



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – DCH

CAMPUS IV – JACOBINA

LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

SÍRIO ROBERTO SOUZA DOS SANTOS

**O AVERSO DA MODERNIDADE NOS RECLAMES DO
JORNAL O LIDADOR SOBRE O FUNCIONAMENTO DA
FERROVIA EM JACOBINA (1933-1942).**

Jacobina – Bahia

2015

SÍRIO ROBERTO SOUZA DOS SANTOS

**O AVERSO DA MODERNIDADE, OS RECLAMES DO
JORNAL O LIDADOR SOBRE O FUNCIONAMENTO DA
FERROVIA EM JACOBINA (1933-1942).**

Trabalho monográfico requerido à Universidade do Estado da Bahia, Departamento de Ciências Humanas-Campus IV, como requisito parcial para avaliação da disciplina de Pesquisa II do curso de Licenciatura Plena em História.

Orientador. Prof. ^o Dr. Washington Drummond

Jacobina – Bahia

2015

FOLHA DE APROVAÇÃO

SÍRIO ROBERTO SOUZA DOS SANTOS

**O AVERSO DA MODERNIDADE, OS RECLAMES DO JORNAL O LIDADOR
SOBRE O FUNCIONAMENTO DA FERROVIA EM JACOBINA (1933-1942).**

Monografia apresentada à banca examinadora designada pelo curso de graduação em Licenciatura plena em História pela Universidade do Estado da Bahia- UNEB, Departamento de Ciências Humanas – *Campus IV*.

Aprovado em _____ de _____ de 2015.

Banca Examinadora:

Professor Doutor Washington Drummond

Orientador

UNEB

Professor Doutor José Carlos Felix

UNEB

Professor Mestre Johny Guimarães Silva

UNEB

JACOBINA – BA

2015

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por estar aqui, por ter me dado forças e perseverança de finalizar este trabalho.

Ao ilustre Professor Washington Drummond por ter me orientado, queria agradece-lo por ter acreditado neste tema e aceitado gentilmente quando mandei aquele e-mail pedindo sua colaboração, não hesitou em me orientar, o meu muito obrigado.

A minha querida mãe Ivone Bastos ao qual eu sou imensamente agraciado por tê-la como mãe, a garra que tenho hoje na vida dedico e agradeço a ela, e a minha esposa Elisângela da Silva que tenho o imenso prazer de conviver todos os dias, ela também foi fundamental nessa pesquisa, pelo apoio e compreensão que me deu, pelas noites perdidas que passamos corrigindo a monografia, o meu muito obrigado.

Aos meus grandes irmãos que tenho um imenso carinho, Renato Juliane que sempre me deram força e sempre acreditaram em minha capacidade.

A minha querida Tia Isabel Bastos que tenho um amor incondicional, Meu Tio Luiz Bastos (In Memoriam) que foi um grande pai em minha vida e em seu tempo aqui na terra me ensinou o verdadeiro proposito de família, A tia Aurivanda Cassiano uma pessoa sensacional ao qual eu tenho um carinho enorme.

Aos meus primos Orlaneide, Luiz Carlos, Marcos Antônio, Luiz Fernando e Luiz Eduardo, que mesmo morando longe me passaram e ainda passam imensa força e carinho, amo vocês.

Ao meu grande irmão de vida Eraldo de Souza, obrigado pela compreensão e a minha ausência às vezes, tudo isso me fez ainda mais te admirar e ter um enorme carinho por você. Aos meus outros irmãos de vida que não posso nem devo esquecer, pois na vida tem amigos que são mais chegados que irmãos e vocês com certeza são, Alex Augusto, Laércio Cunha, Fredson Cassiano (Fred, essa graduação também é sua), Marcelo Rocha, Marcelo Silva, Daniel, Thaíse Cassiano (Tchau), Cristina Sérgio.

Aos colegas da UNEB, a Sílvia que virou irmã e eu tenho um enorme carinho, Lucas Pinho, Paulo Davi, Stella Maisa, Luciete, Keila, Tainã Aristóvolo, a Marcelo Rocha (Marcelão) grande amigo que nos divertíamos debatendo sobre as coisas boas da vida, a Helder que tive o prazer de trabalhar no campus.

Enfim meu muito obrigado a todos que me ajudaram direta ou indiretamente em minha vida, e em meus projetos e nessa pesquisa, muito obrigado!

EPÍGRAFE

“Saudações a vós belas raças do futuro, rebentos da estrada de ferro! Ao vagão! Ao vagão! O apito retiniu agudo sob as abóbodas sonoras da estação”. (Walter Benjamin)

RESUMO

Como objeto de estudo a ferrovia se revela como singular e principal propulsora do moderno, sozinha a mesma conseguiu mostrar o grau de importância e desempenho que teve e poderia ter em diversos tempos da história. Problemas foram deixados de lado por outros sistemas de transportes que se mostravam superiores, nosso propósito é discutir e analisar a importância e as deficiências que se teve ao longo do período da sua existência, nos mais variados lugares e em especial em Jacobina, através do que foi publicado a respeito da ferrovia na referida cidade pelo Jornal, O Lيدador (1933 á 1942); que foi a nossa principal fonte documental de pesquisa. Além das notícias usamos também os códigos de postura, que nos mostra as diversas leis e regras que eram publicadas, para que os moradores seguissem tentando assim modificar, sanitizar e urbanizar Jacobina; nos anúncios focamos nos reclames que a todo o momento criticavam sobre a ferrovia, dando ensejos para que melhores sistemas fossem implantados. Na concepção bibliográfica, foram selecionados autores como, Walter Benjamin (1982); Michel de Certeau (1994); David Harvey (1989); Jacques Le Goff (2000); Nicolau Sevcenko (2001); entre outros autores que tiveram total importância para entendermos o modernismo no sentido de progresso do tempo ao qual fizemos a pesquisa. Nos resultados que foram obtidos, analisamos que o trem apesar de ter funcionando por um bom período, não serviu tão bem, sendo alvo de diversas críticas pelo mau funcionamento, falta de atenção dos diretores da ferrovia e a tentativa de influenciar o governo federal para fazer uma reforma urbano-territorial em todas as esferas do país relacionado ao transporte.

Palavras-chave: Ferrovia; Sistema de Transporte; Moderno; Progresso; Jacobina; O Lيدador.

ABSTRACT

As the goal of studying railways reveals itself as springboard of modern, for the railway phenomenon was paramount to show its accomplishments throughout certain historical periods. In this research, certain aspects were left aside as other means of transportation were more prominent as our purpose focuses on a discussion and analysis the importance as well as deficiencies found during this period, in several places but especially in Jacobina, via what had been published about the railways on the town's local newspaper, O Lidador (from 1933 to 1942); the main documental source for this research. Besides the newspaper articles, we also drew upon behaviour codes, which highlight several published laws and rules, followed by the local townspeople in order to modify, sanitize and urbanize Jacobina. In these articles, we focused on types of advertisement, which criticized the railway, wishing that better transport systems were implanted. The theoretical background is underscored by authors such Walter Benjamin (1982); Michel de Certeau (1994); David Harvey (1989); Jacques Le Goff (2000); Nicolau Sevcenko (2001), among others who were very important to understand modernism in the sense of progress regarding the historical time period. The results show that, despite its accomplishment, the railway did not serve well as for its critical malfunction, lack of attention of its directors and the attempt to influence the federal government to promote urban and territorial reforms in all spheres of the country regarding transportation.

Keywords: Railway; System of transportation; Modern; Progress; Jacobina; O Lidador.

LISTA DE SIGLAS

C.F.F.E. B – Companhia Férrea Federal E'ste Brasileiro

Sumário

INTRODUÇÃO	10
Capítulo I	16
1.1 JACOBINA CIDADE DO “PROGRESSO”	16
1.2 As possíveis modificações cotidianas através dos códigos de posturas do município	19
Capítulo II	27
2.1 As Primeiras Ferrovias da Bahia e o Caso da Ferrovia do São Francisco	27
2.2 A Construção do Trem das Grotas e as Principais Atividades da Região	37
2.3 Jacobina e a Ferrovia “Possibilidades e Mudanças”	42
Capítulo III	50
3.1 O LIDADOR EM JACOBINA.	50
3.2 Descasos e descontentamento, Críticas e reclames apontados pelo lidador referentes ao trem em Jacobina	52
CONSIDERAÇÕES FINAIS	70
LISTA DE FONTES:	75
REFERÊNCIAS	76

INTRODUÇÃO

A ferrovia foi ferramenta essencial e fundamental vista como um dos meios de transportes mais importantes do mundo sendo assim percebe-se que em nossa atualidade ela ficou esquecida, apesar de que em países europeus esse sistema ainda está em ascensão e funciona em complementação com outros meios de transportes. No Brasil não tem mais viabilidade como teve outrora, ao contrário da Europa, foi perdendo seu lugar para outras diferentes formas de locomoção inclusive o rodoviário, por se tratar de um meio de transporte inovador para sua época muito foi esperado pelo serviço do trem, em muitos países serve até hoje, sendo visto ainda como um dos melhores transportes de passageiros.

Esse sistema teve seu ápice no século XIX e começo do XX, mas logo depois seu declínio foi acontecendo por não ser mais tão importante como se esperava para a elite e os políticos, servindo apenas para simples transporte de metais e minérios nos lugares onde se deu continuidade a esse sistema de transporte. Para Cunha (2011) O exploratório comercial das ferrovias mostrou ser viável em certo momento que o sistema capitalista avançava com velocidade. A revolução Industrial foi quem mudou o ritmo do mundo, e nessa mudança que os transportes passaram a ter uma grande importância aliada à navegação a vapor, os sistemas de ferrovias contribuíram internacionalmente na economia industrial e acelerou o desenvolvimento do sistema capitalista e diversas relações que surgiu no novo mundo do vapor, ferro e velocidade.

No Brasil o sistema de ferrovias teve um papel fundamental em vários estados, mas em algumas cidades não se perdurou, pelo fato de não ter grande valor econômico, falta de investimento no que concerne ao sistema estrutural em si, falta de implementação, e com o advento futuro da rodovia que suplantou a ferrovia, vindo a extingui-las, por conta da agilidade que teriam, e o sentido de modernização que também estava sendo empregado no país.

No estado da Bahia o histórico do sistema ferroviário é importante, pois ligou diversas cidades das regiões baianas, fazendo com que os produtos comercializados fossem transportados com mais agilidade naquele período. Os caminhos de idas e vindas foram construídos taticamente, caminhos esses de terra que na verdade foram construídos por grandes fazendeiros sendo que os transportes feitos antes do trem saíam em lombo de animais, esse sistema muitas das vezes demoravam dias e dias para chegar aos locais, no caso da Bahia demorava principalmente para chegar a Salvador e o Recôncavo que era a região que consumia todos os materiais e produtos que saíam dos sertões.

Dessa forma percebemos que a implantação do sistema ferroviário na Bahia acontece com pioneirismo em que 1850, o país vive um momento histórico onde o agenciamento econômico está em grande otimismo, sendo que os conflitos internacionais estão resolvidos e capitais estrangeiros acumulados Zorzo (2001).

Partindo do princípio de modernidade urbana Jacobina já no período de 1920, tentava sair da visão de rural e aguardava por algo inovador que mudasse todo o contexto, a ferrovia foi introduzida nesse período em Jacobina como uma forma de mudança, atrelada ao conceito do moderno. A sua chegada de alguma forma muda o cotidiano da cidade apesar de que as críticas foram feitas por parte da imprensa pela má administração dos seus responsáveis, mas essa mesma ferrovia teve papel fundamental no transporte da região levando os mais diversos produtos e transportando as pessoas para os locais por onde ela passava principalmente Salvador.

Enquanto alunos do Curso de História e futuros pesquisadores, nossa pesquisa se dá a partir das aulas de História Contemporânea, Cultura e Sociedade no Século XIX, além da participação do grupo de estudos pós-teoria, coordenado pelo Professor Dr. Washington Drummond onde durante todo o tempo de graduação acompanhamos os debates semanais e as defesas dos orientandos e das apresentações da pesquisa de I.C na UNEB Campus IV. Percebemos que para nossa formação humana e profissional, foi de suma importância leituras de Michel de Certeau, Walter Benjamin que serviram de inspiração para pensarmos sobre essa pesquisa, pois nos fez refletir a respeito da grande importância das formações culturais e urbanísticas das cidades pensadas em seus cotidianos pela sociedade.

Para Cunha (2011) o cotidiano das cidades que eram cortadas pelos trilhos da linha da Grota sofreria alterações rapidamente, a imprensa se desenvolve, o funcionamento das cidades era alterado, havendo assim um intercambio cultural entre eles. A modernidade chega, mas não como foi defendida em sua implantação, ela sozinha não resolveu os diversos problemas dos sertões e nem mudaria o contexto político da época, mas é certo que teve seu importante processo nas transformações sociais em seu período,

Nosso interesse é entender como realmente funcionou essa ferrovia em Jacobina, o porquê de ter sido tão deficiente os serviços prestados para a sociedade da época, qual a razão do trem ter caído no esquecimento pela sociedade atual? Não se fala tanto sobre o tema, inclusive por parte das administrações publicas da cidade, o intuito é mostrar ao publico em geral todos esses fatores que de alguma forma marcou história no cenário da cidade, uma vez que não existam muitas pesquisas acadêmicas sobre o referido tema.

Pesquisas a respeito das ferrovias nos mostram acontecimentos positivos com a chegada do trem em Jacobina, mas ao pesquisarmos sobre, não conseguimos identificar positivamente que alguns autores falaram em seus artigos e dissertações a respeito. Nosso intuito aqui não é o de descaracterizar a imagem da ferrovia até porque ela foi importante para a cidade, mas tentar mostrar que apesar das boas lembranças de muitos, ela teve diversas deficiências e a falta de organização resultou em um total apagamento da mesma, levando a todos lembrarem como algo sem muita importância.

Hoje em dia quando se fala do assunto, nos faz pensar que se tivessem feito um bom planejamento, possivelmente a ferrovia poderia estar funcionando, e que seria objeto histórico fundamental para a cidade onde todos enxergaria como algo de suma importância e de valor histórico para a sociedade, não só da época, mas refletissem em outros tempos o seu auge enquanto estava em atividade.

A mídia impressa sempre teve sua importância por mostrar a vivência de uma sociedade, entretanto é importante ressaltar que em nosso objetivo geral realizamos uma pesquisa sobre a ferrovia na cidade de Jacobina, e o olhar do jornal o Lidador através de matérias que foram publicadas entre 1933 e 1942. Jornal esse que funcionou na cidade no mesmo período, anunciando diversas publicações sobre

ferrovia, onde o mesmo mostrava os reclames existentes nesse período, nosso intuito é mostrar esse avesso do que se imaginava pensar sobre modernidade na cidade o que era falado como viabilizações e estruturações do moderno.

Visualizamos decadência e falta de estrutura, levando a imaginar que realmente não houve organização para um melhor desempenho dessa ferrovia, e em nossos objetivos específicos mostramos as investigações nos artigos do jornal, o porquê desse mal funcionamento em Jacobina. Investigamos as críticas da época, as diversas reclamações e suas justificativas para tantas insatisfações. Para os reclames, essa ferrovia parecia não servir mais a população da cidade, então o Lidador mostrava um novo sistema de transporte funcionando no estado. O sistema rodoviário trazia possibilidades futuras para um bom funcionamento, dessa forma foram produzidas notícias solicitando a construção da rodovia que ligaria Jacobina à Feira de Santana.

As fontes para o desenvolvimento dessa pesquisa têm como foco principal os reclames do jornal, em mostrar para a sociedade local a todo o momento as deficiências da ferrovia, esse mesmo meio de transporte era vista como principal instrumento de locomoção da época para a região, até porque o sistema era precário, e por mais que a ferrovia tivesse seus problemas, era o único meio de locomoção mais rápido da região.

Analisamos cerca de 50 edições, cada um dessas com um total de 04 páginas, haja vista que algumas delas tiveram um pouco mais de folhas, por serem específicas de aniversário do jornal. Utilizamos imagens da estação ferroviária, do cotidiano de Jacobina no período, muitas dessas não são datadas de 1930 a 1942, pelo motivo de não acharmos fotografias dessa época, mas mesmo assim não as utilizamos como simples ilustrações, porém trazemos discussões comparando-as com o período pesquisado, e de certa forma mostramos que mesmo sendo em anos futuros as discussões ao qual apresentamos eram as mesmas e persistiam então de alguma forma, há uma semelhança com os reclames, mostrando que apesar das subjetividades as matérias vinculadas eram verdadeiras.

Foram analisados os códigos de postura que tem sua data de início de 1933 e vão até 1938, os códigos de postura foi um documento que regulamentava as mais diversas atividades municipais, onde existiram questões de cunho administrativo e

de cotidiano da cidade. Podemos através delas entender as funcionalidades e proibições urbanas, além das modificações públicas, funcionamento dos estabelecimentos comerciais, segurança pública e as práticas cotidianas da população, através dela podemos entender como funcionava as ordens do ambiente urbano e suas mudanças.

O material disponibilizado para essa pesquisa originou-se do trabalho de catalogação documental digitalizada, feito pelos pesquisadores do Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade (NECC) que faz parte do Departamento de Ciências Humanas Campus IV da UNEB. Sendo de suma importância, onde podemos usar as matérias do jornal, algumas imagens entre outros, queremos aqui agradecer pelo fornecimento desse material, pois sem esses documentos seria impossível dar andamento as análises.

Tendo como referência pelas bases historiográficas, nossos fundamentos teóricos metodológicos se constituem a partir da abordagem dos estudos de Walter Benjamin (1982); Michel de Certeau (1994); David Harvey (1989); Jacques Le Goff (2000); Nicolau Sevcenko (2001); dessa forma, esses autores servem de base para estudo a respeito dos assuntos aqui questionados, mostrando como realmente foram possíveis essas modernidades urbanísticas nas cidades entre os séculos XVIII XIX e XX.

A presente pesquisa está dividida em três capítulos, no primeiro capítulo tem por título *Jacobina cidade do “progresso”*. Nosso principal foco é sobre Jacobina no período antes do funcionamento do trem, as modificações que a cidade tentava passar saindo de uma região com conceitos rurais para uma urbe modernizada, mostraremos essas mudanças que foram tornando a cidade mais progressista. As importantes conquistas e beneficiamentos da época que deram viabilidade para uma suposta transformação na cidade, tanto no cunho político quanto na atmosfera administrativa, a expectativa para a chegada do trem e as esperanças que essa novidade mudasse o ambiente da cidade.

No segundo capítulo, *as primeiras ferrovias da Bahia e o caso da ferrovia do São Francisco*, discutimos sobre o contexto histórico no Brasil e na Bahia. Suas evoluções ao longo dos séculos XIX e XX, dando ênfase a Ferrovia do São Francisco que foi um grande trecho ferroviário que ligava essa região ao Recôncavo

baiano. A construção da linha das grotas também teve sua importância. Partindo desse ponto, nós falaremos de sua chegada á Jacobina, as principais atividades das cidades e o que foi esperado através dos serviços que a linha ferroviária iria prestar.

No terceiro capítulo, intitulado de *o lidador em jacobina*, trabalhamos diretamente com nossas fontes, fazendo uma breve discussão da mídia em Jacobina, falaremos da história do Jornal na cidade e a sua chegada, mostrando os seus motivos de ter mudado de um local para outro, quais os interesses que estavam por trás disso? Analisamos diretamente os reclames pela insatisfação e maus serviços prestados, tentando assim compreender esse paradoxo e essa possível linha contrária de modernidade vinda pelo avesso, pois imaginavam que com o funcionamento do trem na cidade possivelmente se tornaria moderna, mas analisamos que aconteceu o contrário, sendo assim vamos tentar compreender os reclames do Lidador.

Por fim, apresentamos nossas considerações finais, sobre o avesso da modernidade, os reclames do jornal lidador sobre o funcionamento da ferrovia em Jacobina. Onde tentamos explicar, salientando nossas possíveis possibilidades para esse apagamento da ferrovia, deixando nosso ponto de vista e nossa indagação a partir do que foi discutido com nossas fontes.

Capítulo I

1.1 JACOBINA CIDADE DO “PROGRESSO”

Jacobina com suas serras de grande exuberância, riqueza nos detalhes naturais sempre teve sua importância na Bahia, importância essa que deixou diversas pesquisas acadêmicas a seu respeito. Segundo Machado (2009) a cidade tem sua localização na zona fisiográfica do Nordeste da Bahia na região centro norte baiano, mais conhecida como Piemonte da Chapada Diamantina sendo sede administrativa da região que faz parte do semiárido. No período em que pesquisamos entre 1930 á 1942, a cidade tinha suas peculiaridades e seus aspectos rurais e já tentava estabelecer relações progressistas para se tornar uma urbe desenvolvida.

Entendemos que com o avanço tecnológico inúmeras transformações na sociedade leva a modificar toda sua forma cultural, política, social, isso ocorreu com as grandes cidades europeias entre o século XVI até o século XX. No Brasil houve diversas rupturas a partir do século XIX, sendo assim a sociedade passava por mudanças. Para Sevcenko (2001) a partir dessas alterações nas rotinas das pessoas e na forma do trabalho industrial, onde estava à mão de obra. Havia uma relação à massificação de atividades agrícolas que gerava o que se chamavam de êxodo coletivo, nas populações da zona rural para as grandes cidades, ou cidades em desenvolvimento urbano que começavam a crescer vertiginosamente, pois os meios de transportes atrelados à eletricidade como trens, bondes, metrô, ou veículos com motor internos como as motocicletas, carros, ônibus e caminhões, já tinham deslocamentos mais rápidos pelos bairros, ruas e para as suas zonas de trabalho.

Como nos explica Alves (2013) Jacobina nesta época já tinha traços rurais, início de processo urbanístico culminando em diversas transformações, tais como a inauguração da companhia Força e Luz de Jacobina em 1928, que foi um marco para a cidade, pois antes não se tinha algo tão inovador relacionado à energia, já que tudo que se entende por iluminação pública e privada era pelo querosene. Com essa nova forma de iluminação a cidade já parte para algo diferente nesse conceito, inauguração de um estabelecimento fotográfico, a Ferrovia Leste Brasileiro entrou em atividade em 1920, e junto com ela vem a grande esperança de algo positivo e moderno como os transportes e o cinema que foi reaberto em 1933, sendo que no

mesmo período iniciou o funcionamento do jornal O Lidador. A Elite influenciada pela moda da capital traziam diversos comportamentos. Segundo Machado (2009) atento à moda e aos novos costumes na capital do estado eles ditavam as formas de vestuários, calçados, diversão e comportamento, trazendo em seus discursos as tendências da época o ideal de moralidade e civilidade.

Mudanças na conjuntura espacial da cidade eram necessárias, o país também passava pela modernidade desde o Século XIX, pensar em algo novo para Jacobina era submetê-la as transformações sociais e culturais. A cidade teve suas modificações e a esperança pelo progresso, os períodos entre 1920 a 1942, aconteceram diversas construções, de pontes, praças, ruas e a instalação da luz elétrica.

A ferrovia foi fruto desse sonho da modernização no cotidiano dos cidadãos jacobinense, existiram também outros processos que foram vistos como modernos, uma simples construção de praça, ou um calçamento em uma determinada rua já era vista como uma urbanização, já que trazia benefício para a elite ou comerciantes. A alteração em uma rua próxima de algum comércio tinha sua importância, pois traria valorização ao seu estabelecimento, a sociedade da época sempre estava à frente dessas situações.

Segundo Silva (2012) a elite traz um sentido ou conceito de sociedade, fazendo referência às pessoas abastadas da cidade ou um determinado grupo político que tinha poder no município neste período. Sendo esses mesmo que traçavam os planos de ordenamento no sentido de organização moderna e progressista, a elite detinha o poder de transformar ou mudar algo na cidade, essa influencia percebemos no momento em que a vinda da companhia elétrica é trazida por um Coronel.

Partindo de comportamentos políticos, Jacobina se modifica, indo de intendentes a prefeitos, como nos afirma a memorialista Doracy Lemos que traz uma discussão entre as brigas ferrenhas dos intendentes da época Lemos (1995) com a Proclamação da República no Brasil Jacobina começa a ser administrada por intendentes, sendo o primeiro Antônio Alves de Mesquita, que ficou de 1893 a 1903, seu sucessor foi o Coronel Galdino Cezar de Moraes, Galdino Cezar que futuramente instalaria a companhia Elétrica Força e Luz, no período em que o

mesmo ficou como intendente, houve sérias disputas entre ele e outro Coronel, Ernestino Pires que chegaram a brigar no ano de 1920, Galdino Cezar de Moraes fica até 1928, quando o Presidente Washington Luiz, muda todo o sistema que de intendente as cidades passariam a ser governada agora por prefeitos no que tange ao sistema de prefeitura a mesma autora nos fala que:

Após a Revolução de 1930, assume a Presidência da República do Brasil o Dr. Getúlio Vargas implantando no país uma centralização de poderes que o Brasil não tivera desde o tempo do império. Com a dissolução do Congresso Nacional, das Assembleias Estaduais das Câmaras Municipais, anulação da Constituição Federal de 1891, a substituição dos governadores nos estados foram mudanças que se refletiram em todo o território Nacional. Os Municípios passaram a ser administrado por Prefeitos nomeados pelos interventores dos Estados, O primeiro Prefeito de Jacobina foi o Sr. Reynaldo Jacobina Vieira que administrou o Município de 1930 a 1942 (LEMOS, 1995, p. 39).

Lemos nos remete ao sistema de intendência que foi criado nesse período, sendo que em cidades como Jacobina e outros interiores da Bahia existiam o coronelismo, onde os mesmos dominavam a política de modo que as pessoas ficavam no “cabresto” como chamavam na época. Ditavam as regras desse período, após Getúlio Vargas assumir a presidência ele muda a forma de governar, de intendência para Prefeitura, assim Jacobina também entra nesse regime, fazendo com que seja evidenciada nessa forma progressista. Pensar no progresso no período ao qual estamos discutindo é está falando e retratando sobre o novo, o impensável, a cidade teve sua importância no estado da Bahia, tendo escrito a sua história através de sua formação passada.

Nessa época o Prefeito já tentava implantar o sistema progressista o que nos afirma Silva (2012) a partir da formação cultural de Jacobina pelas suas tradições mineira e agrária que trás o ideal de construção de progresso e civilização na urbe. Com diversas intervenções, o prefeito traça planos de modernização neste período, houve a tentativa de apagar os costumes rurais dentro dessa cidade que queria ser disciplinada, apesar desses possíveis apagamentos as resistências eram eminentes pela teimosia das pessoas que continuavam a ter os comportamentos e práticas

rurais causando diversas reclamações nos jornais da época e nos códigos de posturas do município onde proibia diversas situações no cotidiano dos moradores.

A elite a todo o momento tentava fazer com que Jacobina mudasse seus traços e se tornasse moderna, com o Brasil vivendo a febre da belle époque, as mudanças seriam necessárias. Era preciso viver o que de mais novo estava sendo usado e vivido no Brasil, principalmente no Rio e em São Paulo, Com o sistema de higiene sanitária que foi implantado nas grandes capitais brasileiras, os prefeitos e intendentes de Jacobina com o intuito de mudar o habito sanitário faz-se o uso dos códigos de posturas, leis das mais diversas que orientam e instruem as pessoas ao que pode e não pode ser feito, enfatizamos que os códigos de posturas não só abrangiam a essas leis, mas em termos de mandatos de funcionários, publicações das construções municipais entre outros.

1.2 As possíveis modificações cotidianas através dos códigos de posturas do município

Jacobina tentava sair do ambiente rural em que vivia, na década de 1920, o prefeito tentava estabelecer conexões e ordens, para isso fazia-se necessário à criação de códigos de posturas municipais. Os códigos de posturas nada mais eram do que ordens de controles, e leis para uma melhor higiene e limpeza, Alves (2013) os códigos de posturas eram determinações que servia de controle do espaço urbano que estabeleciam diversas normas de higiene e princípios de salubridade trazendo ideais de civilidade e progresso sendo que, não era somente um documento de registro de nomeação de funcionários, mas servia também para a prefeitura usar como cobrança de impostos e multas para as diversas infrações que eram cometidas nos hábitos cotidianos.

Só dessa forma poderia estabelecer regras para tornar a cidade progressista e moderna. Pensar no progresso como mudança, fazendo com que as situações sejam diferentes e irrelevantes, como enfatiza Benjamin (2009) que o progresso não se situa na continuidade do curso do tempo e sim em suas interferências, onde algo verdadeiramente novo se faz sentir pela primeira vez, com a sobriedade do amanhecer, através de nosso amanhecer que seria importante para que o tão

esperado progresso realmente fosse acontecer, podemos analisar aqui um código de postura sobre higiene e salubridade publica:

Artigo 44 da higiene, salubridade pública e alimentar compete aos prepostos municipais designados pelo prefeito, os quais serão obrigados a revistas sanitárias semanaes em qualquer dia ou hora em todas as casas de negócio que venderem ou expuzerem a venda gêneros alimentícios, assim como em hotéis, pensões, fabricas de conservas, fabricas de doces, xarqueadas, mercados e açougues.¹

Desse modo é de extrema importância às averiguações sanitárias nas casas de negócios para serem analisadas as condições em que essas casas estavam sendo submetidas ao atendimento popular. Dessa forma percebemos que as averiguações não aconteciam somente nas casas de comércios, mas também nos hotéis, pensões, fabricas em geral, nas charqueadas e açougues para serem revistadas e poder comprovar se esses ambientes estavam aptos a funcionarem adequadamente, notamos que as questões de salubridades já eram vistas como necessárias, pois todo o país já tinha essas preocupações com a higienização publica.

Ao pensarmos sobre modernizações nas cidades, nos faz lembrar Haussmann francês que foi prefeito e fez uma verdadeira derrubada da Paris antiga construindo uma nova Paris. Em Jacobina não existiu essa derrubada, mas de toda sorte houve mudanças nas décadas seguintes às quais transformaram a cidade modificando sua estética urbana, sobre o conceito de Haussmanização David Harvey conceitua da seguinte forma:

Se o modernista tem de destruir para criar, a única maneira de representar verdades eternas é um processo de destruição passível de, no final, destruir ele mesmo essas verdades. E, no entanto, somos forçados, se buscarmos o eterno e imutável, a tentar e a deixar a nossa marca no caótico, no efêmero e no fragmentário. (HARVEY, 1989, p. 26)

¹Código de postura Capitulo VI Artigo 44 de 1933. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Para o autor, o modernista tem de destruir para que seja criado algo melhor, essa é a única maneira de uma representação do eterno a destruição passível, como fez Haussmann na velha Paris, a nova Paris só pode ser possível através do processo de destruição, é a partir disso que surge o eterno, sendo assim é possível deixar que a marca histórica fique registrada pelo eterno e imutável.

Em outro ofício podemos observar a proibição de carne ou qualquer gênero alimentício pelo estado de decomposição, sendo os responsáveis penalizados pelos atos infracionais. Averiguamos que já eram totalmente relevantes à questão do seu consumo sendo proibida sua comercialização em Jacobina, todos esses fatores já eram vistos na época como negativos no conceito de progresso, como podemos ver na foto abaixo a feira livre, onde ocorria o comercio sem passar por vistorias, mas os códigos serviam para multar os que não obedeciam às leis.



² Fotografia, antiga feira publica municipal, sem data e sem autor. Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

² Fotografia, antiga feira publica municipal, sem data e sem autor. Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Dentre outros códigos analisamos o que proíbe a colocação de animais mortos nas ruas e a lavagem de roupas nos rios:

Artigo 48 é proibido lançar nas praças, ruas, becos, rios e fontes animais mortos, lavar roupas e animais tomar banho, despejo de latrinas de fabricas, de alambiques, de xarqueadas lixos ou qualquer substância nociva a saúde sob pena de 50\$000 de multa.³

Esse comportamento já era visto como ultrapassado, pois a cidade já passava por inspeções e esses comportamentos eram proibidos por não reproduzir o sentido de limpeza estética e higiene municipal que tanto se desejava no período. Jogar animais mortos nos leitos dos rios, tomar banho em publico, jogar latrinas nos alambiques ou até soltar os lixos das charqueadas sendo falta de higiene total.

Nos afirma Harvey (1989) que o processo modernista tende a internalizar sua própria movimentação ambígua, sendo nas contradições e nas estéticas o que ao mesmo tempo era possível tentar buscar afeições do cotidiano. O modernismo era a arte das cidades e tentava se encontrar nas mesmas pela qual passava pelo processo de rupturas, nessa figura abaixo podemos perceber que havia o habito de se lavar roupas nos rios da cidade, após essa lei foi terminantemente proibido pelo fato de ser mal visto, já não fazia parte do progresso se lavar roupas nos rios expostos para que todos vissem.

Para Silva (2012) o criatório de animais dentro do espaço urbano na verdade se dava pela classe mais pobre, pelo viés do capitalismo, assim como outras cidades eram marcadas pelas desigualdades na sociedade o que possivelmente não existiam o trabalho formal para todos, sendo que esses hábitos no espaço urbano na verdade seria a única forma de conseguir renda para sua sobrevivência.

³ Código de postura Capitulo IV Artigo 48 de 1933. Fonte: Arquivo Público Municipal.



⁴ Lavadeiras no Rio do Ouro 1, foto Osmar Micucci, ano 1958 (Acervo de Osmar Micucci). Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Ao enfatizarmos sobre esses códigos de posturas podemos notar que nada mais é do que uma espécie de controle dessa sociedade para que ela seja administrada e controlada sem que ajam possíveis desordens no que tange a relações de vivências dentro da cidade ao qual estava tentando se modernizar e nada mais importante do que disciplinar as pessoas, para que elas não fujam das regras.

Sobre esse mesmo assunto nos diz Sevcenko (2001) que as populações que viveu a essas transformações tiveram suas vidas administrada por diversos fluxos que controla todo o sistema de abastecimento de água corrente, esgotos, luz elétrica, e transportes, fazendo planejamento de diversos meios e sistemas de serviços, desde trânsito, alimentos, saúde entre outros, tudo está intimamente entrelaçado ao controle, até a forma que as pessoas andam nas ruas, portanto todo esse controle seja essencial para que se possa adquirir uma melhor condição de modernizar essas cidades e as pessoas.

⁴ Lavadeiras no Rio do Ouro 1, foto Osmar Micucci, ano 1958 (Acervo de Osmar Micucci). Fonte: DVD: Acervos Digitalizados da Micro Região de Jacobina. Menezes, Adriano e Oliveira, Valter (Org.) Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.



⁵ Lavadeiras no Rio do Ouro 2, foto Osmar Micucci, ano 1958 (Acervo de Osmar Micucci). Fonte: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Acontecia nas intervenções municipais pelos códigos de posturas a proibição de animais soltos nas ruas, estabelecendo a limpeza já que alguns animais tinha que fazer suas necessidades em qualquer lugar, sendo que a sua circulação nas ruas era proibida, podemos analisar esse discurso no artigo 55 que diz:

Fica proibido criar animais suínos, caprinos e ... soltos dentro da sede do município, vilas arraiaes e povoados sob pena de serem mortos e multado o infrator em 20\$000.⁶

⁵ Lavadeiras no Rio do Ouro 2, foto Osmar Micucci, ano 1958 (Acervo de Osmar Micucci). Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Por se tratar de estéticas de higiene, deixar animais soltos não estabeleciam padrões de limpeza, tentava-se retirar esses hábitos rurais. A Prefeitura faz com que isso se torne proibitivo, pois esses comportamentos trazem lembranças nada modernas em que a cidade já tentava sair da ruralidade, mas como vemos na figura abaixo ainda eram vistos pessoas passeando com cavalos. Como a foto nos mostra um cavalo amarrado ao poste de iluminação, o que provavelmente aguardava o seu dono, cena típica da época.



⁷ Foto Praça Rio Branco Jacobina, sem data e sem autor. Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Ao se discutir sobre a criação de animais dentro do espaço urbano Silva (2012) nos esclarece que a prática de criação de animais nesse perímetro utilizava como forma de sobrevivência os resultados de conflitos e valores culturais, a cidade tinha sua tradição agrária e mineira, sendo que a população tentava manter práticas e

⁶ Código de Postura Capítulo VI artigo 55 de 1933. Fonte: Arquivo Público Municipal.

⁷ Foto Praça Rio Branco Jacobina, sem data e sem autor. Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

relações do mundo rural dentro da urbe o que muitas vezes era contrario aos pensamentos dos administradores de Jacobina e de sua elite, que tentava construí-la nos rumos do progresso e da modernização.

Podemos verificar que os códigos de posturas foram importantes, pois foi através dos mesmos que ocorreram à vontade de transformar a cidade em civilizada, nesse período era implantado o discurso de modernização pela elite e os políticos locais, de certo que essa transformação não se deu por imediato, mas foram acontecendo aos poucos, luz elétrica, pavimentações em ruas, mudanças nos comportamentos cotidianos entre outros.

Nesse contexto, a ferrovia também aparece como um novo meio de transporte que seria eficaz, pois iria mostrar a viabilidade ao qual o trem traria para Jacobina, o quanto seria possível ser transportado milhares de mercadorias dos comerciantes as diversas pessoas que seriam beneficiadas. Com essa invenção ao qual já tinha sido tão sabiamente mostrado no país e principalmente na Bahia cortando os trechos das principais cidades brasileiras na época, Jacobina queria ter esse privilegio de também participar dessa inovação tecnológica nos transportes, dessa forma criou-se uma expectativa singular por essa modernização, ficando todos esperançosos que o trem pudesse possibilitar melhorias e com a ferrovia cortando a cidade, ela sairia desse estigma rural ao qual se encontrava no período.

Capítulo II

2.1 As Primeiras Ferrovias da Bahia e o Caso da Ferrovia do São Francisco.

As estradas de ferro foram magnânimas enquanto a sua existência cortava cada pedaço de região por onde passavam. Seus trilhos delineavam o que por ali estava prestes a surgir, os vagões eram como uma montanha russa em linha reta, com suas janelas abertas para as belas paisagens, assim nos diz Benjamin (1861) Que antes da criação das estradas de ferro, a natureza não tinha muita empolgação era adormecida em um bosque, os céus pareciam sem movimentos, com a chegada do trem tudo mudou ficando mais animado, o céu ficou mais infinito, e a natureza mais bela, o que Haussmann batizou as estações de ferro como portais de Paris, fazendo uma celebre homenagem a capital francesa.

A Europa entre os séculos XVI e XIX passa por uma fase de transformações, período que vai ser de grande importância nos transportes, fontes de energia e outros, podemos constatar isso na discussão que Nicolau Sevcenko faz sobre essas transformações:

Essa fase pode nos representar o período que vai, mais ou menos, do século XVI até meados do século XIX, quando as elites da Europa ocidental entraram numa fase de desenvolvimento tecnológico que lhes asseguraria o domínio de poderosas forças naturais, de fontes de energia cada vez mais potentes, de novos meios de transporte e comunicação, de armamentos e conhecimentos especializados (SEVCENKO, 2001, p. 14).

Para Sevcenko o período das grandes transformações se dá do século XVI ao Século XIX, sendo que os europeus entram na fase do desenvolvimento tecnológico, pois a partir daí traria domínio das forças naturais e as fontes de energias ficariam ainda mais poderosas, aumentando também aos meios de transportes e comunicações, armamentos e conhecimentos mais especializados, o que viriam ter todo o poder das novas fontes tecnológicas.

Ainda para Sevckenko (2001) o processo Científico Tecnológico no período de 1870, desenvolveu diversas aplicações de eletricidade por meio de usinas hidro e termoelétricas. Com isso, o uso do petróleo deu-se início ao uso dos transportes motorizado, veio também às indústrias químicas o que fez crescer a extração de mineral e usinas siderúrgicas. Desse modo impulsionou o setor de transportes com os novos meios de locomoção, como os transatlânticos, carros, caminhões, motocicletas, os trens, os aviões, os meios de comunicação pelos telégrafos, os rádios, gramofones, a fotografia registrando o passado, e por fim o cinema.

Os trilhos da estrada de ferro trouxeram novas formulas para os transportes, uma revolução. O moderno sendo feito e construído pelo aço, tudo se transformando em ferro, vindo a surgir uma das primeiras invenções em movimento para a sociedade e mercadorias, com a invenção do ferro no século XIX, os trens mudam todo o cenário, o trilho da ferrovia traz consigo uma simbologia de arte técnica, a arte do ferro.

Para Azevedo (1950) O século XIX, teve sua fase de inaugurar as locomotões mecânicas. A Revolução Industrial foi imprescindível, pois o sistema da época era o fluvial e o animal, sendo necessários outros caminhos para seu desenvolvimento que fossem mais eficientes, a estrada de ferro teve sua exuberância na esfera de transportes pela importância e repercussão que causou no meio social, político e cultural no começo do século XIX, até o XX sendo que o século XIX foi considerado como o “século do caminho de ferro”.

Segundo no diz Benjamin, Benjamin (2009) o registro histórico da estrada de ferro se dá pelo fato da mesma representar o primeiro meio de transporte e também o ultimo até o período das grandes embarcações transatlânticas a vapor que levavam inúmeros passageiros. A diligência, o automóvel, o avião pelo contrário, transportava em menor número, veremos que o trem foi importante para a locomoção com toda a sua comodidade e exuberância, mesmo que houvesse atraso, mas a viagem por vilarejos e por suas paisagens bucólicas era o mais prazeroso de poder estar vivendo nesse período.

Apesar de o trem ter sido inventado pelos ingleses, a França também acolheu a novidade, o que nos faz lembrar que Haussmann, prefeito de Paris batizava as estações chamando-as de “novas portas de Paris”, e diz que o desenvolvimento contínuo das vias férreas surpreenderia a todos, ultrapassando previsões e sendo assim não demoraria a se expandir por outros países.

Em menos de um século os trilhos ganharam o mundo, apesar da resistência que tiveram, pois não perceberam de imediato o imenso alcance que os caminhos de ferro trariam. Para Azevedo (1950) no Brasil o sistema ferroviário chega no séc. XIX, as locomotivas trouxeram entusiasmo e desconfiança, muitos não se aventuravam a viajar no trem por receio ou medo, mas apesar disso ganhavam cada vez mais terreno e se mostravam favoráveis às condições do meio geográfico.

No Brasil ocorre que essas construções pelos locais por onde passavam os trilhos ainda era crítico e sem acesso, o que também impossibilitava a locomoção das mercadorias. Segundo Azevedo (1950) as estradas de ferro brasileiras seguiram um processo geral, onde foram construídas aceleradamente nos primeiros tempos os verdadeiros ‘caminhos de guerra’, pois se adentravam em desertos imperfeitos e selvagens, o que decorreu que esse desenvolvimento não aconteceu, as transformações se deram de uma forma lenta e fraca fazendo com que os alargamentos para o progresso não chegasse da forma esperada.

De acordo com Souza (2011) o Brasil procurava se firmar politicamente, ganhando respaldo na noção de unidade territorial, mas faltava uma integração por causa do projeto de unidade por ser ameaçado pela ausência das redes de comunicação, onde abrangia as mais diversas regiões ligando as capitais aos interiores e ao centro do poder político do país.

Dentro das estratégias estava a de construir estradas de ferro onde complementaria o sistema de navegação fluvial configurando a resposta das preocupações no sentido econômico, atendendo as aspirações desenvolvimentistas e progressistas da elite agrária dessa forma, as organizações políticas imperiais de integração e povoamento estava se consolidando no território brasileiro.

A ferrovia estava atrelada ao sistema capitalista e lucrativo dos comerciantes e da classe burguesa, servindo primeiramente para a transportação de diversos produtos aqui no Brasil, para o escoamento dos produtos agrícolas e comerciais, em segundo plano vinha os passageiros. A meta era transportar o máximo de mercadorias possíveis de norte a sul do país, levando em consideração que os usuários desse serviço precisavam se locomover para outras cidades, o que geraria lucratividade.

Dessa forma Zorzo (2001) afirma que a estrada de ferro como empresa capitalista se constitui a partir das lucratividades, sendo responsável por uma gama de serviços de transporte, no sentido de empregar diversas pessoas capacitadas para atender uma população que usará seus serviços. Mesmo se por um lado o Brasil tinha se desenvolvido economicamente o que aumentava a produtividade e exportação trazendo perspectivas e expandindo capitais com suas tecnologias ainda assim, o país passava por sérios transtornos de comunicação em diversas regiões, sendo precários os transportes mercadológicos, nesse período o transporte fluvial era insuficiente no escoamento dos produtos e não chegava a expandir muitas regiões do interior e nem outras áreas produtoras.

Para Benjamin (2009) o desenvolvimento das estradas de ferro da mesma forma que conduz os viajantes a se abraçarem e estarem felizes nos vagões, alegres pelas diversas viagens e caminhos que passam, excita em grau a atividade produtiva dos homens. Uma coisa não está sozinha sem a outra, eles unem o útil ao agradável, o mesmo sistema que transporta pessoas também leva diversos produtos nas locomotivas e vagões dos trens.

Na Europa, apesar desse sistema de transporte ser visto como inovador, no Brasil o seu desempenho tecnológico não ocorreu com tanta rapidez como aconteceu na Inglaterra e na França, o Brasil ficou dependente de todos os equipamentos que estavam sendo produzidos, visto que por esses motivos as coisas caminhavam a passos curtos, ou “trilhos lentos”.

Para Zorzo (2001) o sistema de ferrovias aqui implantado foi chamado de ‘periférico’, pois as regiões ficaram dependentes das tecnologias dessa época, sendo comandados pelos países industriais. Os ocidentais criaram meios de tornar esses equipamentos mais lentos, fazendo com que os mesmos tivessem dificuldades de ser adquirido nessas regiões afastadas, o que forçou a ficarem dependentes das

indústrias, tornando as máquinas limitadas e insuficientes em sua decadência, não podendo competir internacionalmente. Já eram favoráveis as condições para a sua construção, sendo elas criadas na Bahia, na base monopolistas a uma região que era privilegiada a décadas com exclusividade de gerenciamento.

O governo servia como fiador dos empreendimentos garantindo altos juros (de 6 a 12% ao ano) sobre o capital investido nas ferrovias, a estratégia desses investimentos seria a de ligar os interiores ao litoral onde o fluxo fosse central na capital baiana. As linhas ferroviárias deveriam aproveitar canais hidrográficos evitando subidas de serras e gastos excessivos com terraplanagens. O São Francisco teria um sentido importante na construção da linha férrea, sendo referência por atravessar de Norte a Sul da Bahia, sua navegação ia de Minas Gerais a Juazeiro.

A Bahia seguia essa linha ferroviária que estavam sendo implantadas no Brasil, a sua construção serviriam de conexão as várias regiões do interior ligando economicamente esses trilhos e fazendo o transporte de mercadorias para a capital. Nas colocações de Zorzo (2001) ele nos diz que as principais ferrovias da Bahia que sedimentaram foram: Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro de Nazaré, Estrada de Ferro de Santo Amaro, Estrada de Ferro de Bahia a Minas, Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe, Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista.

Para Souza (2011) com o estado se comprometendo a assumir os riscos cambiais e o seu financiamento, a proposta de implantação do transporte na Bahia teve seu início. Os proprietários de terras e as juntas da lavoura se uniram para convencer os políticos e toda a sociedade baiana de que seria muito importante ter uma ferrovia saindo de Salvador até Juazeiro e ligando várias outras localidades.

A estrada de ferro seria uma importante etapa no desenvolvimento do estado na projeção política latino-americana. Com o aperfeiçoamento dos transportes na Bahia à elite reforçaria a idéia de tornar Salvador à capital principal do centro econômico do Nordeste, já que no século XIX, era uma cidade portuária intensamente comercial vivendo das mercadorias de exportação e importação que eram negociadas na sua costa marítima.

Segundo a linha de abastecimento nas principais cidades da Bahia Reis (1996) nos diz que na capital existiam diversos problemas pela pouca produção de alimentos sendo que o seu consumo era distribuído através do interior da Província baiana. Essa deficiência e variação nos níveis produtivos tornou Salvador, ambiente vulnerável, fazendo que isso acarretasse problemas, sendo assim foi preciso criar estratégias para o melhoramento do sistema de transporte baiano, era necessário modifica-lo, o que ocasionou a construção da primeira ferrovia do estado da Bahia.

Segundo afirma Zorzo (2001) a primeira estrada de ferro foi a da Bahia ao São Francisco, com seus 578 km, que ligava Salvador a Juazeiro, a área por onde o trem passava entre essas duas cidades não era muito povoada e pouco fértil, a linha férrea aqui mencionada era a primeira do estado e a terceira do país, sua construção iniciou em 1852, tendo a concessão dos ingleses.

A estrada seguia seu trecho, indo para Alagoinhas em 1863, sendo que a etapa seguinte ligaria Alagoinhas a Juazeiro, o que permanecia até 1876, a ferrovia chega a Senhor do Bonfim em 1887, seguindo ate Juazeiro em 1895, seu ponto final. Em 1896 a estrada tem seu nome mudado para Estrada de Ferro de São Francisco, em 1901, o governo federal fica com a responsabilidade o que a partir dali seria por conta de toda sua administração.

A segunda estrada baiana foi a Central da Bahia, também chamada de Paraguassu SteamTram Road Company (1865), e também Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company (1875), sua construção começou em 1867, com um ramal que ligava Cachoeira a Feira de Santana, inaugurado em 1875, com 45km de extensão tendo seu trecho somente aberto em 1876, outro trecho dessa estrada que foi expandido indo para a Chapada Diamantina, tendo seu primeiro trecho inaugurado de São Felix a Tapera em 1881.



⁸ Estação Ferroviária de Juazeiro-Bahia, foto de 1957, autores: Alfredo José Porto, Tibor Jablonsky. Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Sobre a Ferrovia do São Francisco nos afirma Souza (2011) que a empresa Bahia and San Francisco Railway Company, também conhecida como Companhia da Bahia ao São Francisco, teve transferência de concessão feita por Muniz Barreto, sendo aprovado pelo governo imperial no decreto 1.615 de 1855, conseguindo o direito para construir a ferrovia, que ligaria Salvador à região do São Francisco, obtendo todas as garantias que foram estabelecidas e estipuladas no acordo, que se iniciou em 1858.

Os ingleses ficaram responsáveis para estudá-las, partiria de um local chamado Jequitiaia que fazia parte de Salvador, próximo à baía de Todos os Santos, sendo a sua principal ligação nas zonas produtivas do interior, onde abasteceria as zonas do comércio e do porto, e os negociantes da capital utilizariam os vagões do trem para transportar os mais diversos produtos para as vilas e cidades do interior.

Essa conexão levava pessoas às diversas regiões por onde o trem passaria, esperava-se um progresso e desenvolvimento para as cidades que esses trilhos cortavam, aumentando seu valor cultural e financeiro. Muitas das cidades antigas passaram por reformulação em seus respectivos períodos, independente do que fosse, tudo que era pensado como moderno sofria alteração. Assim podemos

⁸ Estação Ferroviária de Juazeiro-Bahia, foto de 1957, autores: Alfredo José Porto, Tibor Jablonsky. Fonte: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

pensar no que diz Le Goff (2000) quase todas as nações que eram atrasadas um dia, perceberam a expressa necessidade de olhar para modernização e ver que todo pensamento estava atrelado à identidade nacional, ou seja, no contexto brasileiro a implantação da ferrovia de alguma forma simbolizava o que de melhor estava sendo representado pelo viés do transporte, o que mudaria todo o cenário para o país, muitas pessoas viam esse novo sistema como essencial e imprescindível, já que em outros países ele mudara toda a vida das pessoas.

Segundo Souza (2011) nesse sentido inicial foi construída uma estação de embarque e desembarque e uma ponte marítima para receber as mercadorias que seriam transportadas para o mar, confirmando assim a articulação para que a ferrovia fosse responsável pela comunicação com o interior alcançando o rio São Francisco, e o porto de Salvador. Portanto, a estrada de ferro por onde passava ia modificando as paisagens e estruturas dos locais aonde eram instaladas fazendo com que o ritmo de vida dos locais se adequasse ao ritmo dos trilhos.

Com o início das obras, foi possível perceber tanto em Salvador quanto nas cidades por onde passaria o trem, as mudanças e alterações que já estavam acontecendo naquele período. As construções das estações ferroviárias, as instalações de fios telegráficos e edificações de armazéns para as mercadorias, já eram associadas ao progresso e o desenvolvimento que seria possível com a chegada do trem, a inauguração da primeira seção dessa linha férrea e do tráfego que aconteceu em Abril de 1860.

Segundo Souza (2011) Em sua primeira etapa de construção a estrada de ferro parte da cidade de Salvador e percorre a costa do mar em direção ao norte onde deveria alcançar Alagoinhas, previsto no contrato pelo benefício de 5% e 2% de juros garantidos, respectivamente pelo governo imperial e provincial. Nesse percurso de Alagoinhas, a ferrovia passaria pelos Rios Joanes, Pojuca, Jacuípe e Catu, áreas importantes na produção de café e açúcar, e zonas de criação de gado bovino que foram grandes influenciadores financeiros na empresa.

A estrada de ferro chega à cidade de Alagoinhas em 1863, os ingleses fizeram a cerimônia solene entregando a primeira etapa da construção do trem, a companhia inglesa começa a atrasar e não cumpre o que foi estabelecido no termo do contrato,

mesmo tendo privilégios e garantias a ferrovia só vai até Alagoinhas. Os ingleses exploraram o serviço até 1901.

O Governo Federal em 1º, de Junho do mesmo ano assume a responsabilidade para levar até Juazeiro, assim a sua administração tomava novos rumos, saindo os representantes britânicos para que os baianos assumissem. O governo federal foi só um mediador na transição do controle ferroviário, contrataram-se engenheiros para que se realizassem os primeiros passos para a extensão da ferrovia através do projeto assinado por Antonio Maria de Oliveira Bulhões e aprovado pelo governo federal em 1872.



⁹ Estação de Alagoinhas-Bahia, sem data e sem autor. Fonte: DVD: Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Pelo discurso de Souza (2011) a primeira etapa do projeto de prolongamento autorizado pelo governo foi o trecho de Alagoinhas á Senhor do Bonfim, a segunda seria até Juazeiro, partiria da estação terminal de Alagoinhas que pertencia à companhia da Bahia ao São Francisco, atravessando várias cidades como, Aramari,

⁹ Estação de Alagoinhas-Bahia, sem data e sem autor. Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Serrinha, Salgada, Água Fria, Ouriçaguinhas, Itiuba. A cidade de Alagoinhas se torna um grande entroncamento ferroviário da Bahia, pois além do trem passar por Juazeiro tinha uma ligação com a cidade de Timbó e também passava pelo o Estado de Sergipe fazendo a cidade se articular com três vias férreas.

Com a falta de atenção que foi dada a estrada surgindo à vontade de não aceitar os ingleses a frente da ferrovia foi feito um decreto para a mudança de direção sendo que quem tomaria conta seria o governo federal onde foi relatado por Souza:

Em 31 de Agosto de 1895 pelo decreto 2334, aprova-se nova regulamentação onde a estrada muda seu nome de Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, passando a ser chamada de Estrada de Ferro São Francisco (SOUZA, 2011, p. 42).

Para Souza (2011) mesmo sendo vista com a esperança de desenvolvimento e progresso para a Bahia, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, mostrou-se inviável até o final do século XIX, levando resultados econômicos insatisfatórios, esperavam que o projeto que ligaria Juazeiro a Alagoinhas pudesse mudar esses resultados. Apesar de seu funcionamento deficitário a estrada de Ferro de São Francisco foi importante para a região, pelo fato de ter uma extensão até o rio São Francisco, ganhando status por todas essas representações de importante integração geográfica.

Dessa forma as estradas de ferro baianas teve sua importância com relação ao transporte de mercadorias, pois elas se entrecruzaram tendo conexões diversas pelo estado, duas das importantes ferrovias fizeram ligações entre cidades do interior e Salvador. A Central da Bahia e a da Bahia ao São Francisco, tendo relações com a Ferrovia das Grotas, pois ela seria um conectivo entre as ferrovias citadas acima ligando importantes cidades como Senhor do Bonfim, que já tinha uma história ferroviária, Jacobina, Itaberaba Piritiba, finalizando em laçu.

2.2 A Construção do Trem das Grotas e as Principais Atividades da Região.

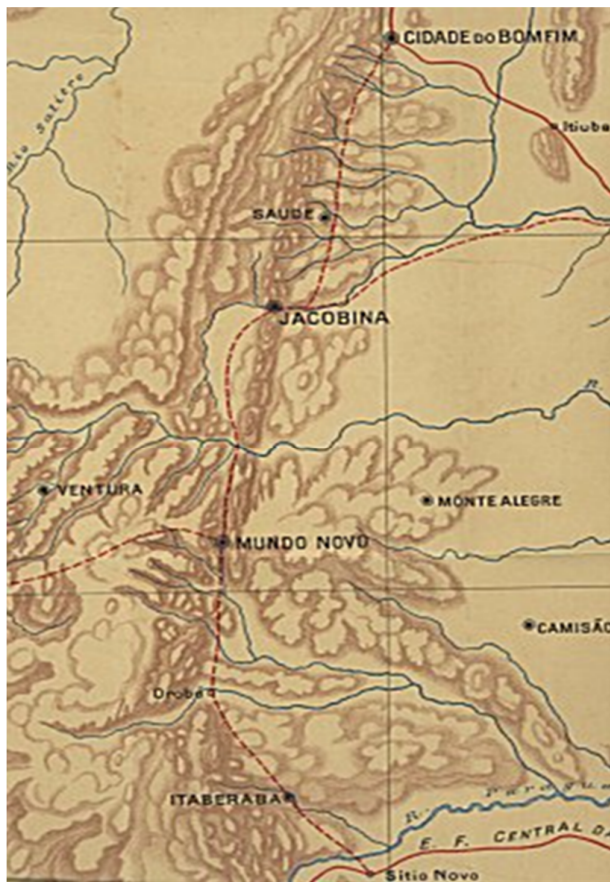
Com as leis e decretos que estabeleceram as construções de estradas de ferro no Brasil, cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, foram as primeiras do país, a começar o ciclo da chamada “era ferroviária”, sendo importante não só para a abertura do sertão, mas também para um novo pensamento o de modernização e desenvolvimento econômico do país, abriria as possibilidades de ‘civilizar esses sertões’, “impondo aos moradores novas concepções de tempo, propriedade e trabalho”.

Para Arruda (2000) na Bahia não foi diferente, pois as ferrovias aqui implantadas teriam atividades extremas nessa abertura do litoral para o sertão, a modernização e o desenvolvimento da economia baiana como atributo, e o fator mais relevante seria o escoamento de produtos. Salvador consumia todos os produtos que eram transportados e além do mais eram estabelecidas conexões econômicas, sociais, culturais e políticas entre ambos.

As atividades dos trens se deram após a construção de várias ferrovias baianas como a da estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, Central da Bahia, Nazaré, Santo Amaro, Bahia a Minas, Ramal Alagoinhas a Timbó, Sergipe, Ilhéus a Conquista. Entre essas, as duas mais importantes eram a da Bahia ao São Francisco, que ligava Juazeiro á Salvador, a Central da Bahia ia de Xique-Xique a Feira de Santana, era preciso ter uma ligação entre esses dois trechos passando pela Chapada Diamantina, a partir daí surge o trem das grotas, partindo de Senhor do Bonfim com finalização em laçú.

Segundo Cunha (2011) a ferrovia começava de Bonfim á Piritiba com um ramal em Campo Formoso á Jacobina, pela Chapada, tendo montanhas entre as aproximações do vale do São Francisco indo de Juazeiro e Jaguarari entre o norte passavam pela região de Miguel Calmon, de Piritiba a Rui Barbosa, sua paisagem muda, a ferrovia deixa de seguir as serras da Jacobina para passar pelos morros das matas dos Orobós.

As regiões por onde o trem das grotas passava tinha uma exuberante paisagem entre serras, montanhas e caatingas, sua paisagem colossal, fez dela uma região que além das riquezas que existiam tinham, importantes cidades que aguardavam a “minhoca de metal” símbolo de poder, modernidade e das mudanças que ocasionaram a região. O porquê de chamar “trem das grotas” nas afirmações de Cunha (2011) a estrada de ferro corria no sentido norte-sul sendo seu início em Senhor do Bonfim e seu final em Iaçu, passando por Saúde, Jacobina, Piritiba, Morro do Chapéu Mundo Novo, Itaberaba, acompanhava as bordas da Chapada, onde se entroncava com a ferrovia Central da Bahia, passava-se por diversos vales, sua região era de vegetação mata serrana e caatinga, assim nos ditos populares esse tipo de região que fica aos pés de montanhas que apresenta sua vegetação de climas diversos recebe o nome de grotas.



¹⁰ ACIMA: A linha laço-Bonfim, conforme projeto do ano de 1910. Fonte: Revista Estações Ferroviárias.

Afirma Cunha (2011) que as principais cidades eram Senhor do Bonfim, Campo Formoso, Jacobina, Mundo Novo, Itaberaba, e Morro do Chapéu, entre as diversas atividades que essas cidades desenvolviam as que mais se destacavam eram a agricultura a extração de minério e a criação de gado. Jacobina teve sua importância com a extração de minério e criação de gado, as descobertas de minas de ouro se deu em 1702, o que trouxe um aumento na população, consequência essa que existiu em todas as regiões de minérios.

Era natural para as pessoas se fixarem nas imediações quando o minério estava em ascensão ou irem embora quando não se tinha mais minério para extrair. O gado foi uma das principais atividades que existiu muito antes da linha férrea funcionar, além do gado tinha as criações de bovinos, caprinos, o suínos e criatórios de aves, sendo

¹⁰ ACIMA: A linha laço-Bonfim, conforme projeto do ano de 1910. Fonte: Revista Estações Ferroviárias.

Seu segundo trajeto passava por Jacobina e margeando novamente o São Francisco ia por Xique-Xique e Barra, e pelo rio Paraguaçu, chegaria à região de laçú, partindo para a Chapada Diamantina. Portanto, essas estradas carroçáveis começaram a se expandir e já podiam ser ligadas de uma região a outra, no fim do século XIX, várias estradas carroçáveis foram abertas aproximando as cidades, podia-se ir de Bonfim para laçú, mesmo sendo estradas de chão os transportes para outros lugares já estavam acontecendo, a precariedade era visível essa viagem era feita através do lombo dos bois, a velocidade precisava ser mais aumentada, pois os 4km/h não seriam comparável aos 20km/h que seria atingido pelo trem o que traria uma melhor dinâmica nos transportes.

Segundo afirma Aranha (2001) à emergência de padrões na velocidade e de um novo espaço temporal traz consigo grande significado principalmente na captura comparativa do tempo da maquina e o tempo do transporte animal. Era preciso buscar um método mais rápido que fosse ágil a vida dos comerciantes, com suas mercadorias e das próprias pessoas ao qual se beneficiariam e mudaria definitivamente a vida da sociedade ao qual se inseria essa ferrovia.

Partindo para o que foi o início da construção do trem das grotas nos afirma Cunha (2011) a construção da estrada de ferro dividiu-se em trem seções: de Bonfim ao França com Ramal em Campo Formoso, de França a Barra de Mundo Novo onde seu trajeto final seria em laçú. Os primeiros a iniciar foi Bonfim ao França que começou em 1912, esse trecho teve suas subseções sendo elas divididas em três, que iam de Bonfim a Pindobaçú em conjunto com o ramal de Campo Formoso, a segunda de Pindobaçú a Jacobina e a terceira e ultima de Jacobina ao França.

Os engenheiros responsáveis pela realização da construção foram os franceses, a partir disso ocorreu um jogo político, porque após esse momento com a coligação entre os baianos e os franceses surgiu à companhia ferroviária, denominada como Chemins de Fer. A construtora responsável pelo trecho entre Bonfim e Pindobaçú seria Alencar Lima & Companhia, e o trecho de Pindobaçú a Jacobina foi entregue a empresa Saboya, Azevedo & Cia, após um ano de inicio das obras essas duas empresas se fundiram, tornando-se Pimenta, Alencar, Saboya & Cia que incluíram a construção do trecho até o França com ramal em Campo Formoso.

Como nos retrata Cunha (2011) que alguns materiais para a construção da estrada foi obtido na própria região, uma parte foi em Senhor do Bonfim, mas a grande maioria foi trazida do exterior, como cimento, ferro e aço (trilhos, pontes, bueiros), dormentes e até madeiras que por aqui eram de qualidade vinha de fora do país, por ter isenção de impostos, os franceses não tinham a intenção de gastar mais que o necessário por causa da 1ª Guerra Mundial que estava se iniciando.

2.3 Jacobina e a Ferrovia “Possibilidades e Mudanças”

A ferrovia traz consigo possibilidades do novo, da mesma forma que diversas cidades brasileiras sofreram transformações estruturais e urbanísticas tentando se igualar aos moldes europeus no século XIX, Jacobina também ansiava por uma modernização, principalmente no que concerne sobre o transporte, mas essa modernização realmente aconteceu?

Apesar de Jacobina ser uma cidade extremamente agrícola esse meio de locomoção era bastante crítico, as mercadorias que saiam nos lombos de burros e carros de bois dificultava seu transporte, e muitas vezes os produtos ficavam dias sem chegar ao seu destino. Já havia uma necessidade para transportar essas mercadorias e as idas e vindas para a capital do estado.

O trem foi no fim do século XIX, o grande eixo do progresso, para Machado (2009) as ferrovias foram criadas no Brasil, com a intenção de trazer agilidade e eficácia na circulação de bens e mercadorias ao qual favoreciam o desenvolvimento econômico do país até nas regiões onde foram implantadas, trazendo integração para os sertões.

Afonso Costa um escritor jacobinense, em suas escritas de exaltação á Jacobina fala sobre a grande esperança que seria o tão esperado acontecimento na região que seria a ferrovia para aproximar o povoamento á varias localidades, segundo ele:

Em breve será efectiva a cobiça e esperança para a tão chegada estrada de ferro de Bonfim a Paraguassu que cortará estas terras, favorecendo além da cidade, outras regiões rurais que ficam próximas a ela. (COSTA, 1916, p.291).

Afonso Costa faz uma exaltação graciosa e esperançosa da chegada do trem para Jacobina, o que iria mudar todo o cenário econômico favorecendo as diversas cidades próximas. A partir daquele momento tudo seria modificado, pois todos viajariam pelos vagões da modernidade. No que diz respeito à implantação do trem Machado (2009) afirma que a construção da ferrovia em Jacobina seria para ligá-la a Capital do estado, colocando-a em contato com a modernidade, sendo influenciada por várias cidades brasileiras como, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, esta influencia chega aos interiores baianos, ao qual traz transformações sociais e culturais.

A chegada da ferrovia em Jacobina aconteceu de modo festivo e foi para a cidade o momento esperado em que a ferrovia mudaria todo o cenário da urbe:

Jacobina foi tocada pelos trilhos da ferrovia em 1919, ocorreu grande festa feita pela companhia que construiu o trecho, que promoveu um passeio para autoridades e populares, porém o tráfego da ferrovia só começaria em 27 de junho do ano seguinte, Jacobina seria cortada pelos trilhos do trem num ideal de levar o progresso para aquela cidade (CUNHA, 2011 apud, Correio do Bonfim, 1919, p. 02).

No discurso do jornal de circulação em Senhor do Bonfim, percebemos o ensejo da grande festa que fizeram na inauguração da ferrovia em Jacobina, com participação de autoridades e populares da cidade. Sua funcionalidade só estaria concretizada um ano depois em 1920, devido a alguns atrasos entre Caém e Jacobina, mas a ideia de levar o progresso era muito difundida pelos jornais, autoridades e comerciantes da região, pois poderia mudar o contexto e trazer algo novo. Era como se a ferrovia fosse à mola mestra da esperança na época, talvez pelo fato dela ter sido importante em outros lugares e o discurso de moderno estaria sendo tão amplamente introduzido na sociedade, esperavam que os trilhos trouxessem consigo uma perspectiva econômica social e cultural.

O trem podia ser visto como espetáculo onde sua chegada causava grandes alegrias, inclusive para a elite da cidade ao qual essa ferrovia seria implantada. Segundo Aranha (2001) a inauguração de uma estrada de ferro em um determinado lugar tem uma simbologia marcante, pois se torna decisivo para o local, esperado por todos, levando festas com o 'ingrediente' desde bandas musicais, fogos de

artifício e discurso políticos, os letrados e os jornais da época evidenciavam suas impressões, dando vida a vários contos onde situam tempo e lugar.

Segundo os relatos de Queiroz (2001) assim como a projeção nacional pelas grandes jazidas de ouro existentes, Jacobina tinha um comércio centralizado que fazia com que os moradores das cidades próximas estivessem por aqui. As atividades de mineração e de produção agrícola eram diversificadas com uma representatividade econômica importante entre os municípios que formavam o Piemonte da Chapada Diamantina, que estava entre as principais portas de entrada para o sertão no ciclo de mineração. O que nos faz abordar que pelos relatos de Benjamin a importância que a mineração tem com a estrada de ferro para ele:

Material importante sobre a história da estrada de ferro e, sobretudo, da locomotiva, demonstra-se grande importância da mineração para as estradas de ferro, não apenas porque as locomotivas foram utilizadas pela primeira vez nas minas, mas também porque os trilhos de ferro provêm delas” (Walter Benjamin, 2009, p. 624).

Para Benjamin a história da estrada de ferro, sobretudo é importante no que diz respeito à mineração, pelo fato de se utilizar as ferrovias para transportar o minério. Esperava-se que essa grandiosa novidade de ferro já existente desde o século XIX, trouxesse mudanças um tanto quanto possíveis para Jacobina, sendo ponto de referência não só comercial, mas também social, sua chegada seria vista como uma linha seguidora para modernidade pulsante, mudanças de hábitos e costumes causando impacto na dinâmica que a ferrovia traria.

Em se tratando de arte e modernidade Aranha (2001) reafirma que um pintor ao ser atraído pela locomotiva despertaria interesse em representá-la por pinturas através de alegorias que denotasse a chegada do progresso, em essa chegada fosse destacada em sua total velocidade, com a sua fumaça ao redor dos montes afugentaria rios e pássaros.

Segundo Machado (2009) os vagões dos trens transportavam qualquer material de maior ou menor valor desde o ouro ou cereais, pedras e madeiras, numa facilitação de compra e venda de produtos, contribuindo para que Jacobina se desenvolvesse comercialmente. Os serviços ferroviários eram parecidos com os de outras cidades. Tinha os trens de passageiros e os de carga, dividia-se em três classes, o que os

diferenciavam era o valor das passagens, a primeira ficava o restaurante onde os mais influentes frequentavam, já na segunda seguiam pessoas de classe média, e na terceira as passagens eram mais baratas, os usuários eram pessoas de baixa renda, diferenciando assim os meios sociais dentro do trem, e apesar dessas delimitações, o trem servia a todos, mesmo havendo distinções todos eram usuários.

Nesse sentido Aranha (2001) diz que apesar da diferença dos serviços que eram prestados pelas ferrovias nas sociedades, de mais ou menos privilégios o certo é que o sistema já não era o único em meados da década de 1920, o transporte animal e o automóvel, em seu tempo e lugar respectivamente surgem como luxo e são limitados a um numero pequeno de pessoas. Por isso que o trem repercutiu tanto como transporte de massa na época, o trafego regular não são contados pelo fato de que só quem possuía esse veiculo no período eram os ricos, levando o trem a ter maior mobilidade de pessoas.

Benjamin nos afirma que:

A marca histórica da estrada de ferro consiste no fato dela representar o primeiro meio de transporte - sendo sem duvida alguma também o ultimo, até as grandes embarcações transatlânticas a vapor - que forma massas de pessoas. A diligência, o automóvel, o avião, transportam viajantes apenas em pequenos grupos". (Benjamin, 2009, p. 645)

O epicentro histórico do trem se evidencia pelo motivo dela ser o primeiro meio de transporte onde levaria uma grande massa de pessoas, sendo que no passar do tempo os outros que surgiram em diferentes períodos levariam passageiros, mas com poucas concentrações, exemplos do carro, do avião que transportam uma pequena parcela de pessoas. O trem foi relativamente grandioso onde pôde se concentrar uma massificação de passageiros que ao se comparar com a época era imensamente alto.

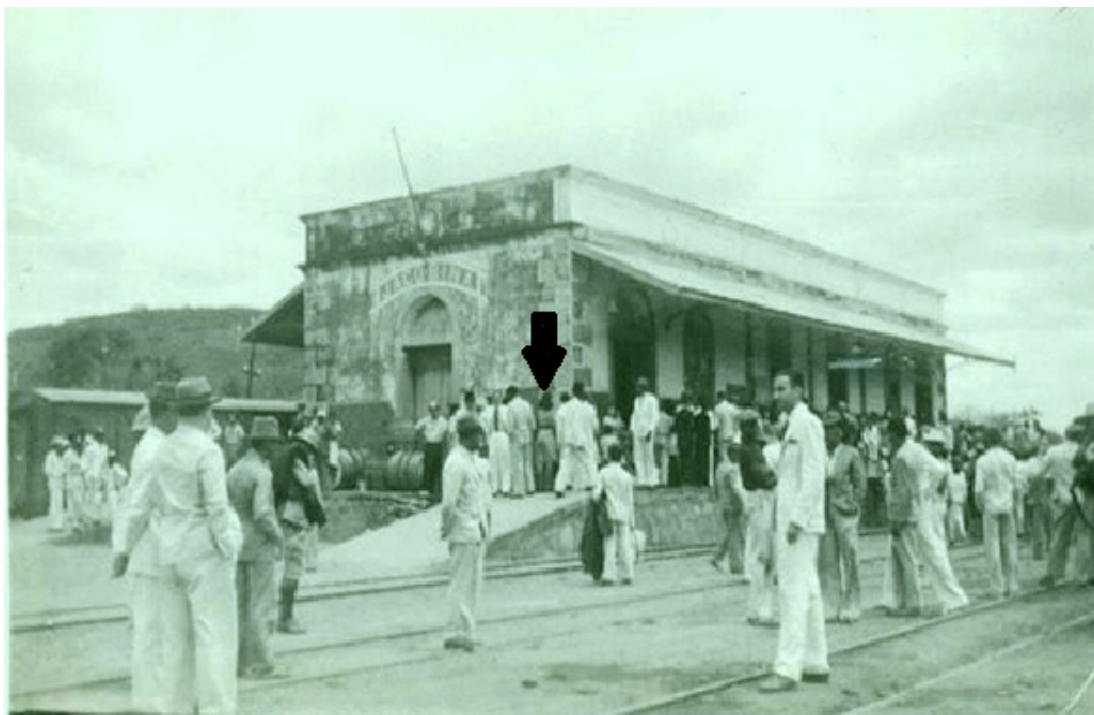
Para Aranha (2001) o fato de ser o primeiro transporte terrestre visto como moderno vindo antes do automóvel, o trem tinha uma padrão de velocidade desconhecido, sendo por trazer uma nova visão nos transportes de mercadorias, ou permitindo o rápido deslocamento das pessoas, trazendo assim o encolhimento dos espaços.

Sobre o trem na cidade Machado (2009) afirma que Jacobina teve suas modificações a partir desse advento, ocorreu o aumento populacional, e crescimento

no sentido oeste, pelo lado direito do rio Itapicuru-Mirim. Dessa forma a região da estação ferroviária foi sendo habitada por trabalhadores da ferrovia, é importante salientar que por causa dessa massificação na região da estação, um novo bairro foi formado naquelas imediações a partir do crescimento populacional, proporcionando a criação de um centro atacadista. Segundo a visão elitista da época, uma cidade que não seguisse os rumos do progresso, não podia ter uma prestação de serviço de boa qualidade, a autora nos traz uma discussão sobre os espaços introduzidos socialmente:

A ferrovia traz consigo novos espaços sociais sendo implantado na sociedade costumes dos mais diversos, uns dos costumes eram de ir passear na estação aos domingos, onde colocavam seus melhores trajes, por ser um ambiente totalmente masculino os homens sempre usavam paletó, gravata, lenços presos no bolso do casaco, usavam chapéus da época, as mulheres eram ausentes a esses espaços. (Machado, 2009, p.116).

A ferrovia traz as possibilidades de vivências sociais, sua vinda para a cidade traduz uma nova realidade circunstancial dos espaços, entre diversas pessoas da sociedade. As pessoas iam para a estação ao encontro dos amigos e familiares que ali chegavam, geralmente estavam todos sempre bem vestidos e bem arrumados, e a grande maioria, homens, com seus ternos e gravatas da época, percebemos pela arquitetura, o estado precário de conservação do local, ainda não existia calçamento, o chão era de terra. As mulheres eram personagens ausentes nesse contexto, como podemos observar na imagem abaixo, existe apenas uma representação feminina nesse cenário cotidiano, o que nos faz pensar que ela possivelmente seria esposa de algum político ou comerciante importante, pois não se viam mulheres nesses encontros.



¹² Estação da Leste em Jacobina. Fonte: Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV. Ano 1920. Autor desconhecido.

Sobre a representação do tempo na vida do trem, Ortiz apud Aranha afirma que:

Considerando que o tempo visto na vida moderna que tem como representação o trem seja bem diferente do transporte feito por animais, o trem proporciona o encolhimento entre espaço urbano e espaço rural, subúrbios e cidade, centro e áreas industriais, podemos perceber que o tempo das estradas de ferro é um tempo regular que tem sintonia com a modernidade, é dizer que o tempo é ouro, que nada pode ser perdido, nem mesmo um segundo, o trem corria apressado, não se podia perder seu horário, pois a sociedade tinha que estar na mesma sintonia da velocidade do trem, ou seja, estar em sintonia com o progresso, 'O tempo da modernidade se impõe a todos: ficar de lado significa estar fora da marcha da civilização', (ARANHA, 2001, apud Cunha 2011, p.342).

Na visão de Aranha os transportes de trem seria diferente no espaço temporal de outras locomoções, considerando sua representação, a ferrovia proporciona o período curto de tempo e espaço, do urbano para o rural, do subúrbio para o centro, com o trem podemos ir de um lugar para o outro mais rápido, indo numa carroça conduzida por um animal, o trajeto seria mais longo, possibilitando esse encurtamento entre os lugares, é esse tempo regular que tem sintonia com o

¹² Estação da Leste em Jacobina. Fonte: Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV. Ano 1920. Autor desconhecido.

moderno e não deve se perder na visão capitalista, que nos mostra que tempo é dinheiro em que não podemos andar a passos lentos na modernidade.

A afirmação de Machado (2009) nos diz que a ferrovia trouxe para Jacobina configuração espacial e temporal, com a ampliação e reajustamento dos fluxos do espaço urbano e dos equipamentos coletivos, surgindo novas maneiras de organização do tempo e impondo um novo ritmo. Com o agito de chegada e saída das locomotivas o horário passa a ser regido de acordo com o apito dos trens fazendo com que todos fiquem dependentes, pois ele que ditava o movimento de viagem dos passageiros, controlando e limitando em sua fase de adaptação.

Segundo Aranha (2001) o tempo do trem é disciplinado a partir de tabelas de horários que as companhias publicavam nos jornais, ou de um novo ramal que fazia parte da linha, podemos ver que as horas seguidas eram a britânica, essas tabelas funcionavam como símbolos de novos tempos representados pela ferrovia para que os passageiros ficassem atentos em não se atrasar, sendo que na década de 1920, o relógio não era popular, e as estações padronizavam para que todos pudessem ficar atentos.

Podemos ver também que em Jacobina O Lidador sempre publicava horários de chegada e saída dos trens e os valores de uma cidade para outra, de uma forma organizada para que os passageiros fossem informados sobre o tempo.

¹³Os trens de segundas e sextas feiras, partem do França às 7 horas, (legaes), chegando nesta cidade às 8.45. O de quarta-feira parte do França às 6 e chega à estação desta cidade às 7.45. Os trens procedentes de Bonfim partem dali 10.50 nos dias de Terças e Quintas e chegam a esta cidade as 16.30. Aos sábados o trem parte de Bonfim às 17.50....

Preços de Passagens:

Jacobina á Bahia, ida e volta:

1ª Classe	88\$000
2ª Classe	53\$000

¹³“O Lidador”. Ano: I, Edição 05, pag. 02, Jornal o Lidador, 06/10/1933. Fonte: Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Sendo assim para Machado (2009). A chegada da ferrovia trouxe expectativas à população de Jacobina, pois esperavam mudanças no transporte e desenvolvimento comercial e urbano, mas essas expectativas não corresponderam por conta do baixo financiamento, a empresa pouco podia investir em manutenção e reposição dos equipamentos ferroviários.

Apesar das exaltações feitas sobre a ferrovia, podemos perceber que alguns escritores também mostram uma realidade existente, a precariedade vigente naquele período, pela falta de atenção seu funcionamento foi pobre o qual demonstrou tristeza para todos os passageiros, lembranças que trazem como nostálgicos a época boa em que a locomotiva funcionava, mesmo com as deficiências, foi motivo de alegria para muitos, como nos retrata a escritora Jacobinense Alcira Pereira de Carvalho, em que nos mostra a importância do trem para a sociedade, mas também fala da precariedade, para Alcira:

“A ferrovia desempenhou papel relevante não somente como meio de transporte de passageiros, mas também garantiu por longo período o escoamento de grande parte da produção mineral e agropecuária da região, tendo em vista as precárias condições de via permanente, a movimentação geral de cargas foi tornando-se impraticável. Desativou-se em 1976 ... hoje só resta lembrança...” (Silva, 1986, p. 48)

A autora nos mostra que apesar do papel relevante que esse sistema de transporte desempenhou em Jacobina, seus longos períodos de escoamento dos produtos de minério e da agropecuária da região foram essenciais, mas estava em condições precárias, o que acarretou sua ineficiência, talvez pela divulgação do jornal mostrar que a ferrovia já não servia mais fazendo com que os administradores futuros apagassem quase por completo a existência do trem, demonstrando que a rodovia fosse mais viável naquele momento, o que apesar de todas as lembranças boas ou ruins, a sua desativação ocorreu em 1976, não só por esses problemas, mas por interesses pessoais até do próprio jornal que apoiava muitos comerciantes da cidade.

Capítulo III

3.1 O LIDADOR EM JACOBINA.

A imprensa no Brasil sempre foi propagadora de várias informações, na sua grande maioria para privilegiar ou não uma parte da sociedade a qual se insere no ambiente retratado pela imprensa. Segundo Sodré (1999) a imprensa nasce a partir do capitalismo e tem o crescimento através da sua influência nos meios da massa, influência essa que pode atingir a todos, fazendo com que avanços sejam feitos, as medidas eram tomadas a partir das ideias ou discursos que os jornais publicavam.

Jacobina teve um centro econômico forte em sua região, sendo reconhecida nacionalmente pela sua forte extração de minérios, e em se tratando de fontes midiáticas teve sua importância como imprensa regional. Jornais como A Primavera (1916); O Centro (1921); Correio de Jacobina (1921- 1927); O Ideal (1927); noticiavam a vida e o cotidiano da região, muitas vezes alguns sempre defendendo interesses políticos e comerciais. Para Menezes (2009); entre (1933- 1943); o jornal O Lidador começou a ter circulação, sendo que esse foi um importante meio de comunicação para os políticos que influenciavam no poder do estado, poder esse que foi imposto na revolução de 1930, e também para os letrados em formação.

Para Cunha (2011) a formação da imprensa nestes arredores depois da estrada de ferro trás consigo uma forte idealização das elites, seria a imagem do moderno e do progresso, sendo que não tinha ocorrido por causa da ineficiência dos transportes, no caso do Lidador os políticos via nesse jornal, importante meio de propagar as ideias de modernidade da elite jacobinense.

Discutindo sobre a mesma temática Sevcenko (2001) afirma que a imprensa utilizou do espaço público, propiciando aos grupos de comunicação poderes e apoio político, sendo que nas décadas de 1920, 1930, 1940, os estados mais fortes, usavam dessas novas tecnologias de comunicação para exercerem essas práticas culturais, indo nas mais diversas formas usando de imaginação, emoção e desejos no comportamento social para alcançarem seus objetivos, dessa forma eles poderiam em conjunto com políticos e a elite formar seus aliados e tentar manipular a sociedade.

A inauguração do jornal aconteceu em uma data comemorativa para o país, em 07 de Setembro, independência do Brasil, com todo aquele discurso patriótico e nacionalista, O Lidador mostrava aos seus leitores a importância do periódico no cenário jacobinense e baiano e acima de tudo nacional, sobre a inauguração o autor fornece a seguinte informação:

“O Jornal O Lidador foi inaugurado em Jacobina em sete de setembro de 1933, a data de sua inauguração se relaciona como uma data símbolo na perspectiva de uma nova pátria, a data nos inquieta pelo fato de um significado de amor a nação brasileira, mas se dá pelo simples fato de que sete de setembro foi à data de nascimento do seu proprietário o senhor Nemésio Lima”. (Menezes, 2009, p. 81)

A inauguração do jornal tem relações com a perspectiva e simbologia pátria, o Brasil passava por diversas transformações e sua exaltação pelo amor ao país, sendo também mesclado com a data de nascimento do proprietário do jornal Nemésio Lima, fazendo-o mostrar o quanto patriota ele era e amante do Brasil. O Lidador foi essencial para seu período, pois tratou de diversos assuntos em seus semanários, mostrando desde coisas do cotidiano, além das informações sobre saúde, beleza, bem estar e guerras pelo mundo. Era um semanário que estava atualizado com as informações externas e seus artigos informativos.

Apesar de toda dinâmica nas veiculações e publicações do jornal, enfatizamos aqui que O Lidador não fora criado em Jacobina, sua cidade de origem foi Mundo Novo, o que podemos perceber na primeira edição do jornal uma publicação do Diretor-Proprietário que justificava sua saída da terra natal para outra cidade sem ao menos se despedir dos seus conterrâneos:

¹⁴“Despedida:

Nemésio Lima tendo transferido a sua residência para essa cidade e não tendo tempo de despedir-se pessoalmente, de todas as pessoas de suas relações, residentes na cidade de Mundo Novo, vem cumprir esse indeclinável dever por intermédio do “O Lidador” a quem incumbem levar a todos os seus parentes e amigos o seu abraço de despedidas ao tempo em que aqui em Jacobina, oferecem os seus limitados préstimos. Assim, deixam, nestas linhas o seu adeus à terra e ao povo mundonovense, aos quais continuam a estimar do fundo do coração, desejando-lhes as maiores felicidades.” (O LIDADOR, 1933, ed. 001-p. 04)

¹⁴O Lidador”. Ano: I. Edição 001, pag. 04, Jornal o Lidador, 07/09/1933. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

É perceptível nessa edição que o diretor e proprietário do Jornal Nemésio dá a entender que teve que sair às pressas da cidade de Mundo Novo sem se despedir de seus conterrâneos se instalando definitivamente em Jacobina e mudando até o nome do jornal de o “Mundo Novo” para O Lيدador, o que segundo Menezes (2009) esse fato se dá pelo motivo de Nemésio ter desagradado alguns políticos locais e coronéis da região, não vendo outro jeito a não ser o de se mudar para Jacobina. Embora tenha saído de Mundo Novo, sua terra natal para Jacobina não foi por mera força do acaso, pois no período de mudança o cenário político estava se modificando, o estado estava fazendo alianças com o interventor, Juracy Magalhães e novos líderes políticos, como o coronel mais conhecido da região Francisco Rocha Pires, o qual teve o jornal como forma de propagação aos seus interesses e suas relações com o presidente Getúlio Vargas.

3.2 Descasos e descontentamento, Críticas e reclames apontados pelo lidador referentes ao trem em Jacobina.

Os jornais sempre foram grandes portadores de notícias das mais diversas, desde as elogiáveis até as que são motivos de críticas negativas, O Lيدador também tinha seus pontos críticos com relação aos trabalhos da ferrovia, o que não faltava era argumentos para tentar mostrar as deficiências, falta de organização, vagões quebrados e inúmeros problemas. Sendo assim nos questionamos que com tantas críticas, se realmente essa ferrovia foi vista como importante meio de progresso para a cidade e como ela se destacava na época. No entanto choveram notícias sobre os descasos e imperfeições. Será que realmente o jornal mostrou verdades? Ou eram reclamações em defesas da elite de Jacobina?

Ao se mostrar relatos jornalísticos em uma pesquisa não estamos aqui afirmando que elas são absoluta ou real história mostrada, pois sabemos da subjetividade existente principalmente nos meios midiáticos, mas queremos aqui enfatizar que quando se é discutido que a ferrovia foi importante para Jacobina, talvez pensemos que ela não foi tão positiva como imaginávamos, pela sua deficiência e falta de organização estrutural e econômica dos responsáveis diretos da ferrovia, talvez tenha sido em primeiro momento o ápice do que era de inovador para aquela época, mas

depois se mostrou ineficiente pela falta de recursos que não se tinham por conta de que o moderno no país como estava sendo difundido naquele período já se utilizava as estradas asfaltadas.

O jornal usou suas publicações para mostrar a deficiência do trem e exaltando o sistema rodoviário, em que a viagem de carro era mais rápida, talvez quisesse mostrar seu poder no sentido de mídia influenciada pela elite da época, já que muito dos produtores e fornecedores sofriam, possivelmente O Lidador usassem de táticas para as fragilidades da ferrovia.

Observamos aqui que o jornal sempre tinha títulos um tanto quanto crítico para os reclames nesse período, por exemplo, podemos ver que ele mostra um nomeado como: **“A Estação continua as escuras. Novo apelo ao Dr. Superintendente da C.F.F.E.B”**, mostra o seguinte discurso:

“Mezes atrás fizemos ver ao Dr. Superintendente da Cia Ferroviária E’ste Brasileiro a necessidade de instalar a luz elétrica na estação desta cidade, ao que segundo estamos informados. S.S prontamente anula, mandando um eletricista fazer um orçamento do material necessário. Não obstante, cerca de trez mezes são possuídos e a referida estação ferroviária continua pessimamente iluminada com um velho lampião a querosene. Em virtude da demora é bem provável S.S ignore da falta de cumprimento à sua ordem; e por esse motivo voltamos a apelar para o seu espírito de patriotismo, no sentido de apressar a instalação de luz na estação desta cidade, no que esperamos ser atendidos.”¹⁵

Ao se noticiar esse tipo de matéria o jornal apela pela falta de iluminação na estação, a direção está fazendo pouco caso e ignorando os problemas, mandando apenas um eletricista fazer o orçamento para a possível troca, sendo que após o reclame ainda permanecia sem iluminação funcionando a querosene. Isso para a época já era um atraso, pois a cidade já se disponibilizava de energia elétrica, mesmo tendo aspectos rurais já era estabelecida uma concepção de “cidade progressista”.

Haja vista que a ferrovia era entendida como principal meio de progresso e sua estação encontrava-se às escuras, para O Lidador isso era absurdamente

¹⁵ Ed. 38, pag. 01, 25/05/1934. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

improvável, no entanto seria diretamente apelativo o enunciado em que o caso fosse resolvido o mais urgente possível.

Pelos argumentos de Oliveira (2009) os indícios de modernização em Jacobina necessariamente não trás a ideia de que a cidade se concretizasse, mas que seus próprios espectadores a traduziu pelas suas imagens urbanas em simples impressões. Nesse viés podemos analisar aqui outro reclame a respeito da falta de iluminação da estação de Jacobina, o jornal diz que a ferrovia continua sepultada nas trevas fazendo duras críticas aos responsáveis pela, pois a cidade já está iluminada com energia elétrica e a estação ainda continuava a luz de querosene:

..“Não tem prestígio, não tem direitos adquiridos, não tem razão, o sertanejo, perante aos “senhores de baração e cutelo”, que do auto dos seus tamancos, uzufuindo elevadas posições e vida folgada á custa e suor do povo...
...Esses magnatas, que não perdem ensejo de patentear o desprezo que votam ao pobre sertanejo que sem poder e sem querer...
...Faz mais de cinco anoz que há iluminação eléctrica e bôa nesta cidade, não obstante e máo grado o repetidos e justos apelos, por parte do povo e da imprensa jacobinense à Superintendência da Cia. Ferroviária E´ste Brasileiro, no sentido da aludida companhia illuminar, com dignidade, a Estação de Jacobina,esta continua sepultada nas trevas, para a significação do egoísmo de seus dirigentes e confirmação que allegamos, ostentando um misérriimo “fifó” a kerozene....”¹⁶

O jornal é bastante direto aos serviços que a direção oferecia, sendo que Jacobina nessa época disponibilizava energia elétrica pela companhia Força e Luz, mesmo assim o sertanejo sofre com o descaso dos magnatas que os desprezam. É perceptível o grau de influencia que O Lidador tinha sobre a sociedade da época, querendo a todo tempo mostrar sua preocupação, mas que na verdade seu discurso é somente para apoiar os comerciantes e a classe mais influente. Apesar da defesa feita a população, interesse maior seria para os comerciantes que utilizavam os serviços que geravam grandes lucros e necessitava de mais atenção por parte da direção da companhia ferroviária.

¹⁶ Edição 48, Pag. 01, Jornal O Lidador, 03/08/1934. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Sobre a ideia de usar as massas populares como influencia para contestações e reclamações Certeau (1994) é enfático nos fazendo pensar sobre as diversas formas de linguagem que a elite perpassa sobre meios culturais, ele nos diz:

“Em grau menor, o mesmo processo se encontra no uso que os meios ‘populares’ fazem das culturas difundidas pelas ‘elites’ produtoras de linguagem. Os conhecimentos e as simbólicas impostas são o objeto de manipulações pelos praticantes que não seus fabricantes” (Certeau, 1994, pg. 95).

As elites são propagadoras culturais pelos meios populares usando isso através da linguagem, seus discursos e suas táticas. O que uma sociedade reproduz como certo são formas de manipulação para fazer com quem as classes menores sejam prisioneiros do que eles veem como justo. O fato da estação ferroviária está às escuras faz com que o jornal mostre preocupação de ir em defesa do ‘povo’ que usa esse meio de transporte, mas na verdade é uma defesa relativamente feita para os comerciantes que são os maiores beneficiados do trem.

Através disso nos faz pensar que através desses reclames O Lidador usava estratégias e táticas em seus discursos para enfatizar o quão problemático e deficiente é a ferrovia sendo difícil sua possibilidade de se organizar algum dia, observando esse contexto estratégico o jornal nos mostra em outro anuncio a falta de organização nos horários, termos como “locomotivas velhas, largando os pedaços”, trazem de fato a questão da falta de assistência dada pelos administradores da ferrovia:

“A Companhia Ferroviária, que serve a esta zona, nada mais deixa a desejar em matéria de desorganização. Quando o comboio chega no horário, todos ficam admirados! As locomotivas velhas, furadas e remendadas a betume, andam largando os pedaços... Os descarilhamentos por desarranjos nas linhas, os bronzes dos “vagões” que só vivem em chammas, por falta de lubrificação, a falta de luz á noite, enfim uma serie de desarranjos são citados pelo encarregado da <E´ste> como a causa da falta de pontualidade nos horários.”¹⁷

¹⁷ Edição 59, Pag. 01, Jornal O Lidador, 19/10/1934. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Em nossas percepções, na matéria aqui analisada existia a tática de mostrar que o trem é um sistema totalmente desorganizado e que não servia aos padrões e os requisitos esperado, com seu estado degradante largando seus pedaços por onde passava às locomotivas em total desgaste com furos e remendos a betume, falta de lubrificação e de luz, são os mais citados e que ocasionavam os atrasos. Assim estava totalmente jogada ao acaso, faz-nos pensar que O Lidador quer mostrar que realmente o trem já não servia, pois Jacobina precisava de algo mais “sofisticado”.

Ao discutir sobre estratégias e táticas Michel de Certeau, clareia as indagações a respeito do assunto, para Certeau (1994) a estratégia ou manipulação de relações de força só é possível em um determinado momento em que um sujeito pode ser isolado sendo manipulado ou enfeitado através do mundo onde estão atreladas, as táticas são ações calculadas que não delimita a condição de autonomia do outro, ela desvia o foco, e aproveita de ocasiões para pegar benefícios para si.

Com a seguinte publicação de que “*A Estação vae ter luz*”, O Lidador afirma que o Superintendente, autoriza ao proprietário da companhia Força e Luz, a fazer a ligação da estação:

“O Dr. Lauro Farani de Freitas, superintendente da Viação Ferroviária Leste Brasileiro, em carta de 28 do mez pretérito, autorizou ao Cel. Galdino Cesar de Moraes, presidente da Companhia Força e Luz de Jacobina a mandar fazer a ligação de luz na estação desta cidade, á razão de 1\$000 kw hora, sob contador. Possivelmente nestes dez dias a estação de Jacobina terá iluminação.”¹⁸

A ligação da luz da estação ferroviária se dá a partir da autorização do Superintendente Lauro Farani ao Coronel Galdino Cesar de Moraes, Galdino Cesar era proprietário da Companhia elétrica. Observamos que existem graus de influencias tanto dos reclames jornalísticos quanto do próprio dono da companhia que disponibilizou a energia, O Lidador de tanto mostrar a deficiência da estação e que ela precisava de luz teve com sucesso seu pedido atendido. Os coronéis dessas regiões detinham de diversas terras e equipamentos sendo eles que podiam

¹⁸ Edição 95, Pag. 01, Jornal O Lidador, 07/07/1935. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

manipular toda a situação e acontecimentos, dessa forma a referida estação já tinha luz elétrica mudando seu arcaico sistema de luz a querosene.

Com o título de “Estrada de Ferro”, e o discurso de progresso e modernização comercial, o jornal fala da importância da ferrovia, porém suas tarifas são altas e os serviços prestados não são tão bons, além de criticar o tratamento, o mau funcionamento das locomotivas, o abandono do governo federal:

“Incontestavelmente a estrada de ferro tem sido poderosa propulsora do progresso commercial nesta zona, ...da exorbitancia de suas tarifas que chegam em mais de 20% gastos antigos de Calçada a está cidade... A estação de Jacobina estivera superlotada de volumes de algodão, couro, mamonas e outros produtos, aguardando embarque, mesmo com carros impróprios desprovidos da seguranças necessária contra os riscos de viagem recorrem que tem lançado então ultimamente as exportadoras, em falta de cousa melhor.”¹⁹

Parece que apesar do discurso de progresso que se almejava nesse período, através dos trilhos do trem pouco se via como resposta nesse sentido, segundo O Lidador, Jacobina tinha uma estação repleta de mercadorias como couro, mamonas que seriam transportados, mas não existia uma logística estrutural para que esses produtos fossem enfim embarcados, por falta de uma locomotiva eficiente. Esses atrasos virou rotina, o jornal apesar de enaltecer a ferrovia, criticava a atenção que não acontecia por parte do governo federal e os dirigentes da Leste Brasileiro, para com Jacobina e seus comerciantes locais e seu publico geral.

Mas o que é a modernidade? Para Le Goff (2000) o poético, o eterno, o transitório, significa a ligação de comportamentos e costumes de cada época, por sua magnitude, observações, após o marxismo o modelo tem sua definição pelo capitalismo, sendo adotado pelos norte americano, e redefinida como cultura de vida cotidiana ou cultura de massas. Pensar no moderno é imaginar o indescritível, o fugidio repleto de mutações a serem vividas em ambiente totalmente desconhecido.

¹⁹ Edição 103, Pag. 11, Jornal O Lidador, 07/09/1935. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

É encontrar-se num ambiente prometido por aventura, poder, alegria crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor, sendo que ao mesmo tempo ameaça a destruição de tudo que temos e sabemos assim como tudo que somos. A experiência ambiental da modernidade faz a união da espécie humana, mas o faz de uma forma paradoxal, ela nos coloca num turbilhão de permanente mudança, luta e contradição.

O que mais pesa nos reclames do Lidador é mostrar que apesar da ferrovia estar em operação, suas deficiências era enorme e parece que a cada dia as coisas não melhoravam, podemos analisar numa publicação que, os problemas persistiam, diversos volumes parados na estação, dando prejuízos para seus fornecedores, as notícias são para que os dirigentes possam olhar para essa região e solucionar as aflições dos comerciantes e os passageiros que pegam o trem cotidianamente:

A estação ferroviária desta cidade ja não tem mais commodos nem para os passageiros, pois até a sala onde sentam se para esperar a chegada do comboio está repleta de volumes para embarque. Trez mil volumes facturados ali se encontram, enchendo até ao telhado todas as dependencias da Estação, emquanto os negociantes exportadores, com os seus armazens abarrotados, queixam-se amargamente dessa falta de transportes que lhes causa consideraveis prejuízos.²⁰

²⁰ Edição 107, Pag. 01, Jornal O Lidador, 06/10/1935. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.



²¹ Estação ferroviária de Jacobina totalmente lotada de mercadorias. Fonte: Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV. Ano 1960. Autor desconhecido.

²¹ Estação ferroviária de Jacobina totalmente lotada de mercadorias. Fonte: Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV. Ano 1960. Autor desconhecido.



²² Estação ferroviária de Jacobina totalmente lotada de mercadorias. Fonte: Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV. Ano 1960. Osmar Micucci.

A situação era conflituosa, pois as mercadorias já estavam tomando conta de todos os cômodos, chegando até na área dos passageiros, os volumes chegavam a treze mil e esperava seu embarque, a estação completamente abarrotada de mercadorias, apesar dessas duas imagens serem de períodos posteriores, analisamos que os problemas ocorreram sem haver resultados positivos, mercadorias em excesso, locomotivas em péssimos estado o que podemos imaginar que realmente faltou organização econômica e estrutural para a ferrovia. Segundo o jornal todo esse imbróglia desagradava aos donos das mercadorias, e esses comerciantes usavam O Lidador para contestar e lançar suas insatisfações. Apesar do seu funcionamento o trem opera por aqui com imensa dificuldade entre atrasos e descarrilamentos que são constantes.

²² Estação ferroviária de Jacobina totalmente lotada de mercadorias. Fonte: Núcleo de Estudos de Cultura e Cidade da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV. Ano 1960. Osmar Micucci.

Outro serviço que funcionava em precariedade era o sistema de telegrafo que ficava responsável pelas comunicações tanto escrita quanto falada, tinha seus serviços totalmente deficiente, pelo menos é o que vimos na informação do Lidador sobre o mau funcionamento do mesmo em edição de anuncio onde informa que *“Interrompido o telegrapho!”*, sobre o seu defeito que ligava Jacobina a Bonfim, e as cidades próximas que estavam sem comunicação umas com as outras, deste modo o Jornal acaba culpando a Ferrovia Leste:

“Defeitos na linha telegraphica que nos liga á cidade de Bonfim, o telegrapho não tem funcionado bem estes dias. Deste modo não temos comunicação com os municípios vizinhos, o que traz embaraços ao povo e ao commercio em geral, sobretudo á zona das Lavras, Morro do Chapéo, Irecê, etc, que se acham commercialmente ligados á nossa praça. Cabe a culpa aos empregados da estrada de ferro encarregados de conservação da zona.”²³

O fato do telegrafo que liga Jacobina á Bonfim, nas questões de comunicação não funcionava bem, sendo que também impossibilitaria a comunicação de outras cidades próximas. Neste período esse meio de comunicação era muito importante, pois as cidades dependiam desse sistema. Toda a forma de correspondência era feita pelo telegrafo e quase sempre existia dificuldade em utilizá-lo, para enviar alguma mensagem, pois ele estava sempre apresentando defeitos. O Lidador publica um artigo sobre as locomotivas estarem superlotadas e não terem mais espaço para os passageiros. É interessante ressaltar que além dos diversos produtos transportados pelo trem estavam gerando uma insatisfação, o ouro que saia da cidade era de grande valia, sendo assim a locomotiva de 2ª classe não estava tendo espaço para os passageiros:

“Desde que teve inicio o serviço de extração de ouro nas minas de Itapicuru, andam superlotados os carros de 2ª classe da ferrovia que serve a esta zona. O comboio de sabbado passado levou, num carro de 2ª classe, cerca de 180 passageiros, sendo que 130 desta cidade, pois assistimos na estação. O encantado que tal viagem até Piritiba, ocasiona a esses pobre intinerantes, é horrivel e dispensa comentários pois até na ‘privada’ viaja. Apellamos para os bons serviços do Dr. Lauro Farani de Freitas, zeloso Superintendente da Léste, no sentido de mandar atracar mais um carro de 2ª classe desta cidade á Piritiba.”²⁴

²³ Edição 123, Pag. 01, Jornal O Lidador, 26/01/1936. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

²⁴ Edição 134, Pag. 01, Jornal O Lidador, 12/04/1936. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

O ouro era a grande riqueza mineral da cidade que era levado pelas locomotivas, mas não havia uma logística de organização desse material, pois com tantas mercadorias empilhadas na estação esperando o transporte, as barras de ouro eram empilhadas nos vagões de 2ª classe, o que ocasionou diversas reclamações, pois os passageiros estavam viajando inadequadamente, precisando se acomodar no banheiro do trem por falta de espaço, de uma forma totalmente irresponsável, o que faz com que O Lidador apelasse para o superintendente que enviasse mais uma locomotiva de 2ª classe.

O Jornal mostrava que pelos protestos dos comerciantes locais, a direção da ferrovia ameaçava paralisar o tráfego de Bonfim a Piritiba, com toda a crise nas locomoções de mercadorias que ficavam paradas na estação. É enviando um telegrama ao atual Governador do Estado, Juracy Magalhães, com a ajuda do Deputado Francisco Rocha Pires, no telegrama falava-se dos problemas que afligiam a região, de como os materiais e derivados estavam avolumados sem a possibilidade de saída, chegando a pedir ajuda para que a situação fosse resolvida, é emitido na própria matéria o direito de resposta por parte da direção, onde a mesma explica a falta de possibilidade de resolvê-los, por não ter vagões no momento adequado para a ajuda:

“AMEAÇAS DA “LESTE”!

De Bonfim 121 mil 15/1/937.

Todo ramal Agts/ Transcrevo para vosso conhecimento e providencias o telegrama nº. 5 de hoje do Dr C. H. T. científico administração Leste Brasileiro injustificável ação de flagrante desrespeito regulamento federal a que estão sujeitas estradas paiz, praticado por duas firmas exportadoras Município Jacobina que não querendo compreender situação vexatória em que estamos em consequência falta vehiculos de transporte e unidade fração para attender justas exigências esportadoras toda vasta região servida por esta Viação férrea, situação realmente desagradavel mais que não nos cabe responsabilidade virtude falta recursos para adiququirir referido material apesar melhor interesse Governo que está evitando todos meios sanar tão premente situação”²⁵

²⁵ Edição 170, Pag. 01, Jornal O Lidador, 24/01/1937. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

No telegrama a administração da ferrovia diz que a ação dos comerciantes e seus protestos são injustificáveis e que a deficiência em transportar essas mercadorias se dar por não haver veículos para tal ato, mas que logo em breve tentará resolver as situações, porém se as atitudes de reclamações continuarem, eles serão obrigados a procurar o Governo para paralisar as atividades até que pare com todas as reclamações:

“uma vez isto providenciado podeis attender como vem fazendo equitativamente transportes referidas firmas pois não podemos consentir tão lamentável indelicada attitude referidos exportadores em que não querem comprehender maior interesse esforço que temos tido estação Ramal procurar bem servir-lhes dentro nossas responsabilidades caso se venha repetir factos naquella estação como quaesquer outras administração será levada solicitar garantias governos supendendo trafego até normalisar-se situação”²⁶

Podemos perceber aí um grande embate e ameaça entre ambas às partes, principalmente pela companhia ferroviária que queria paralisar as atividades caso os comerciantes não cessassem seus protestos, percebemos nas entrelinhas uma espécie de monopólio da empresa já que era a única detentora de poder no que diz respeito ao transporte de cargas e passageiros desse período, eles poderiam se deter desse monopólio para trazer melhorias no momento em que achassem mais justo.

Publicada uma carta que foi enviada em Dezembro de 1937, de um comerciante da cidade que estava transferindo suas atividades para a Capital do Estado, na carta enfatiza que por toda a crise que estava acontecendo no sistema ferroviário ele foi obrigado a transferir seu comercio para Salvador:

“Por meio da presente vimos trazer ao conhecimento de V. As que em conseqüência da angustiosa crise de transportes que atravessa a vasta região servida pela Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro, deliberamos, a parti de 1º de janeiro p. vindouro, encerrar as nossas actividadecommerciaes nesta Cidade, instalando-nos na Capital do Estado, a rua Campos Salles N. 50, com o ramo de Compras e exportação de Mamona, Café, Cereaeas e outros productos do Estado, de accordo com a alteração do nosso contracto social, que está sendo registrada e archivada na meretissima junta commercial da mesma capital.

²⁶ Idem.

A longa pratica que temos de todos esse negócios e o procedimento que sempre procuramos ter no estricto cumprimento dos nossos deveres em relação aquelles que nos tem honrado com as suas ordens, são as recommendações que trazemos, e acreditamos, habilitam-nos a esperar que continuaremos a merecer de V As a mesma confiança com que até agora temos sido distinguidos.”²⁷

O jornal dizia que pelos problemas que a companhia ferroviária estava enfrentando, o noticiário abordava a situação de um comerciante que estava mudando suas atividades para a capital, onde levaria o ramo de compra e venda de mamonas, cereais, café e tantos outros produtos. O discurso era que ele tinha deveres com a sua clientela e que não poderia desonra-los, parece que a crise infelizmente já estava trazendo consequências sendo que os donos de comercio sem escolha estavam transferindo seus negócios para Salvador, talvez por lá, a situação fosse bem melhor pelo motivo dos transportes e locomoções serem melhores que os da região de Jacobina.

Ao analisarmos essa publicação nos fez pensar sobre o que David Harvey fala em seu livro *Condição Pós Moderna* sobre os produtores e suas mercadorias, onde seu interesse está no capital se preocupando apenas com seus ganhos e sua superprodução:

Na qualidade de produtores de mercadorias em busca de dinheiro, dependemos das necessidades e da capacidade de compra dos outros. Em consequência, os produtores têm um permanente interesse em cultivar o excesso e a intemperança nos outros, em alimentar apetites imaginários a ponto de as ideias sobre o que constitui a necessidade social serem substituídas pela fantasia pelo capricho e pelo impulso. O produtor capitalista tem cada vez mais o papel de alcoviteiro entre os consumidores e seu sentido de necessidade, excitando neles apetites mórbidos, à espreita de cada uma de suas fraquezas. (Harvey, 1989, p. 99)

Para Harvey as pessoas personificadas como produtores ou comerciantes estão sempre em busca de capital ficando na dependência das necessidades do outro, vale ressaltar que esses mesmos produtores se interessam pelo cultivo do excesso dos que necessitam, alimentam imaginações das necessidades sociais que são substituídas pela imaginação do consumo. O fato desse comerciante está saindo de

²⁷ Edição 223, Pag. 02, Jornal O Lidorador, 13/02/1938. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Jacobina para Salvador nos faz pensar que para ele a cidade já não oferece mais vantagens de ganhar dinheiro, fazendo o procurar outros locais com mais estabilização para ganho onde ele possa cultivar seu excesso.

Em publicação que se refere a *Crédito e Transporte*, o jornal abordava as condições econômicas da região de Jacobina, onde não estava sendo concluída a tão esperada marcha para o progresso, de qualquer forma essa quase estagnação intitulada, parecia lamentável, acha-se injusto também por conta da região ter uma potencial riqueza estimável, assim afirma O Lidador:

“As nossas terras fecundas são aproveitadas, numa percentagem mesquinha, assim mesmo em pastagens, quando seriam capazes de cultura que lhes solicitasse mais seiva e proporcionasse melhores rendas. Ai porem, fala alto o senso e a inteligencia dos nossos latifundiários. Apercebidos, certos da precariedade dos transportes, não plantam o arroz, a mamona, o trigo, o ceral, para cuja canalisação não se dispensa a machina e o vagão desmantelados e carentes da ferro-via ou o caminhão pelos olhos da cara. Planta e capim, que o proprio boi leva nos mercados, transformado em gordura valorizada e sempre procurada.”²⁸

O Lidador mostrava que o comercio tinha essa eterna crise decorrente da precariedade dos transportes, onde limitava os negociantes e suas operações de aquisição de vagões que conseguiam com muito sacrifício, através até de dramas e lamurias, pagavam valores altíssimos para a entrega de seus produtos, onde são abarrotados sem perspectivas de chegar ao seu destino.

Uma publicação intitulada: *Alargando a Cidade uma Nova Rua, Rumo á Estação*, apesar de todos esses problemas, a ferrovia parece trazer contextos progressista, no que concerne para o desenvolvimento da cidade dando a viabilidade para uma possível abertura de uma rua para a saída do trem:

A falta de chuvas, tão cantada e lamentada em toda parte, não arrefeceu a febre de construções e reconstruções que se verifica nesta cidade. E, desmentindo a assertiva da falta de terrenos para edificações, uma nova rua

²⁸ Edição 233, Pag. 01, Jornal O Lidador, 24/04/1938. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

entra no cartaz das boas iniciativas rumo à estação ferroviária, começando da 'Ponte Dr. Manoel Novaes', onde já existe um açougue.²⁹

Existia aí um paradoxo, pois se no discurso do jornal a ferrovia não era vista como progressista então qual o sentido de influenciar numa construção de ponte ligando as duas partes da cidade? Imaginamos que essa ligação de construção da referida ponte na matéria, se dá por que nas imediações da estação ferroviária, já estava acontecendo uma grande movimentação de pessoas. Como a cidade era dividida por um rio as pessoas do outro lado que trabalhavam na região próxima da estação, ou as que viajavam pelo trem, ou até as que já estavam morando naquela parte precisavam fazer sua locomoção entre um local e outro e essa ponte seria totalmente necessária para a locomoção das mesmas.

Mas acreditamos que uma ponte ou um calçamento em uma determinada rua não é influência progressista, já que talvez se a ferrovia não funcionasse em algum momento essas construções aconteceriam por causa da movimentação de pessoas sem interferência. Mas não imaginávamos que o progresso foi desenvolvido pela linha férrea, pois outras situações estavam acontecendo, tornando possível a realização dessas obras. Observamos assim que o jornal tem diversas complexidades em seu discurso ao se referir ao trem, pois mostra deficiências no sistema e em outras circunstâncias muda seu ponto de vista falando bem da Leste Brasileiro.

Em Publicação sobre o manganês de Jacobina Para os Estados Unidos, O Lidador falava sobre a Ferrovia Leste Brasileiro chamando a atenção pública para a saída de 08 vagões, com cerca de 240 toneladas extraídos de uma mina chamada Minas do Padre, no distrito de Caém. O mineral ia para a América do Norte, transformado em material que o próprio Brasil importaria, a região de Jacobina e Bonfim têm importantes jazidas de manganês e cromo, capazes de abastecer todo o mercado brasileiro, com futuro promissor e crescimento largamente funcional, assim o Jornal enfatiza:

²⁹Edição 284, Pag. 01, Jornal O Lidador, 07/05/1939. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Não é somente o ferro que temos em abundância: ouro, prata, cobre, cristal, aí estão, no bojo da terra prodigiosa, á espera de quem possa remove-los para os mercados consumidores. Ouro e cristais de ha muito vêm sendo regularmente extraídos, muito embora em pequena escala, sobretudo o ouro, em cujos serviços de mineração são empregado métodos rudimentarissimos. Contudo é essa pequena mineração, ouro e cristal, valiosa fonte de renda em milhares de brasileiros pobres, afeitos a ela, encontram segura subsistência, não tendo por isso, necessidade de demandar o Sul do paiz nos tempos de estiagem prolongada.³⁰

Nesse viés de importância do minério em Jacobina, Cunha é enfático em dizer que:

“A região da serra da Jacobina é mineralogicamente muito rica e três dos seus minerais contribuíram para dar sobrevida à estrada de ferro: o cromo, o minério de ferro e o manganês. Vimos que eles eram explorados desde o início do século XX, mas esta exploração se ligava basicamente às demandas do mercado internacional. Com a implantação das três plantas industriais, a produção da zona da Grota passou a ser mais constante, já que era destinada aos fornos dessas empresas, sendo transportados pela estrada de ferro até Senhor Bonfim, de onde seguiam para a região metropolitana de Salvador” (CUNHA, 2011, pg. 179).

Jacobina e sua região tinha grande importância na extração de minério, nessa edição podemos ver que diversos minerais estavam sendo exportado para os Estados Unidos, o jornal dizia que mesmo sendo levado em pouca escala é essa exploração que traz a subsistência aos milhares de pobres que assim não precisavam se locomover para o Sul e o Sudeste nos tempos das secas que eram castigantes.

O mesmo autor em outra discussão sobre as influencias que o Brasil teve com outros países relata que no início do século XX, o Brasil tinha como espelho na idealização de nação os Estados Unidos e a Europa, mas suas medidas tinham grande influência tanto dos europeus quanto dos norte americanos, sua tendência ia mais pelo lado europeu, isso começa a mudar quando em 1910 o Brasil vai se aproximando dos Estados Unidos, nos fins da década de 1930 e começo de 1940 a junção se completa com o Brasil aproximando-se totalmente, em plena véspera da Segunda Guerra, Alemanha e Japão voltam-se seus olhos para as matérias primas brasileiras, o que torna difícil o domínio americano no Brasil, para resolver esse

³⁰Edição 303, Pag. 01, Jornal O Lidador, 05/11/1939. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

problema, o Presidente Roosevelt cria medidas no campo econômico, militar e cultural garantido adesão ao bloco que era liderado pelos EUA. Cunha (2011)

Através de uma publicação sob o título: *Uma Estação Que Tem Renda e Movimento*, O Lidador abordava o fato de Jacobina viver um período de movimentação na época, onde a estação finalmente teve uma quinzena movimentada, assim dando tudo certo na questão de transportes dos produtos regionais:

“A estação ferroviária desta cidade viveu uma quinzena movimentada este mês, com o embarque de algumas centenas de toneladas de mamona, algodão, couros e outros produtos desta região, ha mezes armazenados sob a esperanças de encontrar transporte. Vale dizer, conseqüentemente, que o comercio teve momentos de satisfação, vendo o escoamento seguro de mercadoria em que empantara esperançosamente Ca-capital e trabalho. Um pouco de bôa vontade da ferrovia, e centenas de contos de reis de mercadorias necessárias no intercâmbio comercial la se foram, destino aos centros onde serão elas beneficiadas e utilizadas. O mercado exportador jacobinenses continúa ocupando o primeiro lugar no ramal, fato que demonstra o acentuado progresso agrícola da região, não obstante o desfalque de braços que lhe ocasionam os garimpos de ouro em que trabalham quase vinte mil pessoas. A renda da citada estação é de cem contos mensais realmente compensadora para que a direção da empresa ferroviaria, elevando-a de classe tambem a dotasse de certos melhoramentos condizentes com o progresso local.”³¹

Segundo O Lidador a cidade precisava de uma estação mais adequada e arrumada já que gerava lucros maiores que Serrinha, onde cidade citada tem uma boa estação, Jacobina continua penando com a estação precária que existe, e pede mais consciência por parte da direção da ferrovia, para que possam arrumar e colocar mobílias que traga comodidade para os passageiros. Importante ressaltar que por mais que o jornal seja tendencioso e queira fazer defesa aos comerciantes e, dá pra se imaginar também que a estação ferroviária teve imensos problemas e dificuldades, talvez pela falta de importância financeira que era dada, ou pela crise econômica que vários países estavam passando nesse período.

Ao analisarmos sobre essas informações, começamos a nos questionar sobre a ideia que esse pensamento ou discurso que a ferrovia fosse tão absolutamente um meio que traria modernidade para Jacobina. Não teria lógica, pois em algumas

³¹ Edição 366, Pag. 01, Jornal O Lidador, 19/10/1941. Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

idades baianas e em outros estados obteve sucesso em um determinado momento ou período, mas parece que por aqui a ferrovia não teve muito êxito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ferrovia sempre foi um instrumento poderoso em relação aos transportes, desde a revolução industrial, nada foi tão impactante quanto os trilhos ao qual passavam levando progresso, sendo símbolo do moderno e do desenvolvimento nos séculos XVIII, XIX, e XX. Mas apesar de ter dado tão certo em outros países, aqui no Brasil o trem foi estabelecido de uma forma paradoxal, trazendo inovação e viabilidade para algumas regiões, mas para outras nem tanto, muitas tiveram os serviços ferroviários, mas pela escassez econômica e desleixo dos representantes, não passava apenas sucatas.

Na Bahia, a ferrovia deixou a sua história, pois mesmo com os autos e baixos foi estabelecida conexões econômicas e pessoais, a região do Piemonte da chapada também foi de grande importância para a escoação de diversos produtos e o transporte de passageiros. O trem em Jacobina já chega num período de atraso, pois a região era carente nesse setor, as mercadorias eram transportadas em lombos de animais, já se tinha uma aclamação e esperava-se que a ferrovia fosse à salvadora de todos os problemas existentes, percebemos pelo discurso do Lidador, que aguardavam um que traria benefícios para todos.

Além disso, a partir das análises das nossas fontes, percebemos que houve um discurso contrário à existência dessa ferrovia, pois devido a todos os problemas, o jornal do período se volta contra a mesma, e leva a crer que já não se estabelecia uma relação recíproca entre os comerciantes e o sistema de locomotivas, de alguma forma o lidador mostra os diversos conflitos que existiam nos serviços do trem, mostrando suas deficiências.

A imprensa sempre foi e sempre será um meio muito importante para a sociedade, mas dar total crédito seria impreciso, pois no que se trata da imprensa nesse período, estabelecia-se lados que atacava a ferrovia numa alta defesa aos comerciantes e a elite da cidade. Mas O Lidador mostrava ser importante em seus reclames, pois nos faz pensar que realmente havia crise nos transportes em Jacobina e parecia que não tinha muita preocupação em resolver em encontrar uma

solução, e é nesse parâmetro que o Lidador avançava com suas estratégias para tentar mostrar as pessoas que aquele meio de transporte que há anos achavam que seria a salvação para a cidade já não era tão eficaz e importante como idealizavam.

Percebemos que a partir dessas investigações nas análises de fontes que os artigos e informações que eram publicadas com referência a ferrovia era formulados negativamente pelo jornal, mostrando os problemas que ali estavam acontecendo, de certo que realmente se procedia. A maioria dos reclames tinha cunho negativo, o semanário exigia um serviço de qualidade e como isso não ocorria, o único jeito era usar da reclamação como estratégias, visando mostrar que na época o país já explorava outro sistema de transporte, o rodoviário, esperavam-se que Jacobina obtivesse melhorias, com a implantação desse sistema.

No entanto falava-se em um progresso ou modernização com essa ferrovia em funcionamento, e de alguma forma não vimos esse progresso acontecer, enquanto a ferrovia por aqui permaneceu, não podemos negar que houve mudanças por causa da movimentação da cidade com os passageiros que iam e viam. Algumas lojas comerciais começaram a funcionar através dos atrativos ferroviários.

Ressaltamos, portanto, que apesar do trem ter sido importante para a história de Jacobina, não houve mudanças modernistas e urbanistas como esperavam, pois até a luz elétrica sinônimo de modernidade por aqui, chegou um pouco depois da ferrovia, e apesar de seu aparecimento não obteve tanto impacto, pois a própria estação de Jacobina seria provida de luz elétrica e o jornal mostrava que a estação vivia as escuras, por isso não dá para se pensar que ela trouxe o progresso tão esperado.

Os problemas existentes da falta de investimento e infraestrutura da ferrovia no país se deram pela má administração dos governantes da época, o governo estava investindo nas rodovias e esquecendo dos trens, em muitas cidades como Jacobina, os trens eram totalmente sucateados onde os descarrilamentos eram constantes e a falta de organização interna tornava esse sistema inoperante.

Seus administradores visando somente o lucro não se preocupavam tanto como deveriam e deixou a linha ferroviária a mercê da própria sorte ao mudar de direção, quando o governo federal do então Presidente Getúlio Vargas assumiu, pegando

das mãos dos franceses, não conseguindo mudar o cenário que já estava caótico em todo o país, ao usar como discurso a modernidade dos transportes, Getúlio Vargas querendo implantar o modal rodoviário pensando talvez numa melhor logística que mudasse o cenário no Brasil, apesar da crise econômica após a grande guerra, fortalecia o discurso de que os trilhos já não serviriam mais para o país, fazendo alianças com grandes empresas automotivas como a Ford, mostrando que a evolução mudaria e seria satisfatório para todos.

Em Jacobina não foi diferente, depois de iniciado os serviços ferroviários, em muitos momentos, a falta de atenção econômica e estrutural fez com que o trem não funcionasse como era esperado, trazendo transtorno, inclusive aos grandes comerciantes ao qual usavam seus serviços pela deficiência dos transportes, falta de iluminação, higiene nas locomotivas. Os diversos acidentes que aconteciam durante os percursos de viagem, fizeram com que a ferrovia fosse bastante criticada principalmente pelo jornal local da época que defendia os comerciantes colocando as diversas críticas do que acontecia quase que constantemente, e de uma forma bem severa pedia a todo o momento a construção da rodovia que já funcionava ligando Feira de Santana a Salvador.

Esses mesmos comerciantes tomaram para si a responsabilidade e começaram a investir na construção de estradas de rodagens nas regiões próximas a Jacobina, demonstrando assim que os serviços do trem vão de mal a pior, e apesar dos esforços do Lidador aclamando a construção da grande rodovia, esses reclames obtiveram êxito, porém, essa construção só veio a se concretizar na década de 1970, quando a ferrovia já está totalmente desativada. Isso nos faz perceber o grau de insatisfação em suas publicações como forma de mostrar que a ferrovia já não tinha mais serventia, e que a solução seria a sua completa desativação.

Com a chegada dessa rodovia, na década de 70 o então prefeito Carlito Daltro tratou logo de desativá-la, tirando todos os trilhos que passavam dentro e fora da cidade, levando ao total e completo apagamento de vestígios da existência do trem em Jacobina, a estação que servia para embarque e desembarque de passageiros foi derrubada, sendo construída uma faculdade, que seria sinônimo de progresso e conhecimento, a estação desativada remetia ao atraso por completo nesse período

a cidade estava passando por um processo de transição urbana, sendo construídas diversas ruas e avenidas.

Pensar na rodovia como forma de trazer milagre à Jacobina, nos parece utópico, pois da mesma forma que a rodovia mudaria o contexto econômico nesse período, esperava-se o mesmo da ferrovia, mas o sistema de transporte continua bastante complexo, a rodovia trouxe mudanças, mas a sua manutenção continua defasada e sem muita atenção, percebe-se que muda-se as épocas, mas o problemas são os mesmos.

A ferrovia deixou saldos positivos apesar de tudo, mesmo assim as pessoas ainda relembram com nostalgia da era ferroviária, em diversas cidades baianas que existiram ou ainda existem, os trens são lembrados como o meio de locomoção mais importante da época, mas infelizmente em Jacobina. Esse apagamento foi por completo, não deixaram nenhum rastro da história, a não ser na memória de alguns, ou nos reclames do Lidador para mostrar as péssimas condições de manutenção, que como o próprio jornal afirmava “prestava péssimos serviços à cidade”, nosso propósito aqui é tentar trazer de volta essas lembranças boas ou ruins, mas que foram relevantes, e por mais que se tente apagar a memória da sua existência, as pesquisas serão importantes para que os vestígios históricos estejam sempre presentes.

Percebemos que em nossa pesquisa o mais relevante foi abordar o grau de importância que a ferrovia teve no mundo e no Brasil, mas partindo do princípio que no país teve seu desenvolvimento bastante complexo e deficiente, também foi alvo de críticas tanto positivas quanto negativas, o que em algumas regiões a maioria das vezes essas críticas foram negativas, como foi o caso de Jacobina, na Europa esse sistema ainda é muito evidenciado e utilizado, mesmo existindo outros meios de transportes o trem ainda é muito importante para os europeus.

Já no Brasil faltava atenção por parte dos governantes que não souberam investir, preferiram o sistema rodoviário e esqueceram a ferrovia, onde a mesma só serve hoje para transportar produtos químicos e de minério de ferro, sendo assim o setor rodoviário infelizmente sobrevive de uma forma crítica.

Cabe aqui pensar que a ferrovia foi importante para Jacobina e que independente dos diversos problemas, o trem foi símbolo do progresso, pensa-lo como algo sem valor é um tanto quanto desnecessário, sabemos que o jornal tinha seu propósito ao mostrar tantas irregularidades, mas não podemos somente afirmar que a vinda da ferrovia para Jacobina apenas trouxe transtornos, a cidade nesse período não tinha um serviço adequado, o trem foi desativado na década de 1970. Apesar de que com a chegada da rodovia, houve melhorias em partes, porque assim como o trem a rodovia também passou e ainda passa por inúmeras dificuldades por falta investimentos, partindo para os tempos atuais a cidade passa pelas mesmas dificuldades.

Que essa pesquisa seja relevante para evidenciar a importância e resgate de memória, e apesar das irregularidades, a ferrovia teve seu valor econômico, prestando serviços para os passageiros, sendo vista como o modelo de progresso e modernidade em seu período, e que essa discussão possibilite aos leitores e pesquisadores interessados em estudos ferroviários uma nova perspectiva sobre as contribuições que a ferrovia proporcionou tanto positiva quanto negativa abordado neste trabalho.

LISTA DE FONTES:**Manuscritas**

Código de Posturas da Cidade de Jacobina – 1933.

Iconográficas

DVD: Acervos Digitalizados da Micro Região de Jacobina. Menezes, Adriano e Oliveira, Valter (Org.) Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Acervo Memória Fotográfica de Jacobina (NECC/UNEB – CAMPUS IV).

Acervos Digitalizados da Microrregião de Jacobina. DVD. Uneb: Jacobina, 2010.

Impressas

O Lidador (1933-1943)

REFERÊNCIAS

ALVES Keila Nascimento, Monografia CORPO-MANEQUIM: SAÚDE, BELEZA E CONSUMO FEMININOS NOS RECLAMES DO JORNAL *O LIDADOR* (1933-1943). 2013, pg. 16 a 22.

ANTUNES, Ricardo. Classe operária, sindicatos e partido no Brasil : um estudo sobre a consciência de classe, da revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora / Ricardo Antunes, -- São Paulo : Cortez : Autores associados, 1982. (coleção teoria e práticas sociais) Capítulo III – O Estado, o reformismo pelo alto e a Classe operária. P. 63 á 103.

ARANHA, Gervácio Batista. Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925) / Gervácio Batista Aranha. - - Campinas, SP : 468, 2001.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: Entre a História e a Memória* / Gilmar Arruda. - - Bauru, SP : EDUSC, 2000.
256 p. : il. ; 23cm. - - (Coleção História)

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1964.

BENJAMIN, Walter, 1892 – 1940 Passagens / Walter Benjamin; Edição Alemã de Rolf Tiedemann; Organização da edição brasileira WilliBolle; Colaboração Olgária Chain Féres Matos; Tradução do Alemão Irene Aron; Tradução do Francês Cleonice Paes Barreto Mourão; Revisão técnica Patrícia Freitas Camargo; posfácios WilliBolle e Olgária Chain Féres Matos. Belos Horizonte : Editora UFMG; São Paulo : Imprensa Oficial do Estado de São Paulo: , 2009. 1.168 p.

CAMELO FILHO, José Vieira. A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro / José Vieira Camelo Filho. - Campinas, SP: [s.n.], 2000.

CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer / Michel de Certeau; tradução de Ephraim Ferreira Alves. – Petrópolis, RJ : Vozes, 1994.

COSTA, Afonso MINHA TERRA (*) (JACOBINA DE ANTANHO E DE AGORA)
p. 306

CUNHA, Aloísio Santos da. Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976) / Aloísio Santos da Cunha. – Salvador, 2011.
233 f.: il.

HARVEY, David. Condição Pós Moderna. Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural, tradução Adail Ubirajara Sobra, Maria Stela Gonçalves ano: 1989.

LE GOFF, Jacques. História e Memória, I Volume História, ano 2000. Pgs. 141 á 221.

MENEZES, Adriano Antônio Lima. OLIVEIRA, Valter Gomes Santos de. Culturas Urbanas na Bahia: Estudos sobre Jacobina e região / organizado por Adriano Menezes; Valter de Oliveira. Salvador: EDUNEB, 2009. 166. Cap. 3 – A imprensa Verde – Amarela no Piemonte da Chapada Diamantina na Década de 1930. P. 81 á 108.

OLIVEIRA, Valter Gomes Santos de. DESTRAVANDO AS RODAS DO CARRO DO PROGRESSO: DISCURSO E OLHARES SOBRE A MODERNIDADE EM JACOBINA (1955-1963) . Culturas Urbanas na Bahia: Estudos sobre Jacobina e região / organizado por Adriano Menezes; Valter de Oliveira. Salvador: EDUNEB, 2009. Pgs. 31 á 80.

QUEIROZ, Aloísio Sales. “O Trem das Grotas”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, set. 2001.

REIS, João José. Carne sem osso farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História*, São Paulo, n. 135, p. 133-160, 2º semestre de 1996.

SEVCENKO, Nicolau. A Corrida parra o século XXI: no loop da montanha-russa / Nicolau Sevcenko; coordenação Laura de Mello e Souza, Lilia Moritz Schwarcz – São Paulo: Companhia das Letras, 2001. – (Virando séculos; 7)

SILVA, Alcira Pereira de Crvalho. Jacobina sim. Salvador, UFBA. Centro Editorial e Didático, 1986. 99p. ilust. 1. Sociografia. I. Título CDU 308 (814.22) Jacobina.

SILVA, Edson. Monografia Jacobina: uma cidade “progressista” e “civilizada” (1955-1963) ano: 2013. Pg. 09 a 53

SILVA, Fabiana Machado da. *O Trem das Grotas: a ferrovia Leste Brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945)*. Dissertação (Mestrado em História Regional e Local), Santo Antonio de Jesus: UNEB, 2009. 156f.

Silveira, Márcio Rogério. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil / Márcio Rogério Silveira. - Presidente Prudente: [s.n.], 2003 454 f. : il. Tese (doutorado). - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

SODRÉ, Werneck Nelson. 1911 1999 – História da Imprensa no Brasil / Nelson Werneck Sodré. 4. Ed. (atualizada) – Rio de Janeiro Mauad, 1999.

SOUZA, Robério Santos. “Tudo Pelo Trabalho Livre!”: Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892 – 1909), Robério Santos Souza – Salvador EDUFBA; São Paulo : FAPESP, 2011. 182 p. :il

ZORZO, Francisco Antônio OS FLUXOS E AS MUDANÇAS DA REDE DE TRANSPORTE DA BAHIA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX: LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS NACIONAIS NORTE-SUL E LESTE-OESTE, Artigo.

ZORZO, F. A. Retornando à História da Rede Viária. Sitientibus, Feira de Santana, n. 17, p. 99-115, 2000.

ZORZO, Francisco Antônio. Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870-1930)/ Francisco Antônio Zorzo. – Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001. 264 p.: Il

ZORZO, Francisco Antônio. A Modernização dos Transportes, Fluxos Mercantis e Crescimento de Feira de Santana (Séculos XIX e XX), Artigo publicado e apresentado em 2005 em Londrina-PR.