vezes membro do legislativo municipal e prefeito até o ano de 1930, foi coletor

⁵⁹ MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 242. *Livro de Leis n.5*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

⁶⁰ CUNHA, op Cit. p. 96-97.

federal, pecuarista e comerciante)⁶¹ e o Ministro da Viação José Américo de Almeida. A notícia⁶² inicia relatando que:

Segundo um telegrama recebido a 19 do corrente pelo nosso amigo Capm. Teodorico Alves, e que pelo mesmo nos foi mostrado, o atual ministro da viação, Dr. José Américo de Almeida, deferiu o pedido que lhe dirigiu a Companhia Ferro Viária, de referência a inauguração da estação de Cinco Várzeas, distante desta cidade 40 Km. Os trabalhos d'aquella estação estão em via de conclusão⁶³

Nos chamou a atenção o fato de o senhor Teodorico Alves ainda estar envolvido no processo de implantação da ferrovia no ano de 1931, haja vista que este teria saído do governo durante o processo revolucionário de 1930. Dante de Lima nos esclarece esta questão quando relata o posicionamento do prefeito, que, segundo consta, estava a apoiar a luta contra o golpe subversivo e, existindo em Mundo Novo um Tiro de Guerra, este estava pronto para lutar contra o Tenente Juracy Magalhães. Mas, conforme Dante de Lima, na última hora Teodorico telegrafou aderindo à revolução.⁶⁴ Os esclarecimentos trazidos pelo memorialista fazem descortinar a estranheza sobre o fato de Teodorico Alves continuar intervindo no processo de construção da estrada de ferro publicamente, demonstrando alinhamento político com as esferas do poder para além do município. O prefeito, neste momento, já era Raul da Costa Victória, interventor nomeado pelas novas lideranças do Estado.⁶⁵

Diversas questões envolveram a construção deste ramal, como podemos observar estas vão desde acordos políticos, passando por outras de ordem técnica, até a disponibilidade financeira da empresa ferroviária e os potenciais produtivos da zona a ser cortada pelos trilhos.⁶⁶ Encontramos, nos seus relatórios, informações que expressam a dificuldade financeira que a nova concessionária teve para realizar o prolongamento dos ramais.

⁶¹ A matéria “Estrada de Ferro” que utilizaremos a seguir, apresenta Teodorico Alves apenas como “nosso amigo Capm”, não especificando se este era mesmo o ex-prefeito. Entretanto, pela sua atuação como liderança política, tudo leva a crer que se trata da mesma pessoa, dificilmente tratar-se-á de um caso homônimo. As informações adicionais sobre o político municipal encontramos em: LIMA, Dante de. *Mundo Novo: Aspectos Históricos, Geográficos, Sociais e Econômicos*. [S.l.:s.n.][2000?]. p. 46.

⁶²ESTRADA DE FERRO. *Jornal Mundo Novo*, N. 180, 24 jul. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

⁶³ Na própria edição, o jornal emite correção para a distância entre a estação de Piritiba e a cidade de Mundo Novo que na verdade seria de 20 km. JORNAL MUNDO NOVO, n. 180. Acervo de Eulálio Motta. p. 4.

⁶⁴LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. p. 77.

⁶⁵Ibid., p. 89.

⁶⁶ Uma discussão sobre a formação do Ramal Bomfim – Barra de Mundo Novo é encontrada em: CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grota (1912-1976)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2011.

Tamanho empenho para a efetivação da estação de Piritiba pode ser melhor compreendido quando buscamos enxergar as cifras oriundas das práticas comerciais inerentes ao seu funcionamento. Para termos um parâmetro do que representavam estes prédios, acreditamos que a melhor forma é comparar os números existentes entre as diversas sedes do ramal. Encontramos estes dados no anexo n. 21 do Relatório da VFFLB, que apresenta uma tabela com o demonstrativo das receitas totais por localidade. Destacamos abaixo uma tabela adaptada que apresenta estes números, partindo do ano de 1934, quando o prédio de Piritiba foi aberto ao fluxo da linha. Organizamos por ordem decrescente de valores, observemos:

Tabela 1 - Receita Total por Estações -(Ramal Bonfim-Barra de Mundo Novo)

	1934	1935	1936	1937	Receita Total
Jacobina	222:426\$350	389:999\$745	376:138\$550	409:199\$000	1.397:763\$645
Bomfim	211:808\$995	330:912\$885	364:614\$960	395:744\$450	1.303:081\$290
M. Calmon	150:290\$670	286:564\$665	322:315\$950	386:659\$250	1.145:830\$535
França	98:611\$745	163:239\$215	202:617\$162	265:994\$250	730:462\$372
Piritiba	13:672\$245	86:454\$340	240:332\$050	260:191\$050	600:649\$685
C. Formoso	24:151\$035	113:757\$070	169:074\$800	200:102\$700	507:085\$605
Saúde	40:692\$950	119:637\$905	83:054\$450	102:242\$900	345:628\$205
Pindobassú	78:569\$410	71:490\$330	72:580\$150	91:064\$650	313:704\$540
Barra	\$	\$	\$	227:843\$500	227:843\$500
Caên	37:922\$340	57:476\$835	43:472\$500	77:391\$100	216:262\$775
Itinga	23:613\$710	53:357\$455	50:634\$450	55:353\$400	182:959\$015
Missão	1:358\$160	3:048\$250	5:334\$950	8:589\$150	18:330\$510

Fonte: Tabela montada pelo autor, os dados fazem parte do relatório do exercício de 1937 da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Anexo n. 21.

Em “receita total” colocamos a soma das receitas dos quatro anos analisados para uma melhor compreensão dos valores. A seguir, adaptamos outra tabela que demonstra os números praticados pelas estações ferroviárias do município de Mundo Novo. Perceberemos, com base na comparação dos valores, que os números apresentados pelas localidades do França e de Piritiba e em 1937 de Barra de Mundo Novo são significativos no contexto geral do ramal. Agora em “receia total” traremos a soma dos valores anuais das estações do município, expressos, assim como na tabela anterior, em contos de réis (moeda corrente à época):

Tabela 2 – Receita Total por Estações no município de Mundo Novo

Ano	França	Piritiba	Barra	Receita Total
1932	104:410\$985	\$	\$	104:410\$985
1933	96:159\$000	\$	\$	96:159\$000
1934	98:611\$745	13:672\$245	\$	112:283\$990
1935	163:239\$215	86:454\$340	\$	249:693\$555
1936	202:617\$162	240:332\$050	\$	442:949\$212
1937	265:994\$250	260:191\$050	227:843\$500	754:028\$800

Fonte: Tabela montada pelo autor, os dados fazem parte do relatório do exercício de 1937 da Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro. Anexo n. 21.

A inauguração da estação de Piritiba foi, sem dúvidas, mais um marco no projeto de penetração ferroviária no município de Mundo Novo. Entretanto, o objetivo de pôr em funcionamento a estação de Barra ainda era algo fortemente desejado e buscado pelas elites municipais, que viam os trabalhos parados desde 1928 e expostos ao desgaste do tempo durante quase uma década, apesar de estarem perto da localidade. Conforme o que podemos depreender do que relata o Engenheiro Lauro F. P. de Freitas, diretor da estrada, a João Marques dos Reis, ministro da Viação e Obras Públicas, o prolongamento no território de Mundo Novo é o único realizado no ano de 1936. Vejamos:

Não fosse a conclusão dos serviços de construção do trecho Piritiba-Barra, numa extensão de 16.k814,500 kilometros, nenhum outro serviço de construção de linhas se teria verificado nesta ferrovia. Esse trecho, porém, que está a concluir-se, fôra custeado por parte do credito de 4.000 contos que obtivemos para anttender aos damnos produzidos pelos temporaes de 1935.

Uma vez inaugurado, o que esperamos seja em breves dias, terá V. Excia. prestado um relevantissimo serviço á zona de Mundo Novo, cuja exuberancia e capacidade de producção são incontestáveis.⁶⁷

Com as verbas para prolongamentos de ramais indisponíveis, em virtude das más condições financeiras da Empresa, o trâmite que possibilitou a inauguração de mais uma estação no território de Mundo Novo é narrado no relatório do exercício de 1937. Vejamos:

⁶⁷ VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1936*. (Construções e prolongamentos de ramaes). Cia. Editora e Graphica da Bahia. Bahia, Junho de 1937. p. 67

A' vista dêsse doloroso aspecto, e tendo em conta a parcela relativamente pequena a ser dispendida na conclusão dos serviços, resolveu esta Diretoria solicitar dêsse digno Ministério a devida autorização para concluir os trabalhos, o que não pôde, aliás, ser obtido oficialmente, por falta de recursos especiais. Não obstante, com os poucos recursos do custeio, prosseguimos os serviços, tendo conseguido, por fim, concluí-los, em 31-12-37, pois não era justo que permanecesse ao abandono tão importante parcela do patrimonio nacional, cuja terminação dependendo apenas de pequenos recursos, iria levar nova seiva de vida e de progresso a esses ubérrimos rincões de Mundo Novo, onde a pecuária encontrou o seu habitat. Assim, concluíram-se os trabalhos de terraplenagem e de alvenaria das obras d' arte iniciadas; procedeu-se assentamento de trilhos e acessórios, locação, nivelamento da linha e demais serviços de acabamento necessários á sua segurança e drenagem.⁶⁸

Além de apontarem a forma como foram desenvolvidos os trabalhos para a conclusão das obras, os documentos exaltam as potencialidades de Mundo Novo, atitude condizente com o que comumente encontramos nas outras fontes. Destacamos que a exposição presente no relatório defende a ideia de que a ferrovia irá levar o progresso a esta zona “onde a pecuária encontrou o seu habitat”. A relação entre a atividade pecuária neste município e a questão ferroviária será trabalhada de forma mais detalhada em outro momento deste texto. Neste tópico, buscamos analisar a formação do ramal, apresentando também algumas informações sobre as estações.

Conforme os dados que encontramos, a nova estação de Barra também demonstrou números consideráveis no primeiro ano de funcionamento, tendo uma receita total de 227:843\$500. Devemos considerar que nesse momento temos as três estações em operação no município, onde a de Piritiba obteve uma receita total de 260:191\$050, e a do França de 265:994\$250, perfazendo o valor de 754:028\$800,⁶⁹ uma cifra significativa diante dos valores apresentados pelas outras estações. Concluída a análise sobre a construção do ramal Bonfim-Barra de Mundo Novo, vamos nos debruçar, no item que segue, sobre uma questão que envolve as ferrovias, o campo e a cidade: a água.

1.3 A regularidade dos trens, a irregularidade das chuvas...

⁶⁸ VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. (Construção do trecho Piritiba – Barra de Mundo Novo.) Gráfica Comercial: Bahia, Setembro de 1938. p. 79 e 80.

⁶⁹ Os valores da receita total por estações estão discriminados no anexo n. 21. VIAÇÃO FERREA LESTE FEDERAL. *Parte do Relatório do exercício de 1937*. Gráfica Comercial, Bahia, setembro de 1938.

A questão climática, como vimos até aqui, está presente nas diversas falas, tanto de ordem política, quanto de ordem técnica. O tema sempre esteve em voga no momento da escolha dos traçados, e continuou a ser pauta constante nos relatórios durante o funcionamento da linha. Para que possamos analisar com maior profundidade a importância que teve o evento da seca na implantação dos trilhos, vamos problematizar as preocupações da ferrovia com o evento enquanto esta avançava sobre a região. Convém mencionar que, quando falamos da estação ferroviária, não devemos vislumbrar somente o icônico prédio que servia de referência para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, existia uma estrutura necessária para o desenvolvimento do fluxo ferroviário.

A questão da seca foi abordada por Graciela Rodrigues Gonçalves, que se debruçou sobre as estiagens na Bahia do século XIX. A autora analisou a capacidade desse acontecimento de desequilibrar o ambiente cotidiano dos habitantes interioranos e expôs a influência da escassez das chuvas no comércio de gado para a cidade de Salvador. Neste contexto, do início do século XIX, tal evento acabou por causar a carestia e a falta dos víveres que abasteciam a capital da província. Os repetidos períodos com ausência de água passam então a fazer parte das preocupações dos gestores, visto que:

A estiagem de 1857/1861 e sua enorme repercussão (temporal, espacial, humana, econômica), até então pouco vista, indo além da clássica falta de boiadas provenientes do sertão nos mercados litorâneos, deslocou o significado da seca, encerrado ao interior, para um problema a exigir a participação do governo provincial (e central), que dividiria com as autoridades locais e camada proprietária, a gerência de sua dimensão e os custos dos prejuízos.⁷⁰

Os quatro anos de estiagem, segundo a autora, acabaram redefinindo diretrizes para a compreensão da seca na Bahia. Neste momento, passou a existir uma maior cobrança/necessidade para que medidas fossem tomadas em contrapartida ao problema que, dessa vez, tomou dimensões preocupantes para a gestão pública. A estiagem provocou grandes fluxos migratórios, que rumaram para as regiões mais litorâneas, se convertendo em um problema de ordem social, além de alterar circunstancialmente o abastecimento das zonas urbanas, principalmente sua capital, que apresentava grandes concentrações populacionais.

⁷⁰ GONÇALVES, Graciela Rodrigues. *As secas na Bahia do século XIX* (Sociedade e Política). Dissertação (Mestrado em História) – UFBA, Salvador, 2000. p. 42.

O objetivo de trazermos estas informações para o nosso texto visa situar a presença deste evento no cotidiano da vida sertaneja. Desta forma, podemos visualizar as preocupações tanto dos populares quanto dos gestores públicos no que se refere à escassez de chuvas, que passou a ter forte carga histórica, principalmente a partir do quartel temporal em questão. Isso se deve ao fato de que estes fenômenos naturais passaram a interferir sobremaneira nas relações econômicas, políticas e sociais de toda a província e, depois, do estado, por provocar problemas profundos como fome e carestia, que devem ser considerados na busca por compreender a dinâmica interna das diferentes zonas do Estado. A nascente malha ferroviária baiana passou a ser usada no combate à tal situação na distribuição de alimentos ou auxílios.

Pensando então na relação entre ferrovias, campo e cidade, podemos começar nossa análise por uma pequena nota publicada no *Jornal Mundo Novo*, no ano de 1931, intitulada “Inverno”. A referida notícia expõe o alívio de toda a população, especialmente dos lavradores e criadores, com a chegada das chuvas:

Finalmente, ha 20 dias, chuvas abundantes tem caído em todo este município e circunvizinhanças, trazendo-nos grande tranquilidade, especialmente aos lavradores e criadores, que já começavam a desanimar.
“Quando Deus tarda, vem no caminho!”⁷¹

Notícias como essa, sobre a irregularidade das chuvas, foram corriqueiras nos meios de comunicação que circulavam em Mundo Novo, algo compreensível já que esse fenômeno representava forte carga histórica, como indicou Gonçalves. Mesmo recebendo os elementos que inserem diversos traços de urbanidade, a cidade de Mundo Novo mostra, nesse período, uma intensa relação com as atividades rurais. A questão da água é central em todo este processo, relembremos a importância que esta teve para a consolidação de Cinco Várzeas (Piritiba), conforme analisamos no tópico anterior. As dificuldades na construção de novas estações passavam também pela questão pluviométrica destas localidades. A estação de Barra é um claro exemplo destas preocupações, segundo podemos aferir no relatório do exercício de 1937 da Viação Férrea Leste Brasileiro, vejamos:

Ainda, pelo custeio, foi instalado um amplo e permanente serviço de abastecimento dagua em Barra. Fugindo á praxe antiga de tudo fazer-se

⁷¹ JORNAL MUNDO NOVO. N. 180, 24 jul. 1931, ANNO XI, Bahia, Mundo Novo, Acervo de Eulálio Motta. p. 4.

precário e provisório, sem qualquer objetivo futuro, buscámos resolver de vez o serviço, que embora houvesse custado 119:926\$500, oferece a grande vantagem de ser perene e por gravidade, sem quaisquer outros ônus que o inicial. A água é conduzida para o pátio da estação, - onde fizemos construir uma importante caixa d'água de 50.000 litros, em cimento armado, - por uma adutora de 2½ polegadas, de 2.000 metros de extensão, que se deriva da importante barragem submersível que fizemos construir sobre o vale do riacho existente, de modo a captar e estabelecer o regime de grande armazenamento, jamais afetado pelas grandes estiagens.⁷²

Assim sendo, sempre foi uma preocupação discutida nos documentos da empresa ferroviária o irregular abastecimento de água no curso das ferrovias. Grandes obras de infraestrutura foram realizadas no entorno para que a estação pudesse operar. No ano de 1937, o relatório da Empresa buscou demonstrar que a estação de Barra de Mundo Novo atendia a novos parâmetros, conseguindo assim suportar grandes estiagens. Como pudemos perceber no relato do engenheiro Lauro F. P. de Freitas, o objetivo consistia em trazer a água de uma barragem construída no leito de um riacho. A fotografia do barramento também foi apresentada no relatório, demonstrando inclusive a capacidade de gerência do relator que, com poucas verbas, vinha conseguindo fazer o prolongamento, que partia de Bonfim, avançar e com muita qualidade.

Figura 2 – Fotografia de uma grande barragem construída em Barra de Mundo Novo, para os serviços de abastecimento d'água por gravidade – 1937



Fonte: VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras.

⁷² VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras. p. 80.

Em suma, existia uma séria ligação entre o abastecimento ferroviário e as questões climáticas, como as da chuva, tanto pelo fato da agricultura e pecuária serem as principais atividades de viabilidade econômica do município, quanto da água ser elemento fundamental para o funcionamento da linha férrea. Esta percepção já havia sido claramente exposta pela empresa ferroviária no relatório de 1936. Na página 23 do documento, o problema é tratado de forma mais direta quando o texto problematiza a preocupação com a falta de água em alguns pontos da linha férrea, e, decorrente disso, os vários danos causados ao fluxo. A irregularidade das chuvas prejudicava seriamente a manutenção da regularidade dos trens, não só na região, mas em toda a extensão da malha.

Aponta o relatório, no item “Abastecimento d’água”, o seguinte diagnóstico da situação vivida pela malha ferroviária na Bahia:

E’ um dos serviços que reclama providencias muito urgentes. Os mananciais que abastecem os nossos reservatórios d’agua foram previstos com muito pouca largueza. Na época da construcção das Estradas. Dahi para cá, em verdade, nada se fez que pudesse permitir um serviço de abastecimento compativel com as exigencias do trafego, do que tem resultado, logo no início das pequenas estiagens, a paralização completa de certos pontos de abastecimentos, muitos dos quaes de absoluta necessidade, Citamos, como exemplo indiscutível, o abastecimento de Santa Luzia, destinados a attender aos serviços da reserva local. Com a mais leve estiagem, vê-se a Estrada nas maiores difficuldades, effectuando com wagons tanques percursos consideraveis para vencer as distancias resequidas do nordeste. E, como Santa Luzia, podemos citar quae 50 % dos abastecimentos da rêde, facto que bem demonstra os prejuisos incalculaveis que sofre o trafego, já de si congestionado.”⁷³

A questão mais relevante era, sem dúvida, a falta dos recursos naturais, como a lenha e, principalmente, a água, que alimentavam a locomotiva a vapor para que esta pudesse mover o comboio de trens. Sendo assim, ao transitar por locais que não forneciam o líquido regularmente e em condições aceitáveis, o trem tinha sua capacidade de carga comprometida, pois teria que carregar água em parte dos vagões. As soluções pensadas para esta questão passam pela indicação da evolução para tração a “Diezél – elétrica”, evitando assim os transtornos com a falta de lenha e água.

⁷³ VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1936*. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras. p. 23-24

Figura 3 – Caixa d'água em construção para o armazenamento de 50.000 litros no pátio da estação de Barra de Mundo Novo – 1937.



Fonte: VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras.

Classificado como “vexatório” pela empresa ferroviária em um dos seus relatórios, o comprometimento do fluxo por escassez hídrica apontou ainda outras ações. Os novos investimentos da Empresa foram elaborados observando as questões que citamos, e para a estação de Barra mudanças foram postas em prática. As figuras 2 e 3 mostram alguns destes melhoramentos. Foi exaltada nos relatórios a construção de uma barragem para represamento do riacho, situada a cerca de dois quilômetros do pátio da estação e que fornecia água conduzida por gravidade. O líquido era levado até um reservatório com capacidade para 50.000 litros, onde ficava armazenado. Localizada ao lado da estação, esta construção era também uma das partes que compunham o complexo do sistema.

Se olharmos com cuidado para a imagem da figura 3, veremos atrás das colunas a presença de uma escada utilizada na construção e que pode funcionar como uma referência para percebermos o tamanho da obra. A presença destas intervenções transformou todo o perímetro da estação. O acesso à água no espaço das estações que margeavam os trilhos tomou um aspecto central nas preocupações dos dirigentes da empresa ferroviária, descrevendo as ações que foram empreendidas a fim de que o fluxo das linhas não fosse comprometido pela escassez pluviométrica. Tal questão sempre foi relevante dentro do projeto ferroviário, mas, na construção da estação de Barra, existiu uma necessidade em demonstrar as atitudes tomadas para garantir o abastecimento de água no entorno dos trilhos.

Figura 4 - Aspecto das populações marginais à linha, aguardando os trens para obterem água – 1936.



Fonte: VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1936*. Cia. Editora e Graphica da Bahia. Bahia, 1937. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras.

O problema da irregularidade das chuvas era visto como uma situação para a qual se pedia resoluções urgentes. Os danos causados pela falta de água comprometiam principalmente a manutenção do fluxo ferroviário e, logicamente, os lucros da empresa. Este problema diminuía drasticamente as atividades e instalava um caos social à margem dos trilhos, chegando o trem a servir como provedor do abastecimento de água em muitos pontos da linha. Isso pode ser observado no relatório de 1936, quando a empresa ferroviária demonstrou uma grande preocupação com o abastecimento de água no percurso.

O exemplo de Santa Luzia, mencionado no relatório de 1936, indica que nestas situações era necessário que os trens carregassem “vagaons tanques” para abastecer com água as populações afetadas pelos longos períodos de estiagem. Evidentemente, os membros das elites locais, produtores ligados à terra com acesso à imprensa, também viam nos longos períodos de estiagem um problema considerável, que, além de prejudicar diretamente as suas atividades de produção na agricultura e pecuária, afetariam o escoamento de sua produção, já que o fluxo ferroviário ficava bastante comprometido em longos períodos de estiagem.

Apesar da abordagem do relatório de 1936 não tratar diretamente da região de Mundo Novo, o empecilho levantado pelo documento testemunha a preocupação da empresa ferroviária com as adversidades enfrentadas em muitas regiões do nordeste: a presença de água, ratificando uma orientação sempre presente nos estudos sobre os traçados da linha férrea. Assim sendo, o documento de 1937 é bastante claro sobre as decisões que nortearam os trabalhos de construção da Estação Ferroviária de Barra. O relatório expressou uma notória atenção em salientar que a estação de Barra já fora construída pensando nestes novos parâmetros de combate à possibilidade da seca. Neste contexto, ganharam destaque as obras que apontavam para a existência do barramento e armazenamento de água.

Como analisamos em outros momentos deste texto, o entorno da estação compreendia algumas construções, e a este espaço toda uma dinâmica era aplicada, um emaranhado de relações humanas conectando ferrovias, campo e cidade. Assim, o prédio da estação se tornava o elemento central neste contexto capaz de capitanear e direcionar o conjunto de ações desenvolvidas ao seu redor. Uma inquietação constante era a presença, captação e armazenamento de água – preocupação esta que se intensificou a partir do ano de 1936 com os problemas levantados pelo relatório do ano. Dessa forma a construção de barragens, caixas d’água e outros elementos passam a ocupar um lugar mais relevante, e percebemos que a estação tem no prédio um elemento simbólico que concentra a atividade ao seu derredor, mas as outras construções, principalmente as que se referem às questões de barramento e

transporte de água, é o que também constituem o destaque dado à estação e que permitem o seu papel de centralidade dentro desta região.

Desta forma, prejuízos provocados pela seca acabaram por levantar nas construções posteriores uma orientação mais latente com o barramento e o armazenamento de água. As obras como barragens, condução da água por gravidade e caixas d'água próximas tiveram destaque semelhante ao dado às obras de grande relevância administrativa, como o próprio prédio da Estação e a Casa do Chefe. Com o intuito de prevenir prováveis problemas de fluxos provocados pela irregularidade das chuvas, o avançar dos trilhos estabeleceu diversas mudanças no município de Mundo Novo, desenvolvendo uma peculiar forma de existência, que não necessariamente foi única, nem singular, mas vivências diferenciadas das encontradas na capital do estado e em outras regiões já estudadas pela historiografia.

Neste espaço, campo e cidade se complementaram, relacionaram-se com o aparato ferroviário e construíram um ponto de convergência onde formas de vida aparentemente contrastantes experimentaram novos sentimentos e exerceram novas sociabilidades. Assim sendo, as ferrovias se constituíram a partir destas relações que se ramificaram por todo o município. No entorno das estações se desenvolveram inúmeras interações. Este espaço se reinventou, adquirindo novas características e estabelecendo novas relações não necessariamente contraditórias ou opostas.

1.4 Entre trilhos e aspirações: construindo a região de Mundo Novo

Olhando cuidadosamente para o interior do estado da Bahia, veremos que sua colonização ocorreu através de processos diferenciados, se compararmos com as áreas mais litorâneas do Estado. Pensando a ocupação do território, desde a chegada dos portugueses, é evidente que perceberemos que zonas administrativas foram criadas, formaram-se capitânicas hereditárias, sesmarias, dentre outras divisões administrativas. O problema é pensar que estes processos se desenvolveram nas diversas “partes” do interior do atual Estado, seguindo as mesmas aspirações e modelo da sua faixa litorânea. Antônio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas nos chama a atenção para isto, quando fala tratar-se de um:

Primário engano pensar a Bahia como um território homogêneo. A começar pelo processo de ocupação, ocorrido em diferentes tempos históricos e inspirados em múltiplos interesses, nem sempre complementares, alguns até contraditórios. Das atividades exploratórias à vida cultural percebemos,

desde a colônia até a república, espaços bem delimitados, representativos de épocas, da sociedade e da própria vida. A matriz humana plural, com predominância e determinações a depender do local, do tempo e do poder de cada grupo ou representação. Em determinados lugares, encontramos os povos originais, os brancos e afrodescendentes mais misturados, em outros nem tanto. Uns de exploração secular, outros nos tempos recentes. Tudo a nos indicar as múltiplas faces de um objeto – Bahia – a nos sugerir que a mesma não existe em decorrência apenas de um grupo populacional, que o dendê (estrangeiros e nacionais chegam a pensar que o óleo extraído seja consumido em todas as refeições, todos os dias) não é cultivado até às fronteiras dos sete estados com os quais se limita, e que o axé não é o único ritmo que nos embala e faz dançar nos dias ensolarados e noites quentes do nosso predominante verão.⁷⁴

No âmbito das pesquisas historiográficas, a perspectiva da história regional e local compreende um caminho para estudarmos este caleidoscópio social e uma sólida possibilidade na tarefa de investigar a composição deste mosaico baiano. Como nos chama a atenção Antônio Guerreiro⁷⁵, várias destas regiões ainda precisam ser estudadas para que possamos ter uma compreensão mais profunda de suas reais dimensões e diálogos, tanto internos quanto externos. Apresentando um vasto território e parte dele com investigações historiográficas rarefeitas, a Bahia acaba sendo alvo fácil de generalizações sobre sua estrutura sociocultural. Compõe o leque de intenções deste estudo, portanto, contribuir com o preenchimento destas lacunas, objetivando assim o alargamento do debate historiográfico sobre a(s) Bahia(s).

Com contornos territoriais bem diferentes dos atuais, o município de Mundo Novo iniciou, mesmo antes de 1923, a busca por transformações em sua estrutura interna e em seu cotidiano. Este processo pode ser descrito como um conjunto de aspirações, articulações e ações que levou, entre os anos de 1923 e 1937, à formação de um lócus diferenciado dentro do seu território. Esta organização do espaço teve como coluna dorsal o ramal de linha ferroviária que penetrou no município, dando destaque a três pontos bem específicos neste contexto: França, Cinco Várzeas (Piritiba) e Barra, locais que receberam uma estação ferroviária e passaram a funcionar como pontos de referência dentro da nova dinâmica social montada em função deste evento.

A inauguração da estação ferroviária do França⁷⁶, realizada juntamente com a estação de Canabrava,⁷⁷ no dia 12 de outubro do ano de 1923, materializou as antigas aspirações da

⁷⁴FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro Moreira de. Bahia em pedaços: desafios para o historiador. In: FARIAS, Sara Oliveira; LEAL, Maria das Graças de Andrade (Org.). *História regional e local II: plural e singular em debate*. Salvador: EDUNEB, 2012. p.72-73.

⁷⁵Ibid.

⁷⁶JORNAL CORREIO DO SERTÃO. N. 328, de 21 de outubro de 1923, Morro do Chapéu - BA, Anno VII. p. 2

sociedade de Mundo Novo – esta há muitos anos reivindicava que os trilhos da ferrovia chegassem ao seu território. Visando destacar a presença desta nova dinâmica que a ferrovia anunciava para o município, uma reportagem do Jornal *Correio do Sertão* noticiou o importante acontecimento, mencionando que na “estação do França compareceram para mais de 2.000 pessoas de diversos pontos, dentre as quais, crescido número de moradores da cidade de Mundo Novo com a *Philharmonica ‘Lyra Mundonovense’*”.⁷⁸

Não podemos perder de vista, no entanto, que toda a pompa associada a este evento evidencia um sentimento das elites locais, que, independente do exagero dado pela imprensa ao fato, demarca o início da materialização do que já se desejava há alguns anos: a chegada da ferrovia em Mundo Novo. O projeto incluía uma estação para sua sede, intuito que não foi alcançado de forma plena. A vontade das elites era que os trilhos adentrassem no perímetro urbano, coisa que conseguiram de forma limitada. Porém, a inauguração da estação de Barra se constituiu em outro marco, ocorrendo parcialmente no ano de 1937⁷⁹, este intervalo de tempo que vai da inauguração da estação do França até a inauguração da estação de Barra é fértil, visto que podemos captar transformações que ocorreram no município neste período.

Conforme já destacamos neste texto, defendemos que no interior desta circunscrição territorial, entre os anos de 1923 a 1937, criou-se uma região com uma dinâmica própria, marcada por certas particularidades, vinculadas à implantação do projeto ferroviário neste espaço administrativo. Buscaremos entender estas especificidades, mas, para tanto, é preciso salientarmos o que entendemos por História Regional e Local e como esta proposta dialoga com outros setores do pensamento historiográfico. Erivaldo Fagundes Neves ocupa-se em definir o que vem a ser um estudo de História Regional e Local. Segundo ele:

A história Regional e Local consiste numa proposta de estudo de atividades de determinado grupo social historicamente constituído, conectado numa base territorial com vínculos de afinidades, como manifestações culturais, organização comunitária, práticas econômicas, identificando-se suas interações internas e articulações exteriores e mantendo-se a perspectiva da totalidade histórica.⁸⁰

⁷⁷ Atualmente sede do município de Miguel Calmon-BA.

⁷⁸ JORNAL CORREIO DO SERTÃO. N. 328, de 21 de outubro de 1923, Morro do Chapéu - BA, Anno VII. p. 2 grifo do autor.

⁷⁹ Parcialmente porque Barra não fazia parte da sede administrativa do município de Mundo Novo, ficando distante de lá cerca de 5 km.

⁸⁰ NEVES, Erivaldo Fagundes. *História Regional e Local: Fragmentação e Recomposição da História na Crise da Modernidade*. Salvador: Arcádia; Feira de Santana: UEFS, 2002. p.45.

O autor aponta suas concepções sobre a delimitação das características que devemos buscar para este intento. É possível ainda, na citação seguinte, compreender claramente a diferenciação entre o Local e o Regional. Nas palavras do próprio Erivaldo Fagundes Neves, esta definição de espaços varia de acordo com as intenções da pesquisa e se pauta pela relação existente entre os dois conceitos. Descreve ele que:

Um espaço *local* insere-se numa *região*, cujo conceito implicaria na definição do espaço físico, variável conforme a formação do pesquisador e suas intenções com a investigação, mais coincidente na *geografia, economia e povoamento*. Entretanto uma região se constitui quando seus habitantes conhecem o passado dela e a noção espacial se dilui, quando se firma um poder sobre um conjunto mais amplo, expondo a sua fluidez.⁸¹

Diante do exposto, o objetivo é definir a inserção ferroviária no município de Mundo Novo, estado da Bahia, entre os anos de 1923–1937, enquanto um estudo que se utiliza da História Regional e Local, pensando-a em suas relações com as demais vertentes do conhecimento historiográfico. Em meio a este processo, campo e cidade conviveram lado a lado e, quando não, juntos, criando um ambiente onde as relações sociais adquirem uma peculiaridade característica desta região: a complementaridade entre o rural e o urbano.⁸²

Pensando nesta perspectiva, a ideia é orientar nosso olhar para perceber como novas forças político-sociais se articularam à medida que uma nova configuração regional se instalava neste município, fazendo emergir uma multiplicidade de forças que, em síntese, identificam dois grandes ideais: por um lado, elementos da chamada civilidade, como o teatro, o cinema, o futebol, a própria ferrovia⁸³, entre outros que poderíamos aqui mencionar; e, de outro lado, os advindos das zonas rurais, que conviveram de maneira dialógica e conflituosa, em que grupos oligárquicos buscaram renovar o seu poder político e econômico.

Um exemplo é Barra que estabelece, a partir de então, um intenso diálogo com a referida localidade, configurando praticamente uma incorporação. Isto é caracterizado

⁸¹NEVES, Erivaldo Fagundes. *História Regional e Local: Fragmentação e Recomposição da História na Crise da Modernidade*. Salvador: Arcádia; Feira de Santana: UEFS, 2002. p. 46. Grifo do autor.

⁸² Raymond Williams, em *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*, trabalha a relação entre os meios urbano e rural de forma não antagônica.

⁸³ A questão ferroviária está no cerne desta investigação, em virtude de ser ela a gênese dos demais elementos urbanos que se apresentam. As fontes indicam que a ferrovia não era composta somente pelos trilhos, visto que acompanhava o aparato ferroviário, barragens, estações, linhas de telégrafos, caixas d'água elevadas, luxuosas residências, além da conectividade que permitia a dinamização dos processos de sociabilidade, possibilitando, dentre tantas outras coisas, a visita de times de futebol e grupos musicais oriundos de outras localidades.

também em função das ações estabelecidas pelo governo municipal para minimizar a incômoda distância de cerca de seis quilômetros para o centro da cidade. Neste momento, a localidade e a sede administrativa de Mundo Novo passaram então a se confundir, sendo entendidas praticamente como uma só. Evidentemente se formou, a partir da introdução das estações ferroviárias em cada um destes pontos, uma dinâmica própria e diferenciada do restante do município, fortalecendo estas localidades diante das demais.

Estes espaços passam a ter uma função diferenciada dentro do contexto do município, podendo ser caracterizados como locais estabelecendo, além de um intenso diálogo com as zonas sob sua influência, uma constante conexão entre si – seja pela afinidade de objetivos, como os comerciais e/ou políticos; seja pelas semelhanças culturais do seu cotidiano regidas pela dinâmica ferroviária; pela conexão física que passaram a desenvolver pela linha férrea, ou ainda pela constante influência cultural da ferrovia; seja, podemos acrescentar também, pelo passado comum ligado às questões rurais. Soma-se a isto a intensificação das práticas de comunicação via telégrafo ou pelos correios. E, porque não dizer, por se tornarem a zona de referência – não só para o próprio município como para os circunvizinhos – visto a presença do aparato ferroviário.

Enfim, a inserção em questão construiu uma região que se constituiu de forma muito similar em função do seu passado rural e que passou a dialogar com os traços de urbanidade provenientes da dinâmica ferroviária. Logicamente que algumas localidades já dispunham de certas características tidas tradicionalmente como urbanas. Podemos elencar diversos aspectos nesse sentido, a exemplo da presença da imprensa, através do periódico Mundo Novo – editado e disponibilizado para circulação naquela localidade – ou, ainda, da filarmônica Lyra Mundonovense, presente na inauguração da ferrovia. Temos também a existência de um cinema, sobre o qual teceremos uma análise mais detalhada no próximo capítulo. Entretanto, fica evidente, ao ler as fontes, a ocorrência de um conjunto de transformações desenvolvidas na sede do município de Mundo Novo.

Herdeira de uma tradição rural vital para sua existência, esta região desenvolveu uma peculiar forma de lidar com as novas influências urbanas. Por não poder abandonar sua principal fonte de renda ligada ao campo, criou contornos bastante singulares. Exemplo disto é a dinâmica comercial da ferrovia nas três estações mencionadas, que se sustentava na comercialização de produtos primários, extremamente ligados à produção agropecuária do entorno. Neste sentido, a região de Mundo Novo estabeleceu uma habilidosa relação de complementaridade entre os ambientes urbanos e rurais.

1.5 França, Piritiba e Barra de Mundo Novo

O município, antes chamado de Vila de Nossa Senhora da Conceição de Mundo Novo, foi emancipado em finais do século XIX.⁸⁴ Como já pudemos perceber algumas vezes no texto, diversas menções feitas a esta zona evocavam suas características ligadas principalmente às questões rurais. Encontramos estas percepções, entre outras fontes, nos diversos relatórios produzidos por engenheiros civis, a fim de justificar, ora por meio técnico, ora por meio político, o intuito da passagem da linha férrea por dentro da referida região. Esta fração do território, ao final dos anos oitocentos, e mesmo não dispendo de autonomia administrativa, já era referendada pelas suas características campestres.⁸⁵

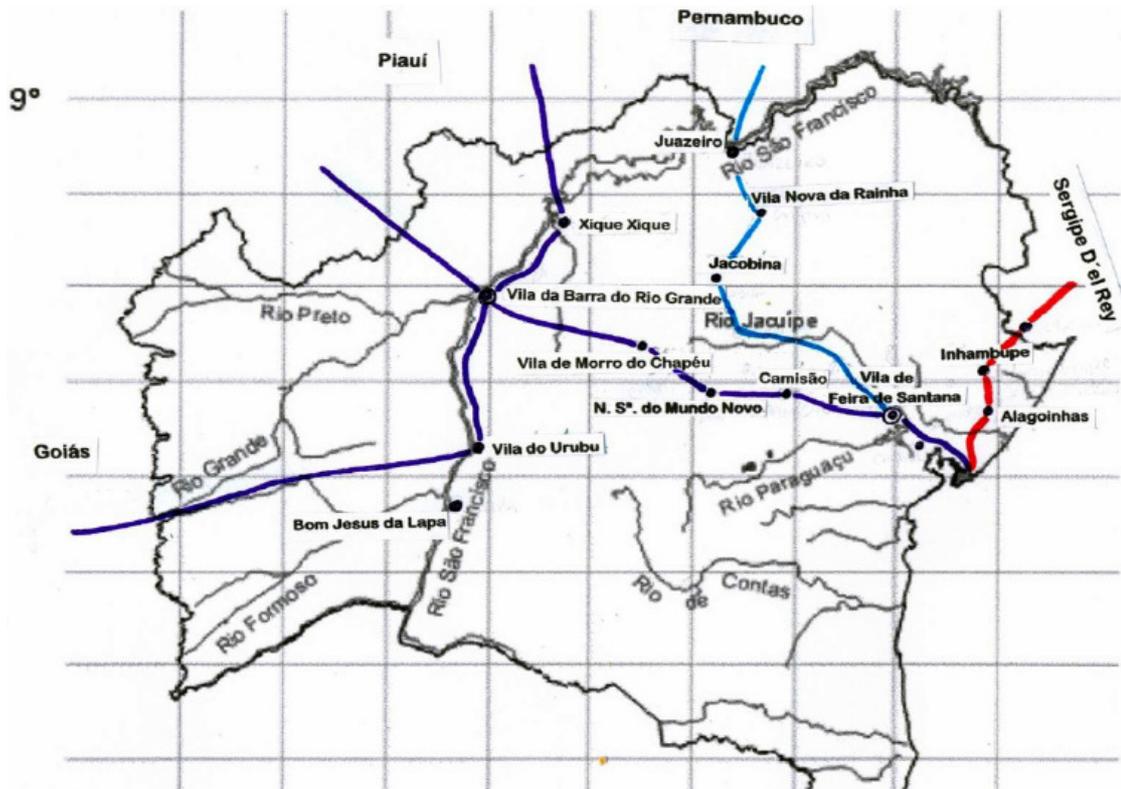
Com o objetivo de analisar o que significavam estas afamadas potencialidades pecuárias, recuaremos um pouco o nosso olhar para o século XIX, onde devemos entender o consumo e o abastecimento de carne verde em Salvador (1830–1873)⁸⁶, proveniente de gado oriundo do interior da província. Focado em mapear o trajeto que estes animais percorriam pela Bahia e a fim de atender às necessidades das populações litorâneas, principalmente da capital, Rodrigo Lopes estudou os caminhos das boiadas. O trajeto em busca dos grandes centros populacionais incluía a Vila de Nossa Senhora de Mundo Novo e era utilizado para escoar boa parte do gado proveniente não só do interior da província, mas também de outras partes do Brasil como Goiás e Piauí que, após atravessar o rio São Francisco, encontravam em Morro do Chapéu importante ponto de descanso. Posteriormente, seguiam caminho pelas vilas de Nossa Senhora de Mundo Novo e Camisão. Para melhor compreensão da questão, Rodrigo Lopes nos ofereceu um mapa:

⁸⁴ Distrito criado com a denominação de Nossa Senhora da Conceição de Mundo Novo, pela lei provincial nº 669, de 31-12-1857 e resolução provincial nº 1342, de 03-07-1873, subordinado ao município de Monte Alegre. Elevado à categoria de vila com a denominação de Nossa Senhora da Conceição de Mundo Novo, pelo ato de 01-03-1890, desmembrada do município de Monte Alegre. Elevado à condição de cidade com a denominação Mundo Novo, pela lei estadual nº 144, de 08-08-1896. Teve também sua Alteração toponímica municipal de Nossa Senhora da Conceição de Mundo Novo para simplesmente Mundo Novo, alterado pela lei estadual nº 144, de 08-08-1896. Fonte: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/bahia/mundonovo.pdf>>, acesso em: 09 jan 2014.

⁸⁵ LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público: O abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2009.

⁸⁶ Ibid.

Figura 5 – Mapa com as rotas do gado do sertão do São Francisco à Salvador



Fonte: LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público: O abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2009. P. 21. (Recortado)

A análise sobre a importância de Mundo Novo para o trajeto é secundária no estudo de Lopes, não sendo este problema o cerne de sua investigação. Entretanto, a constatação do envolvimento da localidade neste percurso, que nos é trazida por este historiador, permite-nos equacionar os elementos para entender as constantes imagens que revelam esta zona como um ambiente de qualidades rurais, no contexto do período oitocentista. Ser parte destas rotas torna compreensível a ênfase dada aos elementos que compõe esta imagem social.

Para melhor assimilarmos a importância desta inserção, podemos recorrer também ao que apurou Gonçalves⁸⁷, quando percebeu que as diferentes secas que ocorreram na província da Bahia – durante o século XIX – interferiam fortemente na constância do abastecimento de Salvador. As rotas estabelecidas privilegiavam percursos com características que pudessem amenizar o sofrimento do gado deslocado pela província ciclicamente afetada pelo fenômeno das secas. Na formação cultural desta sociedade não podemos desprezar o destaque que o deslocamento rotineiro destes animais representava dentro da lógica de uma economia agrária

⁸⁷ GONÇALVES, op. Cit.

que se estabeleceu na Bahia de então. Apesar de nosso recorte temporal buscar analisar a Mundo Novo das primeiras décadas do século XX, este recuo no tempo se fez necessário para que pudéssemos diagnosticar não só as ligações deste município com as atividades pecuárias, mas também problematizar os relatos que destacam esta localidade como sendo uma zona favorável às atividades associadas à criação de gado.

Ao retornarmos nossa análise para o século XX, mas ainda cumprindo a tarefa de levantar informações que nos possibilitem entender em que estava pautada a ostentação das potencialidades rurais, recorreremos agora a uma fonte do ano de 1923 que, com a finalidade de produzir, em tom comemorativo, um resumo das principais cidades do agora Estado da Bahia, assinala sobre o referido município:

As suas ferocíssimas pastagens naturais o artificiais produzem, por anno, cerca de 20.000 bizerros e as ultimas cuja forragem é capim guiné, beneficiam também annualmente cerca de 60.000 mil bois, que são, na sua maioria, vendidos depois na cidade de Feira de Sant' Anna para o consumo da Capital e de outros pontos do litoral.

Produz por anno aproximadamente 50.000 arrobas de fumo de folha e 30.000 de café.

Desenvolvem-se tambem com admirável abundancia as culturas de mandioca, feijão, canna de assucar, mangas, laranjas abacaixis, abacates, melancias e toda espécie de legumes.⁸⁸

Com base nos dados apresentados, podemos auferir que, no ano em questão, Mundo Novo ainda continuava a ser celebrado por suas vastas possibilidades rurais. O texto destacou as suas pastagens e deu relevo à quantidade de bois beneficiados anualmente, em sua maioria comercializada com a cidade de Santana, para consumo na capital do Estado. Podemos incluir nesta análise a tabela de impostos referentes ao exercício de indústrias e profissões desta municipalidade. No detalhamento desta lei, estão discriminadas cobranças diferenciadas para dez ordens diferentes de pastos, estes classificados pela quantidade de reses (gado) que podiam comportar.⁸⁹ O conjunto destes aspectos demonstra uma manutenção das estruturas sociais que operavam nesta zona durante século XIX, ainda mantidas no século XX.

⁸⁸ BAHIA. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Edição comemorativa do centenário da independência da Bahia, 1923. Reimpresso. P.684.

⁸⁹ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 267, de 26 de Julho de 1926, para o exercício de 1927. Tabela n. 6. *Livro de Leis n. 6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

Mesmo enfatizando suas qualidades campestres, os documentos também apresentam a sede administrativa do município, que contava, no momento da introdução ferroviária, com uma praça e doze ruas.⁹⁰ Os dados que encontramos nos oferecem uma detalhada exposição sobre os elementos que compõem a sede administrativa neste momento. Vejamos:

Na cidade existe apenas uma praça que é a do mercado, na qual está situada a Igreja Matriz, e o edifício do Governo Municipal; ahi é onde se acha a maioria do commercio, chama-se praça Senador Cohim. Existem dois pequenos largos denominados Coronel Tamarindo e o outro Coronel José Lapa.⁹¹

A Cidade é apresentada como tendo “apenas uma praça”, sendo este o ponto da região que concentrava os diferentes prédios icônicos de uma cultura urbana. Ganhou destaque na descrição a presença da Igreja Matriz, provavelmente a única existente à época e que atraía para aquele espaço funções religiosas. Temos ainda o edifício do Governo Municipal, centro das funções políticas e símbolo da independência administrativa da Cidade. Detalha, ainda, que na praça está contida a maior parte do comércio. Este, na sequência, o texto observa dispor do número de 150 casas comerciais. Era chamado como “praça do mercado”, motivo pelo qual acreditamos ser o ambiente onde se realizava a feira.

As tabelas de impostos podem nos ajudar a compreender com maiores detalhes de que se tratavam estes comércios. Além de discriminar farmácias, açougues e padarias, quitandas e casas comerciais, o cálculo para as cobranças deveria observar o volume de suas operações em contos de réis.⁹² O memorialista Dante de Lima também nos fala sobre a praça da cidade e, em seu livro, destaca a presença do que ficou conhecido como “barracão de zinco”. A controversa presença desta estrutura nos permite problematizar mais sobre o ambiente, vejamos:

Até o ano de 1921, na gestão do Sr. Saturnino Abreu de Oliveira, a principal praça da cidade, a antiga praça do “Commeércio” e atual Senador Cohim,

⁹⁰ BAHIA. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Edição comemorativa do centenário da independência da Bahia, 1923. Reimpresso. P. 684.

⁹¹ BAHIA. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Edição comemorativa do centenário da independência da Bahia, 1923. Reimpresso. P. 684.

⁹² MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 267, de 26 de Julho de 1926, para o exercício de 1927. Tabela n. 6. *Livro de Leis n. 6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

era uma imensidão diante da pequena cidade. Não tinha jardim, bancos, nem árvores. Era poeira só, no verão e muita lama no inverno.

No dia 31 de janeiro de 1921 o prefeito da cidade iniciava os trabalhos de construção de um enorme barracão coberto de zinco, que mudaria, de maneira substancial, a aparência da praça.

Não obstante considerado por muitos como um “trambolho”, a verdade é que o barracão foi extremamente útil em sua época, não só para a realização das feiras semanais, como para abrigo de pessoas e animais nos dias de sol inclemente, como de chuvas fortes, ou ainda, no rigoroso inverno daqueles tempos idos.⁹³

A narrativa memorialista condena de forma vil a inexistência, no ambiente da praça, de jardins, bancos e árvores. A rarefeita presença urbana nesta região pode ser constatada se nos ocuparmos de perceber que a sede administrativa neste momento resume-se a uma praça e doze ruas.

Neste contexto, a localidade do França já se apresenta como outro ponto onde existem certos ares de urbanização e detém a única estação ferroviária do município, incorporando uma lógica comercial da região por ser a ponta dos trilhos.⁹⁴ Sendo assim, é necessário entender o peso que tal empreendimento teve neste processo, coisa que buscaremos fazer um pouco mais à frente do texto. Poucas são as menções feitas à localidade de Piritiba na imprensa, referente ao período anterior ao processo ferroviário. As raras exceções retratam a localidade como tendo um aspecto de uma “fazenda pobre”, um nascente núcleo urbano que se beneficia bastante da aproximação dos trilhos.

A linha férrea reorganizou as disposições internas, operando sobre as forças que correspondem ao que entendemos por urbano e rural. A compreensão defendida nos parágrafos acima não terá o efeito necessário sobre a investigação que propomos a fazer neste texto, se limitarmos nosso olhar a versões que se opõem a um litoral repleto de centros urbanos, alimentado por um interior visto como uma imensa pastagem, com bois em trânsito com o fim maior de realizar comércio em Feira de Santana. Raymond Williams nos auxilia a ir além, quando menciona que:

Para responder a essas questões, precisamos levantar, histórica e criticamente, as diversas formas assumidas pelas ideias. No entanto, vale a pena também parar em determinados momentos e realizar cortes transversais e específicos: perguntar não apenas o que está acontecendo, num dado

⁹³LIMA, op. Cit. p. 71 e 72.

⁹⁴CUNHA, op. Cit.

período, com as ideias do campo e da cidade, mas também a que outras ideias, dentro de uma estrutura mais geral, elas estão associadas.⁹⁵

Não podemos, portanto, nos conformar em olhar o interior do Estado num simples contraste com a zona litorânea, nem tampouco entendê-lo como um todo, único e homogêneo. Não se trata também de limitar a visão a perceber um continuísmo de uma noção de ambiente puro e doce, contrastante com formas mais aceleradas de vida que seriam presentes apenas nas cidades. O que de fato devemos buscar é um olhar mais complexo, desprendido de certas noções atreladas às estruturas narrativas tradicionais sobre o campo e a cidade, e como menciona o próprio Raymond Williams:

[...] precisamos também, ao ver o processo como um todo, confrontar as realidades históricas com as ideias, pois há ocasiões em que estas exprimem – não apenas de modo disfarçado e deslocado, porém mediando ou tentando, e às vezes conseguindo, transcender – interesses e objetivos humanos a que não temos como nos referir de outro modo. O problema não é apenas a dificuldade ou impossibilidade de encontrar outros termos e conceitos mais específicos; a questão é que no campo e na cidade, fisicamente presentes e substanciais, a experiência encontra um material que corporifica os pensamentos.⁹⁶

Em suas palavras, o autor procurou compreender as relações postas numa Inglaterra do século XVIII, mas as proposições lançadas em seu texto podem ser aplicadas em diversas realidades. O nosso propósito converge justamente por estudar um fragmento do interior baiano, descrito de forma superficial como rural e contrastando com um litoral/capital/urbano. Pautados nas ideias lançadas no século XIX, mas com o olhar atento às transformações ocorridas nesta região nos primeiros anos do século XX, propomos fugir da simples bilateralidade que simplifica as relações humanas e, portanto, culturais, a padrões generalizantes.

No próximo capítulo, nos debruçaremos de forma mais detalhada sobre onde e como estas sociabilidades aconteciam. Acreditamos que alguns esclarecimentos serão necessários. Iremos trazer para o texto algumas informações sobre o nosso recorte territorial, inclusive definindo com maiores detalhes a formação das atividades rurais no município, com destaque

⁹⁵ WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 472.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 475.

para a pecuária. Consideramos relevante trazer estas questões neste momento, visto que a partir deste ponto do texto o leitor já conhece o que chamamos de região de Mundo Novo e está a par de como se desenvolveu o processo ferroviário. Cabe, agora, entender com maior precisão a formação desses espaços para além das questões ferroviárias, a fim de compreendermos as relações cotidianas presentes em seu interior.

2 CAMINHAR PELOS TRILHOS: O COTIDIANO DE UM MUNDO NOVO

“‘Campo’ e ‘cidade’ são palavras muito poderosas, e isso não é de estranhar, se aquilatarmos o quanto elas representam na vivência das comunidades humanas.” (Raymond Williams)

Como pudemos observar no capítulo anterior, as atividades ferroviárias em Mundo Novo iniciaram-se no ano de 1923, mais de três décadas depois da sua emancipação política e noventa anos depois da gênese urbana desta localidade. Nas linhas que seguem, buscaremos reconstruir alguns dos trajetos realizados dentro desta região, a fim de perceber os caminhos empreendidos por seus habitantes em meio às estratégias desenvolvidas por suas lideranças. É nosso interesse escutar os passos daqueles que, em trânsito, consumiram os diversos espaços que compunham o projeto de cidade empreendido pelas elites municipais. Interessa-nos atentar, também, para os passos que foram silenciados nas praças, nos becos e os que andaram na contramão do Código de Posturas Municipais⁹⁷. Enfim, convém conhecer o ir e vir dos diversos caminhantes mundonovenses.

Para tanto, é necessário estabelecer um ponto de partida. Tomaremos como início um relato memorialista que se coaduna com a versão mais difundida para o surgimento do núcleo urbano da sede municipal, associando sua origem à pessoa de José Carlos da Motta. Na perspectiva aplicada, o espaço teria se organizado da seguinte forma:

Quem chegava à nova terra não mais regressava. Foram-se agrupando à volta da casa de José Carlos da Motta à maneira bem interiorana: casinhas geminadas, por economia e segurança.

Ali foi-se formando o “largo” que seria futuramente a praça do comércio e depois Senador Cohim. Cuidaram de, com recursos próprios, erigir a sua primeira capela. Edificaram-na no extremo da pracinha, como era de costume. [...]

E a pracinha começou a crescer. Circulou a pequena capela. Principiou a se estender ora ladeira acima pelas encostas, onde surgira a futura rua da Igreja, ora ladeira abaixo, pela acidentada topografia, principiando timidamente a formar as atuais ruas do Recreio, Muritiba, do Cural e da Lyra. Estava delineado o traçado da futura cidade.⁹⁸

⁹⁷ Não conseguimos ter acesso ao Código de Posturas Municipais completo, entretanto, as diversas leis municipais que consultamos eram novas posturas que deveriam ser incorporadas a ele.

⁹⁸LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. p. 22.

O texto nos oferece uma versão sobre o surgimento do núcleo urbano que se transformou na sede administrativa do município de Mundo Novo. Nesta exposição, encontramos uma exagerada concentração de importância na figura do fundador, disposta em um contexto de fé muito específica, materializada pela presença da igreja – esta também, central na gênese de tal agrupamento humano, conforme a perspectiva memorialista citada. Não temos a preocupação exaustiva em discutir até onde vai a veracidade do destaque dado às figuras presentes nas narrativas sobre o surgimento e consolidação do município em questão. Tampouco se trata de erigir esforços no sentido de defender determinada posição sobre a origem da Cidade.

Para além destas questões iniciais, pretendemos demonstrar a atuação de outros atores da cena social. Ocupar-nos-emos em captar e analisar as diversas trilhas escritas sobre o que muitas vezes foi chamada de “Zona de Mundo Novo”⁹⁹. São trajetórias que se encontravam, em muitos momentos, aglutinadas em procedimentos corriqueiros, pouco apreciáveis ao contexto de uma memória social, mas não menos relevantes na assimilação da estrutura social que será averiguada. Objetiva-se ir além dos grandes fatos políticos, buscando ouvir as vozes que estão além da perspectiva das narrativas fundacionais, geralmente disseminadas no seio da memória coletiva, para lembrar/comemorar datas e eventos significativos para determinada sociedade.

As utilizações sociais da memória são visíveis nesse fenômeno das comemorações que, em todas as partes do mundo vem se impondo como um ritual nacional. Consagrando o universalismo dos valores de uma comunidade, as comemorações buscam, nessa “memoração” de acontecimentos passados, significações diversas para o uso do presente. Comemorar significa, então, reviver de forma coletiva a memória de um acontecimento considerado como ato fundador, a sacralização dos grandes valores e ideais de uma comunidade, constituindo-se no objetivo principal.¹⁰⁰

2.1 “Ora ladeira acima, ora ladeira abaixo”

Na consolidação do núcleo urbano de Mundo Novo, a praça, como demonstramos no capítulo anterior, foi um ambiente público referenciado desde sua formação, aglutinando em

⁹⁹ Diversas fontes, principalmente as oficiais, referem-se às terras próximas ao núcleo urbano de Mundo Novo como Zona de Mundo Novo.

¹⁰⁰ SILVA, Helenice Rodrigues. Rememoração/Comemoração: as utilizações sociais da memória. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, V. 22, nº44, 2002. P. 432. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v22n44/14006.pdf>. Acesso em: 30 mar 2014.

seu entorno as principais instituições, não só públicas, mas também particulares, da cidade. Concentraram-se ali, ao correr dos anos, a capela, o paço municipal, a maior parte do comércio, o jornal da cidade, dentre outros prédios, símbolos do poder de suas elites. Foi a partir deste núcleo que foram surgindo, paulatinamente se adaptando à íngreme topografia do lugar, outros espaços da atuação social humana. Os diversos usos dados a esta região correspondem a uma multiplicidade de linhas que se entrecruzaram, pois traçaram diferentes rotas que compreendiam ruas, becos, largos, estradas, fazendas, ferrovias, estações. Os rastros deixados por estes caminhantes descrevem itinerários de vidas que consumiram todo o território do município, sob a vigilância das estruturas de poder sediadas neste ponto central da cidade.

Cabe-nos, agora, a tarefa de desvelar as estratégias desenvolvidas pelas elites locais, enxergando e analisando não só as demarcações sociais feitas por elas, mas também os conflitos estabelecidos, e procurando perceber as divergências incrustadas na aparente normalidade cotidiana. Nosso interesse consiste também em visualizar as imagens, rurais ou urbanas, que descrevem Mundo Novo, e que surgiram ou progrediram cortadas pela perspectiva ferroviária, envolta de tantas outras vozes. Conhecer o delineamento desta conjuntura municipal e problematizar não só os espaços públicos, mas as trajetórias feitas sobre eles, compõem o que nos propomos a realizar. Seria, portanto, contrastar as imagens reveladas com as diversas imagens que foram esquecidas.

Analisaremos, um pouco mais a frente, algumas fotografias que visavam retratar o cotidiano da cidade em finais da década de 1930. Elas buscaram construir uma visão panorâmica da cidade, que privilegiava intencionalmente o espaço onde ocorreu a maioria das intervenções que buscaremos analisar no texto, transferindo para o registro imagético o lugar de centralidade que este ocupava na época, ao concentrar em seu seio os poderes oficiais e a materialização do sentimento de civilização das elites. Antes, no entanto, devemos discutir as várias situações em que os gestores públicos empreenderam esforços para dar à localidade um aspecto cada vez mais urbano, transformando-a constantemente por meio de calçamentos, passeios e muros. Idealizando e colocando em prática, através de diversas posturas e outras leis municipais, um projeto de cidade, organizada sob as diretrizes da iminente conexão ferroviária.

O município apresentava, à época, um total de 30.516 habitantes¹⁰¹, segundo dados oficiais. Mesmo desconfiando deste número, devemos enxergar a impossibilidade de

¹⁰¹ BAHIA. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Edição comemorativa do centenário da independência da Bahia, 1923. Reimpresso. p. 520. Vale ressaltar que a população de 30.516 habitantes é alta para os padrões da época

acolhimento da maioria desta população em sua acanhada zona urbana. Se tomarmos como parâmetro a cidade de Feira de Santana, maior do que Mundo Novo, veremos que esta comportava pouco mais de dez mil pessoas em seu recorte citadino.¹⁰² Grande parte daquela população residia nos diversos arraiais e fazendas, espalhados pelo interior, entretanto, apesar da canhestra urbe, se comparada à sua afamada zona rural, a localidade de Mundo Novo dispunha de características bastante demarcadoras de uma estrutura urbana. Além dos elementos já apresentados acima, podemos também salientar a existência de um jornal, que recebeu o mesmo nome da cidade onde era impresso. O memorialista Dante de Lima relata como foi a gênese desse veículo de comunicação. A narrativa coloca o ocorrido no ano de 1920 como uma iniciativa do senhor Vicente Ângelo de Lima. Conforme suas próprias palavras:

No ano de 1920 o Sr. VICENTE ÂNGELO DE LIMA compareceu à cidade de Miguel Calmon, naquele tempo, Cana Brava, para assistir à cerimônia de casamento de seu conterrâneo e amigo Manoel Inácio Filho. Ali tomou conhecimento que uma tipografia encerrara suas atividades e suas máquinas estavam expostas à venda. O saudoso mundonovense não pensou duas vezes e fechou negócio.[...] Dois meses mais tarde era solenemente lançado o Jornal “MUNDO NOVO” cuja primeira edição circulou no dia 12 de setembro de 1920. Para a fundação desse jornal, o Sr. Vicente Lima contou com a colaboração inestimável dos seguintes intelectuais, seus amigos: DR: CURVELO, PROF. MANOEL MONTEIRO, SRs. ADOLFO BARRETO, EUGENIO GOMES, CALOS BORGES E RAIMUNDO BRITO, dentre outros.¹⁰³

Este veículo de comunicação, ao que tudo indica, circulou até os primeiros anos da década de 1930 sem interrupções e foi gerido por várias pessoas. O *Jornal Mundo Novo* encerrou suas atividades, segundo relato do então diretor-proprietário Nemésio Lima, por motivo de desavenças políticas, se deslocando para a vizinha cidade de Jacobina e abrindo suas operações lá com o nome de *O Lidador*, periódico que surgiu no ano de 1933. Em análise sobre este acontecimento, Adriano Antônio Lima de Menezes pesquisou como se deu o surgimento da imprensa na região e a chegada das máquinas tipográficas por estas bandas. Sobre a existência de outros jornais nas cidades de Morro do Chapéu e Jacobina, ele assinala:

(1923). Cidades como Feira de Santana, com a qual Mundo Novo mantinha relações comerciais, possuía, segundo a mesma fonte, 77.600 habitantes, e Jacobina, 48.804 habitantes.

¹⁰² OLIVEIRA, Clóvis Frederico R. Morais. “*Canções da cidade amanhecendo*”: urbanização, memórias e silenciamentos em Feira de Santana, 1920-1960. Tese (Doutorado em História) – UNB, Brasília, 2011.

¹⁰³ LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. p. 71.

Porém, levando em conta que não foi em 1933, mas nas décadas de 1910 e 1920 que chegaram as máquinas ao interior da Bahia, mais especificamente a região foco de análise – é em 1917 que surgem os jornais *A Primavera*, em Jacobina, e *O Correio do Sertão*, em Morro do Chapéu, bem como em 1920 com o jornal *Mundo Novo*, na cidade homônima – pode-se caracterizar a imprensa como o foco o estudo dos intelectuais, exemplificado por periódicos que ganharam importância nos meios sócio-econômicos em que circularam, propiciando repercussão em cidades circunvizinhas, além de divulgarem ideologias políticas quando veio a ocorrer a revolução tenentista em 1930.¹⁰⁴

Menezes nos dá algumas indicações do que significou a presença destas tipografias e seus respectivos periódicos em algumas cidades do interior do estado. Em síntese, tal instrumento funcionou como um espaço para divulgação das ideologias de seus anunciantes, colaboradores e articulistas.

Se tomarmos como base algumas leituras que o *Jornal Mundo Novo* fez de si próprio, veremos que elas testemunham a presença de uma elite intelectual e organizada em torno do periódico, que foi utilizado para a propagação de seus ideais. Este órgão é citado também na documentação oficial do município por receber pagamentos da prefeitura referente à publicação dos editais, o que é revelador de uma conexão existente entre o poder da imprensa e o poder público municipal, pelo menos naquele momento. A mídia apresentou-se, neste contexto, enquanto um espaço de disputas, expondo as rugas da sociedade na qual se inseria e definindo o seu posicionamento diante dos conflitos sociais. O texto, citado a seguir, apontou as dificuldades para um maior desenvolvimento da imprensa no município, apresentando o jornal como um grande símbolo da civilidade e explanando, em tom de indignação, que a presença do semanário na cidade:

[...] representa muito, porque assignala vencida mais uma etapa de laboriosos esforços e relevantes serviços prestados à causa da sociedade mundonovense, onde, de algum tempo a esta parte, as bolas de bilhar, o Rei-Capim e o boi, têm atrofiado a causa da civilidade – a cultura intelectual. [...]¹⁰⁵

¹⁰⁴ MENEZES, Adriano Antônio Lima de. O Lidador: A mídia impressa em Jacobina (BA) na década de 1930. In: *Anais do V encontro Anpuh BA*, Salvador, 2010. Disponível em: http://vencontro.anpuhba.org/anaisvencontro/A/Adriano_Antonio_Lima_Menezes.pdf. Acesso em: 22 maio de 2014.

¹⁰⁵ 12 ANOS. *Jornal Mundo Novo*, N. 185, 12 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

A matéria é reveladora do posicionamento deste segmento frente a certos aspectos do cotidiano da municipalidade. Haja vista que opõe as letras, caracterizadas como detentoras da civilidade, a atividades que conotem ociosidade, perceptível quando se refere às “bolas de bilhar”. Acrescentam-se aí os aspectos demarcadores da presença rural como “o Rei – Capim”, ou no termo “boi”, pois estes configuram – segundo o periódico – uma afronta à causa da civilidade, da cultura intelectual, da qual o jornal se põe como portador e defensor.

Tal instrumento de poder exprime, portanto, a existência de disputas idealistas em torno de aspectos diversos das experiências humanas, mostrando uma complexidade que diverge da simples polarização entre o rural ao urbano. Nesta simplificação, ao campo são associadas imagens de doçura, inocência, vida pacata e pouco movimentada.¹⁰⁶ Como pudemos ver anteriormente, a organização de setores intelectuais opinando ativamente sobre o cotidiano de uma localidade sob o reinado do capim ou do boi expõe uma realidade histórica muito mais complexa.

O *Jornal Mundo Novo*, em edição anterior, quando se referia à proximidade da passagem dos seus doze anos, publicou uma matéria de capa, onde se permitiu emitir opinião sobre sua própria estrutura e inserção no seio da sociedade mundonovense. Naquela oportunidade, entendia o periódico que:

[...] dentro em pouco tempo <Mundo Novo> aparecerá aos seus leitores completamente remodelado, formato grande, de forma a satisfazer as necessidades do nosso meio.

Será um passo á frente que dará o modesto semanario que, embora à custa de sacrifícios, entrará a 12 de setembro no seu 12º aniversário, ocasião em que talvez sejam inaugurados os novos machinismos que estamos adquirindo¹⁰⁷

O que podemos perceber é que a imprensa ocupou seu lugar neste município e exerceu seu papel ideológico, difundindo valores que se harmonizavam com o projeto das elites políticas, agindo aos moldes da grande mídia republicana da época. Mesmo não podendo contar com todos os avanços nas técnicas de reprodução do período, o jornalismo estabeleceu forte conexão com as ideias praticadas em outros veículos de comunicação espalhados por outras cidades, inclusive nos grandes conglomerados urbanos do país – a exemplo da capital

¹⁰⁶ WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

¹⁰⁷UM PASSO A FRENTE. *Jornal Mundo Novo*, N. 182, 07 ago. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

federal. Estes se colocaram, por diversas vezes, a serviço do progresso, e congregaram em seu seio modernidade técnica e censura política, lutando ativamente contra o que viesse a contrastar com a ordem republicana estabelecida oficialmente.

Mas retornemos à análise da edição de aniversário, que expõe o posicionamento do periódico na sociedade de Mundo Novo. Segue o texto dizendo que:

Para o publico tal acontecimento nada representa, especialmente em um meio onde a cultura das letras em nada interessa; mas para nós que mourejam na tenda do jornalismo hebdomadario e que sabemos as dificuldades que atravessamos, e as que, para o futuro, temos que enfrentar, elle representa muito, porque assignala vencida mais uma etapa de laboriosos esforços e relevantes serviços prestados à causa da sociedade mundonovense [...].¹⁰⁸

A matéria evidenciou a importância do aniversário e destacou os relevantes serviços que o jornalismo havia prestado àquela sociedade, fruto de muito trabalho desenvolvido ao longo dos anos. Contestou, ainda, o pouco retorno que lhe foi destinado pela coletividade local, argumentando se tratar de um ambiente onde a cultura das letras nada interessava. Ao que tudo indica, a falta de interesse à qual a matéria se referiu tenha decorrido da ausência de investimentos mais vultosos dos munícipes no processo de modernização do semanário. O objetivo era dotá-lo de novas técnicas de reprodução, algo que já estava em curso por todo o país, referentes tanto à qualidade e aos métodos de impressão quanto ao formato gráfico e às questões de ordem estética.¹⁰⁹ Dizemos isso porque a continuação do texto que estamos observando destaca que:

Se em doze annos de vida não conseguimos dar melhor feição ao nosso jornalzinho conservando-o no formato primitivo, todavia é porque a generosidade publica falhou mais uma vez como falhara, sempre, aos esforçados ex-directores deste semanario.
Nem por isso desanimamos, e, como eles, estamos trabalhando para, dentro em breve, fazer aparecer em formato grande, o <Mundo Novo>.¹¹⁰

¹⁰⁸ 12 ANOS. *Jornal Mundo Novo*. N. 185, 12 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

¹⁰⁹ ELEUTÉRIO, Maria de Lourdes. Imprensa a serviço do progresso. In: LUCA, Tânia Regina de; MARTINS, Ana Luiza (Org.). *História da imprensa no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

¹¹⁰ 12 ANOS. *Jornal Mundo Novo*, N. 185, 12 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

Na parte final da exposição, fica mais definida a intencionalidade da autocrítica do semanário, que procurou conchamar auxílio para melhorias técnicas no jornal que, como a própria nota diz refere-se dentre outras coisas: a “fazer aparecer em formato grande”. O autor se dirige nas linhas finais diretamente aos colaboradores, administradores e assinantes que “sabem o valor da imprensa”. A nosso ver, o intuito do queixoso posicionamento é requerer um maior apoio de ordem econômica assim como agremiar mais leitores, para fazer os investimentos necessários e adequar o jornal aos novos tempos do impresso no Brasil. O noticioso se contrapõe ainda às conjunturas que desprezam o mundo das letras, ressaltando a lógica republicana de alfabetização.¹¹¹

O jornal, mesmo assumindo a sua defasagem de ordem técnica, reforçou o seu papel como agente da civilidade, por meio do que definem como uma cultura das letras, numa alusão à utilização da leitura e da escrita. Vejamos:

Decididamente a imprensa é écho de civilização. Grande ou pequenino, o jornal é, sempre, um attestado da civilização de sua localidade. Onde não há imprensa não há civilização. Aqui fica, portanto, um appello aos nossos colaboradores, aos nossos administradores e aos nossos assignantes que sabem o valor da imprensa, no sentido de concorrerem para maior brilho e realce desta folha no meio das suas congêneres sertanejas, prestando-lhe, cada qual, o seu auxilio.¹¹²

Percebemos que o posicionamento do jornal se coadunava a uma perspectiva de elite, quando adotou veementemente posições governamentais e de defesa da ordem social. O semanário também demonstrou seu alinhamento com a perspectiva republicana ao noticiar repúdio a figuras contestadoras, a exemplo dos cangaceiros e desordeiros. Uma das características da imprensa do período da Primeira República consistia na condenação aos movimentos como o de Canudos, uma vez que estes significavam uma afronta à estrutura política, econômica e social vigente. O *Jornal Mundo Novo* demonstrou atitude semelhante em meio aos anos 1930, ao também condenar a ação do bando de Lampião¹¹³, apontando-o como governador do nordeste abandonado e adjetivando-o de forma negativa.

Existe uma diferença entre a cidade que se buscou construir e a que de fato existiu e foi vivenciada pela população; e, mais do que isto, existe aí uma relação de construção e

¹¹¹ ELEUTÉRIO, Maria de Lourdes. Imprensa a serviço do progresso. In: LUCA, Tânia Regina de; MARTINS, Ana Luiza (Org.) *História da imprensa no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

¹¹² 12 ANOS. *Jornal Mundo Novo*, N. 185, 12 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta. p. 1.

¹¹³ LAMPEÃO! *Jornal Mundo Novo*, N. 188,3 out. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1 e 8.

reconstrução desta municipalidade. Este contexto pode ser captado através dos conflitos transmitidos pela imprensa, bem como pelo conjunto de leis debatidas e criadas pelas lideranças políticas locais. Estas medidas buscavam construir um ambiente conforme os moldes das suas elites, e muitas vezes expressavam uma tentativa de inibir/combater/atacar ou extinguir certas formas de sociabilidade existentes que caminhavam em sentido contrário ao projeto encampado pelas lideranças.

Ao atentarmos para a relação existente entre os construtores deste modelo social e as pessoas que dele fizeram uso, como elas se comportam diante do que lhes foi oferecido enquanto sociedade, nos é possível enxergar a produção de diferentes imagens sociais. Dito de outra maneira, significa estudar a forma como estas pessoas – que viviam num espaço que não criaram, que não lhe foi próprio – se inseriram neste processo. Ao olhar as coisas por esse prisma, estaremos recorrendo às proposições teóricas aportadas no pensamento de Michel de Certeau, visto que este nos orienta a entender que:

A “fabricação” que se quer detectar é uma produção, uma poética – mas escondida, porque ela se dissemina nas regiões definidas e ocupadas pelos sistemas de “produção” (televisiva, urbanística, comercial, etc.) e porque a extensão sempre mais totalitária desses sistemas não deixa aos “consumidores” um lugar que possam marcar o que fazem com os produtos.¹¹⁴

Esta proposta nos aconselha a abandonar a ideia da apatia dos consumidores em determinada realidade social, atentando para suas astúcias e percebendo, assim, a maneira como estes indivíduos – de forma silenciosa – participavam ativamente do processo em curso. Significa, portanto, perceber aquilo que se encontra dentro da relação posta e como esta, por sua vez, aparece de forma quase invisível dentro da lógica dominante, mas que nem por isso é dotada de passividade, visto que foi realizado de modo astucioso. Se continuarmos a observar o raciocínio do próprio Certeau, teremos esclarecido que o aspecto em questão:

corresponde a *outra* produção, qualificada de consumo: esta é astuciosa, é dispersa, mas ao mesmo tempo ela se insinua ubiquamente, silenciosa e quase invisível, pois não se faz notar com produtos próprios, mas nas *maneiras de empregar* os produtos impostos por uma ordem econômica dominante.¹¹⁵

¹¹⁴ CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano: Artes de fazer*. 3ª Ed..Petrópolis: Vozes, 1998. p. 39.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 39. Grifos do autor.

A arquitetura teórica deste autor consiste em pensar os diversos grupos sociais marginalizados na área de vigilância das elites, atentando para as astúcias que estes grupos em questão produziram ao consumir o projeto cultural/econômico apresentado pelas lideranças do lugar. Estes projetos foram apresentados não só através de seus meios de comunicação, como os jornais, mas também por meio da estrutura de poder administrativo de que dispunham. Neste sentido é que nos debruçaremos sobre o cotidiano do município de Mundo Novo, captando – através das atitudes tomadas pelos grupos sociais que estavam no poder e dispo de ferramentas capazes de difundir suas ideias – a forma como os produtos destas realizações foram consumidos por outros grupos sociais do referido município.

Esta perspectiva teórica nos possibilita entender a trama social como um campo de disputas, onde, a todo momento, os diferentes segmentos sociais estão produzindo e consumindo uma série de produtos culturais. Não podemos perder de vista que tal consumo é, portanto, uma nova produção. O momento que buscamos analisar apresenta transformações tanto no espaço urbano quanto no restante do município. A introdução ferroviária engendrou em seu seio toda uma ideologia civilizatória e urbana que, em tese, destoou do que era comumente encontrado dentro de um município afamado apenas por suas ricas pastagens. Estes valores precederam a chegada das estações ferroviárias e foram, ao mesmo tempo, o seu combustível. Antes dos trens, desembarcaram no entorno das futuras estações perspectivas eufóricas a respeito de sua chegada.

Observando agora o momento em que a estação ferroviária da localidade do França foi inaugurada, temos o seguinte relato de um observador ocular:

Foi um passeio magnífico!

A prancha, com grande massa de manifestantes, inclusive a Filarmônica Lyra Mundonovense, que executava peças escolhidas de seu repertório, cortando as caatingas, anunciava uma nova era de civilização e progresso, para a importantíssima zona da grande Pátria.

Estivemos em Miguel Calmon, onde houve muitas e cordiais manifestações, e voltamos à tarde para o França. Logo mais, chegava o trem especial conduzindo a Comissão inauguradora [...].

À noite houve brilhante e animadíssimo baile, regressando à Capital, no dia imediato, pela manhã, o trem especial com a Comissão inauguradora, e à cidade de Mundo Novo e mais lugares do Município, a cavalo, a massa popular de todas as classes sociais que acorreu ao França, cheia do maior

regozijo pela existência da primeira estação ferroviária construída e inaugurada dentro do território do Município.¹¹⁶

O texto acima demonstra a visão que as elites tiveram sobre o evento, o exagero nos adjetivos e a associação às ideias de civilidade e progresso buscaram exprimir uma perspectiva de novidade, de transformação. A ferrovia consistia numa importante engrenagem nas estratégias de dominação dos grupos políticos/econômicos à frente deste processo, ansiosos em realizar suas aspirações mercantis sobre a produção rural. Entretanto, este evento apresentou múltiplas vivências cotidianas que se revelaram por detrás da fumaça das locomotivas, expondo a variedade de sociabilidades presente no interior de uma aparente totalidade.

Enquanto as elites festejavam as inúmeras alternativas de ampliação dos seus negócios, fruto das possibilidades de circulação de pessoas e riquezas que acompanhavam a chegada do mais afamado meio de transporte da época, as massas populares e boa parte desta mesma elite retornaram para os diversos cantos do município no dia seguinte utilizando o cavalo. Sendo a complementação do transporte a vapor, feita por tração animal, ela expõe trajetos percorridos das inúmeras fazendas, localidades e da própria sede com destino à estação, que passou a exercer uma forte influência sobre o território à sua volta cotidianamente.

Desse modo, é preciso olhar com mais cuidado para a relação que Mundo Novo desenvolveu com a locomotiva e como esta se incorporou ao dia a dia deste município e de sua população. O tom de brilhantismo, a noite festiva, a empolgação com a presença da estação para embarque e desembarque e as possibilidades de comércio e mobilidade que ela propiciava aos que dispusessem de recursos para participar do empreendimento ferroviário acabaram por relegar a um segundo plano os diferentes tipos de relações entre os trilhos e o cotidiano dos habitantes dos mais diferentes cantos do município. Compreender este cotidiano em meio à presença ferroviária passa por perceber as “maneiras de fazer” que – como no exemplo apresentado – constituem as mil práticas pelas quais usuários se (re)apropriam do espaço organizado pelas técnicas da produção sociocultural das elites.¹¹⁷

A forma como as pessoas se relacionaram com todo este conjunto de transformações é reveladora, portanto, de algo mais próximo da realidade vivida pelos habitantes do município. Muitas das leis sancionadas pelos gestores públicos, neste período, tinham por finalidade

¹¹⁶ BARRETO, Adolfo Alves. História da Estrada de Ferro na Cidade de Mundo Novo. [s.l: s.n.], apud LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. p. 73 e 74.

¹¹⁷ CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano*: Artes de fazer. 3ª. Ed. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 41.

adequar/disciplinar os espaços públicos e também particulares, bem como o seu uso, ao projeto de urbanização motivado pela lógica ferroviária. Mas, ao mesmo tempo em que tal aparato legal denunciou as estratégias do poder municipal para a urbe, estas determinações sancionadas, não raras vezes, evidenciaram a forma como os usuários consumiram toda esta gama de modificações que se buscou imprimir, não somente no uso da cidade, mas também na relação posta entre o rural e o urbano, relação na qual a ferrovia foi a principal engrenagem. A manobra historiográfica que propomos busca:

[...] distinguir as operações quase microbianas que proliferam no seio das estruturas tecnocráticas e alteram o seu funcionamento por uma multiplicidade de “táticas” articuladas sobre os detalhes do cotidiano: contrárias; por não se tratar mais de precisar como a violência da ordem se transforma em tecnologia disciplinar, mas de exumar as formas sub-repitições que são assumidas pela criatividade dispersa, tática e bricoladora dos grupos ou dos indivíduos presos agora nas redes da “vigilância”.¹¹⁸

Captar e compreender, dentro da estrutura montada por esta rede de vigilância que se instituiu neste conjunto de vivências, estas “ações microbianas” nos permitem entender um pouco mais sobre Mundo Novo. Consiste, portanto, em perceber estas práticas sutis que se deslocavam em meio às engrenagens do poder.

2.2 Praças, ferrovias e urbanização

Diversas estratégias foram empreendidas pelos gestores municipais a fim de concretizar a implantação da malha ferroviária, alterando circunstancialmente diversas facetas do seu cotidiano. Neste sentido, é reveladora a lei municipal sancionada¹¹⁹ por Saturnino Abreu de Oliveira¹²⁰, que o autorizou a desapropriação de terras entre o arraial do França e sua estação, evidenciando a nítida intenção do poder público em integrar de forma direta estes espaços, às vezes um pouco distantes.¹²¹ A necessidade de promover a conexão revela também a proposta comercial, na medida em que buscou facilitar a circulação de pessoas e

¹¹⁸CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano: Artes de fazer*. 3ª. Ed. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 41.

¹¹⁹MUNDO NOVO (Cidade) Lei n. 239, de 12 de julho de 1923. *Livro de Leis n. 5*. Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Mundo Novo

¹²⁰ Além de intendente municipal, foi pecuarista e negociante.

¹²¹ Supomos que o terreno para sediar a estação ferroviária nem sempre estava tão perto do núcleo urbano, devido a todo o conjunto de questões técnicas envolvidas. O poder público logo tratou de desenvolver as condições necessárias para estabelecer tal conexão, como veremos ao longo deste texto.

mercadorias. A influência da chegada da locomotiva dava-se também de forma imaterial, uma vez que a antiga praça do comércio passou a denominar-se Praça Francisco Sá.¹²²

Outro exemplo ocorre no ano de 1924, quando o poder público local demonstrou grande preocupação com a ordenação dos espaços, principalmente no que tange o funcionamento das casas comerciais. Foram inclusas no Código de Posturas Municipais¹²³ novas deliberações que buscavam normatizar o funcionamento desta atividade tão intimamente ligada com a lógica ferroviária. Por meio da lei n. 245, ficou estabelecida a criação das posturas “2a” e “2b”. A primeira determinou punições para quem abrisse casa comercial na cidade aos domingos, nos dias “7 de setembro” e “2 de julho”, havia uma multa para aqueles que desrespeitassem esta legislação e 4 dias de prisão para os reincidentes. A segunda estabeleceu proibição de se conservar casa comercial aberta depois do meio-dia nos demais dias santificados pela Igreja Católica. As novas regras expõem o controle das práticas que começaram a ganhar relevo dentro do contexto imposto pelas ferrovias, mais precisamente no âmbito das relações mercantis. Em momento posterior, as lideranças políticas se posicionaram de forma semelhante sobre o comércio da localidade do França.¹²⁴

Já foi preocupação nossa¹²⁵ entender o funcionamento comercial estabelecido dentro do município de Mundo Novo, quando da introdução ferroviária. Nessa pesquisa anterior, destacou-se a forte presença das firmas de representação comercial seguindo os trilhos do trem. Tais firmas tinham o intuito de comercializar principalmente artigos agrícolas, sendo comum manterem anúncios em jornais que circulavam nestas localidades, divulgando suas atividades, que se tratava da compra e exportação de produtos como couros, peles, algodão, cera de carnaúba, café e mamona, dentre outros. Os anúncios destacavam ainda as localidades onde estes empreendimentos comerciais se instalavam, suas matrizes – às vezes na capital do Estado – geralmente tinham filiais que se espalhavam por pontos referenciais da linha ferroviária, como Juazeiro, Jacobina e França.

Ao mesmo passo em que os trilhos promoviam o desenvolvimento comercial, neste momento ainda concentrado na estação do França, o poder público externava as suas

¹²² MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 242, de 12 de julho de 1923. *Livro de Leis n. 5*. Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹²³ Sobre o referido código, pelo conjunto de referências feitas a ele em outras fontes a que tivemos acesso, acreditamos ser um documento do início do século XX, ao qual várias leis posteriores acrescentavam novas posturas.

¹²⁴ MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 283. 20 de julho de 1928. *Livro de Leis n. 6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹²⁵ ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923 – 1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

intenções para com a praça da sede administrativa, atuando com o objetivo de normatizar – também do ponto de vista estético – as zonas urbanas. Com esse intuito foi que, no ano de 1926, promoveu-se uma série de intervenções no espaço público e particular, a fim de intensificar o ordenamento da área urbana. Outra lei¹²⁶ municipal autorizou o intendente José Pedreira Lima Filho a realizar obras específicas na região central da cidade, onde materializaram-se tais intervenções.

As determinações descritas pelo instrumento legislativo iam desde calçamentos no ambiente da praça até uma autorização para desapropriar duas casas no seu entorno.¹²⁷ Os objetivos desse ordenamento eram os de “melhorar a ladeira e aformosar a vista do local situado entre a igreja e a rua desembargador Antônio Bulcão”. Esta foi mais uma atitude que buscou adequar a parte central da localidade a certos padrões estéticos, pois descreve que a finalidade da atuação dos gestores era a melhora e o embelezamento dos espaços citados. Ainda neste contexto de intervenções, por meio de lei¹²⁸ se estabeleceram outras determinações para a limpeza da cidade, como a obrigação dos moradores de “assear as frentes dos prédios que necessitar” e “construir passeios em frente dos mesmos”, que visavam melhorar a sua infraestrutura.

Falando ainda sobre o tema, podemos mencionar a lei nº 276¹²⁹, do ano de 1928. Ela criou o “imposto de lixo”, sujeitando todos os proprietários de casas situadas no perímetro urbano ao pagamento de uma taxa sobre o serviço e coleta. As pessoas “extremamente pobres” estavam isentas da respectiva cobrança, entretanto teriam que cumprir os demais dispositivos da regulamentação. O texto expressava a obrigatoriedade do proprietário ou inquilino do imóvel de pôr o lixo num repositório, no respectivo passeio. Feito isto, caberia ao “empregado do asseio” recolher e conduzir, em carroças adquiridas pela intendência para este fim, o material até o “depósito público”. Conforme consta, o serviço seria realizado às segundas, quartas e sextas-feiras, todas as semanas, desde que se tratassem de dias úteis.

Ao instituir um serviço regular de coleta do lixo, a intendência demonstrou uma preocupação com o asseio público, não só por instituir regulamentação sobre o processo, mas também por assumir responsabilidades com a aquisição das carroças para a realização dos serviços e com a demarcação de um local onde o lixo fosse depositado. Buscou, ainda, inserir

¹²⁶ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 263, de 03 de março de 1926. *Livro de Leis n. 5*. Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹²⁷ A Lei aponta que as casas a serem envolvidas neste processo são as de número 26 e 27 da praça, mas não especifica quem são os seus proprietários.

¹²⁸ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 264, de 03 de março de 1926. *Livro de Leis n. 5*. Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹²⁹ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 276, de 18 de abril de 1928. Acervo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

regras a serem seguidas por toda a população, quando obrigou todos os moradores a observar, ainda na lei, o asseio com quintais e latrinas. Apesar de dispensar aqueles que não podiam pagar a cobrança das taxas que sustentariam o serviço, o poder público menciona claramente que a obrigação deveria ser observada por todos os habitantes do perímetro urbano da cidade de Mundo Novo.

Percebemos que o ordenamento das relações sociais buscava qualificar o parco espaço urbano dentro de uma lógica de adequação a certos padrões estéticos que envolveram algumas desapropriações e atitudes higienistas. A antiga praça do comércio passou a ser o ponto principal das intervenções realizadas pelo poder público durante o avançar dos trilhos rumo a Barra de Mundo Novo. A década de 1920 evidenciou uma preocupação da gestão municipal em imprimir modificações ao polo administrativo, mas também à localidade do França que, em virtude da presença da estação e de todo o conjunto de operações que orbitavam em seu entorno, passou a ter atenção diferenciada dos políticos.

Mas ainda sobre a Praça Senador Cohim, devemos salientar que, na referida década, o local consistiu no ponto mais movimentado da cidade, onde ocorriam as mais variadas expressões de sociabilidades, a exemplo das feiras semanais, marcadas pela presença de um grande número de populares, oriundos de todos os recantos do município, muitos com seus cavalos, se instalando principalmente no chamado “Barracão de Zinco”. Em 1916, a praça já funcionava como espaço de trocas comerciais, onde pessoas andavam a cavalo e lá prendiam os animais; e também se organizavam, ali, os vendedores ambulantes dispersos pelo local.

Para entender um pouco mais todo este contexto, faremos uso da lei municipal¹³⁰ em que ficou o intendente autorizado a construir um barracão ou casa de mercado no lugar que achasse mais conveniente na Praça Senador Abraham Cohim, para abrigo do povo nos dias de feira. Podendo, para o mesmo fim, fazer as desapropriações necessárias, a proposta de construção da referida obra tinha um papel mais prático, e as funções projetadas para o barracão de zinco nos dizem muito sobre o que ocorria neste perímetro da cidade. Para além de abrigar as feiras semanais, tal espaço seria utilizado por pessoas que buscassem proteção para si e para seus animais, tanto em dias de sol quanto em meio às fortes chuvas. O barracão de zinco passou, então, a congregar em seu interior diversas sociabilidades previamente calculadas, principalmente no que se refere às atividades comerciais.

Como estamos a observar, as elites municipais empreenderam esforços para dotar a cidade de espaços normatizados. As intervenções promovidas no ponto mais central da zona

¹³⁰ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 179, de 17 de maio de 1916. *Livro de Leis n. 4*. Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

administrativa visavam imprimir a mentalidade destes setores na sociedade, e tinham na mídia um canal para difusão de suas ideologias. A estratégia procurou desenvolver, principalmente na Senador Cohim, normas e comportamentos sociais adequados aos moldes de civilização que sempre dialogavam com as limitações impostas pelas possibilidades locais. Entretanto, estes diferentes espaços – como o do barracão de zinco – acabaram tendo o seu uso feito de outras tantas maneiras pelos consumidores, aqueles que não tinham a possibilidade de criar um espaço próprio. Estas formas de trânsito ou comportamento foram, como veremos nos próximos tópicos, condenadas pelos mecanismos do poder.

2.3 “Até onde irá parar a vadiagem em Mundo Novo [...]?”

Os populares fizeram a sua própria leitura de todas estas mudanças. O barracão de zinco serve como exemplo para discutirmos estas outras formas de apropriação da área em transformação, organizada pelas ações dos setores dominantes locais. As “maneiras de fazer” dos caminhantes, que passaremos a destacar, corresponderam ao consumo dos padrões que as elites tentaram imprimir, principalmente ao centro da cidade. Expõem uma nova produção, não somente no que se refere ao movimento diferente sobre certos ambientes que foram construídos para fins específicos, mas também pela forma como se portaram dentro do lugar, destoando dos preceitos impostos pelas entidades públicas.

Vejamos o que nos conta uma notícia estampada de forma curta e direta no *Jornal Mundo Novo*, do ano de 1931 – momento em que os trilhos já chegavam próximos à localidade de Barra. A publicação, em forte tom de cobrança para com as autoridades policiais, é evidência de profunda desaprovação, por parte imprensa, de algumas das práticas que estavam sendo desenvolvidas no mesmo Barracão de Zinco, pois este estava servindo de ponto de encontro para quem a imprensa classificou como “vadios”. O repúdio concentrou-se na forma como estava sendo diariamente utilizado este espaço por considerável número de meninos “desocupados”, fazendo o que o jornal chamou de “suas algazarras”. Vejamos abaixo a transcrição completa do que fora solicitado na publicação:

Pedimos a atenção do Camp. Delegado de Polícia em exercício, para o grande número de meninos desocupados, que se agrupam, diariamente, debaixo do barracão, n' ma algazarra afrontadora aos nossos costumes e também a acção da polícia.¹³¹

¹³¹VADIOS! *Jornal Mundo Novo*, N. 180, 24 jul. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 2.

A posição do jornal é enfática ao demonstrar que as formas de utilização feita pelos meninos que estavam se agrupando naquele ponto era uma afronta aos costumes, e consistia num desrespeito à ação da polícia. Portanto, além de atender às atividades diárias para as quais fora construído, o Barracão de Zinco permitiu outras dinâmicas sociais, funcionando não só como um espaço orquestrado pelo poder público para a realização das feiras e demais atividades comerciais. A forma como foi consumido pelos populares – de modo astucioso – pode ser percebida através do conflito com a lógica formatada para este ambiente citadino pelas outras significações dadas ao local.

As acusações da imprensa, clamando por atitudes das autoridades competentes, em virtude da afronta aos costumes vigentes na nota intitulada “vadios”, é uma destas ações microbianas às quais se referiu Certeau. O barracão foi criado como uma alternativa para abrigar os transeuntes e seus animais, possibilitando assim a dinamização mercantil. No entanto, passou a ser questionado no uso cotidiano que a “meninada” fazia dele. A prática da “vadiagem” é reveladora das novas leituras praticadas pelos consumidores no contexto do processo de urbanização proposto e levado a cabo pelos poderes públicos em conjunto com a introdução ferroviária.

Em reportagem posterior, o noticioso municipal se reportou novamente ao tema, desta vez dedicando inúmeras linhas para tratar sobre o “problema” que provavelmente não foi resolvido com o seu apelo anterior. A reportagem ocupou, então, uma grande parte da edição do semanário, demonstrando de forma mais ampla não só o que eles denominaram de “vadiagem”, mas também as consequências decorrentes destas táticas, também indesejadas pelos setores dominantes. O posicionamento da imprensa local converge para uma estratégia de ação que engloba questões de vigilância que vão além dos poderes públicos, destacando um ideal de família que também deveria regulamentar tais atitudes, a fim de evitar uma maior proliferação destas atividades cotidianas dissonantes da estratégia traçada pelo projeto das elites. Vejamos o que nos diz o apelo:

Que não somente lido, merece levado á devida conta e posto em pratica este nosso appello, quer pelos senhores paes de familia, quer pelas autoridades desta cidade, no sentido de reprimir o vicio da vadiagem, estabelecendo medidas que encaminhem ao estudo e ao trabalho não somente os maiores ocioso que impestam as ruas, mas, especialmente, essa meninada, escolares na maior parte, que, como um rebanho sem dono, vemos ruas afora.

A embriaguez, o jogo, o roubo, o vício, enfim, com todo o seu séquito, ahi está, impiedosamente, à espreita da primeira preza.
A meninada vadia, também ahi está, irresponsavelmente, como uma multidão de victimas, si u' a mão protectora não lhe desviar os passos.¹³²

A primeira parte do desabafo enfatiza a necessidade de que a família e a sociedade em geral não se abstenham do confronto com o referido problema da vadiagem. Apresenta “a meninada vadia” como uma multidão de vítimas das indesejadas conexões entre a bebida, o jogo e o roubo. A mídia, ao conclamar a sociedade para a “proteção” dos escolares, testemunha sobre a presença de ambientes condenáveis pela associação ao ócio e a atitudes consideradas não compatíveis com a esperada civilização. A notícia mistura trajetos estabelecidos por estes jovens ao movimento dos “maiores ociosos que empestam as ruas”, unificando-os sob o nome de “vadiagem”. Os passos destes caminhantes expõem uma cidade não quista pelas elites, pois descrevem espaços com:

[...] festas que se prolongam até alta madrugada, nas casas suspeitas, ou nas ruas; nas lojas, nas casas de jogo, no campo do foot-boll, vemos creanças de todas as classes, numa promiscuidade que faz dó, a soltarem pornografias, immoralidades, envolvidas num ambiente lastimável indigno por todos os princípios!¹³³

O relato midiático também trata da prática do futebol, sobre a qual nos reportaremos de forma mais específica um pouco mais a frente. Mas, falando primeiro dos questionamentos com relação às conclusões da matéria citada, a imprensa volta a cobrar uma ação mais efetiva do poder público e, desta vez, a família e toda a sociedade também são convocadas a assumir o seu papel, cuidando destas crianças que, segundo o jornal, se encontrariam na vadiagem. Esta prática é associada à ausência do trabalho e dos estudos, e a decorrência deste processo consiste na atração de atividades condenáveis, dentre elas o vício do jogo – como veremos, uma das formas condenáveis era o bilhar – e a malandragem. Estas práticas, ainda conforme a abordagem da notícia, configuravam-se incongruentes com uma postura de sociedade civilizada. Vejamos a transcrição de mais um fragmento, onde se cobra atitudes das famílias e das autoridades que “velam pelo sossego público”:

¹³²A VADIAGEM. *Jornal Mundo Novo*, N. 193, 6 nov. de 1931, Acervo de Eulálio Motta, p.1.

¹³³A VADIAGEM. *Jornal Mundo Novo*, N. 193, 6 nov. de 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

E' preciso que as autoridades que velam pelo sossego publico prohibam a vadiagem, como necessário se torna esses paes de familia obriguem seus filhos a estudar e trabalhar, afim de que eles não tombem no absimo da perdição.

Enquanto as creanças se enveredam pela ociosidade, se corrompem e se contagiam com a pratica da malandragem, do jogo e do vicio em geral, adquirindo costumes que não se enquadram com as lições em casa recebidas, queixam-se os paes da deficiência das escolas e desfiam um rosário imenso de lamurias injustificáveis.

Não tem razão. Os collegios ahi estão de portas abertas e os seus incansáveis dirigentes, por mais rudimentares conhecimentos que possuam, prontos a receber a meninada.

Na escola ou no trabalho nunca se adquire ou pratica perniciosos costumes; mas eles são apanhados na rua.

Se o horário escolar é insuficiente para a creança aprender, cumpre aos paes de familia completal-o em casa mesmo, com estudos outros ou com o exercício do trabalho.

Até onde irá parar a vadiagem em Mundo Novo, se uma providencia não lhe puzer termo?¹³⁴

O apelo do jornal alarga completamente a ideia de vadiagem trabalhada na notícia anterior, uma vez que de início a preocupação se inclinava somente aos meninos que faziam algazaras em baixo do Barracão de Zinco, na praça central da cidade. A notícia de capa, que circulou no dia 6 de novembro de 1931, descreve uma série de situações que preocupavam, segundo o jornal, toda a sociedade mundonovense. Além de atribuir a responsabilidade à polícia, no que se refere a evitar a prática indesejada, como fora feito anteriormente, o periódico, neste segundo momento, dirige a cobrança também ao que ele chama de família mundonovense.

Em sentido mais amplo, a notícia engloba sob o termo “vadiagem” várias práticas cotidianas que vão desde o jogo de futebol, em determinadas situações associado ao ócio, até certas formas de expressão através da linguagem, como os dizeres pornográficos. Enquadra ainda sob a alcunha de “vadios”, caminantes que se movimentam por espaços considerados impróprios ou que, mesmo frequentando os espaços permitidos pela ideia de civilidade, se comportem de maneira indesejada ou transitem em horários indevidos. Na perspectiva das elites se incluem aí aqueles “que vemos à cata da orgia, de beco em beco, de rua em rua, de casa em casa, de lugar em lugar”.¹³⁵ Para além do centro da cidade, a notícia mapeia trajetórias estabelecidas por pessoas marginalizadas, descortinando uma cidade composta por becos, ruas e casas suspeitas, incongruentes com o projeto civilizatório.

¹³⁴ A VADIAGEM. *Jornal Mundo Novo*, N. 193, 6 nov. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p.1.

¹³⁵ A VADIAGEM. *Jornal Mundo Novo*, N. 193, 6 nov. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

Diante do exposto, percebemos diversos consumos da cidade. Esta notícia, diferente da anterior, testemunhou inúmeras práticas cotidianas, trajetos condenáveis dentro da estratégia pensada pelas elites municipais, sendo, assim, classificadas simploriamente com um termo pejorativo. Mais que isto, o posicionamento expôs uma defesa do trabalho e da permanência no ambiente escolar, não só formal, público e institucional, mas também na esfera particular e residencial, num doutrinamento exercido pelos pais ou pelos tutores. As cobranças feitas pela mídia demonstram um alinhamento à visão educacional republicana de valorização da educação, que também era uma das bandeiras dos jornalistas que se colocavam como líderes intelectuais.

Enquadraram, ainda, no termo de “vadiagem”, a embriaguez e a orgia, não se limitando tal prática às crianças que, segundo o jornal, são em maior número, mas também a pessoas de outras faixas etárias. A ociosidade é profundamente condenada neste texto. A generalização feita pela notícia, que engloba sob aspectos muito semelhantes atitudes tão distintas como um jogo de futebol e o roubo, é rica por nos estabelecer uma ampla visão das manifestações cotidianas presentes na cidade de Mundo Novo. Este posicionamento da imprensa local demonstra ainda uma necessidade de defender o cumprimento da regulamentação que fora imposta aos mais variados espaços e vivências urbanas.

Esta noção, ao que parece, não se restringiu somente às delimitações do espaço urbano. Eulálio Motta põe-nos a refletir sobre a abrangência de tal palavra dentro da sociedade mundonovense. Encontramos o termo em seus versos, produzidos sob a inspiração do cotidiano rural da vida sertaneja:

“Eu vou dá pra vádiá
Que os vadio tomém come.
Toda vida eu trabaei
E sempre morreno de fome.”¹³⁶

O autor menciona o fato de que este texto era “cantado na roça”, e percebemos que seus escritos, do ano de 1933, demonstram que tal caracterização não é uma particularidade do ambiente urbano. No campo, esta prática evidencia uma analogia semelhante à encontrada na cidade e vice-versa, o aspecto da vadiagem é uma preocupação arraigada na mentalidade

¹³⁶ MOTTA, apud BARREIROS, Liliane Lemos Santana. *Bahia Humorística de Eulálio de Miranda Motta: Edição e estudo lexical de causos sertanejos*. Dissertação (Mestrado em Estudos de Linguagens) - UNEB, Salvador, 2012. P. 73.

do homem do campo que enxergava um contraste no resultado das suas atividades laborais em relação aos vadios. De fato, a vadiagem é também compreendida enquanto oposição ao trabalho.

Entretanto, uma contradição mais ferrenha foi exposta neste contexto de adequação a uma “nova” mentalidade que visava um maior comprometimento com o trabalho. O verso também é carregado no tom de descrença em relação à recompensa proveniente da atividade laboral; para o mundo rural é incompreensível que uma pessoa que trabalhe corretamente passe por sérias necessidades, enquanto as pessoas que se dão ao deleite da vadiagem consigam comer. O trabalho perde sentido de progresso para o homem do campo, que acaba por questionar em seus versos a vantagem do labor. Expressa uma insatisfação, uma vez que não é preciso trabalhar para comer, porque até quem vadia come.

A vadiagem é colocada como inimiga do “homem do campo”, e nos versos de Eulálio Motta nos deparamos ainda com a exposição de uma série de outros exemplos considerados tão maléficos quanto ela, como é a preguiça com relação ao trabalho e problemas como o impaludismo, a verminose, a seca e o governo.

A condenação de tais posturas é algo comumente evidenciado pelas elites mundonovenses, tanto no campo quanto na nascente cidade. No diálogo existente, ambas se referem à ausência do trabalho. As táticas desenvolvidas pelos consumidores se estabeleceram de forma análoga, à medida em que o espaço da cidade ia sendo vigiado pelas engrenagens do poder público municipal, seus habitantes promoveram formas de se relacionarem com as novidades que passaram a compor o seu cotidiano.

2.4 Espaços e práticas de lazer em Mundo Novo

As atividades forjadas pelos munícipes e qualificadas pelo *Jornal Mundo Novo* como “vadiagem” se confundem com as opções de lazer que se desenvolveram pelo município. Como prometemos no tópico anterior, nos debruçaremos agora sobre o futebol, esporte tão comumente associado a uma ideia de civilidade. Este, como já demonstramos, chegou a ser mencionado como algo nocivo quando associado ao ócio. Esta perspectiva já fora observada em trabalho que estuda o futebol na cidade de Salvador, onde jornais buscavam contrastar as diferentes formas de sua prática, vejamos:

Diante da impossibilidade de extinguir a prática do futebol nas ruas, os jornais buscaram comparar os dois modos de vivenciar o jogo. [...] um associado à civilização, ao bom comportamento, regulamentado, organizado por clubes e jogado em lugares próprios para a sua realização; outro caracterizado pelas desordens, confusão e desrespeito às pessoas e propriedades. Enfim os jornais queriam deixar claro que existia um “bom futebol” e um “mau futebol.”¹³⁷

A imprensa mundonovense demonstrou posicionamento semelhante sobre o exercício deste esporte no município. O futebol é, num curto espaço de tempo, tratado como algo pernicioso para a sociedade em um momento, e, em outro, como algo que mereça relevo ou destaque no meio social. O que evidencia neste contexto não é o hábito do esporte em si, mas a forma como este se adequava à idealização imposta pelas elites. Observemos a abordagem do jornal sobre uma partida de futebol a ser realizada por intermédio dos clubes locais:

Foi organizado, entre jogadores dos Clubs locais, dois interessantes teams: << Thezouras>> e << Variedades>>; o primeiro, composto de barbeiros e alfaiates e o segundo, um conjunto de classes. Jogaram duas renhidas partidas, com desusado abrilhantamento, sendo, em ambas, victorioso o << Thezouras>>, correndo os jogos com muita alegria e cordialidade.¹³⁸

O que se percebe nesta abordagem é a clara associação do esporte como um momento de lazer frente ao trabalho, muito nítida pelos nomes dos times, que buscavam uma relação direta com a função profissional dos seus jogadores. Nesta situação o esporte é vinculado a uma ideia de alegria e cordialidade. Em outra matéria¹³⁹, que já citamos anteriormente neste texto, a mesma atividade é retratada pelo veículo de imprensa de formas bem distintas, ou melhor, contrárias. Os belos termos destinados ao esporte na notícia anterior são substituídos por outros que aplicam uma perspectiva oposta, sendo visto então como algo indesejado. O jornal colocou num mesmo lugar que o esporte, quando desvinculado da normatização de clubes, as orgias, associando-o a questões que aparecem como condenáveis, ligadas à ideia de vício.

¹³⁷ SANTOS, Henrique Senna dos. “*Pugnas Renhidas*”: Futebol, Cultura e Sociedade em Salvador, 1901-1924. Dissertação (Mestrado em História) - Feira de Santana, 2012. p. 156.

¹³⁸FUTEBOL. *Jornal Mundo Novo*, N. 190, 16 out. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

¹³⁹A VADIAGEM. *Jornal Mundo Novo*, N. 193, 6 nov. 1931, Acervo de Eulálio Motta, capa.

O perímetro urbano da cidade contava também com um cinema. Segundo consta, este espaço existiu desde a década de 1910¹⁴⁰, conforme apresentado pelo memorialista Dante de Lima. Consta também, na arrecadação municipal, a cobrança de taxas financeiras e a exigência de licença para cada exibição de panoramas cinematógrafos e outros aparelhos, a lei determinava as mesmas cobranças para quaisquer outros espetáculos exibidos.¹⁴¹ O cinema era, por exemplo, utilizado para exibições de outras formas de manifestação artística, como as musicais e apresentações de revistas.

Não temos como precisar se toda menção feita a este espaço refere-se a um mesmo endereço, pois, quando é mencionando, dificilmente encontramos uma definição mais precisa sobre sua localização. Existem diversas alusões também a um edifício que é identificado apenas pela sigla “C.T.U.”, o que nós acreditamos simbolizar o resumo do nome atribuído ao Cineteatro local, principalmente se observarmos todas as atividades desenvolvidas no prédio. Sobre o assunto, encontramos ainda, no *Jornal Mundo Novo*, chamadas bem curtas, impressas em sentido vertical nas últimas páginas do semanário, que divulgavam títulos associados a um espaço nominado apenas de “C.T.U.”.

As chamadas relacionadas a este ambiente eram anunciadas para os domingos. Encontramos, nelas, alusões aos nomes “Laura La Plante”, “Heróe de uma noite”, “A Santa de Coqueiros”, “Jurado N. 13”, “Rei das Campinas”.¹⁴² O título “A Santa de Coqueiros” apareceu diversas vezes acompanhado de um “brevemente”, anunciado na mesma edição que já trazia a outra obra divulgada. Das notícias do semanário é possível depreender que o espaço do cinema era utilizado para diversas expressões culturais, mais um indício para acreditarmos se tratar de um Cineteatro.

Para melhor compreender as múltiplas utilizações deste espaço, analisaremos o que noticiou o *Jornal Mundo Novo*, em um dos seus números, sobre um encontro realizado em determinada residência da sede municipal. Sob o título de “Pela Musica”, a nota nos fala que:

Accedendo a gentil convite do nosso amigo sr, Armiro Oliveria, assistimos, horem, um ensaio em casa do Capm. Angelo Lima, do grupo musical dirigido pelo conhecido musicista Sr. Armino Oliveira, composto de senhorinhas da nossa melhor sociedade. Não podemos esconder a nossa

¹⁴⁰ Conforme informações encontradas no livro: LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988.p.66.

¹⁴¹ MUNDO NOVO (Cidade). Revisão da lei municipal n. 131. *Livro de leis n. 4*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo, 1922.

¹⁴² Encontramos estas informações em diferentes exemplares do *Jornal Mundo Novo*, dias 24/07, 07/08, 14/08 e 12/09, números 180, 182, 183 e 185. Todos do ano de 1931. Acervo de Eulálio Motta.

surpresa ao vel-as executar trechos da opera < O Rigoletto>, Fox-Trots, Argentinos, etc., O que muito vem demonstrar a competencia do seu regente e o interesse, pela musica, que anima aquellas nossas distintas patricias. Ao que fomos informados, o grupo esteará de publico a 1, de setembro proximo, no cinema local. Aguardando o brilhante festival, mandamos, destas collumnas, ao Armindo e suas intelligentes allumnas, muitos parabéns pela victoria alcançada.¹⁴³

A utilização deste espaço “do cinema local” não se restringia a exibições cinematográficas. Como podemos perceber nas informações fornecidas pela notícia acima, no dia 1º de setembro de 1931, o prédio seria usado pelo grupo que estava a ensaiar trechos de diferentes óperas para realizar uma apresentação pública. As mostras musicais são aqui retratadas como algo de bom grado, logicamente que é ressaltada a forma ordeira como estava sendo praticada por “senhorinhas da melhor sociedade”.

Em outra matéria encontramos referências sobre atividades teatrais praticadas neste ambiente, chamadas de “Revista”, conforme se pode observar no fragmento que destacamos abaixo:

Foi levada á scena no dia 3 do corrente, no C. T. U. a chistosa < Revista> em 2 actos, da autoria do intelligente cirurgião dentista Accursio Alves Pereira, que dirigiu os ensaios. A peça conquistou - merecidamente - os melhores applausos da platéa mundonovense tendo tomado parte nas representações, os seguintes moços e senhorinhas, desempenhando todos, brilhantemente, os seus papeis [...]¹⁴⁴

Abriando desta vez uma peça, este espaço se apresentou como um recorrente ponto de encontro para as atividades de lazer do cotidiano da cidade, sediando expressões artísticas que iam das peças musicais, passando pelas apresentações teatrais, às exibições cinematográficas. Mas a versatilidade deste prédio englobava também o fato de sediar grupos sociais organizados que desfrutavam de outras atividades culturais como o rádio.

Conforme comunicado emitido no *Jornal Mundo Novo*, no ano de 1931 ocorreu na cidade uma reunião para a fundação de uma sociedade denominada de “Radio Club Mundonovense”. As atividades da agremiação se realizariam em dias determinados no C.T.U., em virtude das condições apresentadas pelo prédio. Este ofertava algumas facilidades,

¹⁴³PELA MÚSICA. *Jornal Mundo Novo*, N. 184, 28 ago. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 3.

¹⁴⁴NÃO GOSTEI DO SEU PAPEL. *Jornal Mundo Novo*, N. 185, 12 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 10.

visto que já dispunha do mobiliário e das adaptações adequadas à proposta daquela junta, que contaria ainda com a supervisão técnica do proprietário. O objetivo de tal associação consistia na aquisição de um aparelho “radio-telephonico, com todos os pertences necessários ao seu bom funcionamento”.¹⁴⁵

A matéria previa que, a partir daquela aquisição, seriam disponibilizadas fichas para a distribuição de certo número de ingressos, que possibilitariam participação nos encontros regulares. Estes, tinham como intuito ouvir “as melhores estações irradiadoras de Bahia, Rio, S. Paulo, New York, Londres, Argentina, Paris, etc.”. Salienta a nota, ainda, que o início de tais atividades se daria em poucos dias, convocando o povo de Mundo Novo a auxiliar a proposta em questão, por se tratar de uma “nobre iniciativa”. A fundação ficou a cargo de uma comissão de representantes da elite intelectual do município, alguns deles inclusive ligados ao jornal, como é o caso do seu primeiro proprietário.

As contribuições exigidas para participar da “Radio Club” na condição de associado compreendiam a razão de 50\$000, um valor consideravelmente alto para a grande maioria da população local. Tomemos como parâmetro os rendimentos de um porteiro do funcionalismo municipal no mesmo ano, que percebia a quantia de 40\$000 mensais – conforme exposto no balancete do mês de agosto de 1931 da prefeitura municipal, publicado no *Jornal Mundo Novo*.¹⁴⁶ Evidencia-se, então, que as exigências financeiras restringiram este privilégio a poucos, pelo menos na condição de associados. Cada investidor receberia, além do cupom especial que permitia o ingresso de três pessoas, mais quatro cupons que davam direito, cada um, a mais uma pessoa.

Outro ponto relevante do funcionamento desta agremiação está no fato de que os quatro cupons individuais poderiam ser vendidos à razão de 10\$000 cada um, o que consideramos ainda caro para a maioria da população. Se voltarmos, por exemplo, a nos balizar pelos vencimentos mensais de um porteiro do funcionalismo municipal, veremos que se trata da renda que ele dispunha para seu sustento em uma semana inteira (atribuindo de forma generalizante ao mês uma divisão em quatro semanas, coisa que nem sempre se aplica, mas que nos permite estabelecer uma noção bem precisa do que significava tal valor para a população de Mundo Novo). Não conseguimos averiguar se esta organização chegou de fato a funcionar, mas a reunião, os seus objetivos e os valores que a englobam nos fornecem dados relevantes para compreender o sentido atribuído às atividades de lazer no município, expondo

¹⁴⁵RÁDIO TELEPHONIA. *Jornal Mundo Novo*, N. 190, 16 out. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 6.

¹⁴⁶JORNAL MUNDO NOVO. N. 186, 18 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p.5.

ainda a adesão das elites de Mundo Novo a certos parâmetros civilizatórios dos grandes centros urbanos.

Como podemos perceber nas diversas práticas que expomos, os dias de domingo eram atrativos ao lazer e/ou atividades religiosas, sendo o comércio proibido de exercer seu funcionamento normal, inclusive por meio de postura municipal, como já mencionamos anteriormente.¹⁴⁷ A cidade ainda contava com a presença das filarmônicas, que se apresentavam em diferentes oportunidades, como é o caso da Lyra Mundo Novense, muito lembrada nos relatos do memorialista Dante de Lima, a exemplo da menção feita por Adolfo Barreto sobre a inauguração da estação ferroviária da localidade do França.

Estas formas de lazer retratam ainda a presença de uma diferenciação social no interior desta sociedade, limitando o acesso a certos espaços de lazer por questões de ordem financeira. No tópico a seguir, vamos acompanhar outros conflitos, decorrentes das transformações empreendidas pelo projeto de normatização imposto pelas elites municipais. Mapeando mais um percurso dos caminhantes, nos foi possível entender um pouco sobre um espaço frequentado para os diversos usos da água, chamado simplesmente de “Bica”. Sem mais delongas, vamos à análise.

2.5 Um lugar denominado “Bica”

Os mananciais hídricos também se apresentaram como espaços onde as elites impuseram sua estratégia de normatização. Para que estudemos melhor o que ocorreu neste lugar, referendando como uma fonte que abastecia com água a cidade de Mundo Novo, partiremos do estabelecimento da postura municipal “3a”¹⁴⁸, ainda no ano de 1924. Por meio desta lei, o poder público demonstrou estar preocupado com os diferentes usos feitos pela população deste ambiente dentro da zona urbana. A regra, quando determinou punições para quem “lavasse animal” num lugar chamado “Bica”, situado “no fim da rua Barão do Ladário”, expôs a existência de práticas indesejadas pela concepção de civilização dos grupos dominantes. A transgressão sujeitaria a pessoa praticante à multa ou prisão de dois dias, e o dobro em caso de reincidência.

¹⁴⁷MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 245(postura 2a) de 26 de fevereiro de 1924. *Livro de Leis n.5*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹⁴⁸ MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 246 (postura 3a) de 26 de Fev. de 1924. *Livro de Leis n. 5*. Arquivo Público da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

A rua Barão do Ladário dava acesso à Praça Senador Cohim, a conexão entre as duas vias já tinha sido alvo dos “cuidados” da gestão municipal na busca por seu embelezamento. O fim deste logradouro, onde se encontrava a “Bica”, é provavelmente a outra extremidade da via que partia da praça, centro do poder público. Com a intensificação do uso da praça, este manancial deveria funcionar como ponto para o frescor não só dos humanos, mas também dos animais. A tática de utilizar a fonte para refrescar os animais, fundamental para a locomoção à época, não agradava as elites, que logo apresentaram suas mudanças.

Não nos esqueçamos que já problematizamos, neste texto, o fato de as pessoas usarem largamente animais como meio de locomoção na região em pauta. Mesmo com a chegada do trem de ferro, as pessoas ainda utilizavam o cavalo como principal meio de transporte no município. Falamos também da importante função que cumpria o Barracão de Zinco, construído para abrigar os animais e as pessoas que utilizavam a zona urbana da cidade. Os caminhos escolhidos por estes transeuntes possivelmente visavam lugares capazes de oferecer água para o seu consumo e para o dos cavalos, que cortavam grandes distâncias. Os habitantes que faziam estes trajetos com seus bichos, certamente, além de abastecê-los com água, aproveitavam o momento para banhá-los¹⁴⁹, minimizando os esforços físicos decorrentes dos deslocamentos. A rua Barão do Ladário, ao que tudo indica, funcionava como um destes lugares, frequentada por mundonovenses que se utilizavam do transporte de monta para ter acesso à cidade. Estas pessoas encontravam no lugar chamado bica um excelente ponto com água, próximo à praça Senador Cohim.

Posteriormente o logradouro em questão, de modo semelhante ao que ocorrera na localidade do França com a praça do comércio, teve sua nomenclatura alterada para rua Ministro Francisco Sá¹⁵⁰, em função do papel que tal figura teve na construção da estrada de ferro, que naquele momento já avançava em direção à sede do município. A aproximação da linha ferroviária se concretizava e existia uma preocupação latente dos gestores públicos em “sintonizar” a cidade com o novo momento. Ao mesmo passo, as diversas práticas populares testemunharam a existência de atitudes sub-reptícias, produto da releitura dos consumidores em relação ao conjunto de intervenções praticadas nos espaços sob a forma de prédios, embelezamentos estéticos ou posturas que versavam sobre o comportamento correto nos ambientes públicos e particulares.

¹⁴⁹ Ainda hoje é costume “dar banho” nos cavalos após a montaria pelas pessoas da região.

¹⁵⁰ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 256 de outubro de 1925. *Livro de leis n.º5*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

Este conjunto de mudanças produziram na sociedade, como nos diz Certeau, atitudes bricoladas, criadas pelos próprios munícipes para o seu consumo. Este contexto deu uma nova significação a um espaço que há muito vinha sendo usado, e pretendeu pôr à margem uma maioria de pessoas que não congregassem da proposta de transformação que era levada a cabo pelas elites, produzindo novos costumes. A grande diferença desta normatização é que ela condena à ilegalidade uma atividade cotidiana no município, não somente dentro da lógica rural, mas, como vimos, dentro dos espaços urbanos, forçando as pessoas a se reinventarem em suas atitudes diárias ou a agirem de forma sub-reptícia.

Podemos verificar uma atitude semelhante no ano de 1922, quando a intendência municipal estabeleceu diretrizes referentes à relação que as pessoas deveriam ter para com outro manancial hídrico, o rio que corta a cidade. A postura tornou proibido fazer limpeza “depositando no mesmo lixo, escremento e outros materiais puriorais”. Ficou prevista, ainda, uma postura que versava sobre prazos para que as pessoas construíssem latrinas nos quintais de suas casas, a exceção se aplicaria apenas nas situações em que as pessoas demonstrassem “miserabilidade” e a inexistência de lugar.¹⁵¹

O projeto ferroviário se mostrou consonante com esta proposta, pois, ao passo que se enquadrou em perfeita harmonia com o plano civilizatório pensado pelas elites, pressionou esta mesma elite a alargar sua vigilância a espaços cada vez maiores. Gerou também diversos conflitos entre a empresa ferroviária, as outras instâncias do poder e as vontades das elites em função de suas limitações de verbas e das diversas questões técnicas. Dessa forma, acabou por obrigar os gestores municipais a adequarem suas necessidades a tais mudanças e avançarem suas estratégias sobre zonas antes impensadas – como, por exemplo, o povoado de Barra de Mundo Novo.

Esta lógica alcançou também a zona rural. O campo passou a sofrer a influência das ferrovias, na medida em que o seu cotidiano – antes governado pelas questões naturais como a seca, que delimitava o avanço das boiadas – passou também a ser gerido por princípios de produtividade que visavam a exportação de artigos naturais ou com pouco beneficiamento, algo que passou a ser mais debatido a partir da introdução ferroviária. O café foi um destes gêneros, afamados dentro da sociedade mundonovense e sobre o qual a busca do lucro passou a orientar o trabalho. A gestão pública forneceu incentivos fiscais¹⁵² aos lavradores do município que exportassem 48 arrobas de “café desempolpado”, e também um prêmio de

¹⁵¹ MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 227, de 20 de Junho de 1922. *Livro de Leis n.º 4*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹⁵² MUNDO NOVO (Cidade). Lei municipal n. 9, de 18 de outubro de 1936. *Livro de Leis n.º 6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

600\$000 ao primeiro agricultor do território municipal que, com comprovação – através de qualquer documento oficial –, exportasse 100 arrobas do mesmo material. Acrescentou-se aí o mercado consumidor criado pela presença das firmas de exportação, imprimindo na zona sob influência das ferrovias uma certa ordem de elaboração para atender a demanda. Em síntese, as atividades rurais passaram a ser bastante estimuladas pelas possibilidades decorrentes da conexão ferroviária.

O escritor Eulálio de Miranda Motta nos fornece uma leitura sobre uma plantação de café nas proximidades de Mundo Novo. Ele descreve um cenário composto por jegues indo e vindo dos cafezais para os terreiros com os “caçuás”¹⁵³, cheios do café maduro, colhido pelas apanhadeiras em meio às cantigas. O poeta nos dá uma noção do que viria a ser este ambiente numa pequena localidade no município de Miguel Calmon, vizinho a Mundo Novo, onde residiu por um período. Vejamos o que a poesia de Eulálio Motta nos revela sobre a colheita deste gênero:

Vida sertaneja

Maio. Café maduro. Apanhadeiras de café. Balaio. O jegue com os cacçuás carregando café para o terreiro. Cantigas na roça. A quadrinha que eu achei bonita:
 “Eu queria ser balaio
 Nas cuiêta de café,
 Para vive dependurado
 Nas cadeira das muié”¹⁵⁴

A colheita de café se desenvolvia à medida que as catadoras iam conversando sobre os mais diversos assuntos.¹⁵⁵ Segundo os versos do poema, a conversa girava em torno de temas que iam desde a instrução escolar, até o cotidiano do ambiente privado, onde o café se fazia presente como alimento destas famílias.¹⁵⁶

O autor expõe mais detalhes sobre a sua visão da colheita do café, “os caroços vermelhos vão caindo nos balaio...”, enquanto se desenrola todo um contexto de diálogos. As formas como estas pessoas entendem e descrevem as suas práticas cotidianas na zona rural é

¹⁵³ Nota explicativa: Cesto colocado no dorso dos animais de carga.

¹⁵⁴ MOTTA, apud BARREIROS, Patrício Nunes. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012. p. 38.

¹⁵⁵ BARREIROS, Liliane Lemos Santana. *Bahia Humorística de Eulálio de Miranda Motta*: Edição e estudo lexical de causos sertanejos. Dissertação (Mestrado em Estudos de Linguagens)- UNEB, Salvador, 2012.

¹⁵⁶ Ibid.

exprimida, chegando a nós através dos seus versos. O texto ainda nos permite visualizar a percepção sobre este espaço rural, captada pelo poeta quando ele descreve que “um bando alegre de piriQUITOS passou fazendo uma algazarra doida”.¹⁵⁷

Raymond Willians¹⁵⁸ alerta-nos para a necessidade de relativizar as compreensões sobre esta dicotomia entre os meios rurais e urbanos. Estas formas, geralmente simplificadas nesta oposição, apontam que precisamos compreender a diferença que existe entre a leitura de uma pessoa que vê no campo um lugar de refúgio e tranquilidade, e a de um trabalhador rural que encontra neste ambiente o trabalho. A cidade de Mundo Novo nos apresenta também estas situações. Seria limitado elencar numa única experiência todos os atores sociais que envolvem o cotidiano deste município. A ideia é vencer a simples polarização campo/cidade, entendendo que esta não dá conta de compreender tantas formas de vida diferenciadas dentro do contexto deste município.

Para o poeta Eulálio, homem oriundo da fazenda “vaca parida”, zona rural de Mundo Novo, que migrou para a capital do Estado a fim de realizar seus estudos como farmacêutico, a visão campestre compreende os aspectos da linguagem, das paisagens, do descanso e do lazer. Vejamos, por exemplo, como o intelectual rememora a fazenda onde nasceu:

Olhe a “Vaca-Parida” de Dindinho João Motta!
 Pedacinho de céu de minha infância!
 Como está diferente!
 Não tem mais o umbuzeiro
 Da porta da frente,
 Esparramando os galhos
 Para fazer sombra no terreiro!
 Cadê as grades azuis do avarandado?!
 Tudo agora é ruína! É casa velha
 Com cactos crescendo no telhado!
 O curral de pau a pique se acabou.
 [...] ¹⁵⁹

Os versos do poeta se apoiam em suas memórias e descrevem o lugar paradisíaco da sua infância. Posteriormente, sendo ele um proprietário rural, farmacêutico, poeta e articulista

¹⁵⁷ MOTTA apud BARREIROS, Liliane Lemos Santana. *Bahia Humorística de Eulálio de Miranda Motta*: Edição e estudo lexical de causos sertanejos. Dissertação (Mestrado em Estudos de Linguagens) – UNEB, Salvador, 2012.

¹⁵⁸ WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade*: na História e na literatura. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

¹⁵⁹ MOTTA, apud BARREIROS, Patrício Nunes. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

dos jornais que circulavam na região de Mundo Novo, terá uma compreensão da zona rural distinta das que teriam, por exemplo, as apanhadeiras de café dos seus versos.

Para observar melhor estes aspectos, podemos problematizar algumas tarifas previstas no quadro de arrecadação do orçamento municipal da cidade de Mundo Novo para o exercício de 1927.¹⁶⁰ Nos diversos dados sobre as questões financeiras, temos a especificação das fontes de receita e estas descrevem do que se cobrava ou não impostos na cidade. A descrição das mais diversas taxas nos possibilitou captar e mensurar as possíveis funções laborais neste território. As profissões descritas nos fornecem indícios para mapear as multiplicidades de saberes e experiências que compunham a heterogênea realidade do cotidiano ali instaurado.

A variedade de artigos produzidos e/ou comercializadas é parte deste contexto e expressa este contingente, descreve diferentes trajetos, outras formas de ir e vir, enfim, apresenta os consumidores. A produção, por exemplo, do “óleo de copahiba” e dos diversos produtos medidos em costal, como a farinha de mandioca, o café, a rapadura e o feijão, comercializados nas praças e nos estabelecimentos comerciais, nos falando muito dos seus usos e costumes, revela mais do que atividades mercantis ou de produção, nos permitem também entender um pouco sobre o que comiam, bebiam, o que acontecia não somente em suas casas, mas também nas feiras livres da cidade, ou em espaços semelhantes. Existem tantos exemplos que passam por outros produtos medidos em arroba,¹⁶¹ como o requeijão e o toicinho, ou aferidos de outras formas, como no caso do fardo de fumo em folha ou da bola de fumo em corda.

Diversas peles também entram na peça orçamentária e são designadas como sendo de lanígero, caprino, couro seco ou salgado. Além disto, animais como gado vacum, muares, e cavalares, outros tantos produtos naturais, como a mamona, o coco e o ouricuri, expõem outras trajetórias. Temos, ainda, os subprodutos como o chifre (medido por quilo), a taboa, a madeira, mensurada de diferentes maneiras como às dúzias de ripões e de ripas. Deste material produziam também os dormentes utilizados na construção e manutenção da estrada de ferro, o metro cúbico de lenha, tora de madeira de até cinco metros, toro de madeira que exceder essa medida, madeira em peças menores, enfim. As experiências de se viver no campo, portanto, congregam neste momento também atividades laborais que envolvem a produção destes diversos produtos e subprodutos.

¹⁶⁰ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. 267 de 26 de Junho de 1926. *Livro de Leis n.º6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

¹⁶¹ Medida equivalente a 15 quilos.

São as mais diferentes formas de vida que, para além da simples conotação de doçura, de vida simples e pacata, têm uma lógica de produção atrelada a este mercado. Para exemplificar melhor o que queremos demonstrar, detalharemos um problema atravessado pela Empresa Ferroviária Leste Brasileiro, apontado em relatório de 1935, com um produto imprescindível ao funcionamento da ferrovia: a lenha. A dificuldade deu-se em função da sua escassez na margem dos trilhos, sabendo-se que este era o principal combustível das locomotivas.¹⁶² Os relatórios produzidos pela empresa ferroviária comumente traziam mapeamentos quinquenais – como no caso do consumo de lenha pelas ferrovias –, permitindo assim ter uma visão ampla da questão e não apenas do ano de 1936. Neste exemplo, nos remete a praticamente toda a década de 1930.

Desse modo, percebe-se que a presença ferroviária por si só estabelece um enorme mercado para diversos produtos, em sua maioria, produzidos na zona rural. Os mesmos relatórios afirmam o pagamento de 2\$000 réis por dormente, artefato que tem a madeira como matéria prima e que também constava na lista de produtos sobre os quais são cobrados impostos em Mundo Novo. A presença dos trilhos mudou drasticamente a lógica, não só das localidades alcançadas pela linha, mas também alterou as relações de produção por todo o município, visto que a empresa ferroviária por si só era uma grande consumidora dos produtos locais, a exemplo da madeira que era utilizada desde a construção dos trilhos – dormentes – até o seu uso como combustível das locomotivas – lenha.

Não limitando-se às atividades laborais do ambiente campestre, o orçamento municipal nos permite perceber também a existência de diversas profissões e formas de uso e ocupação do solo. As funções expostas compreendem diversas experiências, não somente rurais ou urbanas, mas contidas dentro do interregno existente entre estes dois mundos aparentemente antagônicos/contrastantes. Apresentam uma consonância entre os saberes e formas de existir, sem precisar limites mais persuasivos, demarcadores de uma separação latente entre termos aparentemente opostos. Ao contrário, estes dados da previsão da arrecadação orçamentária se alimentam desta dúbia noção inerente ao contexto. Tudo isto torna difícil definir, ainda que didaticamente, o que se refere ao campo ou à cidade.

Não consistem apenas no que apresentavam suas elites, como a vontade de calçar suas ruas centrais ou as lutas no campo político e/ou ideológico pela adequação à conexão ferroviária. Englobam também este contexto as diversas questões dos populares que consumiram este ambiente de forma plural e que dele fizeram uso. Tampouco se limitam à

¹⁶² VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1935*. Cia Editora e Graphica da Bahia. Bahia, maio de 1936. O problema é exposto a partir da página 15.

praça senador Cohim, mas enxerga aqueles que trabalhavam na produção da zona rural e no transporte para que estes produtos chegassem às feiras do município. São os que cortavam os dormentes, os que conduziam toda esta gama de produtos empilhados nas costas dos animais ou em carroças e os que comercializavam no pequeno espaço que lhes era disponibilizado nas feiras.

Como salientamos anteriormente, rural e urbano, na maioria dos casos, consistem apenas em definições genéricas para especificar as vivências das pessoas que transitaram por estes espaços. São geralmente apresentados como uma síntese deste conjunto de relações pessoais e sociais que formam o cotidiano. O que se percebe a partir da análise destas realidades históricas é que estes ambientes se alimentaram mutuamente. Nesta perspectiva, o Campo e a Cidade se apresentam envolvidos sob uma mesma atmosfera, relativizando o contraste não raramente estabelecido em sua definição.

O olhar apurado sobre o cotidiano deste município revelou diversas vozes, pessoas que circularam por estes espaços por vezes rurais, outras urbanas, quase sempre tão dúbios que defini-los dentro desta aparente contradição se torna uma tarefa de conclusão imprecisa. São personagens comuns, muitas vezes anônimos, que caminham por todo o município consumindo os diferentes espaços. Homens ordinários que transitam pelas feiras dispendo “bancas de qualquer espécie”, ocupando por muitas ocasiões um ou dois metros quadrados em que comercializavam vários produtos, como carnes ou outros, experimentando uma cidade marginalizada, compreendida apenas se focalizarmos as formas quase imperceptíveis, microbianas, dentro das estratégias apresentadas pelas elites.

São pessoas que circulavam com suas carroças, não só pelo campo, mas também pelo perímetro urbano, realizando suas tarefas profissionais de asseio, ou ainda à cavalo, cumprindo os mais diversificados afazeres no trânsito entre as propriedades rurais, onde residiam, e o Barracão de Zinco, no coração da urbe. Estas pessoas delinearam trajetórias que muitas vezes fugiam das praças principais e iam em busca de lugares como a “Bica”, a fim de sanar sua sede e a dos animais que lhes serviam de transporte. A vivência destas pessoas compreendeu o contato, praticamente diário, com os carros de boi, passeando pelos espaços públicos, indo e vindo, desenvolvendo a sua regular missão, misturados com os raros caminhões automóveis. As cenas desta cidade compreendem também os compradores matriculados e os animais cavaleiros ou muarens empregados no transporte de cargas dentro e fora do município.

As imagens também apresentavam composições noturnas, sob a iluminação a carbureto, que era fornecida à prefeitura pela firma Souza & Meireles.¹⁶³ A mesma iluminação que representava o avanço da desejada dinâmica urbana também iluminava os passos dos transeuntes, denominados pela imprensa de vadios, em busca das casas suspeitas, ou da prática das orgias. Experiências cotidianas que se dissolveram entre o ambiente rural e urbano, por não raras situações, de forma homogênea. O avançar dos trilhos reforçou este contexto de transformações, formulou esperanças e sustentou argumentos das elites. Estas apresentavam sua estratégia e mostravam este caminho como algo inevitável, não restando outra alternativa senão lutar pela aproximação constante da linha e pela adequação da cidade à interação com a ferrovia, que atravessou o França com destino a Piritiba e a Barra de Mundo Novo.

Os desdobramentos sobre o percurso da locomotiva colocaram a sede do município fora da rota dos trilhos, ficando a estação de Barra o ponto mais próximo desta localidade. Neste sentido, conforme este projeto se materializava, o poder público municipal se ocupou em facilitar o acesso dos símbolos do poder político à futura estação. Neste contexto, um conjunto de leis municipais acabou por originar inúmeras “facilidades” para aqueles que buscassem pôr em prática a estratégia pensada pelas elites. Estas leis estimularam a produção dos principais produtos do município, dentre eles, o café – neste caso, tal instrumento legal funcionou no sentido de estimular o cultivo, o beneficiamento e a sua comercialização dentro desta região, através de premiações àqueles produtores que conseguissem atingir certas metas estipuladas para o gênero agrícola.

Ainda sobre este contexto, uma outra transformação importante ocorreu, a inicial praça do Comércio, depois rebatizada como praça Senador Cohim, passou a perder o papel de centralidade dentro da organização interna do município, uma vez que o governo sentiu a necessidade de exercer um maior diálogo com a localidade de Barra, distante cinco quilômetros do ponto mais central da sede. O governo, desse modo, ofereceu isenção de impostos para aqueles que quisessem realizar o transporte até a estação ferroviária, demonstrando a importância que passou a adquirir a estação ferroviária dentro do cotidiano da cidade de Mundo Novo.

O estabelecimento de uma via regular de transportes entre o já existente centro urbano e a mais recente estação que se buscou incorporar passou então a definir outros caminhos e adicionou espaços ao dia a dia dos munícipes. Estes reorientaram, desde então, as suas

¹⁶³ Conforme pagamento autorizado pela lei municipal n. 275, de 20 de Fevereiro de 1928. *Livro de Leis n.º 6* Acervo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

trajetórias, visto que uma nova extensão de cinco a seis quilômetros foi integrada ao perímetro de atuação diária dos habitantes desta cidade. Assim como ocorreu anteriormente na localidade do França, a conexão do espaço das ferrovias à zona urbana modificou em diferentes níveis as experiências humanas.

No capítulo que segue, buscaremos analisar mais detalhadamente um ambiente onde campo e cidade se coadunaram numa experiência provocada pela implantação da malha ferroviária. Em outras palavras, como foi se dando o diálogo dos elementos tidos como urbanos (a intensificação do comércio, da imprensa, das edificações, demolições e principalmente a ferrovia, que está ligada a estes aspectos que mencionamos) com as imagens declaradamente rurais (relacionadas principalmente às rendas provenientes das atividades pecuárias voltadas ao gado e às pastagens). Confrontar, portanto, as realidades históricas com as generalizações feitas sobre o campo e sobre a cidade é, por conseguinte, objetivo do terceiro capítulo.

3 NOVOS CAMINHOS, VELHOS DESTINOS...

3.1 Entre o campo e a cidade: “uma nova era de civilização e progresso”

*Eu vivia,
na Bahia
morrendo de saudade do sertão
Viria no fim do anno ao meu sertão
A saudade, de certo, morreria.
Eis-me agora, entretanto no sertão,
Morrendo de saudades da Bahia!
(Eulálio Motta)*

Em certa medida, as lideranças esperavam que o conjunto de transformações elaborado se alastrasse pelo cotidiano do município.¹⁶⁴ É comum encontrarmos nos jornais, posicionamentos que evidenciam uma tentativa de um doutrinamento social, inspirados pelos meios de comunicação dos grandes centros. Estes periódicos, com circulação no município de Mundo Novo e áreas próximas, funcionaram como canal difusor das ideias das elites, incluindo textos assinados por articulistas que se colocavam como defensores da civilidade. Assim sendo, não é de causar estranheza que o modelo de cidade que as lideranças municipais buscaram difundir tenha tido base nos grandes centros urbanos do país, uma vez que, além do contato direto que mantinham com a cidade de Salvador, liam com assiduidade revistas de grande circulação nacional sobre costumes e comportamentos específicos, conforme detalharemos no texto.

A imprensa brasileira, durante os primeiros anos da república, passou por um processo de diversificação e segmentação dos impressos. Convém, sobre este ponto, destacar que:

O desdobramento do setor traduziu-se também na diferenciação entre jornais e revistas: ao primeiro, normalmente diário e vespertino, caberia a divulgação da notícia, o retrato instantâneo do momento, abrangendo desde as disputas políticas até o descarrilamento do trem de subúrbio. À revista reservava-se a especificidade de temas, a intenção de aprofundamento e a oferta de lazer tendo em vista os diferentes segmentos sociais: religiosas, esportivas, agrícolas, femininas, infantis, literárias ou acadêmicas, essas

¹⁶⁴ Como exemplo de testemunho deste sentimento, já apontamos o relato de Adolfo Alves Barreto, que esteve presente ao evento da inauguração. Ver: BARRETO, Adolfo Alves. História da Estrada de Ferro na Cidade de Mundo Novo. [s.l: s.n.], apud LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. P. 73. Ver nota: 116.

publicações atendiam a interesses diversos, não apenas como mercadorias, mas ainda como veículo de divulgação de valores, ideias e interesses.¹⁶⁵

Esta setorização que ocorreu nos grandes centros não foi possível à tipografia presente em Mundo Novo, possivelmente pelas suas limitações de ordem técnica, como já discutimos no capítulo anterior. Entretanto, o jornal não deixou de se influenciar pelas transformações ocorridas, principalmente na Capital Federal. Se não dispôs de aparatos técnicos que possibilitassem novos recursos de impressão, aderiu de forma ideológica às novidades apresentadas nas publicações de grande circulação. Sintomático neste sentido é o fato de encontrarmos em seus números uma coluna chamada “Revistas”, que fornecia diversas informações sobre os conteúdos que compunham tais periódicos, sempre acompanhados de adjetivos elogiosos ao trabalho gráfico, à editoração e à seleção do conteúdo. Descrevia a composição de suas fotografias, a riqueza das cores e a “prazerosa” leitura que se depreendia de tais materiais. Encontramos nesta coluna, os títulos que seguem: *Para Todos*, *O Malho*, *Tico-Tico* e *Cinearte*. A respeito deste último, vejamos o que nos relata o *Jornal Mundo Novo*:

Está muito interessante, bonito, variado e artístico o exemplar da revista exclusivamente cinematográfica que hoje recebemos -<Cinearte>- toda impressa em finíssimo papel, pelo processo off-sett, o mais moderno de quantos se possa imaginar.

A revista -<Cinearte>- pelas suas capas a cores, pelas suas páginas de texto, pela impressão de que já falamos, é uma revista que orgulha deveras a imprensa brasileira e o nosso país no estrangeiro, porque essa publicação é das mais apreciadas em Hollywood e nos meios cinematográficos mundiais, além de ser a revista mais difundida Brasil a dentro.¹⁶⁶

Percebemos, portanto, por parte do articulista, a intenção de exaltar a revista cinematográfica, com respeito nos grandes centros de produção fílmica mundial. Tal atitude carregava em seu interior a vontade de imprimir na sociedade onde era veiculado o jornal os ideais que pregavam estes periódicos, símbolos de uma forma de enxergar o mundo a partir da perspectiva burguesa e capitalista. A visão de civilidade que se buscava difundir tinha o cinema como algo demarcador das mesmas estruturas. Sobre a revista *Cinearte*, vejamos:

¹⁶⁵ COBEM, Ilka Stern. Diversificação e Segmentação dos impressos. In: LUCA, Tânia Regina de; MARTINS, Ana Luiza (Org.). *História da imprensa no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2011. p. 105.

¹⁶⁶ CINEART. *Jornal Mundo Novo*, N. 187, 25 set. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 3.

Os novos meios de comunicação encaminhavam a imprensa para diferentes temáticas. Assim, a emergência do cinema e do rádio propiciou o lançamento de revistas dedicadas às novas mídias, caso da *Cena Muda* (1921) e de *Cinearte* (1923), que graças às facilidades de reprodução constituíam-se em outras tantas representações do ideário progressista e moderno.¹⁶⁷

As transformações pelas quais passava a mídia no Brasil eram acompanhadas pelo impresso que circulava na região. Este não necessariamente passou pelas mesmas inovações materiais, mas vivenciou uma adesão ideológica, identificada na admiração do conteúdo difundido pela grande imprensa e pela descrição elogiosa do doutrinamento social que ela apresentava não somente no ramo do cinema, conforme já apuramos, mas em outros seguimentos, como o infantil. As elites locais incorporaram à sua lógica urbana aquilo que foi possível, aplicando – como demonstramos no capítulo anterior –, em uma escala reduzida às vezes ao espaço da praça, alguns destes preceitos. Os trilhos, mesmo com todos os percalços apresentados para a sua instalação e diante da insatisfação dos setores dirigentes que foram aos poucos procurando algumas alternativas como as estradas de rodagem, foram parte fundamental deste projeto.

Segundo a matéria intitulada “Iniciativa feliz”, o *Jornal Mundo Novo*, informando a existência (segundo consta, exitosa) de um transporte rodoviário até Feira de Santana, expunha uma mágoa dos habitantes da cidade com a empresa ferroviária por esta não concluir a estação de Barra. Um fragmento da notícia aponta que:

[...] Ahi está a prova evidente do grande prejuizo que vem soffrendo a estrada de ferro <<Este Brasileiro>>, só porque os seus directores e os prepostos do governo federal não souberam ou não quizeram aproveitar esse rendimento, inaugurando a estação de Barra, ás portas da cidade, obra quasi concluida, e que, só nma extraordinária má vontade da parte dos que a superintendem justifica o seu abandono, especialmente sedo ella a estação que viria a servir à cidade de Mundo Novo, sede de um município que exporta café, mamona, madeiras, couros, farinha, tudo, e em grande quantidade. [...]¹⁶⁸

¹⁶⁷ ELEUTÉRIO, Maria de Lourdes. Imprensa a serviço do progresso. In: LUCA, Tânia Regina de; MARTINS, Ana Luiza (Org.). *História da imprensa no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2011. p. 92. Grifos da autora.

¹⁶⁸ INICIATIVA FELIZ. *Jornal Mundo Novo*, N. 192, 30 out. 1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

O texto acima nos permite entender que a exportação de alguns produtos primários era interesse dos setores dominantes. Entretanto, mesmo fundamentado numa lógica rural, certas noções de civilidade também chegaram ao município, que passou então a vislumbrar a possibilidade de participar deste movimento que, mesmo limitado e restrito a uma pequena parte de sua sociedade, se articulou com o empreendimento ferroviário.¹⁶⁹ Convém apontar que não se buscou uma orientação comercial tão incisiva, como a de Feira de Santana e Nazaré, tampouco se forjou a perspectiva de se constituir um polo extrator de pedras ou metais preciosos, como em Jacobina. Esta região elaborou uma estratégia própria, às margens da ferrovia, optou por estabelecer o diálogo entre as variantes de sua equação social, construindo um ambiente onde se fosse possível harmonizar as novas possibilidades, sem abandonar suas rentáveis atividades econômicas ligadas à questão pecuária. As estações e tudo o que se desenvolveu em seu entorno adquiriram esta conotação.

Nos itens a seguir, analisaremos alguns destes momentos, tentando compreender as descrições destas imagens, destes espaços, destas situações, destes anseios demarcados pela influência das estações ferroviárias: a região de Mundo Novo, composta por três localidades distintas, mas unidas por trilhos. As estações se instalaram num espaço que objetivou construir uma particular ideia de progresso e civilidade. Trens de ferro, estradas, comércio, circulação de pessoas e mercadorias, aumento das edificações, praças, calçamento de ruas, seriam então os traços de urbanidade desejados pelas lideranças envolvidas e empenhadas na realização de suas aspirações.¹⁷⁰ Perseguindo este ideal, como já detalhamos no capítulo anterior, criaram posturas, estabeleceram-se novos costumes e outras tantas ações foram apenas pensadas, não chegando a ser colocadas em prática pelos mais variados motivos. Entretanto, as que se restringiram ao campo dos anseios, assim como as que foram vividas, visavam consolidar na sociedade de Mundo Novo um sonho feito de fumaça, dormentes e trilhos.¹⁷¹

Este sonho pode ser compreendido se percebermos os maiores beneficiados deste processo de implantação da malha ferroviária do município. Os grandes fazendeiros, proprietários dos pastos de diferentes ordens ou produtores dos gêneros negociados pelas firmas de exportação tiveram solidificada sua matriz econômica, visto que seus negócios

¹⁶⁹ Assim como o texto analisado diversas outras fontes que já trabalhamos neste estudo demonstram esta mesma perspectiva.

¹⁷⁰ PELA CIDADE. *Jornal Mundo Novo*, N. 252, 06 fev. 1933, p. 1 Anno XIII.

¹⁷¹ Em meu trabalho de conclusão de curso, busquei mostrar este processo onde muitas das ações pensadas não foram realizadas. Ver: ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923-1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

sofreram um grande incentivo com a chegada das ferrovias. Por outro lado, o surgimento das firmas de representação fez do comércio destes materiais um atrativo e importante negócio. Na cidade de Mundo Novo, tivemos a presença da Firma J. Gracindo & C^o, que teve sede em Jacobina e filial no França. Presente também no França, tivemos a Firma Octacílio Nunes de Souza, com matriz na capital do estado, e demais filiais em Juazeiro e Jacobina. Outros exemplos poderiam aqui ser apresentados, mas o que queremos demonstrar é a solidificação de um forte comércio exportador de produtos ligados à agropecuária.¹⁷²

Na formação da região de Mundo Novo, os aspectos rurais e urbanos criaram no entorno das ferrovias um espaço diversificado, que congregou diversos significados da atividade humana. Para além das imagens reducionistas, que remetem ao campo uma visão de lugar atrasado, distante e que monopoliza o espaço da cidade como um lugar do desenvolvimento e velocidade, a compreensão deste ambiente, enquanto um espaço gerado a partir das transformações decorrentes do funcionamento das estações, nos permite ter uma visão diferente, que alcança a análise da relação entre o rural e o urbano para além do aparente contraste que admitem. Como bem observa Raymond Willians:

O campo e a cidade são realidades históricas em transformação tanto em si próprias quanto em suas inter-relações. Temos uma experiência social concreta não apenas do campo e da cidade, em suas formas mais singulares, como também de muitos tipos de organizações sociais e físicas intermediárias e novas.

No entanto, as ideias e imagens do campo da cidade ainda conservam sua força acentuada. Essa persistência é tão significativa a grande variedade, social e histórica, das ideias em si. O contraste entre campo e cidade é, de modo claro, uma das principais maneiras de adquirirmos consciência de uma parte central de nossa experiência e das crises de nossa sociedade. Isso, porém, dá origem à tentação de reduzir a variedade histórica de forma de interpretação aos chamados símbolos e arquétipos, ou seja, de abstrair até mesmo essas formas tão evidentemente sociais e dar-lhes um *status* basicamente psicológico ou metafísico.¹⁷³

O olhar instrumentalizado permite-nos captar os diversos significados que existem no contexto mais complexo que a simples oposição entre o campo e a cidade – estabelecem estes dois mundos, aparentemente opostos, uma relação entre si. No espaço estudado, percebemos

¹⁷² ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923 - 1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010. p. 54.

¹⁷³ WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 471.

que o caráter complementar entre o urbano e o rural, na zona de influência das três estações ferroviárias, criou múltiplas experiências. Compreendê-las mais profundamente passa por analisá-las, afim de diagnosticar a multiplicidade dos agentes sociais, sujeitos centrais que construíram todo este processo. Desta forma, sobre o campo e sobre a cidade incidem várias personagens sociais que perceberam estes espaços de inúmeras formas, que extrapolam a dicotomia proposta pelos arquétipos construídos acerca desses dois extremos da relação posta.

A influência das noções de civilidade provenientes do contato que esta região estabeleceu com a capital do estado e com outros centros populacionais, como o Rio de Janeiro, produziu contornos bastante singulares e moldou as especificidades locais. Mesmo mantendo algumas diretrizes básicas, que passam pelo comércio, pela promoção da saúde pública, construções prediais, pavimentação de ruas, urbanização de praças e por todo um conjunto de ações e aspirações, a representação que se fez deste ideal passou claramente pelos aspectos rurais que alicerçaram e dialogaram de forma muito contundente a visão da ferrovia e as intervenções governamentais neste espaço. Os aspectos rurais estão presentes na forma como as pessoas se relacionavam, nos valores, nos transportes, no comércio, em síntese, na forma como propuseram e buscaram entender a sua vida cotidiana.

A singularidade dos sentimentos, das atividades que cada sujeito histórico vivenciou na sua relação com o espaço das estações ferroviárias deste município, produziu diversas experiências da atividade humana que transcenderam o contraste entre o urbano e o rural, revelando outros parâmetros, diferentes formas de captar e compreender esta região ao longo do tempo. Os personagens são inúmeros e as experiências incontáveis. Os trajetos que se pôde captar sobre esta região traduzem diversas vivências neste espaço, uma teia de relações humanas constituídas a partir de algo muito além da simples dualidade entre urbano e rural que se diluíram em uma homogeneidade.

Dessa forma, a atmosfera criada é composta destas múltiplas singularidades, formas e mais formas de ler e entender a realidade, que resultam num contexto único, regado pelos trilhos, embebido dos traços de urbanidade e da almejada inserção que a chegada dos trens buscou imprimir. Entretanto o aclamado progresso estava alicerçado nas tradicionais características rurais presentes em Mundo Novo, que, no período estudado, não desejava contrastar as vivências rurais ali estabelecidas a uma nova e particular forma urbana. O que se buscava era construir uma ideia de progresso e civilidade bastante peculiar, que agregasse os conceitos oriundos dos grandes e canhestros núcleos populacionais circundados por uma preponderante dinâmica campestre.

A partir das várias imagens que podem ser capturadas e analisadas, percebemos que, apesar do contraste, o pensamento nosso é de que a realidade histórica aponta para um sentido de complementação entre o urbano e o rural. Em função disto, é necessário mensurar o peso que as palavras campo e cidade, bem como todo o conjunto de palavras que orbita em torno delas têm. É preciso entender os sentidos que certos vocábulos adotam nos referidos espaços e temporalidades, pois isto pode inserir distintas compreensões e significados a certas atividades ou falas. Como tentaremos mostrar a seguir, aparentemente incompatíveis, teceram um profundo diálogo, visto que um se alimentou do outro.

A presença destes ideais civilizatórios nesta região fortaleceu o posicionamento dos setores sociais dominantes, com atividades ligadas ao ambiente rural, numa cidade de parca urbanidade. Apesar de serem influenciadas pelas elites da capital do Estado ou do País, com as quais mantinham interlocução, as ações destes grupos visavam consolidar seus interesses locais. As lideranças de Mundo Novo não tinham como objetivo negar sua origem rural, como podemos observar no texto abaixo, assinado pelo articulista Álvaro Borges:

Mundo Novo, à tradicional Cidade montanhosa, avança, na vanguarda do progresso, tendo se collocado pelo seu valor comercial acima de suas coirmans sertanejas.

Mundo Novo, è, sem duvida, sem contestação, uma das mais ricas cidades do terceiro districto bahiano.

O seu solo abençoado e puro, composto de milhares de fazendas, cheias de montanhas e repletas de sua principal fonte de riqueza – o capim – o ouro verde desta zona, é na verdade, o pão nosso de cada dia, para os que mourejam quotidianamente pelo alevantamento moral de uma Terra que tudo quer e pode, conquanto que, todos trilhem no caminho, por onde trilham os prò-Homos do progresso, como è de Justiça e de Direito.¹⁷⁴

No caso da cidade de Salvador, o ideal civilizatório apoiou-se nas reformas urbanas, tendo como principal objetivo a destruição dos aspectos coloniais presentes naquela cidade. Em Mundo Novo, apesar de defendermos a influência das proposições dos grandes centros, essa busca apoiou-se em outras bases. Estabeleceu-se uma correlação entre os processos de urbanização e a tradição rural, sendo o campo a fonte de riqueza e poder das mesmas elites. A análise da relação que se estabeleceu a partir deste diálogo é do que nos ocuparemos a seguir.

¹⁷⁴ BORGES, Álvaro. Mundo Novo Progride. *Jornal Mundo Novo*, N. 189, ANNO XII, Bahia, Mundo Novo, Acervo de Eulálio Motta, 10 out. 1931. p. 3.

3.2 “Carroças e mais carroças circulavam”

A investigação da atividade humana, neste contexto em que a sociedade dialoga com a introdução do aparato ferroviário, nos fornece valiosos indícios para compreendermos os sentidos desta transformação. Como o processo ocorreu primeiro na localidade do França, torna-se revelador o relato que buscou descrever o entorno da estação ferroviária nos primeiros anos de seu funcionamento. A visão do Sr. Marotinho, observador ocular do fato, menciona que:

Tropas de burros descarregando junto aos grandes armazens, fechavam as ruas nos obrigando a andar pelos passeios, carroças e mais carroças circulavam da praça para a estação transportando os produtos da região para o embarque na estrada de ferro.

O movimento era tamanho que os dias se tornavam curtos e o movimento entrava pela noite.

Alta madrugada, as carroças ainda faziam o seu percurso, para na manhã seguinte, bem cedo ainda, tudo começar de novo. Agora com burros diferentes enquanto o carroceiro era o mesmo. [...] Cerca de 1 trem por dia partia, levando 8 a 10 vagões cheio de mercadoria.¹⁷⁵

A transcrição acima descreve as memórias sobre a lógica presente no ambiente e dá testemunho de que a influência da ferrovia no lugar já se mostrava forte, traduzida pelos rígidos horários demarcados pelas saídas matinais dos trens, que ditavam assim o ritmo do trabalho. As tropas de burros e as carroças, antes protagonistas solitárias de fazendas isoladas, agora ganhavam as ruas – tornando-as intransitáveis – e dividiam o cenário com a pesada máquina de ferro, o emblema da civilidade, a quem tinham a função de alimentar. Campo e cidade misturam-se de tal forma neste contexto que, ao primeiro olhar, mostram-se como um todo homogêneo. O França recebeu novidades e outros melhoramentos à medida que as atividades comerciais se intensificavam, aumentando a demanda por produtos agrícolas disponibilizados pela área rural do entorno. Para aquelas pessoas, esta conjuntura:

Era o progresso.

¹⁷⁵ Memórias do Senhor Marotinho, os fatos narrados por ele neste trecho remetem às décadas de 20 e 30. Manuscrito, sem páginas. Folhas 4 e 5.

Otácilio Nunes de Souza, Gabriel Ribeiro dos Santos Bieca, J. Gracindo e Cia eram as firmas que disputavam as mercadorias a serem embarcadas. Banda de música regida por mestre Neri, luz elétrica fornecida por Bieca, faziam parte da vida naquela vila, hoje pertencente a Piritiba. João Geambastiane tendo como conferente o Snr Nestor Ferreira que com seu inseparável violão fazia as serenatas que se prolongavam ate altas horas da noite.¹⁷⁶

O progresso fica então caracterizado de forma muito particular, traduzido pelo ambiente no entorno das ferrovias. O comércio, principalmente através das firmas que disputavam as mercadorias que seriam embarcadas, é outro elemento importante nesta composição. A vila do França passou, então, a funcionar como um espaço específico, onde estas atividades comerciais/laborais/sociais aconteciam diariamente. A disputa pelo direito de comercializar os produtos na zona de influência da estação do França é uma destas imagens, é um de seus aspectos. Negócios, números, acordos comerciais e financeiros compuseram o cotidiano da localidade.

Ao amanhecer, o trem deveria partir, o fim da noite determinava o reinício das atividades, movimento de pessoas, passageiros que frequentavam, ou não, estes trens. A composição deste cenário revela-nos vários sujeitos e cada um desenvolveu uma relação muito específica com o ambiente da ferrovia. Por ser a ponta dos trilhos, muitos passageiros vinham para o França de alguma parte do município usando cavalo, carro de boi ou tropas de burro. Assim como no dia da inauguração da estação, muitos dos habitantes de Mundo Novo, acostumados com a lógica do transporte de tração animal, ficaram marcados pelo primeiro contato com a locomotiva e ainda mais pela primeira viagem de trem.

A lembrança deixada pelo momento e as novas percepções que marcaram a experiência são parte deste conjunto de transformações. Eulálio Motta, através dos seus versos, mostra como foi significativa a sensação que teve muito jovem, quando saiu de uma fazenda no interior do município para realizar a sua primeira viagem de trem. Relata, também, sobre o contato com a noção de velocidade, imposta pela ferrovia, e com as novas tecnologias. Vejamos:

Dezoito anos, apenas, minha idade,
naquele instante de minha vida:
quando me dirigi à casa de seus pais
pra lhe levar o adeus de despedida.
Nunca mais esquecerei

¹⁷⁶Memórias do Senhor Marotinho, os fatos narrados por ele neste trecho remetem às décadas de 20 e 30. Manuscrito, sem páginas. Folhas 4 e 5.

Aquele instante:
 - Voltarei Breve!
 Não precisa chorar!
 E me abraçou chorando
 Sem poder falar!

Depois... Visão de novos caminhos...
 Uma porção de coisas nunca vistas!
 Toda uma série de descobrimentos:
 primeira viagem a trem:
 aquela impressão singular,
 da estação correndo,
 casas correndo,
 paisagem correndo,
 tudo correndo
 com o trem sem sair do lugar!
 [...] ¹⁷⁷

Este fragmento pertence ao poema *Nunca Mais*, e nele o autor rememora sua saída de casa para morar em Salvador, destacando o que ficou marcado em suas lembranças quando realizou a sua primeira viagem no comboio puxado pela locomotiva. Este fato ocorreu quando ele tinha dezoito anos e saiu de perto dos seus pais, nascido no dia 15 de abril de 1907, escreve este poema em 1983, na busca por relembrar seu passado e sua relação com as experiências vividas na sua infância, bem como na sua juventude.¹⁷⁸

O evento narrado por Eulálio Motta ocorreu entre os anos de 1925 e 1926, neste período a única estação em funcionamento no município era a do França e, provavelmente, foi este o trajeto seguido pelo poeta. Saiu de uma fazenda nas mediações de Alto Bonito – dentro do território de Mundo Novo – e, tomando o trem naquela localidade, partiu com destino a capital. Os sentimentos do poeta são, portanto, um nítido testemunho das novas percepções que vivenciaram muitas das pessoas que, como ele, tiveram a oportunidade de conhecer a as novas percepções decorrentes do contato com a revolução tecnológica em curso. Quando o trem partiu, ele deixou a estação ferroviária para trás, mas não só ela. Patrício Nunes Barreiros, ao estudar a vida e obra do autor, diz que:

O jovem do interior vislumbrou-se com a capital que o impressionou com seus bondes, eletricidade, automóveis e todo um progresso, diferente do universo dos arraiais do Sertão de Mundo Novo. A “visão de novos caminhos” e “uma porção de coisas nunca vistas” mudou para sempre a vida

¹⁷⁷ MOTTA, 1983, p. 15 apud: BARREIROS, Patrício Nunes. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012. p. 34.

¹⁷⁸ BARREIROS, Patrício Nunes. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

do rapaz de dezoito anos, aquele “voltarei breve!”, tornou-se um “nunca mais”. A viagem para a capital fez com que as experiências de menino do interior ficassem para trás como se o cenário e as histórias e sua infância se distanciassem como as “casas correndo, / paisagens correndo, / tudo correndo / como o trem sem sair do lugar!”.¹⁷⁹

Em outro texto, Eulálio Motta relembra com mais detalhes como era ser um passageiro de trem em Mundo Novo. O seu relato poético é um resgate da memória do que foi vivido por ele. Seria então:

[...] essa operação coletiva dos acontecimentos e das interpretações do passado que se quer salvaguardar, se integra, como vimos, em tentativas mais ou menos conscientes de definir e de reforçar sentimentos de pertencimento e fronteiras sociais entre coletividades de tamanhos diferentes: partidos, sindicatos, igrejas, aldeias, regiões, clãs, famílias, nações etc. A referência ao passado serve para manter a coesão dos grupos e das instituições que compõem uma sociedade, para definir seu lugar respectivo, sua complementariedade, mas também as oposições irredutíveis. Manter a coesão interna e defender as fronteiras daquilo que um grupo tem em comum, em que se inclui o território (no caso de Estados), eis as duas funções essenciais da memória comum. Isso significa fornecer um quadro de referências e de pontos de referência.¹⁸⁰

Como defende Pollak, consiste também num quadro de referências e de pontos em comum. As memórias de Eulálio Motta evidenciam não só sua prática, mas a de várias pessoas que viveram experiências semelhantes com o “velho trem de ferro”. Vejamos o que nos contam as suas lembranças:

VELHO TREM DE FERRO...

Trem de ferro movido a lenha,
a palavra saudade
me faz lembrar de você.
Velho trem contemporâneo dos bondes...
Velho trem do passado
de apito longo e apaixonado.
[...]
Lembro de você, velho trem!

¹⁷⁹ BARREIROS, Patrício Nunes. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.p. 36.

¹⁸⁰ POLLAK, Michel. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, Vol. 2, n.3, 1989. p. 3-15. p. 9.

Lembro de você partindo:
 “café com pão”... “café com pão...” “café com pão...”
 vomitando fumaça...
 engolindo distâncias...
 lembro de você sumindo...
 Poeira, fumaça, bancos duros...
 Fazendo impaciências e xingamentos...
 Paradas nas estações.
 Garotos mercando:
 doces de Jacobina,
 umbus de Santa Luzia,
 laranjas de Alagoinhas...¹⁸¹

Aqui, o autor nos situa em duas perspectivas diferentes, o estar fora e o estar dentro do trem, demonstrando a riqueza de suas percepções também distintas. Uma é a força com que o trem expelia a fumaça, retratada pelo poeta com a expressão “vomitando fumaça”. Demonstra o vigor da máquina que, por onde passava, deixava no ar um clima de mistério e curiosidade. Soma-se a isto o aspecto dimensional, a forma como o trem se agigantava à medida que chegava mais perto do espectador, construindo uma atmosfera de fantasmagoria.¹⁸²

Para Motta, viajar de trem de Mundo Novo até Salvador delineava um cenário composto de bancos duros, poeira, fumaça, tantas paradas em outras estações e novas experiências. Mas o poeta nos fala ainda daqueles que não estavam viajando nos trens, são garotos comercializando produtos diversos, doces, umbus, laranjas. Pessoas que talvez não achassem os bancos tão duros e produzissem visões diferenciadas sobre a locomotiva e tudo que a cercava, caso dispusessem do controle da pena do escritor. A região se construía a cada dia, conforme a presença dos trilhos se consolidava no município.

Percebemos ainda neste cenário, além dos já mencionados donos das firmas de representação e seus funcionários, os carroceiros e os carregadores dividindo espaço com os animais de carga, cavalos usados como principal meio de transporte, e os bois que seriam embarcados nos vagões específicos. Os cascos destes animais batendo contra o chão, as carroças chiando, pessoas dialogando – umas comprando, outras vendendo, outras carregando, algumas observando, controlando, contando, conferindo. Eram funcionários diretos da empresa administradora, como o chefe da estação, os maquinistas, o conferente e

¹⁸¹ MOTTA, 1983, p. 52 apud BARREIROS, Patrício Nunes. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012. p. 36 e 37.

¹⁸² Tal expressão é trabalhada em: HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma*. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. No texto, o autor explora a atmosfera enigmática promovida pelo trem de ferro, além de analisar os aspectos da ilusão de ótica decorrente do contato com a máquina em quem presencia a chegada do trem.

também aqueles que, apesar de trabalharem em função da ferrovia, não eram empregados diretos, a exemplo dos garotos a mercadejar. Tudo isto se misturava ao apito do trem, que, na perspectiva saudosista de Motta, tinha um som “longo e apaixonado”.

Passageiros conversavam, outros achavam os seus bancos duros – alguns não podiam sentar –, muitos se encontravam impacientes, provavelmente com o não cumprimento dos horários. As viagens de trem determinavam emoções, nos poemas que citamos podemos perceber sempre a presença da despedida, ou ainda a alegria do retorno, a exemplo do que ficou exposto nos versos de *Nunca Mais* e *Velho Trem de Ferro*. Indicavam também o momento de novos negócios, novos clientes sendo disputados pelas firmas comerciais. Os horários dos trens demarcavam o embarque e desembarque, o retorno ou a saída de casa, assim como fez Eulálio, e outras pessoas que se deslocavam de fazendas espalhadas pelo município e, por vezes, fora dele.

Outras situações se estendiam a partir das ferrovias, por ser a sede da estação ferroviária, o França desenvolveu suas potencialidades comerciais, sendo percebido como uma referência regional. Vejamos o que o relato a seguir expõe para nós a respeito deste aspecto:

[...] esqueça de Feira de Santana, esqueça de outra, porque as tropas desciam do sertão trazendo todo produto do sertão para o França e do França, como o trem chegava até no França, levava o querosene, que naquele tempo era a iluminação era o querosene, o açúcar, o sal, o tecido, a ferramenta, tudo era no França, o remédio, só havia tudo no França, então o França era de uma importância extraordinária.¹⁸³

Nas memórias da infância de uma outra pessoa que morava em Piritiba (Cinco Várzeas), o França aparece como um local privilegiado por atender algumas necessidades do município, dispondo de uma certa quantidade de produtos, adquiriu neste contexto “uma importância extraordinária”. Comercializava-se, ali, querosene, açúcar, tecido e uma variada gama de artigos. Desta forma, a localidade, por apresentar destacada atividade comercial, foi um núcleo urbano de referência dentro do contexto do município, mesmo com o avanço dos trilhos para outros pontos. Ao concentrar em sua dinâmica social todas estas relações que buscamos observar: o espaço da estação ferroviária, marcado pelo tempo das chegadas e partidas dos trens, pelo relevante comércio da localidade e por todo este movimento de

¹⁸³ Entrevista com Antenor José de Oliveira concedida ao autor em 30 de ago de 2008, disponível no CDOC/UEFS.

peças que iam e vinham de outras partes em busca dos seus produtos ou então para viajar de trem, se sobressaiu em meio a região.

Estas pessoas chegavam trazendo suas mercadorias das fazendas, provavelmente em tropas de burros, ou levando alguma novidade do comércio. Muitas delas moravam em lugares afastados e, mesmo tendo algum contato com as ferrovias, este não se deu de forma tão intensa, feito por vezes de forma esporádica, em função da grande distância. O relato de Adolfo Alves Barreto¹⁸⁴ nos mostra que grandes distâncias eram percorridas em transportes complementares, por vias secundárias. Os moradores da sede enfrentavam 30 quilômetros no lombo de um animal para chegar à estação e tinham que utilizar o cavalo para se deslocar por estradas de rodagem, sendo tal fato revelador de que a era de civilização e progresso fora vivenciada de diferentes maneiras pelos habitantes de Mundo Novo.

O relato memorialista feito por Dante de Lima sobre a forma como chegou a primeira prensa tipográfica na região, no ano de 1920, é reveladora do modo como as pessoas enfrentavam os longos percursos para se movimentar durante a ausência das ferrovias. Vejamos:

O grande problema era o transporte das pesadas máquinas. Não tínhamos ainda nem estrada de ferro nem estrada de rodagem. Ainda não existia em Mundo Novo um só automóvel.

Mas, o sertanejo, como bem o disse Euclides da Cunha, é antes de tudo um forte. E o jeito foi apelar para o transporte de fé da época: o carro de boi.

Dois meses mais tarde era solenemente lançado o jornal “MUNDO NOVO”, cuja primeira edição circulou no dia 12 de setembro de 1920.¹⁸⁵

O que percebemos a partir do relato acima é que o carro de boi também foi utilizado em vários momentos pela população daquela zona. Ele descreve este meio de locomoção como sendo “o transporte de fé da época”. Referindo-se ao ano de 1920, o autor nos fornece indícios para entender como a complementação ferroviária era feita, principalmente para o transporte de cargas extremamente pesadas. Este contexto de relações e de percepções conectou o urbano ao rural, e um conjunto de transformações começava a lapidar novas possibilidades de organização do espaço social a partir dos trilhos.

Estes transportes complementares conectaram também as fazendas, demais arraiais e todas as localidades sob o alcance da locomotiva. Não necessariamente seus contornos

¹⁸⁴O referido relato já foi mencionado em momentos anteriores deste texto, inclusive transcrevemos um fragmento do mesmo. Ver nota: 116.

¹⁸⁵LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. p.71.

respeitavam os determinados pelos recortes administrativos oficiais da cidade, entretanto, o poder local dizia muito sobre os contornos que o traçado dos trilhos deveria ir tomando. A ferrovia expandiu-se pelo município, seguindo para a consolidação da próxima estação. Rumo à próxima localidade, seguia adiante, encontrando a pequenina Cinco Várzeas (Piritiba), e por ela sendo encontrada.

Um dormente de cada vez, as aspirações dos grupos dominantes iam se realizando. Ainda não era a concretização sonhada pelas elites, de ver os trilhos perto da sede, mas era “meio caminho andado... para o commercio de Mundo Novo que a oito anos a essa parte reclama, pede e suplica a conclusão da estação de Barra”¹⁸⁶. Esta alternativa funcionou como um atenuante para suas elites, que entendiam que, para Cinco Várzeas (Piritiba), “estamos ligados por estrada de rodagem, o que muito facilita o acesso por ali”¹⁸⁷. Conforme pudemos entender, nas mensagens veiculadas na imprensa, se tratava de um empreendimento que beneficiaria os comerciantes da cidade. O texto condenava a demora das realizações, mas ao mesmo tempo exaltava as conquistas e avanços com a construção de mais uma estação dentro do território do município.¹⁸⁸ A pequena localidade de Cinco Várzeas (Piritiba), passaria então por uma acentuada transformação, orientada pelo diálogo entre ferrovias, cidade e campo. Os trilhos e o retorno das chuvas a fizeram renascer “Como uma Flor Agreste”.

3.3 A “Flor Agreste”

O jornal *O Lidador*, em matéria intitulada “Piritiba Progride”, datado de 19 de setembro de 1937, nos informou sobre dois momentos distintos da situação do então arraial de Piritiba, município de Mundo Novo. A exposição é assinada por Ademar Oliveira, que afirma ter feito duas visitas à localidade, nos anos de 1930 e 1937, respectivamente, e expõe suas “impressões” sobre ela. O seu relato compara o nascente arraial a uma “flor agreste”, os elementos narrativos que utilizou para descrever a situação do local caracterizavam-no com tom de ruralidade. Segundo ele, o aspecto do arraial na sua primeira visita “tinha a monotonia de uma fazenda pobre”¹⁸⁹. Sua averiguação descreve um ambiente com carência de água, e expõe uma atmosfera de dificuldades proveniente de uma forte seca “que precedeu a grande

¹⁸⁶ESTRADA DE FERRO. *Jornal Mundo Novo*, N. 180, 24 jul. 1931, ANNO XI, Bahia, Mundo Novo, Arquivo de Eulálio Motta, p. 1. Nemésio Lima era o diretor proprietário.

¹⁸⁷ Ibidem

¹⁸⁸ Os termos em aspas remetem a uma análise feita pelo *Jornal Mundo Novo*, N. 180, p. 1, de 24 de Julho de 1931, Mundo Novo – Bahia, ANNO XI, com o título de “Estrada de Ferro”. Acervo de Eulálio Motta.

¹⁸⁹ O LIDADOR. N. 203, 19 de setembro de 1937. Digitalizado pelo NECC – UNEB Campus IV – Jacobina. p. 3.

crise de 32”, fato que impedia ou dificultava o desenvolvimento das atividades na terra, e por consequência, o seu progresso.

Nascido praticamente com o projeto ferroviário¹⁹⁰ e originário de uma antiga fazenda desta localidade, o arraial viveu, enquanto os trilhos não chegaram e a chuva não veio, a impossibilidade de desenvolver e progredir em suas aspirações urbanas e rurais, deixando “a impressão que a Piritiba ia desaparecer”. Dois elementos são apontados pelo articulista como motivos que determinaram uma mudança significativa nesta situação: a chegada da chuva, provavelmente em 1935¹⁹¹, e da estação ferroviária. Ele constata, em sua segunda visita, que a localidade passou a ter uma aparência bastante diferente da que encontrara em sua primeira passagem, mas os elementos de sua narrativa ainda remontavam ao ambiente rural, mesmo que para definir os primeiros traços de urbanidade que identificou na localidade, durante a segunda visita.

Para o observador, “Piritiba voltou a florescer, como uma flor agreste que o sol havia queimado os ramos, deixando intactas as raízes, com toda a sua seiva fecundante”.¹⁹² Não bastasse o vocabulário expressado, a notícia enfatizava a produtividade do campo como um fator determinante para o progresso do nascente núcleo urbano, algo encontrado também nas outras localidades. A imagem de uma “flor agreste”, de pétalas queimadas pelo sol, mas de raízes intactas, é reflexo da percepção de determinado posicionamento diante do quadro de condicionantes reais e simbólicas que existiam orbitando a estação ferroviária. O tom “apaixonado” do apito do trem, as distâncias que “engolia”, as transformações que ele promoveu e as que se desejava que ele promovesse são aspectos destas análises. Todo este emaranhado de percepções, este conjunto de sensações que estamos explicitando ao longo deste texto está permeado desta estrutura de sentimento, produzida a partir da interlocução entre os diversos pontos de vista deixados por estes sujeitos com relação à região de Mundo Novo.

A noção de estrutura de sentimento, como aponta Beatriz Sarlo, ao analisar este conceito dentro do conjunto da obra de Williams, tem por objetivo entender que:

O que se propõe é definir aspectos contraditórios, conflituosos e entremeados da experiência e do discurso literário, em que se cruzam idéias

¹⁹⁰ Em meu trabalho monográfico refleti sobre esta questão da ligação existente entre o nascimento do núcleo urbano que hoje é a cidade de Piritiba e a chegada das ferrovias. Para mais detalhes, ver: ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923-1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

¹⁹¹ O relatório do exercício de 1935 da VFFLB testemunha a existência de fortes chuvas no Ramal de Bonfim – Piritiba.

¹⁹² O LIDADOR. N. 203, 19 de set. de 1937. Digitalizado pelo NECC – UNEB Campus IV – Jacobina. p. 3.

e tópicos em diferentes graus de elaboração formal e conceitual, que pertencem a registros diferentes, desde a subjetividade até o que se mostra solidamente inscrito na ideologia ou nos sistemas filosóficos. A estrutura de sentimento é um *compositum* em que os tons, os matizes, os desejos e as constrações são tão importantes quanto as idéias ou as convenções estabelecidas.¹⁹³

A presença ferroviária neste local, não pode ser vista de forma superficial ou unilateral, ela tem que ser percebida em seu contexto mais amplo, compreendendo o desejo daquilo que se esperava existir. Partindo desta concepção, novas dinâmicas político-sociais se articularam na medida em que uma outra configuração regional se instalou neste município, fazendo emergir uma multiplicidade de forças que, em síntese, identificavam a complementaridade de dois grandes ideais/sentimentos. O primeiro é a reação à chegada de elementos da chamada civilidade, como o incremento na comunicação, o cinema, o futebol, o comércio e a própria ferrovia. A questão ferroviária está no cerne desta investigação, em virtude de ser ela a gênese dos demais elementos urbanos que se apresentam. As fontes indicam que a ferrovia não era composta somente pelos trilhos, visto que acompanhava o aparato ferroviário: barragens, estações, linhas de telégrafos, caixas d'água elevadas, luxuosas residências, além da conectividade que permitia a dinamização dos processos de sociabilidade, possibilitando, dentre tantas outras coisas, a visita de times de futebol e grupos musicais oriundos de outras localidades.

O segundo é composto pelos elementos advindos das atividades rurais, que conviveram paralelamente com todas estas intervenções tecnológicas que se intensificavam, as elites buscaram renovar o seu poder político e econômico comercializando os produtos de suas fazendas. A introdução ferroviária promoveu uma modernização no sistema de escoamento dos produtos, incrementando as atividades do campo e quebrando alguns dos limites existentes para a lavoura naquele momento. O articulador Ademar Oliveira, sobre este momento escreveu:

A lavoura desenvolveu-se assustadoramente. Veio a estrada de ferro. Inaugurou-se a estação ferroviária. A locomotiva foi, sem dúvida, um dos principais fatores da sua prosperidade. Quando o nosso paiz for, em todos os seus angulos, cortado por estradas de ferro e de rodagem, facilitando o escoamento de todos os nossos produtos, nesse dia poderemos dizer que somos um paiz verdadeiramente prodigioso.¹⁹⁴

¹⁹³ SARLO, Beatriz. *Paisagens imaginárias: Intelectuais, arte e meios de comunicação*. Trad. Rubia Prates Goldoni / Sérgio Molina. São Paulo: EDUSP, 1997. P. 91.

¹⁹⁴ O LIDADOR. N. 203, 19 de set. de 1937. Digitalizado pelo NECC – UNEB Campus IV – Jacobina. p. 3.

As novidades empreendidas na localidade de Cinco Várzeas (Piritiba) eram claramente sentidas por sua população e pelas pessoas que a visitavam. Não podemos medir ao certo até onde estas mudanças são literais e qual parte se deve à empolgação e às aspirações de mudança do autor dos relatos. Mas podemos afirmar que as localidades que recebiam a estação passavam por modificações que circunscreviam a intensificação do comércio, um aumento nas construções e a prática de certos costumes entendidos como civilizados. Traremos agora um relato de um momento anterior ao que discutíamos há pouco, vejamos:

Naquele tempo a ponta de trilhos avançava em direção a Iaçu e começou um comercinho que tomou o nome de Cinco Várzeas a 18 Kilometros do França. Era o ano de 1928 e, neste ano, o pequeno povoado tomou tais dimensões que até já se jogava futebol no seu campo.¹⁹⁵

A localidade de Cinco Várzeas, que depois recebeu o nome de Piritiba, passou então por transformações semelhantes ao que ocorrera com a vila do França, coisa que se iniciou mesmo antes do funcionamento da estação. O avançar dos trilhos deu à antiga fazenda seus primeiros traços de urbanidade, parte pela introdução ferroviária, parte pelas noções de civilidade que passaram a ser construídas no seio daquela sociedade. Não foram as dimensões métricas da área urbana que fizeram o nosso observador perceber o destaque da localidade, as dimensões às quais ele se refere convergem para os fatos indicadores da presença da “civilidade” nesta localidade, como por exemplo, a prática do futebol, atividade de lazer ainda muito ligada, neste momento, ao requinte das elites na Bahia.¹⁹⁶

A prática deste esporte demonstra que a introdução destas noções de civilidade, que detalhamos anteriormente, se fizera perceber nesta região. É preciso observar também a dinâmica do comércio, algo já apontado por nós quando estudamos a localidade do França, logicamente o avançar dos trilhos e a presença de uma agricultura que dispusesse produtos nesta localidade atraíram as firmas de representação comercial, já mencionadas anteriormente. A locomotiva a vapor estendia os tentáculos sobre as fazendas ao seu redor, permitindo assim

¹⁹⁵ Memórias do senhor Marotinho. Manuscrito, folha 5.

¹⁹⁶ Uma discussão sobre a presença e o desenvolvimento do futebol em Salvador (1901-1924) é encontrada em: SANTOS, Henrique Senna dos. “*Pugnas Renhidas*”: Futebol, Cultura e Sociedade em Salvador, 1901-1924. Dissertação (Mestrado em História) - Feira de Santana, 2012.

a solidificação da influência da empresa ferroviária sobre o município de Mundo Novo, bem como um alargamento desta zona de influência que cada vez mais se aproximava da sede do município.

Este ambiente foi transformado pela presença dos trilhos e pela construção da estação ferroviária. Cinco Várzeas (Piritiba) praticamente nasceu com a chegada da ferrovia, como pudemos perceber. Segundo o relato acima, em 1928 existia apenas um “pequeno comércinho” que foi se estabelecendo à medida que os trilhos da ferrovia iam avançando. A participação de lideranças locais e donos de terras que seriam cortadas pela linha favoreceu tanto a chegada dos trilhos, quanto o processo de urbanização desta jovem localidade.¹⁹⁷ O núcleo urbano virou distrito em 1934, justamente o ano em que a sua estação foi inaugurada – pelo que percebemos aqui, isto não se trata de uma mera coincidência. A presença ferroviária transformou expressivamente este ponto dos trilhos, impulsionando o seu desenvolvimento.

A presença de esportes como o futebol, construções como a estação e a casa do chefe, as mercadorias que aguardavam para serem embarcadas, o fluxo de pessoas e produtos das fazendas para a estação, o comércio das firmas de representação, toda uma dinâmica diferenciada passou a compor as vivências dos habitantes desta localidade. De uma simples “fazenda pobre”, Cinco Várzeas passou a figurar como um ponto de referência dentro da região de Mundo Novo.

Futebol, ferrovias, agricultura, comércio são alguns dos elementos que compõe o quadro de uma localidade nascente, às margens da ferrovia, que passou então a caminhar na busca do progresso e da civilidade. O seu diálogo com a sede do município aumentou depois que os trilhos lá chegaram, fazendo com que o França deixasse de ser o ponto mais próximo da sede do município, função assumida pela nova estação. Este processo se acentuou e as relações entre campo e cidade no entorno das ferrovias passaram a se intensificar. A “Flor Agreste”, como batizou esta localidade o articulista do jornal *O Lidador*, apresentou um desenvolvimento considerável na comercialização de seus produtos.

Nos relatórios da empresa ferroviária, percebemos o aumento do volume comercializado na estação a cada ano.¹⁹⁸ A importância que esta adquiriu dentro do contexto é perceptível em função do tamanho das exportações do município de Mundo Novo, conforme vimos anteriormente. Ao atentarmos para os tipos de produtos que eram comercializados

¹⁹⁷ Para mais detalhes sobre este processo ver: ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923-1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

¹⁹⁸ VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Gráfica Comercial, Bahia, 1938. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras.

pelas firmas, sentimos claramente a relação posta entre o campo e a cidade, ou seja, é perceptível isto no ambiente das estações. Nesta conjuntura, a questão da água, ou melhor, da falta dela, tem um peso considerável dentro do andamento deste projeto, visto que o aparato ferroviário necessitava do líquido para operar suas linhas. A água era fundamental tanto para as questões logísticas de funcionamento dos trens, como é necessária também para o bom andamento da produção agrícola.

Neste sentido, a preocupação com as questões climáticas, principalmente a regularidade das chuvas e sua influência no volume de água disponível nos reservatórios, passou a ser algo de extrema importância. Já discutimos o ponto de vista da empresa ferroviária sobre o assunto com mais detalhes na primeira parte deste texto. No que tange à localidade de Cinco Várzeas (Piritiba), já destacamos que o seu aspecto de fazenda pobre se deu principalmente pela ausência de dois fatores: a estrada de ferro e as chuvas. Com a inauguração do prédio da estação, a questão do represamento da água ocupou as lideranças locais. Neste sentido foi que, em setembro de 1936, através do poder público municipal e com ajuda dessas lideranças locais, foi autorizada a “construção de uma aguada represa no ‘Riacho do Ouro’ em Piritiba”.¹⁹⁹

Desta vez, construída pela gestão pública de Mundo Novo, a barragem é uma destas intervenções de caráter material que acompanhavam a extensão da via. Assim sendo, a localidade de Cinco Várzeas (Piritiba) viu sanados os principais problemas apontados pelo articulista, permitindo então caminhar de forma mais contundente no sentido da civilidade. A construção da represa permitiria também o avançar dos trilhos que agora seguiriam rumo à sede. A construção de benfeitorias, principalmente no que diz respeito ao represamento da água, deve ter contribuído enormemente para criar na população um sentimento de que o aparato ferroviário era de fato o progresso.

Segundo Aloísio Santos da Cunha, o processo de construção da linha ferroviária do trem da grota²⁰⁰ não foi feito diretamente pelos funcionários da empresa, já que esta subempreitava as obras. Segundo este autor, os trabalhadores, em sua maioria, eram originários da própria região, e os engenheiros e trabalhadores mais especializados eram provenientes de outros centros. O texto relata ainda que o grosso dos trabalhadores exerciam

¹⁹⁹ MUNDO NOVO (Cidade). Lei n. ° 10 de 18 de setembro de 1936. *Livro de Leis n. 6*. Arquivo da Prefeitura Municipal de Mundo Novo.

²⁰⁰ Este foi um dos nomes pelo qual ficou conhecida a linha ferroviária em questão. Ao que tudo indica, essa nomenclatura foi adotada em período posterior ao que estudamos, optei por desconsiderá-la e utilizar a nomenclatura oficial presente nos relatórios da VFFLB, conforme explicado na introdução deste trabalho.

trabalhos braçais, sem a necessidade de especialização, o que possibilitou a contratação de pessoas das regiões onde os trilhos se assentavam.²⁰¹ Mais especificamente:

No trecho até o França, à exceção de guindastes ferroviários, não temos registro da utilização de maquinário pesado nas obras, como escavadeiras a vapor. Fora as locomotivas de serviço, apenas uns poucos caminhões foram usados para o transporte de materiais até o leito da estrada. Todo o restante era feito com pás, picaretas e carrinhos de mão. Enormes aterros e cortes nas serras eram feitos à mão.²⁰²

Devemos, entretanto, ter o cuidado de salientar que esta realidade analisada por Cunha se trata de um período anterior à Primeira Guerra Mundial, onde a administração da empresa ainda está sob o controle do capital francês. Todavia, convém destacar que a presença de Lauro de Freitas²⁰³, que fora chefe de linhas do grupo francês²⁰⁴, no comando da empresa nos permite duvidar que o modelo de gestão para o prolongamento dos trilhos, nesse momento, fosse diferente do aplicado durante o transcurso da década de 1910. Sobre as transformações promovidas pela presença dos trilhos na região, o relatório de 1937 nos apresenta ainda algumas imagens das condições de alojamento dos operários da via permanente do ramal.

A problematização da fotografia a seguir (figura 6) pode nos informar algumas coisas sobre a maneira como as pessoas viviam nestes alojamentos. Mesmo o relatório não indicando o lugar exato onde a vila foi construída, tudo leva a crer que se encontrava entre as localidades de Cinco Várzeas (Piritiba) e Barra, para a manutenção do aparato ferroviário que chegou até aquele local naquele ano. Para percebermos o que compreendia a dinâmica ferroviária na vida das pessoas que se dispuseram trabalhar na construção e manutenção da linha férrea e tudo que a envolvia, a existência de uma vila operária nos fornece detalhes preciosos. Assim sendo, algumas pessoas passaram a morar à beira dos trilhos em vilas construídas para abrigar especificamente quem trabalhavam na manutenção dos caminhos de ferro do município de Mundo Novo. Como podemos ver a seguir:

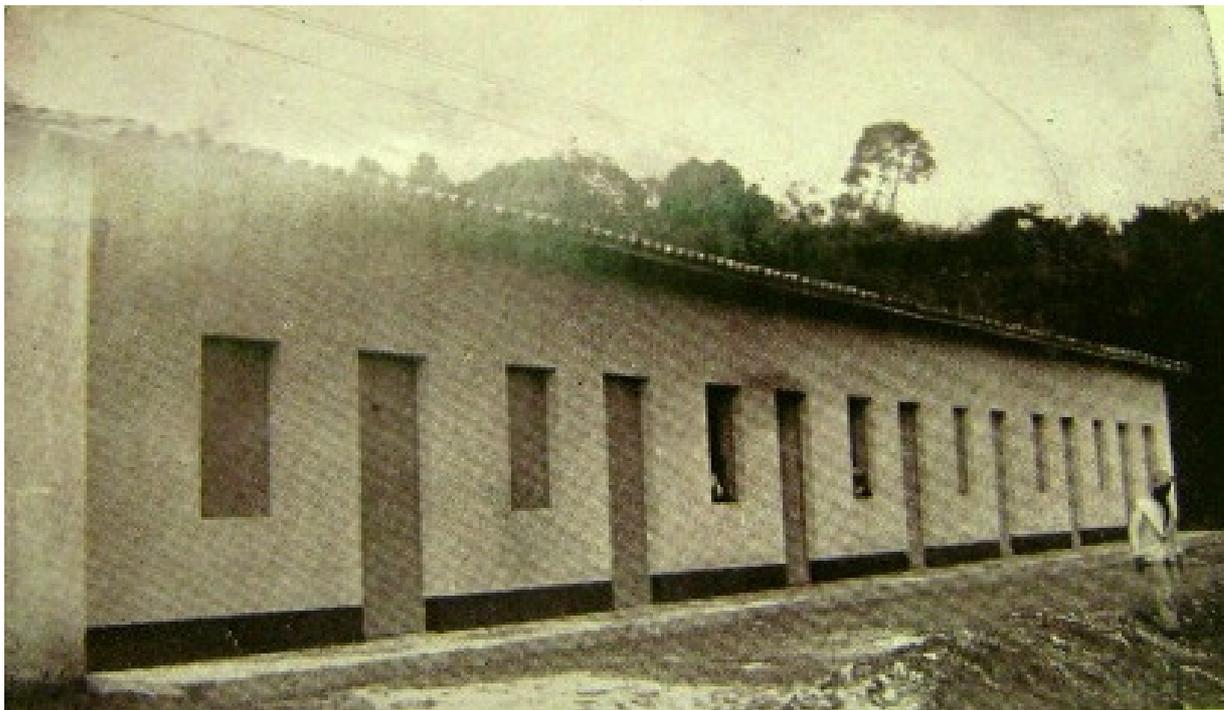
²⁰¹ CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grotta (1912-1976)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2011. p. 92 e 93.

²⁰² *Ibid.*, p. 93.

²⁰³ O Relatório do exercício de 1936, da Viação Ferrea Federal Léste Brasileiro, é apresentado à S. Excia. o Snr. Prof. Dr. João Marques dos Reis, ministro da Viação e Obras Públicas, pelo então diretor de estradas Lauro F. P. de Freitas, engenheiro civil.

²⁰⁴ CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grotta (1912-1976)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2011. p. 126.

Figura 6 - Vila operária, para alojamento do pessoal da via permanente, construída no ramal de Barra de Mundo Novo – 1937.



Fonte: Relatório do exercício de 1937 da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia.

As condições de moradia podem ser observadas na imagem 6, eram poucas casas, agrupadas de forma linear. Do lado de fora, o chão era de terra, em meio a uma área bastante arborizada que, aparentemente, foi aberta no meio das zonas a serem exploradas para este fim. Não havia muitas benfeitorias além das residências, as moradias foram descritas pelo próprio relatório como sendo “dois importantes grupos de casas confortáveis e higienicas para abrigarem o pessoal da conservação das linhas nesse trecho”²⁰⁵. O relatório apontou ainda que havia uma dificuldade de fixação dos trabalhadores na via permanente, do ponto de vista dos gestores da empresa existiam problemas para a continuidade dos trabalhadores. Afirmam que:

Não se dispendo de casas para o pessoal, e sendo o ordenado que recebem verdadeiramente irrisório, - cem e cento e cinquenta mil réis mensais, - vivem as linhas desfalcadas desses elementos indispensáveis á sua conservação, causando manifestos prejuizos para o trafego.²⁰⁶

²⁰⁵ VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Gráfica Comercial, Bahia, 1938. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras.

²⁰⁶ VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Gráfica Comercial, Bahia, 1938. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia. Setor de obras raras. p. 84.

Acreditamos que mesmo permanecendo as condições precárias, o fato de trabalhar na Empresa Ferroviária significava, de alguma forma, uma diferenciação social. O que talvez explique a pessoa na imagem vestida com terno claro e chapéu, possivelmente indicando um sentimento de pertencimento às aspirações civilizatórias imprimidas pela ferrovia. De toda sorte, funcionários especializados, como os engenheiros, por exemplo, tinham um papel voltado para a fiscalização, e acreditamos que sua presença cotidiana nestas vilas era pouco necessária. Estes, talvez se alojassem nas cidades próximas, como foi o caso do francês Henry de Brutelles, que acabou por se instalar na localidade de Caen²⁰⁷, em momento anterior à construção da linha ferroviária, inclusive com interesses na extração do manganês, encontrado por motivo da chegada dos trilhos.²⁰⁸

A chegada das ferrovias aumentou bastante a dinâmica desta localidade, promovendo também uma intensificação das atividades comerciais e agrícolas. Depois de detalharmos as mudanças causadas pelas ferrovias nas localidades do França e de Cinco Várzeas (Piritiba), buscaremos compreender um pouco do que ocorreu nas localidades de Barra e na sede administrativa do município de Mundo Novo.

3.4 “Sua principal indústria é a pecuária...”

No ano de 1933, Correia Carmo, redator do *Jornal Folha da Feira*, realizou visita ao município de Mundo Novo, provavelmente por motivos profissionais. Como ele mesmo destacou na reportagem sobre o aludido município, foi “alvo da hospitalidade condigna desse laborioso e honrado povo, colhe as melhores impressões daquela terra e de sua sociedade”.²⁰⁹ Os textos do articulista destacam as informações que ele obteve durante a visita e fornecem demasiada ênfase a certos aspectos do município e de sua sociedade. Vejamos:

A iluminação é composta de 48 lampeões, a carbureto.
O sr. Prefeito fez aquisição de 10 mil paralelepipedos para o calçamento das ruas Francisco Sá e Manoel Vitorino e da área onde vai ser construído o Quartel e a Cadeia.²¹⁰

²⁰⁷ A localidade de Caen estava conectada ao mesmo ramal ferroviário.

²⁰⁸ CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grota* (1912-1976). Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2011. p.104.

²⁰⁹ JORNAL FOLHA DA FEIRA. N. 263, ANNO VI, Feira de Santana - Bahia, 16 de outubro de 1933.

²¹⁰ JORNAL FOLHA DA FEIRA. N. 263, ANNO VI, Feira de Santana - Bahia, 16 de outubro de 1933.

Os elementos iniciais de uma de suas reportagens destacam os traços de urbanidade e colocam no centro da descrição os padrões de civilidade que se buscou operar, basicamente ações ligadas à construção de edificações e oferecimento de serviços públicos. Evidenciou a intervenção das elites na cidade, mas, logicamente, este agir concentrou-se em uma parte específica da sede do município. O relato salienta inclusive as ruas onde estavam ocorrendo o processo, e se estendidos, talvez, a algumas outras poucas localidades. Continuando a descrição de suas percepções, ele nos fala que:

A cidade tem magestosa topographia; construcções estheticas, commercio desenvolvido, duas pharmacias, quatro médicos, pharmaceuticos, dentista, advogado, cartórios, tabellionto, telegrapho, correio, philarmonicas, igrejas, officinas, fabricas etc.

Os destaques tangenciaram os aspectos da atividade urbana novamente, tanto no âmbito da construção civil – em função da estética – quanto à sua dinâmica comercial e de serviços públicos. A hospitalidade e o fato de ter sido tão bem recebido na cidade nos levam a crer que dificilmente seria outra a sua posição, que não a de exaltar o “progresso” que havia percebido dentro do município de Mundo Novo. O redator fazia, nesta época, um trabalho itinerante para o *Jornal Folha da Feira*, viajando por diversas cidades próximas a Feira de Santana e enviando materiais que versavam sobre assuntos diversos, “fazendo pequenas etnologias destes municípios”.²¹¹

Entretanto o restante da descrição de Correia Carmo é o que mais nos chamou a atenção, pois ele menciona que:

Sua principal industria é a pecuária, possuindo a cidade duas fabricas de manteiga pertencentes aos srs. Jorge Karaoglan e Raul Borba. São luxuriantes as pastagens de capim guiné que alimentam milhares de bois, semanalmente transportados para o Campo do Gado em Feira de Sant’ Anna.²¹²

A visão do redator expressa bem a associação que queremos destacar: apesar de sua fala ressaltar o progresso e o desenvolvimento (principalmente os traços de urbanidade), é

²¹¹ OLIVEIRA, Clóvis Frederico R. Morais. “*Canções da cidade amanhecendo*”: urbanização, memórias e silenciamentos em Feira de Santana, 1920-1960. Tese (Doutorado em História) – UNB, Brasília, 2011. p. 30.

²¹² JORNAL FOLHA DA FEIRA. N. 263, ANNO VI, Feira de Santana - Bahia, 16 de outubro de 1933.

evidente que o que ele acaba expressando é um misto de argumentos que salientam os primeiros traços de urbanização, como, por exemplo: a iluminação, o calçamento de ruas, a construção de prédios públicos, permeado pelos aspectos que sempre deram destaque ao município de Mundo Novo frente a outras localidades no Estado, ou seja, as “suas luxuriantes pastagens de Guiné” – um afamado tipo de capim – e o grande volume de gado comercializado com a cidade de Feira de Santana, onde se encontrava a sede do Jornal.

Em síntese, a fala de Corrêa expressa a vontade e o empenho desta sociedade em se adequar, na medida do possível, aos diversos aspectos da aclamada urbanidade, tão difundida no início do século XX na capital do Estado e em outras grandes cidades. Demonstra ainda a disposição das elites de Mundo Novo de não abandonarem aquilo que sempre lhes conferiu destaque no cenário estadual: as atividades ligadas ao campo. O que foi, inclusive, um dos motivos para que a linha ferroviária cortasse a cidade.

Convém observar que o articulista privilegiou os aspectos que lhes foram passados pelo grupo social que o recebeu, ao qual ele agradeceu o empenho. Na própria reportagem destacou as diversas pessoas com quem ele tivera contato mais direto, praticamente todas as autoridades políticas, jurídicas e religiosas do município, grande parte destes com atividades econômicas ligadas à criação de gado. O fato é que a visão que ele expressa é reveladora de um olhar das elites, que nem sempre condiz com a realidade vivida pela maioria da população, mas retrata o sentimento destes grupos e dá testemunho de suas aspirações e desejos.

Uma frase em particular do texto de Corrêa atraiu ainda mais a nossa atenção, inspirando este subtítulo, onde ele menciona sobre a cidade de Mundo Novo: que “a sua principal indústria é a pecuária”. Apesar de em nossos tempos indústria e pecuária acabarem por adquirir sentidos aparentemente contrastantes, não os são necessariamente. O autor utiliza o termo indústria enquanto sinônimo de produção de riquezas, desta forma destaca na matéria que a principal atividade econômica desta localidade era, à época, a pecuária.

As informações noticiadas remetem a um sentimento de adequação às novas formas de civilidade, a especificação de elementos icônicos da presença de uma – mesmo que rarefeita – urbanização, mas ao mesmo tempo salienta o destaque das atividades pecuárias ali existentes, a criação de gado. Logicamente, a atividade pecuária, o beneficiamento primário como a produção de manteiga e o comércio de animais vivos para a cidade de Feira de Santana devem aí ser incluídos como interesses das elites. Mas, prosseguindo em nossa análise, vejamos o que estava acontecendo em Mundo Novo, num período um pouco anterior à visita de Corrêa.

No ano de 1931, o jornal local homônimo, trouxe uma reclamação intitulada “A’ prefeitura”. Demonstrado uma situação de descontentamento de certos habitantes da cidade com relação a algumas práticas urbanas. A transcrição da reportagem nos relata que:

Moradores das ruas Ruy Barbosa e Praça Cel. Lapa, queixam-se contra o costume, impraticavel onde há fiscalização, dos armazens de compra de couros, por estendel-os ao meio da rua, desprendendo um máo cheiro insuportavel.

Ora, os moradores têm razão: não somente porque se sentem encommodados e ameaçados em sua saude, como por ser uma desobediencia ao código Municipal.

Outra falta que tem sido objecto de constantes reclamações é a falta de hygiene de certas famílias moradoras em casas cujos canos e exgotos vêm sahir á porta da rua, trazendo aguas apodrecidas, etc.

Ha dias em que estes canos estão damnados...

Taes esgotos o são tão somente para as aguas das chuvas, e, quando muito, de banho.

Fazer delles mictorio, escoadouro de materias podres, etc, como vem acontecendo, é tentar contra a saude propria e alheia.

Aqui fica o nosso appello para o qual pedimos a atenção, da prefeitura.²¹³

A matéria é reveladora de que existia na cidade uma busca por se solidificar um sentimento de acolhimento a certas normas sociais – evocando inclusive a obediência ao código. Não se tratava de um descontentamento pessoal, uma vez que se cobrou da prefeitura que tomasse as devidas providências. Esta reclamação subentende a existência de, no mínimo, uma busca por adequação a certas normas sociais no espaço da cidade, respaldada pelo poder público, que é conclamado a cumprir o seu papel de regulador e fiscalizador de tais ações. Os cheiros também são elementos inerentes à civilização desejada. Certos odores passam então a ter lugares específicos de ocorrer, o do couro não foi bem aceito no ambiente “civilizado”, mas está ligado a dois elementos centrais no projeto econômico de Mundo Novo, o comércio (pois o questionamento se refere à prática de donos de armazéns) e ao gado (sendo o couro um subproduto).

Na imagem a seguir vemos o aspecto da Rua Ruy Barbosa, na sede do município de Mundo Novo, de onde partiram algumas das reclamações a respeito do cheiro dos couros, bem como dos esgotos jogados a céu aberto em alguns logradouros da cidade. A própria rua é reveladora da coexistência das noções do campo e da cidade. A construção da imagem busca revelar um “Mundo Novo Contemporâneo”, caracterizando uma espécie de cartão postal da

²¹³A’ PREFEITURA. *Jornal Mundo Novo*, N. 189, 10 out.1931, Acervo de Eulálio Motta, p. 1.

cidade, um álbum que põe em evidência as mudanças em curso no município. O fotógrafo provavelmente tentou capturar a forte intervenção humana sobre a natureza, enquadrando uma via com muitas residências e conectada, na parte superior da imagem, com a praça do comércio, onde ganha destaque a estrutura do barracão de zinco. As casas e os sobrados, vistos na imagem, expressam a presença de padrões estéticos, e o sentido em linha reta, com uma ponte ao centro, testemunha a presença de inúmeros melhoramentos feitos na infraestrutura urbana.

Figura 7 – Rua Ruy Barbosa - data aproximada, 1939.



Fonte: Acervo de Eulálio Motta.

No mesmo enquadramento, não se pode perder de vista a presença do animal carregando o que provavelmente eram barris de água que poderia ser proveniente da “bica” ou do “sapé”, ambos os espaços motivos de tantas discussões pelos moradores da cidade e objetos de tantas posturas outorgadas pelo poder público. As pessoas que transitam num segundo plano da imagem também carregam latas e outros volumes, sobre um chão de terra batida, sem calçamento, mas já claramente delimitado pela presença dos passeios, construídos obrigatoriamente por determinação da prefeitura, como vimos anteriormente. Os espaços que se apresentam, tanto por meio da escrita, quanto os capturados pelos registros fotográficos, traduzem muitas vezes a dificuldade de se demarcar de forma precisa os limites, nem sempre tão saudáveis, entre o campo e a cidade.

A questão higienista também aparece como justificativa para a queixa, levada à prefeitura municipal, por parte dos moradores da Ruy Barbosa e de outras vias públicas da cidade. O tema foi usado como fundamento para condenar uma prática que, conforme a exposição do jornal, foi classificada como um atentando contra a saúde pública. Como já discutimos, entendimentos deste tipo também estavam relacionados às noções de civilidade que se difundiam em outros centros e, como podemos ver, chegaram a Mundo Novo com suas particularidades.

Ainda sobre esta questão, mas agora já no ano de 1932, outro fato que podemos analisar se refere à construção do matadouro municipal na sede do município. Observemos, então, uma notícia do jornal *Mundo Novo*, que destaca as principais ações do então prefeito Raul Victória. A reportagem enfoca que tal empreendimento seria entregue à população naquele dia. Segundo a notícia:

Graças a Deus, Ficamos livres do infecto <curral da matança>, velho calhambeque que vem, de muito tempo a esta parte, attentando contra a saúde publica.

A Construcção do novo matadouro, obra mais que necessaria, especialmente numa cidade como Mundo Novo, onde se abatem para mais de 6000 rezes annualmente, é mais uma útil realização da administração efficiente do Dr. Raul da Costa Victoria, operoso Prefeito deste município que, no desempenho desse alto mandato, tudo tem feito pelo engrandecimento da comuna. [...]²¹⁴

O destaque da reportagem abrange a construção de um aparelho que iria servir como instrumento de desenvolvimento local, mas se ocupa em destacar também os volumosos números do município no campo da criação e abate de animais. O ideal de civilidade apresentado passa pela questão do bem estar social e pelo zelo do gestor com a saúde pública. O texto busca conectar a adequação a estes padrões de civilidade – inclusive na criação de gado –, de combate à prática de ações que atentem contra a saúde da população com as potencialidades do município no que diz respeito à questão agrícola e pecuária. Pautada nesta prerrogativa, na consolidação deste ideal, segue a notícia dizendo que:

Dentre os melhoramentos com que, em pouco mais de um anno de governo, dotou o município, revela notar, ainda, as rodovias que nos ligam aos arraiais de França, ponto terminal da via férrea; Alto Bonito, Bonita, Espera d'Anta, e outros ligados por iniciativa particular, auxiliada pela municipalidade.²¹⁵

²¹⁴O NOVO MATADOURO. *Jornal Mundo Novo*, N. 207, 26 fev. 1932, p.1 Acervo de Eulálio Motta.

²¹⁵O NOVO MATADOURO. *Jornal Mundo Novo*, N. 207, 26 fev. 1932, p. 1 Acervo de Eulálio Motta.

Como vimos anteriormente, no ano de 1932 a estação ferroviária mais próxima ainda era a do França e o poder público se preocupava em manter a sede do município conectada à tal estação, enquanto os trilhos não chegassem à Barra. A exposição busca mostrar os melhoramentos feitos pela gestão municipal, quando a cidade já tinha sonhado acesso aos trilhos.

A imagem a seguir retrata a praça Senador Cohim no início dos trabalhos de calçamento, em momento próximo ao ano de 1939, quando Barra estava com a estação em funcionamento. Nota-se a intensificação das ações de urbanização, calçamentos de ruas, obras estéticas e sobrados com dupla ocupação, sendo o comércio em baixo e a residência na parte superior. Entretanto, o espaço em destaque ainda é o barracão de zinco, onde se realizava a feira livre da cidade aos sábados, período da semana que ficava mais movimentado. Reparem que a imagem captura o costume de amarrar os animais de monta à sombra do barracão. A composição da imagem busca dar, por meio do enquadramento, uma noção de uma maior amplitude urbana. A cidade, intencionalmente, parece ser maior do que realmente era.

Figura 8 - Praça Senador Cohim – data aproximada, 1939.



Fonte: Acervo de Eulálio Motta.

Figura 9 - Trecho da Praça Senador Cohim, calçamento – data aproximada, 1939.



Fonte: Acervo de Eulálio Motta

Esta imagem (figura 9) mostra parte do centro já pavimentado, o barracão de zinco é visto à esquerda da fotografia, na parte de cima da rua estão em destaque cinco ou seis casas ou sobrados com alto padrão estético, definidos pela riqueza dos detalhes. Faz parte ainda da composição os transeuntes, com seus ternos claros, chapéus, a passear em meio ao conjunto de transformações materiais. O espaço da praça passa também a se conectar com o espaço da estação, lembrando que Barra de Mundo Novo estava localizada a 6 quilômetros da sede administrava. A abertura da estação provavelmente funcionou como uma via de mão dupla: ao passo que facilitou que diversos produtos chegassem ao município e permitiu a Mundo Novo exportar os seus produtos, deslocou grande parte desta lógica urbana para a estação ferroviária em Barra.

Mundo Novo seguiu consolidando, após abertura ao tráfego da estação ferroviária de Barra, mudanças estéticas e também nos usos e costumes do espaço urbano, como pudemos depreender da análise que fizemos das fotografias. Entretanto, os relatórios da Empresa Ferroviária demonstram a manutenção de suas bases rurais, cada vez mais estimuladas pela lógica comercial e conectiva dos trilhos. Os relatórios de 1935-1937 nos dão uma noção exata de que a maioria dos produtos exportados através da empresa ferroviária provinham da agricultura, do extrativismo ou da criação de animais. Uma lógica totalmente condizente com o relato de Dante de Lima que, afora o romantismo de suas palavras, corroboram para demarcar a presença do que buscamos aqui defender. Segundo o memorialista:

Nos primórdios de nossa historia éramos uma região eminentemente agrícola, o que nos dava uma vida farta e extremamente barata; isto até os primeiros anos deste século.

Produzíamos fumo, mamona, mandioca, milho e feijão (lavouras temporárias) e banana, laranja e café (lavouras permanentes). Possuíamos uma grande quantidade de armazéns de café, que chegou a ser considerado o melhor do mundo. Dizia-se mesmo que as ruas de Mundo Novo cheiravam a café. [...]

A partir do início deste século, nossa lavoura foi cedendo espaço para a atividade pecuária. Os coronéis foram chegando e transformando as lavouras e as matas em pastos. Os minifúndios, muitas vezes, tiveram que ceder suas terras aos grandes investidores.

Declinou-se a lavoura, agigantou-se a pecuária de corte. Foi a época em que enormes boiadas passaram a ser conduzidas para Morro do Chapéu, inicialmente, e depois para Feira de Santana.²¹⁶

²¹⁶ LIMA, Dante de. *Mundo Novo: Aspectos Históricos, Geográficos, Sociais e Econômicos*. [S.l.:s.n.][2000?]. p. 71 a 74.

A única transformação apontada por Dante é com relação ao destaque de um ou outro produto, não há em suas descrições relatos que apontem para a compreensão de que o município de Mundo Novo tenha tido, no decorrer da sua história, outro tipo de atividade de destaque, a não ser as que se vinculassem à questão da terra.

Figura 10 - E.F. de Barra - data aproximada, 1939.



Fonte: Acervo de Eulálio Motta.

A composição da imagem (figura 10) acima capturou o aspecto da estação de Barra também em data próxima ao ano de 1939, pouco tempo depois de sua inauguração que ocorreu em 1937. Mostra uma visão panorâmica, com a ferrovia em atividade, onde é possível ver vários elementos que envolvem o seu funcionamento. Os vagões parados à frente do prédio, sendo carregados com os produtos advindos da zona rural, já especificados ao longo deste texto. Ao centro da imagem está a “casa do chefe”, rodeada por poucas casas, um tom bastante rarefeito em aspectos urbanos, marcados principalmente pelo complexo ferroviário. Não podemos nos esquecer do esforço empreendido pelo governo municipal para estabelecer comunicação entre a sede e a Estação de Barra, sendo por vezes difícil distinguir ou

diferenciar as duas localidades. Dessa forma, e levando em consideração também o pouco tempo de funcionamento do empreendimento, não julgamos ter ocorrido um deslocamento definitivo das pessoas da sede para Barra – uma vez que o acesso era relativamente fácil.

A fotografia panorâmica (figura 10) não enquadrou todos os elementos que compreendiam a estação. Trouxemos, no primeiro capítulo, algumas fotografias que integram a documentação da Viação Férrea Leste Brasileiro e elas nos possibilitaram perceber a existência de outros elementos da estrutura montada. Entretanto, devemos salientar que as imagens são partes de um relatório técnico e têm a função de comprovar as intervenções feitas pela Empresa em determinado espaço, e sua circulação foi basicamente restrita ao ambiente interno da Companhia, tendo, portanto, um caráter mais funcional. As demais fotografias visaram construir uma narrativa sobre a cidade, privilegiar espaços e evidenciar alguns de seus aspectos. Buscaram também elaborar uma síntese da cidade ao captar espaços bem delimitados do perímetro urbano e do entorno das estações ferroviárias, tentando lhe atribuir os valores que foram aplicados pelos projetos elitistas que, como acreditamos ter demonstrado, concentraram-se em algumas partes do município. Ao privilegiar temáticas, procurou transmitir uma ideia de totalidade, silenciando os aspectos que destoavam da perspectiva eleita.

Estas fotografias constroem uma narrativa própria, e sua circulação através da coleção “Mundo Novo Contemporâneo” cristalizou o projeto que, em linhas gerais, a elite se mobilizou para construir. Ao privilegiar as transformações no espaço urbano como os calçamentos, as casas enfileiradas, os espaços abertos (principalmente a praça Senador Cohim), o trânsito de pessoas bem vestidas, as construções e, logicamente, a presença da estação ferroviária, expressavam a concretização de um projeto. Diante das fontes de que dispusemos, almejamos entender o sentido destas mudanças, os espaços que foram construídos e os outros que foram marginalizados. Nossa intenção foi perceber os sujeitos que vivenciaram esta região, os espaços construídos pelas elites e aqueles dissonantes, que só foram captados pelo tom de denúncia ou conflito. As fotografias apresentadas neste trabalho não nos mostram isto, pelo contrário, fizeram questão de silenciar e ocultar o que estivesse fora da narrativa que queriam divulgar/perpetuar intencionalmente.

As imagens que compunham os relatórios técnicos nos ajudaram a analisar as principais intenções da empresa e os maiores problemas que ela enfrentou ao longo de sua jornada. Por outro lado, as demais imagens focalizaram algumas realizações urbanas e demarcaram muito claramente a proposta das elites em expor a existência de uma certa realização de suas aspirações. Acreditamos que, mesmo restritas a uma praça, a algumas ruas

e ao espaço das estações, e que talvez tenham ultrapassado o ano de 1937, as imagens expostas sintetizam o projeto realizado. Almejamos durante todo o desenvolvimento desta obra, problematizar e discutir diversas leis, concentradas principalmente no correr da década de 1920, quando o avanço ferroviário demonstrava mais ímpeto, até estacionar em 1928.

A década de 1930, de forma diferente, expôs algumas frustrações. As novidades no cenário político nacional e suas repercussões no plano estadual e municipal, juntamente com a mudança no controle da empresa devem ser consideradas. Todo este contexto transformou as aspirações ferroviárias das elites numa desgastante cobrança para que as obras da linha férrea, que já estavam em estágio de implantação bastante avançado, fossem concluídas. Nesse momento, percebemos as elites adotando um posicionamento de descontentamento, um sentimento de injustiça por parte das instâncias maiores e uma certa descrença que levou os grupos dominantes a pensar em possibilidades alternativas como estradas de rodagem para outros centros e trabalhar com a conclusão de pelo menos uma estação. Mesmo diante desta situação, onde se perdeu um pouco da euforia dos momentos iniciais, a conclusão das obras continuou a ser defendida.

Diante do exposto, sobre o campo e sobre a cidade incidiram várias personagens sociais que perceberam a região de Mundo Novo de diversificadas formas, que extrapolam a dicotomia proposta pelos arquétipos que foram construídos acerca destes dois extremos. A influência das noções de civilidade provenientes do contato que esta região estabeleceu com a capital do estado e com outros centros populacionais moldou-se às especificidades locais. Mesmo mantendo algumas diretrizes básicas, que passaram pelo comércio, por questões de saúde pública, pelas construções prediais, pelo calçamento de ruas, pela urbanização de praças e todo um conjunto de ações e aspirações, a representação que se fez deste ideal de civilização tangeu claramente as noções de ruralidade, que alicerçaram e dialogaram de forma muito contundente com as perspectivas ferroviárias para espaço.

Os aspectos rurais estiveram presentes na forma como as pessoas se relacionavam, nos valores, nos transportes, enfim por toda a região. A singularidade dos sentimentos, das atividades que cada sujeito histórico vivenciou na sua relação com o espaço das estações ferroviárias no território do município de Mundo Novo, produziu múltiplas experiências e a atividade humana extrapolou a simples exposição campo/cidade. De forma bem direta, construíram novos parâmetros e diversas formas de captar e compreender esta região no decorrer do tempo. Procuramos ao longo do texto analisar algumas destas formas, mas os personagens são inúmeros e as experiências incontáveis.

O que percebemos é que muitas imagens foram construídas a partir do complexo sistema de ideias, sentimentos e aspirações neste recorte. Projetos civilizatórios/urbanos diversificados se desenvolveram pelo interior do estado, buscando construir a cidade que foi possível em cada situação. As transformações muitas vezes se restringiam a alguns poucos espaços, como uma praça ou a momentos como uma partida de futebol, com uma conjuntura social determinada. Suas particularidades, difundidas por jornais de circulação local, demonstravam toda a complexidade das relações estabelecidas. São diversas as formas de entender a cidade construída e para além das demarcações feitas pelas suas elites, convém observar o diálogo com o ambiente rural, os trânsitos dos populares, os trajetos marginais, microbianos.

CONCLUSÃO

A reconfiguração do poder entre as diferentes partes do País, decorrida na transição do Império para a República, levou a Bahia a perder a posição de destaque, obrigando suas elites a reorganizar a dinâmica econômica do Estado com o objetivo de reinserir-se dentro da nova lógica econômica em que adentrara a nação, por conta do advento das inovações tecnológicas. As lideranças do Estado acabaram por transformar Salvador numa cidade eminentemente comercial e, com base em acordos políticos e econômicos, encontraram na expansão da malha ferroviária pelo interior uma forma de recuperar sua pujança econômica, concentrando no porto da capital a exportação das zonas produtivas em franco desenvolvimento localizada às margens do rio São Francisco. O projeto tomou forma idealizada por diversos engenheiros civis, que foram os grandes mentores da expansão ferroviária na Bahia, interferindo diretamente sobre os traçados finais.

A maior proposta consistia na criação de uma vasta rede de transportes que incluísse não só as regiões em desenvolvimento, mas também outras áreas com possibilidades econômicas. A complexa composição do interior baiano compreendia alguns pequenos núcleos urbanos com atividades econômicas baseadas fundamentalmente no extrativismo mineral, como foi o caso de Caem, onde a chegada das ferrovias encontrou grandes reservas de manganês, e Jacobina, com a exploração de ouro. Outros aglomerados populacionais ofereceram enormes possibilidades de intensificação das atividades agrícolas, configurando-se em potenciais fornecedores destes produtos para a crescente população da Capital que, além de centro administrativo, buscou tornar seu porto uma referência para além de suas fronteiras, agregando outras práticas econômicas.

Além das atividades extrativistas e agrícolas, outra possibilidade era a incorporação sistemática de territórios onde eram desenvolvidas, ainda de forma limitada, atividades relacionadas à pecuária. Nesse ponto destacou-se a cidade de Mundo Novo, que desde os tempos do Império pertencia a grandes rotas de boiadas advindas de diversas partes do interior do País a procura dos mercados litorâneos, principalmente o de Salvador. As ferrovias foram então uma grande inovação tecnológica se espalhando pelo interior do Estado, visando à formação de uma vasta rede comercial que desafogaria no porto da Capital.

O município que estudamos recebeu três estações em virtude da qualidade de suas pastagens e da presença das atividades ligadas à criação de gado. A essa época, era composto

pelo insipiente núcleo urbano da sede, alguns arraiais e inúmeras fazendas com rezes próprias ou com grandes pastagens que atendiam aos animais em trânsito, principalmente para Feira de Santana. A introdução dos trilhos num município com estas condições criou uma região com características próprias que incorporou novas lógicas urbanas decorrentes dos ideais civilizatórios advindos dos grandes centros, sem contudo se desvencilhar de suas tradicionais atividades pecuárias e também agrícolas. A chegada da locomotiva promoveu, além de um aumento circunstancial nas atividades comerciais por meio da atuação das chamadas firmas de representação, responsáveis pela exportação destes produtos em larga escala pela ferrovia para outros centros populacionais, uma intensificação do processo de urbanização de diferentes maneiras.

A primeira se deu através da própria ferrovia que, conforme foi chegando ao município, oportunizou inúmeras transformações nas localidades onde a estação se instalava, pois eram construídas obras, a exemplo da casa do chefe, barragens, caixas para armazenamento de água e vilas para morada dos trabalhadores da via permanente. Algumas questões envolveram de forma muito contundente o avançar dos trilhos sobre estas regiões, a maior destas foi a seca. Esta, afetava seriamente a dinâmica produtiva que a se queria incorporar. A escassez de água se configurou num enorme problema que teve de ser enfrentado pela Empresa ferroviária e comprometia toda a lógica de abastecimento do Estado. Outra forma era a própria dinâmica ferroviária que acabava por criar a necessidade de construção de armazéns para estocar os produtos a serem exportados, e casas para sediar as firmas de representação.

Aconteceu ainda que o ideal civilizatório advindo dos grandes centros era composto de diversas diretrizes que se pautavam numa perspectiva urbana e foi aplicada nestas localidades de uma maneira muito própria, acontecendo de modo diferente do que se desenvolveu em cidades maiores. A atuação do poder público acabou por se concentrar em dar um novo aspecto a certos pontos da urbe, que foram basicamente as praças, que geralmente aglutinavam as atividades tidas como mais cidadinas e civilizadas como é o caso das práticas comerciais, religiosas; e as atividades do poder, bem como as letradas.

Esse processo foi norteado por iniciativas que promoviam algumas transformações urbanas como o calçamento de algumas ruas. No caso do França, promoveu-se o estabelecimento de uma ligação da praça da cidade, que a princípio se chamava praça do comércio e depois passou a se chamar Praça Francisco Sá, com a estação ferroviária recém inaugurada, usando como mecanismo para que isso fosse possível a desapropriação de terras

por meio de lei municipal, e teve como objetivo a integração das atividades ferroviárias ao dia a dia do município.

Esse cotidiano foi circunstancialmente alterado visto que a intensificação das atividades comerciais acabou por centralizar no França, durante mais de uma década, todo o fluxo de produtos oriundos do município de Mundo Novo e áreas adjacentes. O transporte complementar era feito por meio de tropas de burros – as quais chegavam dos mais diferentes lugares das redondezas, deslocando para a estação a produção de toda uma região.

Em Piritiba, assim como no França, ocorreu uma forte transformação no núcleo urbano. O lugar onde antes existia uma fazenda, passou a desenvolver uma pequena atividade comercial com a chegada dos trilhos. A posterior inauguração da estação, promoveu uma intensificação das suas práticas agrícolas e comerciais, transformando a antiga fazenda num ponto de convergência de boa parte da produção agrícola das redondezas, *status* antes dominado pela estação do França. Na localidade de Piritiba também foram construídas obras com o intuito de tornar possível o desenvolvimento das atividades ferroviárias, a mais importante delas talvez tenha sido uma represa para o barramento de água no riacho do ouro.

Piritiba também funcionou como referência para a exportação dos produtos da zona durante algum tempo, sendo ligada por estradas de rodagem a sede do município. Na cidade de Mundo Novo, o poder público desenvolveu inúmeras transformações no perímetro urbano, mesmo antes da chegada dos trilhos realizou melhorias como calçamentos, construção de um barracão de zinco para realização das feiras semanais, construção de um matadouro público em função das questões de higiene inerentes às noções de civilidade. Na iminência do funcionamento da estação de Barra, o poder público, assim como fizera anos antes no França, buscou promover a incorporação da estação com a zona urbana, através de leis municipais procurou estabelecer linhas de transportes regulares por meio de isenção de impostos e outras estratégias. Do ponto de vista do projeto civilizatório, promoveu ainda outras transformações no cotidiano dos habitantes, intervindo não somente no espaço público, mas também na aparência estética das casas e em seus interiores por meio da obrigatoriedade da construção de latrinas, dentre outras.

Evidente que toda esta estratégia posta em prática pelas elites visava a manutenção e a renovação do seu poder político e econômico. Ter suas terras e/ou atividades econômicas incorporadas à rede ferroviária era uma possibilidade como poucas para aumentarem seus lucros, e pouco significou em transformação da estrutura social do município, que continuou sendo dirigido por setores ligados às atividades agropecuárias que passaram a atuar também com atividades comerciais. Obviamente que o projeto não foi vivenciado de forma

homogênea por toda a população. Esta, por sua vez, consumiu as intervenções realizadas a sua maneira, aderindo ou não às normatizações idealizadas e postas em prática pelos setores dominantes. Percebemos isso nas diversas afrontas à ordem estabelecida caracterizadas por pessoas que desenvolveram atitudes marginais à estratégia civilizatória, identificadas sempre através de comportamentos que tinham punições previstas em lei, inclusive com reclusão em casos como ato de lavar animais em mananciais da cidade, transitar por certas ruas ou becos, ou ainda outros afrontamentos as diretrizes apresentadas pelas elites. Estas pessoas, muitas vezes classificadas genericamente como vadios pelos instrumentos de normatização como a mídia impressa, experimentaram uma cidade diferente da que era oferecida em consonância com o ideal civilizatório.

A referida estratégia adquiriu um tom muito particular. Além de se caracterizar por um projeto de urbanização muitas vezes limitado a uma praça, uma estação e poucas ruas, desenvolveu ainda um intenso diálogo com o meio rural. Este formato possibilitou a estes grupos sociais participar das novas atividades econômicas em voga no estado da Bahia, que tinham como carro chefe o processo ferroviário, o que demonstra que estas intervenções urbanas e a própria lógica ferroviária instalada se sustentavam em virtude da forte dinâmica agrícola e pecuária possível de ser desenvolvida nesta região. A Mundo Novo que se estabeleceu a partir da introdução ferroviária entre os anos de 1923 e 1937 caracterizou-se por ser composta por três localidades definidas por serem sedes de uma estação ferroviária e, em razão disto, exercerem grande influência sobre toda uma área que envolviam além das atividades comerciais, também os agrícolas e pecuárias. Foi construído um projeto civilizatório que defendeu um progresso das práticas rurais aliadas a um desenvolvimento urbano bem peculiar, que congregou intervenções dos poderes públicos, da empresa ferroviária e dos interesses particulares, como os dos pecuaristas e a da mídia.

LISTA DE FONTES

1 Jornais

O Lidador – 1933 – 1937;
 Correio do Sertão – 1922 - 1923;
 Jornal Mundo Novo – 24/07/1931 a 20/11/1931, 1932 e 1933(as páginas citadas no texto);
 Jornal Folha da Feira – 12/07/1933 a Dezembro de 1933.

2 Relatórios

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1935*. Cia. Editora e Graphica da Bahia. Bahia, Maio de 1936. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, setor de obras raras.

VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1936*. Cia. Editora e Graphica da Bahia. Bahia, Junho de 1937. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, setor de obras raras.

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO. *Relatório do exercício de 1937*. Gráfica Comercial: Bahia, Setembro de 1938. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, setor de obras raras.

3 Obra rara

ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANCA, Justino da Silveira. *Memória Sobre as Estradas de Ferro da Bahia*. Bahia: Litho – Typo e Encadernação – Reis e Comp, 1908. Acervo da Biblioteca Pública do Estado da Bahia, setor de obras raras.

4 Mensagens dos governadores

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa em 14 de abril de 1898 pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna (Governador da Bahia). THYPOGRAPHIA DO “CORREIO DE NOTÍCIAS”. Bahia, 1898. P. 18. Disponível em:

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u013/000078.html>. Acesso em: 22 de maio 2014.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia da abertura da 2ª sessão ordinária da 11ª legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, governador do Estado. SECÇÃO DE OBRAS DA “REVISTA DO BRASIL”. Bahia, 1912. p. 33. (07 de abril de 1912). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u241/000034.html>. Acesso em 22 de maio 2014.

5 Legislação do município de Mundo Novo.

Livro de Leis n. 4. (1916-1923) Arquivo da prefeitura municipal de Mundo Novo.

Livro de Leis n. 5. (1923-1926) Arquivo da prefeitura municipal de Mundo Novo.

Livro de Leis n. 6. (1926-1930/1936-1937/1948-1952) Arquivo da prefeitura municipal de Mundo Novo.

6 Obras memorialistas

LIMA, Dante de. *Mundo Novo: Aspectos Históricos, Geográficos, Sociais e Econômicos*. [S.l.:s.n.][2000?]. p. 71 a 74.

LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988. p. 77.

7 Site consultado

<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/bahia/mundonovo.pdf>. Acesso em: 25/03/2014.

8 Outros:

BAHIA. *Diário Oficial do Estado da Bahia*. Edição comemorativa do centenário da independência da Bahia, 1923. Reimpresso. P.684.

9 Manuscrito

Memórias do Senhor Marotinho, os fatos narrados por ele neste trecho remetem às décadas de 20 e 30. Manuscrito, sem páginas.

10 Oral

Entrevista com Antenor José de Oliveira concedida ao autor em 30 de agosto de 2008, disponível no CDOC/UEFS.

11 Fotografias

Diversas, data aproximada 1939. Autor(es) desconhecido(s).

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923 – 1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

ARANHA, Gervácio Batista. *Trem, Modernidade e Imaginário na Paraíba e região: Tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)*. Tese (Doutorado em História) – UNICAMP, Campinas, 2001.

BARREIROS, Liliane Lemos Santana. *Bahia Humorística de Eulálio de Miranda Motta: Edição e estudo lexical de causos sertanejos*. Dissertação (Mestrado em Estudos de Linguagens) – UNEB, Salvador, 2012.

BARREIROS, Patrício Nunes. *O Pasquineiro da Roça: Edição dos Panfletos de Eulálio Motta*. Tese (Doutorado em Letras e Linguística) – UFBA, Salvador, 2013.

_____. *Sonetos de Eulálio Motta*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano: Artes de fazer*. 3ª Ed.. Petrópolis: Vozes, 1998

CUNHA, Aloísio Santos da. *Descaminhos do Trem: As ferrovias na Bahia e o caso do trem da grotá (1912 – 1976)*. Dissertação (Mestrado em História) – UFBA, Salvador, 2011.

FARIAS, Sara Oliveira; LEAL, Maria das Graças de Andrade (Org.). *História regional e local II: plural e singular em debate*. Salvador: EDUNEB, 2012.

FRANCO, Gilmara Yoshihara; SILVA, Márcia Pereira. Imprensa e política no Brasil: considerações sobre o uso do jornal como fonte de pesquisa histórica. *Revista História e Reflexão*, vol. 4. nº 8. Dourados (MS): UFGD, jul/dez 2010.

GONÇALVES, Graciela Rodrigues. *As secas na Bahia do século XIX (Sociedade e Política)*. Dissertação (Mestrado em História) – UFBA, Salvador, 2000.

HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

JESUS, Simone Cristina Figueiredo. *Viver em Muniz Ferreira: Cotidiano e transformações de uma vila no recôncavo baiano (1930-1960)*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2010.

KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. São Paulo: Ática, 1989.

LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. *A rainha destronada: Discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

_____. *E A Bahia Civiliza-se... Ideais de civilização e cenas de anti-civilidade em um contexto de modernização urbana - Salvador, 1912-1916*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 1996.

LOPES, Rodrigo Freitas. *Nos currais do matadouro público: O abastecimento de carne verde em Salvador no século XIX (1830-1873)*. Dissertação (Mestrado em História) - UFBA, Salvador, 2009.

LUCA, Tânia Regina de; MARTINS, Ana Luiza (Org.). *História da imprensa no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2011.

MAIA, Andrea Casa Nova. *Encontros e Despedidas: Histórias de Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MENEZES, Adriano Antônio Lima de. O Lidador: A mídia impressa em Jacobina (BA) na década de 1930. In: *Anais do V encontro Anpuh BA*, Salvador, 2010. Disponível em: http://vencontro.anpuhba.org/anaisvencontro/A/Adriano_Antonio_Lima_Menezes.pdf. Acesso em 22 de maio 2014.

MORAIS, Moises Leal. *Urbanização, trabalhadores e seus interlocutores no Legislativo Municipal: Alagoinhas – Bahia, 1948-1964*. Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antonio de Jesus-BA, 2011.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *História Regional e Local: Fragmentação e Recomposição da História na Crise da Modernidade*. Salvador: Arcádia; Feira de Santana: UEFS, 2002.

OLIVEIRA, Ana Maria Carvalho dos. *Feira de Santana em Tempos de Modernidade: Olhares, imagens e práticas do cotidiano (1950-1960)*. Tese (Doutorado em História) - UFP, Recife, 2008.

OLIVEIRA, Clóvis Frederico R. Morais. “*Canções da cidade amanhecendo*”: urbanização, memórias e silenciamentos em Feira de Santana, 1920-1960. Tese (Doutorado em História) – UNB, Brasília, 2011.

POLLAK, Michel. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, Vol. 2, n.3, 1989. p. 3-15.

POSSAMAI, Zita Rosane. *Cidade Fotografada*: memória e esquecimento nos álbuns fotográficos – Porto Alegre, décadas de 1920 e 1930. Volume 1. (Doutorado em História) – UFRS, Porto Alegre, 2005.

SANTOS, Henrique Senna dos. “*Pugnas Renhidas*”: Futebol, Cultura e Sociedade em Salvador, 1901-1924. Dissertação (Mestrado em História) – UEFS, Feira de Santana, 2012.

SARLO, Beatriz. *Paisagens imaginárias*: Intelectuais, arte e meios de comunicação. Trad. Rubia Prates Goldoni / Sérgio Molina. São Paulo: EDUSP, 1997.

SILVA, Fabiana Machado da. *O Trem das Grotas*: A ferrovia Leste Brasileiro e o seu impacto social em Jacobina (1920 – 1945). Dissertação (Mestrado em História) - UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2009.

SILVA, Helenice Rodrigues. Rememoração/Comemoração: as utilizações sociais da memória. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, V. 22, nº44, 2002. P. 432. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v22n44/14006.pdf>. Acesso em: 30 mar 2014.

SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia*: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909). Dissertação (Mestrado em História) - UNICAMP, Campinas, 2007.

_____. *Tudo pelo Trabalho livre!* São Paulo: FAPESP, 2011.

ZORZO, Antônio Francisco. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia*: Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: UEFS, 2011.

WILLIAMS, Raymond. *Marxismo e Literatura*. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

_____ *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.