



**UNIVERSIDADE DO ESTADO BAHIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – DCH
CAMPUS V – SANTO ANTÔNIO DE JESUS**

SIDNEY DOS SANTOS

**LINHAS FERREAS AVANÇOS E DESENVOLVIMENTOS: OS
IMPACTOS NA CIDADE DE VARZEDO (1892 - 1960)**

SANTO ANTÔNIO DE JESUS

2021

SIDNEY DOS SANTOS

**LINHAS FERREAS AVANÇOS E DESENVOLVIMENTOS: OS
IMPACTOS NA CIDADE DE VARZEDO (1892 - 1960)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Licenciatura em História da Universidade Estado da Bahia, Departamento de Ciências Humanas – *Campus V*, como requisito obrigatório para obtenção do título de Licenciado em História.

Orientadora: Prof.^a Dra. Nancy Rita Sento Sé de Assis

SANTO ANTÔNIO DE JESUS

SIDNEY DOS SANTOS

**LINHAS FERREAS AVANÇOS E DESENVOLVIMENTOS: OS
IMPACTOS NA CIDADE DE VARZEDO (1892 - 1960)**

Monografia submetida à Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Departamento de Ciências Humanas — Campus V, como requisito parcial para obtenção acadêmico de Licenciatura Plena em História pela seguinte banca examinadora:

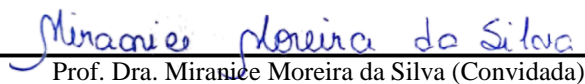
Aprovada em 06/07/2021

BANCA EXAMINADORA:



Prof Dra. Nancy Rita Sento Sé de Assis (Orientadora)

Universidade do Estado da Bahia – UNEB



Prof. Dra. Miranice Moreira da Silva (Convidada)

Universidade do Estado da Bahia -UNEB

UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB



Prof. Me. Antônio Jorge Souza Amorim (Convidado)

Faculdade de Tecnologia de Valença — FACTIVA

Santo Antônio de Jesus, Bahia, 06 de julho de 2021

S237a

Santos, Sidney dos

Linhas Férreas Avanços e desenvolvimentos: os impactos na cidade de Varzedo (1892 - 1960)

/ Sidney dos Santos . – Santo Antônio de Jesus, 2021.

54 fls.

Orientador(a):Prof^ª. Dr^ª. Nancy Rita Sento Sé de Assis

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) - Universidade do Estado da Bahia.
Departamento de Ciências Humanas, *Campus V*. Colegiado de História. Santo Antônio de Jesus, 2021.

Inclui Referências.

1. História Regional. 2. Ferrovia 3. Linha Ferrea - Varzedo-Bahia. I. Assis, Nancy Rita Sento Sé de. II.Titulo. III. Universidade do Estado da Bahia. Departamento de Ciências Humanas

AGRADECIMENTOS

Saber agradecer é uma virtude, e para mim este é um momento muito relevante. Pois saber reconhecer quem um dia te ajudou, foi importante em sua caminhada é muito importante, ainda mais em uma graduação cheia de desafios. Aquele conselho, aquela ajudinha, aquele choque de realidade às vezes é fundamental e ter pessoas que te proporciona isso é essencial.

Antes de todos, quero agradecer à mainha, Ana Lucia Rodrigues dos Santos, que sem ela eu não teria chegado até aqui, ao meu padrasto Josias Francisco dos Santos, que me criou desde os três anos de idade e foi fundamental na formação do homem que me tornei.

Ao meu pai Ezequias de Jesus Santos, pelo apoio e força. (In memórian)

Aos meus irmãos, Fabiana Santos, Edson Santos, Luciano Santos e Gilberto de Souza Junior, pelo incentivo e apoio que sempre me proporcionaram.

Ao professor mestre Jorge Amorim, que não colocou obstáculos ao me ajudar a conseguir fontes para o desenvolvimento do trabalho.

Ao professor Carlos André, que me serviu de inspiração e sempre incentivou os seus alunos a irem em busca dos seus sonhos.

Ao professor Fernando Moura, que também me serviu de inspiração.

À Residência Estudantil, pois, é uma política afirmativa muito importante, proporcionando aos estudantes, à permanência na universidade e contribuindo na formação em todos os sentidos.

Ao amigo e companheiro de curso Girlan Santos, pela amizade, incentivo e apoio.

À Jeane Cardoso Pereira, amiga e companheira de curso, sempre me incentivou, me colocando para cima quando estava cabisbaixo.

À Grazielle Silva Germano, amiga e companheira de curso, pelo incentivo e apoio. Uma pessoa admirável, de uma leveza e paciência incrível.

À Marcos Reis, pelo incentivo, apoio e pelos conselhos e companheirismo, um amigo que a residência universitária me deu.

À Everton Almeida, pelo companheirismo, apoio e amizade.

À Kauan Wilmsen, mais um amigo que a residência estudantil me deu, foi de grande importância nessa caminhada até aqui.

À Fredson Cerqueira, mais um amigo que a residência universitária me deu, agradeço pelo incentivo, apoio e pela produção do mapa da região de Varzedo.

À Jocelma Santos, grande amiga e conselheira, sempre me incentivou e me apoiou.

À Jairan de Souza, sabe quando falei lá no início sobre choque de realidade, esse cara foi quem me ensinou muitas coisas positivas.

À Jaqueline, Luciano Heleno, Rosangela Santos, Luzia Souza, Paula Souza, Fricia Santana, Josenilda Santos e à Mariangela Reis, pelo incentivo, apoio e amizade.

À Naiane Costa Martins, pelo incentivo, sempre à disposição para me ajudar quando precisei.

Aos professores do curso de história que foram de suma importância para que eu chegasse a esse momento, são eles, Denilson Lessa, Wilson Matos, Augusto Moutinho, Suzana Severes, Graça, Aline, Ximenes, Fernanda, Miranice, Ednaldo, Tânia, Vânia, Vinicius...

À minha orientadora Nancy, pela grande contribuição, pelo incentivo, sempre me levando a acreditar que tudo iria dá certo, pelo grande apoio e pela paciência. Uma mulher incrível.

RESUMO

Um pequeno vilarejo, pertencente a Santo Antônio de Jesus, chega a condição de arraial em 1868, a partir da chegada do padre Antônio Ângelo Gomes de Mendonça, quando uma pequena capela foi construída e ao seu redor um agrupamento de casas foram surgindo. Mas o indício de desenvolvimento ocorre a partir da passagem da linha férrea pelas terras de Vargem Grande, atual Varzedo, pois o símbolo de desenvolvimento da época passava a cortar as terras da região. A Linha férrea chegava ao Brasil com o objetivo de modernidade, trazer avanços e colocar o país nos moldes “civilizados”, afinal, a linha férrea surgia na Inglaterra no século XIX com o intuito de trazer avanços tecnológicos, e como a Europa sempre foi considerada um exemplo a ser seguido, o Brasil se inspirou nessa modernidade e nesse avanço tecnológico. No Recôncavo baiano o ponto de partida para o tão sonhado avanço na região foi a cidade de Nazaré, com a linha férrea Tram- Road, que surgiu para melhorar a relação, a comunicação entre as regiões e facilitar o transporte de pessoas e mercadorias para capital. A instalação de uma Estação de trem impactou várias regiões e fez com que surgissem muitos assentamentos que atualmente são cidades. Visto isto, o presente trabalho tem como objetivo principal analisar o impacto que a ferrovia trouxe para a região de Vargem Grande. Além de compreender o motivo pelo qual o símbolo de desenvolvimento da época, não só cortou as terras do arraial, mas também instalou uma Estação de trem na região.

Palavras-chave: Ferrovia. Desenvolvimento. Modernidade.

ABSTRACT

A small village, belonging to Santo Antônio de Jesus, became a village in 1868, after the arrival of priest Antônio Ângelo Gomes de Mendonça, when a small chapel was built and around it a group of houses emerged. But the evidence of development occurs from the passage of the railway through the lands of Vargem Grande, now known as Varzedo, because the symbol of development of the time started to cut through the lands of the region. The railway arrived in Brazil with the objective of modernity, bringing advances and putting the country in the “civilized” molds, after all, the railway appeared in England in the XIX (nineteenth) century with the aim of bringing technological advances, and as Europe has always been considered an example to be followed, Brazil was inspired by this modernity and this technological advance. In the Bahian Recôncavo, the starting point for the long-awaited advance in the region was the city of Nazaré, with the Tram-Road railway line, that emerged to improve relations, communication between the regions and facilitate the transport of people and goods to the capital. The installation of a train station impacted several regions and gave rise to many settlements that are currently cities. In view of this, the presente scientific work aims to analyze the impact that the railroad brought to the region of Vargem Grande. In addition to understanding the reason why the symbol of development of the time, not only cut the lands of the camp, but also installed a train station in the region.

Keywords: Railroad. Development. Modernity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do município de Varzedo-BA.....	13
Figura 2 – Rota da Trand Road de Nazaré.....	29
Figura 3 – Ponto Sampaio.....	37
Figura 4 – Estação Vargem.....	48
Figura 5 – Local da Estação de Vargem Grande atualmente.....	49
Figura 6 – Praça 8 de dezembro enfeitada com uma réplica do trem.....	50

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de propriedades existentes na região – Varzedo.....	33
Tabela 2 – Desenvolvimento Comercial de Vargem Grande em 1917.....	42

LISTA DE ABREVEATURAS E SIGLAS

APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
EFN	Estrada de Ferro de Nazaré
TRN	Tram Road de Nazaré

SUMÁRIO

1.0 INTRODUÇÃO.....	13
2.0 FERROVIA COMO SÍMBOLO DE PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO.....	16
2.1 Ferrovia no Brasil: uma breve história.....	19
3.0 FORMAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA NA BAHIA.....	23
3.1 Ferrovias na Bahia.....	26
3.2 Estrada de Ferro de Nazaré um pequeno estudo.....	28
4.0 VARGEM GRANDE ATUAL VARZEDO: UMA PEQUENA HISTÓRIA.....	33
4.1 A chegada da estrada de ferro à Vargem Grande.....	36
4.2. Os impactos da estrada de ferro para Vargem Grande atual Varzedo.....	39
4.3 Estação de trem de Vargem Grande: Um patrimônio que não foi valorizado.....	46
5.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
6.0 REFERÊNCIAS	54

1.0 INTRODUÇÃO

A decisão de estudar as linhas férreas e os impactos em Vargem Grande, atual cidade de Varzedo, decorreu do interesse em conhecer parte da história do município e as transformações pelas quais passou ao longo do tempo. Vargem Grande pertenceu à cidade de Santo Antônio de Jesus, alcançou status de arraial, vila e mais tarde alcançou sua emancipação de Santo Antônio de Jesus, conquistando o status de cidade. Em boa parte desse processo, a Estrada de Ferro de Nazaré cortou as terras da região.

Este tema é de grande relevância para o conhecimento histórico, pois vem trazendo uma pesquisa sobre a história regional e local, procurando demonstrar a importância que as ferrovias tiveram para algumas regiões. Além de possibilitar que a população varzedense possa compreender os avanços que a região sofreu na época e entender o papel da Estação Vargem Grande para o município.

As linhas ferroviárias, principalmente a Estrada de Ferro de Nazaré, afetaram algumas cidades ou impulsionaram o surgimento de pequenos assentamentos nas margens de suas estações. Algo que levanta o interesse em analisar os impactos trazidos pelas linhas férreas, os avanços e desenvolvimentos, suscitando alguns questionamentos. Será que a linha férrea gerou impacto populacional, econômico? Quais os motivos da linha férrea passar pela região? Vargem Grande era um grande produtor na época? A instalação da Estação Vargem Grande teve relevância para a emancipação de Varzedo de Santo Antônio de Jesus e a sua chegada ao status de cidade?

Para o desenvolvimento da pesquisa foram estabelecidos objetivos, como: analisar a formação da malha ferroviária no Brasil, estudar a formação da malha ferroviária na Bahia e refletir sobre o papel e impactos das linhas férreas para a trajetória e desenvolvimento da atual cidade de Varzedo.

O presente trabalho foi dividido em três capítulos. No primeiro capítulo, intitulado *“Ferrovias como símbolo de progresso e desenvolvimento”*, é discutido o surgimento da ferrovia, abordando o simbolismo que as ferrovias traziam, símbolo de progresso e desenvolvimento, que atraiu a atenção de várias nações que procuravam se modernizar. Ainda no primeiro capítulo há o sub-título *“Ferrovia no Brasil: uma breve história”*, onde são abordados os motivos pelos quais o Brasil se interessou pelo transporte ferroviário e o importou para territórios brasileiros. O Brasil, que tinha sua economia voltada para a agricultura e procurava a integração nacional e alcançar o mercado

internacional, vê nas ferrovias a solução. No entanto, as ferrovias vão muito além do econômico, pois também proporcionavam comunicação, circulação de produtos e cultura, dentre outros elementos, possibilitando a relação entre as regiões brasileiras, além do transporte de seus produtos para a capital de onde eram exportados.

O segundo capítulo, intitulado “*Formação da malha ferroviária na Bahia*” tem como objetivo destacar como se deu a formação da malha ferroviária na Bahia, destacando os motivos pelos quais ela foi introduzida na região. Ainda no segundo capítulo há o sub-título “*Ferrovias na Bahia*”, que visa destacar as estradas construídas, falando um pouco das sete ferrovias desenvolvidas no Estado. E o sub-título “*Estrada de Ferro de Nazaré: um pequeno estudo*”, que destaca os motivos pelos quais a cidade de Nazaré foi escolhida como o ponto de partida para a construção da Estrada de Ferro de Nazaré, que ligaria vários municípios e vilas, proporcionando o escoamento dos produtos por estes produzidos até os portos, para serem transportados até a capital e lá comercializados. Além disso, possibilitar urbanização, comunicação, dentre outras coisas.

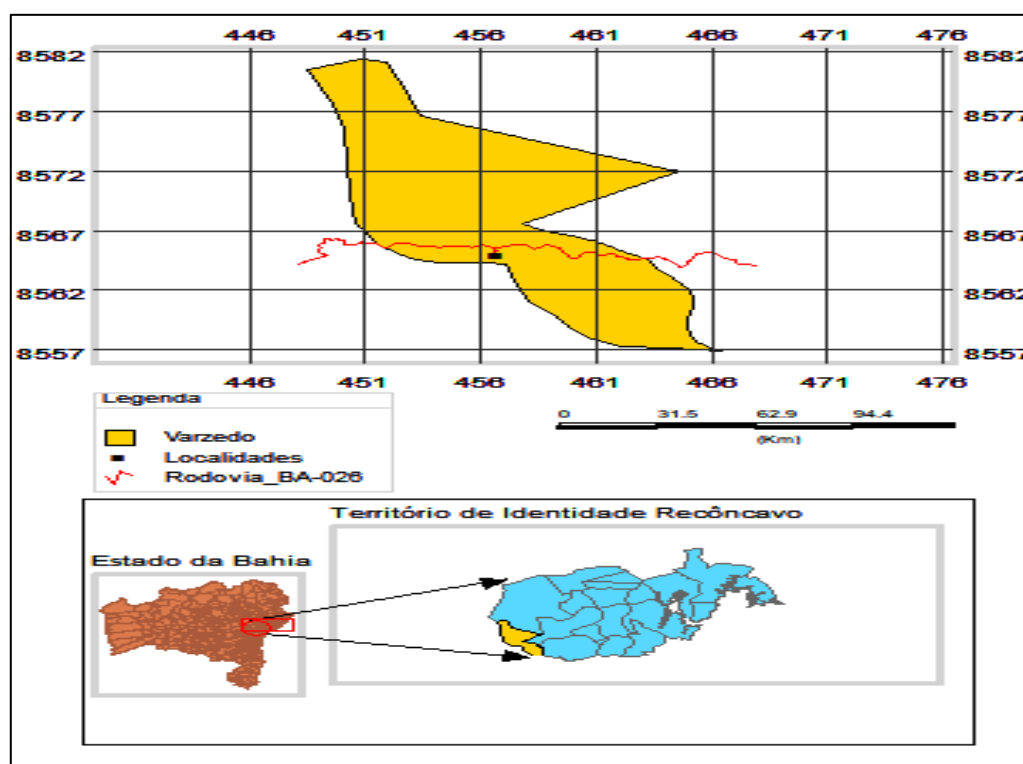
O terceiro capítulo, intitulado “*Vargem Grande atual Varzedo: uma pequena história*”. Neste foi abordado o surgimento de Vargem Grande que fazia parte de Santo Antônio de Jesus, primeiramente atingindo o status de arraial. Mais tarde, em 1943, chega ao status de vila e, junto com sua emancipação de Santo Antônio, chega a se tornar de fato cidade. Este capítulo possui três sub-títulos, no primeiro, “*A chegada da Estrada de Ferro à Vargem Grande*”, é destacado como a estrada de ferro atingiu o arraial de Vargem Grande, se estava dentro da rota estabelecida pelos engenheiros, quais produtos eram produzidos na região para atrair a instalação da estação de trem. O segundo, “*Os impactos da linha férrea para Vargem Grande atual Varzedo*”, tem como objetivo destacar os impactos que a instalação da estação de trem trouxe para o arraial, se foram positivos ou negativos. Os benefícios causados para a população, dentre outras questões. No terceiro e último, “*Estação de trem de Vargem Grande: um patrimônio que não foi valorizado*”, analisa-se a falta de valorização de um patrimônio que pode ter sido o ponto de partida para o processo de desenvolvimento de Vargem Grande. Até os dias atuais o trem que passava pela região é vinculado à cidade. Sempre na época dos festejos Juninos uma miniatura do Trem é exposta na praça da cidade.

Para a elaboração do presente estudo, foi feito o levantamento das fontes históricas como fotos, relatórios e outros documentos coletados do Arquivo Público do Estado da

Bahia (APEB). E como a pesquisa parte para o campo da História Social, foi dada relevância aos depoimentos de pessoas que foram participantes ou testemunhas oculares dos fatos locais. Devido ao fato de muitos dos participantes da época terem falecido, foi utilizado como estratégia, pegar o depoimento daqueles cidadãos que viveram parte da existência e os momentos finais de funcionamento da Estrada de Ferro de Nazaré, por isso a maioria dos entrevistados têm idades entre 92 e 93 anos. Como método, os depoimentos foram analisados e comparados com as informações documentais possuídas. Os relatórios encontrados no Arquivo Público do Estado da Bahia, foram de suma importância, pois nos revelou diálogos entre o engenheiro da Estrada de Ferro de Nazaré e o presidente da província, os motivos pelo qual a estrada de ferro passou por Vargem Grande atual Varzedo.

Antes de adentrar na questão dos impactos da estrada de ferro na cidade Varzedo, que constituiu o nosso tema central, foi feita uma análise do surgimento das ferrovias, a chegada ao Brasil e a formação da rede ferroviária na Bahia, até chegarmos à abordagem da Estrada de Ferro de Nazaré e assim adentrar no nosso tema central.

Figura 1 – Localização do município de Varzedo – BA.



Fonte: Fredson Cerqueira 2021

2.0 FERROVIA COMO SÍMBOLO DE PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO

Impulsionadas pelo avanço científico e tecnológico e pela Revolução Industrial, as ferrovias surgiam na Inglaterra. Em 1814 surgiu a primeira locomotiva a vapor, mas foi em 1825 que a primeira estrada de ferro foi inaugurada, ligando Liverpool e Manchester. Percebendo a importância, o “progresso” e o “desenvolvimento” que a ferrovia proporcionava, a Inglaterra atraiu a atenção de outras nações que buscavam o tão sonhado progresso e desenvolvimento, inclusive a do Brasil.

As ferrovias têm um grande significado simbólico e sua importância vai além do seu uso como meio de transporte. Progresso e desenvolvimento poderiam ser considerados seus sinônimos. Por onde as ferrovias passavam levavam consigo o simbolismo do progresso e do desenvolvimento. Seguindo essa linha de raciocínio, é possível perceber que as ferrovias possuíam elementos que traziam transformações de natureza material, mas também interferiam nos valores imateriais das sociedades em que eram inseridas.

Santana (2013) afirma que a estrada de ferro fora considerada pelo maior filósofo desse sistema, Karl Marx, como a maior realização do novo sistema capitalista industrial que emergia. Marx já reconhecia o grande poder que as estradas de ferro possuíam, e através de sua fala ele deixa transparecer o reconhecimento de que as ferrovias iriam trazer mudanças significativas para o mundo capitalista. Para Hobsbawm (2006), o trem possuía a capacidade de integrar países, até então isolados pelos altos custos de transportes, ao mercado mundial, proporcionando uma enorme velocidade de comunicação entre os homens e a intensificando a circulação de mercadorias, algo que se tornou de grande importância.

A existência de países produtores era grande, assim como também daqueles que possuíam o capital para comprar. No entanto, o maior empecilho era que muitos dos países grandes produtores tinham dificuldades em comercializar seus produtos, pois ficavam afastados dos grandes centros, e aqueles com capital viviam com a problemática de fazer um alto investimento em um produto e também no transporte. Outro ponto era o tempo para transportar e o custo benefício dessa operação.

O surgimento das ferrovias representava um grande progresso, pois possibilitava a integração dos países que ficavam distantes dos respectivos mercados consumidores, as dificuldades com transporte, isto é, o alto custo, a demora, o custo benefício e a

comunicação passavam a ser problemas solucionados. O Brasil era um desses grandes centros produtores isolados pela distância em relação aos mercados consumidores mundiais. Em relação ao território nacional, o problema do Brasil estava, para além da inserção ao mercado internacional, relacionado à integração dos mercados dispersos pelo imenso interior do país. As ferrovias, com seu poder de integração e facilitação na comunicação, eram bem vistas.

Impulsionada através da Revolução Industrial, considerada como a maior conquista da época depois da máquina a vapor, a estrada de ferro revolucionou o transporte de carga e de passageiros. Barsanufu Gomides Borges destaca o quão importante foram as ferrovias.

No século XIX, os caminhos de ferros simbolizavam o progresso material das nações. O mundo Ocidental conheceu o fenômeno denominado coqueluche de ferroviário para expressar a grande expansão das vias férreas na época. Esse crescimento extraordinário das estradas de ferro intensificou a propagação de ideias e culturas fecundando as civilizações uma pela outra. Os trilhos foram um poderoso instrumento de unidade econômica e social, bem como de propagação de ideias, crenças, sentimentos e costumes. (BORGES, 2011, p. 28).

Torna-se perceptível o quanto as ferrovias impulsionaram o desenvolvimento das nações, proporcionando crescimento econômico, populacional e contato com novas culturas. Neri (2018) acrescenta ainda que a estrada de ferro surgia como elemento simbólico por todos os lugares que passava, pois trazia consigo o tão sonhado progresso e a civilização, além de proporcionar as trocas culturais. Pode-se perceber que as ferrovias eram vistas como aquilo que traria um futuro de desenvolvimento, proporcionando àqueles que moravam no interior a locomoção para os grandes centros, o transporte de seus produtos e o conhecimento de novas culturas.

No entanto, a estrada de ferro também foi utilizada pelas grandes potências como meio de colonização e dominação. E isso se explica pelo fato da estrada de ferro estar sob o domínio das elites. Como explica Borges (2011), a estrada de ferro sempre esteve sob o domínio do poder do Estado ou de grupos econômicos, sendo tutelada por aqueles que detinham o poder e servindo aos seus interesses.

O Brasil tinha o café, na sua produção agrária, como o produto de maior desenvolvimento, no entanto, a produção era irregular nas diferentes regiões (Prado Junior, 1971). Também no Brasil a estrada de ferro foi introduzida como equipamento cuja meta era alcançar o progresso e desenvolver a economia. Através da estrada de ferro

o Brasil pôde transportar o café, que em sua maior parte era produzido no interior das regiões brasileiras, e exportar para outros países, conseguindo competir no mercado internacional. A integração nacional, outro objetivo importante buscado pelo Brasil, ligando as províncias, depois estados, proporcionou que as pequenas cidades isoladas do interior do país conseguissem se comunicar com outras regiões e facilitou o transporte de mercadorias para a capital, modificando a situação de isolamento de muitas cidades do Nordeste.

Segundo Santana (2013), no Brasil, nação que na época era governada pelo imperador D. Pedro II, as ferrovias eram encaradas como o povir, ou seja, o futuro, o tempo que está por vir, algo que nos leva a pensar no progresso. Esse era o discurso dos presidentes de província do Brasil, as ferrovias eram vistas por eles como algo glorioso, que faria do país uma nação desenvolvida e civilizada. É possível perceber o simbolismo que a estrada de ferro tinha na mente das pessoas da época. No texto abaixo, a questão simbólica fica mais evidente.

O discurso sobre a importância das ferrovias para o desenvolvimento da Bahia é algo presente nos relatórios dos representantes da província, mas o curioso de tudo é que de fato se vendia essa imagem da representação simbólica dessas construções para as crianças, quando em 1871 um bazar de quinquilharias (termo usado no período) localizado no bairro do Comércio, nº 31, anuncia no jornal Correio da Bahia a venda de brinquedos para meninos e um deles tratava-se de uma estrada de ferro em forma de maquete, demonstrando que a ferrovia e sua irrefutável importância para o desenvolvimento já era uma realidade no imaginário baiano. (SANTANA, 2013, p. 6).

As ferrovias eram utilizadas para mexer com o imaginário das pessoas, mexer com o que poderia acontecer ou o que já aconteceu. No caso da estrada de ferro, a sua importância para o desenvolvimento e o progresso nacional já era evidente, pois o trem significava a entrada do Brasil para o novo sistema de produção capitalista, proporcionando, além de desenvolvimento econômico, urbanização, civilização, dentre outros elementos que serão discutidos no próximo tópico.

2.1 Ferrovia no Brasil: uma breve história

Para Pereira (2013), no processo de desenvolvimento os sistemas de transportes foram responsáveis pela circulação de pessoas, matérias-primas, produtos, informações e capitais pelo espaço geográfico. Através dos transportes ocorria a ampliação das relações sociais, das atividades produtivas e comerciais, fazendo com que os transportes se tornassem elementos importantes para a expansão do sistema capitalista. A fala de Pereira demonstra a importante relação entre transporte, produção, comercialização e circulação. O Brasil, com a implantação da estrada de ferro, procurava estabelecer essa importante relação e assim entrar no novo sistema de produção capitalista. As ferrovias representavam o símbolo máximo da expansão do capitalismo e da aproximação dos mercados, no Brasil as estradas de ferro são construídas a partir de uma economia fundamentada na produção escravista, como nos indica Cunha:

símbolo máximo da expansão capitalista e a serviço da mundialização da economia, no Brasil as estradas de ferro nasceram numa economia “montada fundamentalmente na produção escravista”, melhor dizendo, as ferrovias em terras brasileiras foram executadas a partir de capitais gerados pelo circuito econômico dominado pelo trabalho escravo. (CUNHA, 2011, p. 28).

Isto é, o Brasil desejava a instalação do símbolo da expansão capitalista em suas terras, no entanto, ainda vivia de práticas que iam em direção oposta ao que pregava o capitalismo, a saber, a liberdade de comércio em sociedades de amplo consumo, tendo como principal objetivo a geração de lucro. Para gerar capital precisava de pessoas para consumir, algo que o trabalho escravo não proporcionava, pois, os escravizados não recebiam salário. No Brasil, a construção das estradas de ferro se utilizou do capital gerado pelo trabalho escravista, pois eram os escravizados que movimentavam a economia brasileira, tanto no trabalho na lavoura, quanto como objeto de comercialização, além de serem utilizados como mão de obra na construção das estradas de ferro.

Santana (2013) argumenta que a Lei Eusébio de Queiroz de 1850, que proibia o tráfico transatlântico de escravos, abriu brechas para que os empresários investissem na construção de ferrovias. Os fazendeiros que antes investiam no comércio de escravos, no trabalho servil, passaram a investir na construção de ferrovias. No entanto, Santos (2020) nos indica que o tráfico de escravos sobreviveu mesmo com a “Lei Feijó” também

conhecida como “Lei de novembro de 1831” e a Lei Eusébio de Queiroz, deixando evidente que, mesmo com as leis, o comércio de escravos continuava e os fazendeiros, os principais compradores, seguiam investindo na compra de indivíduos escravizados.

Silvana Andrade dos Santos, nos indica que:

a partir de meados da década de 1830 o agora contrabando negreiro adquiriu um caráter sistêmico: contando com o suporte de parlamentares engajados na defesa da escravidão, da imprensa, de autoridades locais e da população o tráfico voltou a crescer tendo permanecido ativo até a década de 1850. (SANTOS, 2020, p.62).

O trecho acima deixa evidente que o tráfico de escravos sobreviveu às leis e às perseguições britânicas. No período citado, de 1830 a 1850, ocorreu as “Leis Feijó” que declarava livres todos os escravos vindos de fora do Império, e impôs penas aos importadores dos escravos¹, e a Lei Eusébio de Queiroz, esta que serviu como uma resposta às pressões da Inglaterra pelo fim do tráfico de africanos escravizados, ou seja, a lei proibia o tráfico². É importante destacar uma pequena ressalva, a “Leis Feijó”, não cita proibição do tráfico de escravos, entretanto determinava que os escravos vindos de fora do império estariam livres, porém haviam importações de africanos escravizados, infligindo o que a “lei” defendia. A sobrevivência do contrabando negreiro, mostra ter seus motivos devido ao sistema desenvolvido, que compunha dentre eles pessoas importantes da época, como parlamentares, autoridades locais, etc.

Outro ponto importante é que, acompanhando o processo de modernização, os traficantes de escravos passaram a ampliar seus setores de atuação econômica, conforme o exemplo de Antônio de Albuquerque, trazido pela historiadora Silvana Andrade dos Santos.

Assim, duas hipóteses são possíveis a respeito dos capitais que deram origem aos investimentos, especialmente a fábrica Todos os Santos, ambas relacionadas à sua atuação no contrabando negreiro. A primeira, de que Pedrozo tenha efetivamente encerrado sua atuação no crime no início da década de 1840 e passado a direcionar seus capitais para outros setores da economia [...] (SANTOS, 2020, p. 69)

¹ Lei de novembro de 1831. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html>. Acesso em: 28 de dez. de 2020.

² Lei Eusébio de Queirós. Disponível em: <<https://brasilescola.uol.com.br/historiab/lei-eusebio-de-queiros.htm>>. Acesso em: 28 de dez. de 2020.

Antonio Pedrozo de Albuquerque foi um comerciante de escravos que, ao longo dos anos, foi diversificando seus investimentos, acompanhando o processo de desenvolvimento, investindo em indústrias, bancos, navegação a vapor e nas ferrovias. É importante ressaltar que boa parte do capital investido nos novos empreendimentos veio do tráfico de escravos, deixando evidente que ao longo dos anos os investimentos foram mudando de setor.

É importante salientar que os primeiros investimentos em construção de estradas de ferro no Brasil vieram ainda no Período Regencial. Como afirma Cássia Carletto:

a primeira medida oficial visando incentivar a construção de estradas de ferro no Brasil remonta ao Período Regencial e se exprime no Decreto nº 101 sancionado pelo Regente Diogo Antônio Feijó, em 31 de outubro de 1835. A chamada “Lei Feijó” autorizava a concessão de privilégios pelo Governo às companhias que se interessassem pela construção de uma estrada de ferro que devia ligar a capital do império às províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul. (CARLETTO, 1979, p.10).

Na Europa e na América do Norte se iniciava a primeira fase de implantação de vias férreas, algo que atraiu a atenção de governantes brasileiros que procuraram atrair investidores. Já no Segundo Império, se tinha a ideia de desenvolvimento do Brasil e da busca pela integração nacional. Vale ressaltar que o país é muito extenso em termos de território, o que dificultava a comunicação e o transporte. Havia a navegação que não atingia todos os objetivos, a exemplo da relação com os territórios do interior brasileiro.

Mas os efetivos investimentos para a construção de estradas de ferro no Brasil ocorrem a partir de 1852. Segundo Carletto (1979), foi em 1852, através do Decreto de nº 641, que estabelecia a garantia de juros de até 5% sobre o capital empregado na construção de ferrovias. Os juros eram considerados o grande incentivo que faltava para atrair os capitais privados, nacional e estrangeiros. Sobre o Decreto, Borges se coloca da seguinte forma:

a partir dessa nova legislação, começaria efetivamente a implantação de linhas férreas no país. Porém, as concessões feitas na época não se referem mais à rede ferroviária de integração nacional projetada antes pelo governo. A finalidade do plano de transporte era estritamente econômica: propunha a ligação da corte com as capitais das províncias de Minas Gerais e São Paulo. Isto é, a interligação do porto do Rio de Janeiro às regiões potencialmente produtoras de bens primários que se integravam à economia agroexportadora. (BORGES, 2011, p. 29).

É a partir do Decreto de nº 641, que ocorre efetivamente o investimento em ferrovias, no entanto, não apenas voltado para a integração nacional, como proposto pela “Lei Feijó” em 1835, e sim estimulado por um viés mais econômico, o interesse na economia de agroexportação e na entrada no mercado internacional. O Brasil procurava adentrar no novo mundo capitalista e para isso tinha que trazer para o país o que representava o progresso e o desenvolvimento na época, isto é, as estradas de ferro. O governo, ciente de que por meios próprios não conseguiria investir em tão grande empreendimento, adotou a via da concessão de vantagens como incentivo aos interessados em encarregar-se daquela empreitada.

O primeiro incentivo para a construção ferroviária veio a partir de investimentos de Irineu Evangelista de Sousa (Visconde de Mauá), outros investimentos foram feitos através dos fazendeiros que se viram na necessidade de se adaptar ao sistema capitalista. Além dos capitais internos, houve investimentos externos, como o inglês. Além dos já citados, um dos mais importantes investimentos veio do capital privado. Aqui vale ressaltar que esses poderiam envolver capital nacional ou estrangeiro, isto é, investimentos privados brasileiros ou estrangeiros, estes últimos que compareceram com a maior parte do capital empregado nas ferrovias brasileiras. Carletto (1979), reforçando o que foi dito acima, afirma que o Brasil mesmo com sua independência sempre foi dependente da Europa em todos os setores, e as ferrovias eram um empreendimento que requeria alto investimento, o que fez os governantes brasileiros recorrerem ao capital privado, principalmente o inglês.

Neri (2018) indica a importância das ferrovias enquanto elemento viabilizador da economia agroexportadora brasileira através do escoamento da produção das principais regiões do país até os portos marítimos. Ou seja, as ferrovias tornaram viável a exportação de produtos agrícolas para o exterior, fazendo com que houvesse a movimentação da economia brasileira, pois a maioria das regiões produtoras se encontravam no interior dos estados brasileiros, longe dos portos marítimos. Os trens facilitavam o transporte e a comunicação entre os centros produtores.

O Brasil sempre foi um grande produtor de matéria prima e tinha como objetivo abastecer o mercado internacional. Como destaca Carletto:

a maior parte das regiões brasileiras sempre mantiveram uma estrutura econômica fundamentada na monocultura de exportação. Éramos típicos

produtores de matérias-primas, destinadas a abastecer os mercados internacionais. (CARLETTO, 1979, p, 68).

Como típicos produtores de matérias-primas e, principalmente, por estas serem destinadas a abastecer o mercado internacional – e por ser desta forma que o país movimentava sua economia, o investimento em meio de transporte como as estradas de ferro se tornará essencial. As ferrovias proporcionavam comunicação, circulação de produtos e, dentre outros benefícios, possibilitavam a relação entre as regiões brasileiras que transportavam seus produtos para as capitais e cidades portuárias e delas exportavam para fora do país. No final do século XIX, o Brasil já dispunha de uma considerável rede ferroviária.

Estudos comprovam que as estradas de ferro proporcionaram desenvolvimento econômico e social, urbanização, industrialização e o surgimento de novas cidades, disseminando informações e trocas culturais. Cidades e vilas, antes isoladas dos médios e grandes centros, passaram a se comunicar. A população que, por exemplo, utilizava os animais como forma de transporte, que passava tempo para visitar um familiar que morava longe e ir às festas em outras redondezas, viu nas linhas férreas a melhoria que faltava.

3.0 FORMAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA NA BAHIA

A malha ferroviária na Bahia começou a se expandir a partir da década de 1850. Via-se no sistema de transporte ferroviário uma importante saída para a crise que a província passava na época. O Brasil passava por uma crise, que afetou a Bahia, a então Província passava por uma crise agrícola e comercial, a peste atingiu a produção de cana, a exploração de minério declinou no interior e a demanda de algodão caíra. Sendo assim, a implantação das ferrovias era vista como ideal, pois ligaria as zonas produtivas do interior aos portos, como nos indica Zorzo.

Concebiam-se o sistema de transporte ferroviário como um mecanismo de saída da crise, uma extensão eficaz do sistema de navegação mercantil, um caminho ideal para ligar as zonas produtivas do interior com os portos do litoral. (Zorzo, 2000, p. 100).

Ou seja, o sistema ferroviário era visto pelos dirigentes e capitalistas baianos como essencial, pois faria a integração das zonas produtivas do interior com as regiões onde se encontravam os portos, facilitando o transporte dos produtos para Salvador. Nos investimentos para tal empreendimento havia a esperança da saída da crise pela qual a província passava, colocando os grandes produtores de volta ao caminho do enriquecimento e da disputa pelo poder nacional.

Como já citado em outro capítulo, para a construção das ferrovias foram feitas concessões, como reforça Zorzo, “a história da criação das companhias de estrada de ferro na Bahia contou com enorme proliferação de concessões” (ZORZO, 2001, p. 81). Concessões que eram consideradas muito atrativas, pois ofereciam garantias de juros e exclusividade de operação na região onde a ferrovia havia sido instalada.

Segundo Lima (2016), a escolha dos lugares por onde os trilhos deveriam passar estava diretamente relacionada a questões geomorfológicas, ou seja, os terrenos tinham que estar em boas condições, bom nível, para a instalação dos trilhos. Portanto, o bom estado dos terrenos eram definidores para a edificação da estrada de ferro. A intenção era garantir poucos gastos com a implantação das linhas férreas. Para isto, havia a intenção de evitar subidas de serra e gastos com terraplanagem. As linhas também deveriam acompanhar os canais hidrográficos, isto é, acompanhar os rios. A implantação das ferrovias na Bahia se tornou possível a partir de investimentos de capital privado, principalmente de companhias inglesas.

Apesar da visão ufanista, ou seja, de glória em relação às ferrovias e à concessão para investimentos na construção, Zorzo afirma que somente sete ferrovias vieram a ser construídas na Bahia:

De concreto somente vieram a ser construídas sete ferrovias na Bahia, tendo cada uma delas uma sequência de liquidações, transferências de patrimônio, refundações e mudanças de domínio: Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro de Nazaré, Estrada de Ferro de S. Amaro, Estrada de Ferro de Bahia a Minas, Ramal de Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe, Estrada de Ferro de Ilhéus a conquista. (Zorzo, 2000, p. 101).

A intenção era controlar o espaço mercantil do interior baiano e centralizá-lo na capital portuária. Muitas cidades produziam bastante, no entanto, havia dificuldade para transportar suas mercadorias, a ferrovia surgia na Bahia para facilitar o transporte de mercadorias, já que os custos com transporte terrestre de mercadoria em grande quantidade eram muito alto. Além de facilitar o transporte, possibilitou a expansão para novos mercados.

3.1 Ferrovias na Bahia

As primeiras ferrovias da Bahia foram implantadas a partir de investimentos de capital privado, a primeira estrada de ferro foi construída em 1853, tendo como ponto de partida Salvador e de destino à cidade de Juazeiro, cidade vista como importante para o engrandecimento da riqueza baiana. Para a construção da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco – estrada que sairá de Salvador para o Rio São Francisco, na cidade de Juazeiro – a ideia era iniciar a obra no ano de 1852, no entanto, esta só se inicia em 1856 e só chegará a Juazeiro em 1895. De acordo com Zorzo:

como foi pequeno o desenvolvimento da sua região tributária do vale do S. Francisco a montante de Juazeiro, a estrada redundou em gastos exagerados, pois atingiu apenas um patamar debilitado sem alcançar os grandiosos alvos a que se propôs. (Zorzo, 2000, p. 101).

Tinha como objetivo o transporte de bens primários até os portos, e assim viabilizar o comércio e a circulação desses produtos. No entanto, a ferrovia que teve grande investimento não deu o retorno esperado.

Outra estrada de ferro foi a Central da Bahia, esta foi a segunda a ser construída na província, e a primeira do Recôncavo, tendo como nome inicial Paraguassu Steam Tram Road Company (1875) e, depois, Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company (1875). A central da Bahia ligava os Sertões centrais da Bahia e do Brasil via Chapada Diamantina. Mais tarde ela se torna integradora, ao ligar o Recôncavo ao Alto Sertão. Esta foi considerada, por Francisco Antônio Zorzo, como a mais rentável. A estrada de Ferro de Nazaré, a Tram Road de Nazareth (TRN), foi a terceira a ser construída. A estrada de ferro é fundada em 1869, no entanto, só atinge seu ponto extremo, a cidade de Jequié, em 1917.

As três citadas acima foram as de maior destaque, todavia, mais quatro ferrovias foram desenvolvidas na Bahia. São elas: a Estrada de Ferro de S. Amaro (1880-1939), a Estrada de Ferro de Bahia a Minas (1882), o Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe (1910), a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista (1910-1950). Assim foram criadas sete ferrovias na Bahia, atingindo sua extensão máxima a partir de 1950, como nos informa Zorzo:

a extensão máxima da rede ferroviária baiana ocorreu por volta de 1950, quando atingiu cerca de 2 600 quilômetros em tráfego. Pouco a pouco, o conjunto das ferrovias da Bahia foi sendo incorporado às redes maiores, como a da Leste Brasileiro e a da Rede Ferroviária Nacional. (Zorzo, 2000, p. 101).

Para Santana (2011), as ferrovias foram instrumentos importantes na consolidação e fortalecimento da economia do Brasil e contribuíram para a formação de novas cidades e urbanização de outras.

3.2 Estrada de Ferro de Nazaré um pequeno estudo

A estrada de ferro foi um importante avanço tecnológico, representava “modernização”, a vinda deste meio de transporte para o Brasil significava ajustá-lo aos moldes “civilizados”. O Recôncavo Sul teve na cidade de Nazaré, na segunda metade do século XIX, o início da construção das linhas férreas, que cortariam quase todo o Recôncavo Baiano, trazendo avanço comercial e financeiro.

Nazaré se destacava por ser um importante centro comercial, possuindo um solo fértil, muito rico, seu porto marítimo que ligava a região à capital baiana, além de sua lavoura, que tinha um grande destaque. Seguindo essa linha de pensamento, Carletto nos diz ainda que, “este município foi apresentado como um dos grandes centros agrícolas do Estado, como produtor de mandioca, cana de açúcar e banana, além do café, arroz, cacau e outros produtos de menor importância”. (1979, p. 59).

Sendo assim, é perceptível o quão valiosa era a cidade de Nazaré, e como o seu destaque influenciou para que o ponto de partida da E. F. N. fosse na região. A cidade tinha relevância no cenário baiano, pois, como já reforçado na citação acima e ressaltado agora, no final do século XIX e início do século XX se destacava pela forte produção e exportação de farinha e, além disso, exportava também café, fumo, rapadura, açúcar, dentre outros produtos. Reforçando ainda mais a importância da cidade de Nazaré e a zona que compreendia a Estrada de Ferro, o engenheiro Matheo destaca que as matas que a Tram Road de Nazaré viria a atravessar eram as mais férteis da Província. Demonstrando superioridade em relação às outras regiões baianas, produzia quase metade dos produtos que eram exportados para fora do país.

É bastante conhecido que as matas de Nazareth, que serão atravessadas pelo prolongamento da Tram-Road de Nazareth, são as mais férteis da Província da Bahia, a produção actual dessas matas, que compreendem cerca de sessenta legoas quadradas, é muito superior a de qualquer parte da mesma província com a mesma superfície e pode dizer-se que essa pequena arca fornece quase a metade dos produtos de toda a província que são exportados para o Estrangeiro.³

³ APEBA. Seção do Arquivo= Colonial e Provincial. Série Viação Presidência da Província.

É perceptível o tamanho da importância da região que na época compreendia a Tram Road Nazaré, cujo solo e atividades produtivas eram comparadas às das principais províncias do Brasil, Rio de Janeiro e São Paulo.

Aqui o mesmo agricultor, no mesmo terreno, cultiva café e fumo nos altos, e a cana de assucar nas baixas, e como em toda as terras a atividade, assim também se encontra nas matas de Nazareth uma atividade descomunal, semelhante dos costumes, das províncias mais fornecidas pela natureza, como são as do Rio de Janeiro e São Paulo.⁴

Apesar de toda riqueza e destaque, havia problemas com a comunicação entre as localidades pertencentes à cidade de Nazaré e às demais regiões. Sendo assim, se tornava eminente a necessidade de um meio de transporte que possibilitasse melhoria na comunicação e no escoamento, isto é, que os produtos produzidos pudessem ser levados para Salvador e comercializados. Amorim argumenta que:

Nazaré era, sem dúvida, um centro comercial forte, onde à riqueza natural do seu solo e porto marítimo adicionavam-se a lavoura, bem como a ascensão de materiais públicos e particulares. Mas a comunicação com as localidades pertencentes à cidade de Nazaré era parca, necessitando de meios eficazes de transporte para escoar os produtos para a capital baiana. (AMORIM, 2007, p. 103).

O engenheiro Matheo também destaca a zona da Tram Road de Nazaré como boa para ampliação, mais uma vez salientando o seu solo fértil, procurando convencer o presidente da província de que os resultados seriam positivos, que os lucros viriam, devido ao fato da zona possuir qualidade em seus terrenos, ter povos atuantes e produtores, diferente dos sertões em que outras estradas foram construídas e não deram o resultado esperado.

Com exceção da zona do Tram Road de Nazareth, quase toda a Província é desfavorável ao bom êxito de estradas de ferro; a prova pratica d'isso é o resultado do trafego das centenas de quilômetros de estradas de ferro que foram com enormes despendios ali construídas, atravessando os referidos desertos. O notável déficit das mesmas não é só presente, é déficit permanente, sertões improductivos não se podem tornar productivos por meio de estradas de ferro. Aponto esses factos para impressionar de novo V. S. com a excellencia da situação da zona da sua estrada e para que o resultado do futuro d'esta, não seja comparado como presente das outras.⁵

⁴ APEBA – Estrada de Ferro – Tram Road de Nazaré – Ano 1885 – Presidência da Província.

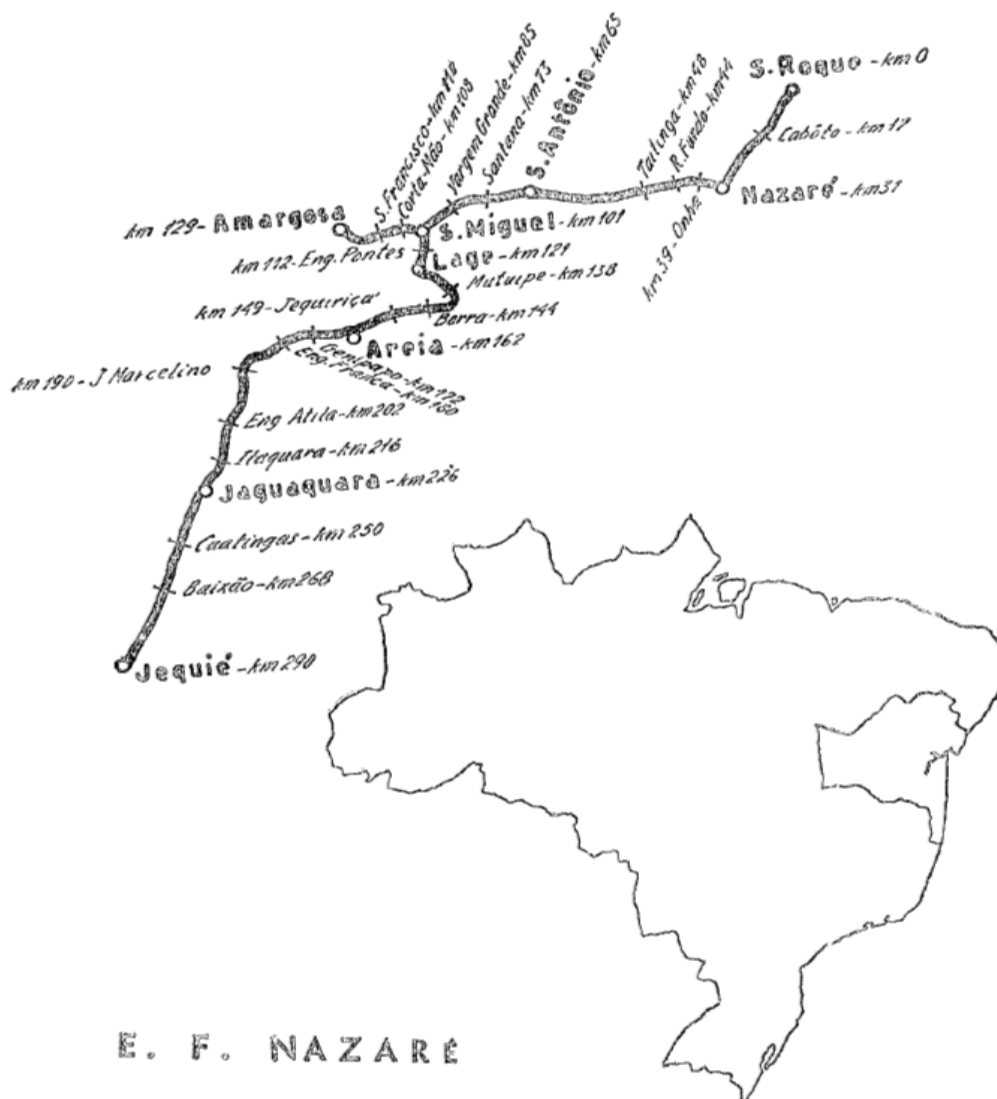
⁵APEBA. Seção de Arquivo= Colonial e Provincial. Série Viação Presidência da Província.

Com melhorias na comunicação com outras localidades e um sistema de transporte adequado, ocorreria um avanço comercial e financeiro significativo para a província. A Estrada de Ferro de Nazaré, inaugurada em 1869, tinha como objetivo possibilitar que as pessoas transportassem seus produtos produzidos no Recôncavo em um transporte adequado até os portos. Era considerada uma das mais rentáveis, como nos indica Zorzo. “Dentre as mais eficientes e rentáveis das sete ferrovias, devem ser citadas a Estrada de Ferro Central da Bahia e a Estrada de Ferro de Nazaré” (ZORZO, 2000, p. 102).

Carletto (1979) afirma que a área servida pela Estrada de Ferro de Nazaré (E.F.N.) era das mais valiosas da província, depois Estado da Bahia que, partindo do ponto de vista agrícola, gozava de um regime pluviométrico muito favorável. Ao analisar os municípios alcançados pela Estrada de Ferro de Nazaré, todos se destacavam pela agricultura, a estrada de ferro possibilitando o transporte destes produtos até os principais portos. Ao longo dos anos a Estrada de Ferro foi se expandindo e atingindo outros municípios, como Santo Antônio de Jesus (1880), Amargosa (1892), Varzedo (1892), São Miguel (1960), Laje (1901), Jequiçá (1906), Mutuípe (1905), Ubaíra ex-Areia (1906), Santa Inez (1908), Itaquara (1913), Jaguaquara (1913), Jequié (1927), Maragogipe (1940). O importante a se destacar é que todos eram fortes produtores agrícolas e puderam se desenvolver comercial e financeiramente com a passagem da estrada de ferro por suas regiões, algumas mais outras menos, como é o caso de Santo Antônio e Amargosa, que conseguiram ao longo dos anos se desenvolver *e se tornar importantes cidades da região*. Já outras conseguiram até chegar ao status de cidade, mas não auferiram grande destaque, como é o caso de Mutuípe e Varzedo, entre outras. A imagem abaixo destaca a rota feita pela Tram Road de Nazaré.

Figura 2 – Rota da Trand Road de Nazaré (continua)

Figura 2 – Rota da Trand Road de Nazaré (conclusão)



Fonte: IBGE⁶

A instalação da estrada de ferro, a EFN, tinha como intenção a exportação de produtos agrícolas entre Nazaré e as regiões ligadas pelas linhas férreas que, por serem grandes produtores, tinham o trem como principal equipamento capaz de viabilizar a necessária associação agrocomercial naquela região. As ferrovias também traziam

⁶ I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv13968.pdf?fbclid=IwAR05pa_FqoA1_KJqW7bbfPbAb-haLjxyN-gs7Sbaieg1Ynv9Kl-6VFyCRRk. Acesso em: 01 de abr. de 2020.

consigo a tão sonhada modernização, que levaria aquelas cidades ao progresso econômico.

Jesus (2007) nos informa que a EFN servia para, além de um transporte de carga, atender a outros serviços urbano como: telégrafo, correios e outras tantas atividades de cunho social e de comunicação.

Aliado ao progresso econômico, este processo estava imerso a outros significados no imaginário das pessoas: com o “trem de ferro” vinha também a nova notícia, o som da buzina, a pessoa esperada, os produtos desejados, enfim, era sempre o reencontro com o novo. (Jesus, 2007, p. 13)

O trem de ferro surgia com grande impacto no Recôncavo, proporcionando às cidades, povoados e vilas avanços que iam além do crescimento econômico, as ferrovias significavam o novo. Sendo assim, aquele transporte de pessoas, matéria prima e produtos se tornou de tão grande importância que passou a mexer com o imaginário das pessoas.

Para compreender a força das ferrovias, Zorzo (2001) nos revela que a rede ferroviária afetou pelo menos 12 cidades do Nordeste, especificamente na Bahia, e que estas sofreram grande influência ou surgiram como pequenos assentamentos ao redor das estações ferroviárias. Dentre essas cidades estão Nazaré, Santo Antônio de Jesus, Amargosa, São Miguel, Laje, Mutuípe, Ubaíra, Santa Inês, Itaquara, Jaguaquara e Jequié. Partindo dessa perspectiva é que nos próximos capítulos serão analisados os impactos da estrada de ferro sobre a vila de Vargem Grande, atual Varzedo, que era distrito de Santo Antônio de Jesus na época.

4.0 VARGEM GRANDE ATUAL VARZEDO: UMA PEQUENA HISTÓRIA

Estudos comprovam que desde 1850 Vargem Grande já existia, não havia uma grande população, mas sim alguns sítios, com seus fazendeiros e cativos. Amorim (2007) nos informa da existência de Vargem Grande já no ano de 1850.

Naquela serpentosa Vargem Grande fecunda, sítios e fazendas se erguiam às suas margens por aqueles idos de 1850. E isso já foi confirmado por Isafas Alves em texto anterior. O professor Fernando Pinto de Queiroz, recolhendo do “Livro para registro de terra da Freguesia de Santo Antônio de Jesus”, entre 1856 e 1862, a localização de sítios e fazendas constamos a inclusão de Vargem Grande como região que reunia alguns sítios, totalizando 7. (AMORIM, 2007, p,86)

Vargem Grande era uma região que possuía uma imensa vargem, que fazia com que seu solo fosse fértil e apropriado para o cultivo, algo que deve ter atraído os fazendeiros a estabelecerem sítios na região.

Um ponto a ser citado é que nesses sítios, apesar do tráfico de escravos ser considerado ilegal, a partir da Lei Eusébio de Queirós, o trabalho escravo seguia internamente, os negros movimentavam a economia da região, assim como a do Brasil. Amorim reforça o que foi dito: “e no lugar da Vargem Grande os sítios necessitavam da mão- de- obra escrava, tanto para os trabalhos cotidianos quanto para a busca de posição de um “bem” caro como o cativo”.

A fertilidade do solo, possibilitada pelas vargens que corriam a região, colocava o preço das terras em um valor alto para a população da época, como nos diz Amorim: “salientava-se também a valorização desse pedaço de terra 1:000\$000 (um conto de réis)”. Vargem Grande já apresentava sinais de que futuramente se tornaria um arraial, pois possuía características de uma região produtora, que atrairia pessoas.

Como citado anteriormente, Vargem Grande tinha suas terras cortadas por uma enorme Vargem, o nome Vargem Grande se deu devido à grande vargem que cortava sua região. Para obter essa confirmação foi necessário utilizar a fonte oral para, por meio dela, recuperar memórias relacionadas ao objeto de estudo aqui tratado. Para Eder da Silva Silveira, utilizar a história oral “É dar espaço aos sujeitos anônimos da história na produção e divulgação dessa, procurando articular suas narrativas aos contextos e elementos do(s) objeto(s) em pesquisa”. (SILVEIRA, 2007, p.41)

Para trazer evidências da história do atual município de Varzedo foi necessário utilizar fontes orais, no intuito de validar experiências que nem sempre estão registradas em documentos. Sendo assim, para compreender o porquê do nome Vargem Grande, foi necessário utilizar a fonte oral. É importante ressaltar que o nome diz muito sobre a região.

Em entrevista concedida, Deraldo Pereira de Carvalho, de 92 anos, nos relatou que:

Vargem Grande, porque aqui era um brejo, tudo aqui era um brejo, o rio nascia aqui na beira dessa Estação, um rio subia para o Rio Preto e o outro descia pro Rio da Dona. É divisa, ele tem duas subidas de água, uma água desce e outra sobe.

Um Diagnóstico de Municípios confirma o que foi dito em entrevista em relação à origem da denominação de Vargem Grande.

O fato de se encontrar na margem esquerda de uma vargem, que possui 11 km iniciando num lugar denominado Lagoa indo até onde hoje se encontra a barragem no Rio da Dona.⁷

Vargem grande fazia parte do município de Santo Antônio de Jesus e foi mais um Arraial que surgia ao redor de uma pequena capela. A chegada do padre Antônio Ângelo Gomes de Mendonça, com a criação de uma pequena capela, contribuiu para a formação do arraial. Desta forma, se iniciou ao redor da pequena igreja um agrupamento de casas.

A análise do trabalho de Lobo (1898), onde ele faz uma descrição das regiões que pertenciam a Santo Antônio de Jesus, ressaltando a geografia dos distritos e sua economia, possibilitou obter detalhes da fundação de Vargem Grande.

A nordeste e a 20.240 metros da cidade de Santo Antônio de Jesus. O Arraial, fundado em 1868, pelo padre Antônio Ângelo Gomes de Mendonça, e situado em terreno acidentado, à margem da via férrea. (LOBO, 1898. P, 19),

A citação acima é muito rica em informações, pois nos indica a localização, a distância e a característica do terreno. Além da evidência da estrada de ferro que se

⁷ Diagnósticos de Municípios. Região do Recôncavo Sul- Varzedo, p. 29

instalou na região. Outro ponto importante a ser ressaltado é que o catolicismo era forte em todo o território brasileiro e em Vargem Grande não era diferente. A pequena população que habitava a região era católica e, antes da chegada do padre, aquele povo tinha que percorrer uma distância de cerca de três léguas até a paróquia de Santo Antônio para poder participar das missas.

No entanto, mesmo antes da chegada do padre à Vargem Grande a região já atraía moradores devido ao seu terreno que, apesar de acidentado, como citado por Lobo, era muito fértil devido à imensa vargem que cortava parte de suas terras. Estudos comprovam que a partir de 1852 já havia algumas propriedades no ponto central que viria a se tornar Vargem Grande e nas regiões que viriam a fazer parte do Arraial. Amorim (2007) reforça o que é salientado acima, “a Vargem Grande era uma região extensa, que obedecia ao termo auferido, na qual às margens do seu imenso solo fértil onde pequenas e grandes propriedades margeavam-na”. (AMORIM, 2007, p.86)

Amorim destaca a extensão da região que compreendia o Arraial como localidade de um imenso solo fértil que atraía moradores que passavam a construir suas propriedades no Arraial. O quadro abaixo traz a noção detalhada das propriedades existentes.

Tabela 1 – Número de propriedades existentes na região – Varzedo

LUGAR	QUANTIDADE DE PROPRIEDADES
Congonha	2
Macacos	1
Riaxão (ou Riachão),	4
Sapé	2
Sol Posto	2
Sururu	1
Vargem Grande	2
TOTAL	14

Fonte: AMORIM, 2007, p, 97.

Portanto, entre 1852 e 1855, antes da chegada do padre já existiam algumas propriedades e, conseqüentemente, uma pequena população. Com a construção da capela se iniciou o agrupamento de pessoas ao seu redor.

Ainda sobre o solo fértil de Vargem Grande, apropriado para o cultivo de muitos produtos, uma região que carregava um imenso tapete verde, Dona Sinésia, de 92 anos,

nos informa que “só tinha taboa, peri e jasmim, aqui tinha um rio enorme para a gente passar daqui para lá e dali pra arriba tudo era café”. O Arraial, como já dito antes, era composto por uma enorme vargem, composta por taboa que era utilizada pelos moradores para fazer esteira e colocar fumo para secar, prática que contribuía para aumentar a renda familiar.

4.1 A chegada da estrada de ferro à Vargem Grande

Apesar de Vargem Grande ser uma região fértil, apropriada para o plantio e cultivo, esses fatores não foram preponderantes para fazer com que o prolongamento da Trand Road de Nazaré passasse por suas terras. O fator influenciador para que Vargem Grande tivesse suas terras cortadas pela linha férrea foi a Vila de Amargosa.

Na citação abaixo podemos identificar o diálogo entre o engenheiro Matheó e os diretores da Trand Road de Nazaré, sobre o prolongamento da EFN da vila de Santo Antônio de Jesus até Amargosa.

Venho hoje apresentar a V. S. as plantas e orçamentos da primeira secção de prolongamento da Tram Road de Nazareth, d' esde a Villa de Santo Antônio de Jesus, até cerca de trez quilômetros distantes d' Amargosa pelo lado do leste, trabalho que tive a honra de ter sido incumbido por V. Sas.⁸

A vila de Amargosa era um grande produtor de café e a linha férrea contribuiria no comércio e transporte deste produto, ligando Amargosa a outras vilas, facilitando a comunicação e o envio das mercadorias para os portos. Entretanto, ligar a vila de Santo Antônio de Jesus até a vila de Amargosa não seria nada fácil, pois o terreno para o prolongamento era muito acidentado, algo que causaria muitas dificuldades.

O terreno em geral da zona do prolongamento é montanhoso, intersecionado por grande número de córregos fundos, grutas, riachos e rios cujos vales são cercados de altos e muito inclinados morros, que dificultaram bastante os estudos do traçado, principalmente nas passagens de uns para outros vales.⁹

A fala do engenheiro demonstra a dificuldade que seria o prolongamento, elevando o custo das obras e a demora no tempo para construção. Os empecilhos causados pelo terreno tornaram o trabalho do engenheiro Matheó muito difícil.

Mas, o engenheiro encontrou alternativas para vencer as dificuldades.

As principais dificuldades fôram, a descida para o Rio da Dona, a passagem do Riacho dos macacos para o valle do Rio Preto, a passagem da serra da Giboia, e a travessa praticável do valle do Rio Corta Mão para o valle do Ribeirão, todas essas dificuldades forão vencidas.¹⁰

O texto acima não deixa claro, mas o engenheiro encontrou alternativas que possibilitaram a ampliação da EFN da vila de Santo Antônio de Jesus até a vila de Amargosa. As dificuldades eram grandes, no entanto, para os diretores era importante ter a vila de Amargosa na rota da Tram Road de Nazaré e valia a pena vencer os obstáculos naturais.

Vargem Grande se torna uma alternativa para o prolongamento da EFN até a vila de Amargosa, a partir de mais um transtorno encontrado por Matheó.

Seguindo sempre pelo riacho denominado Riachão até o killometro 16, aproveita uma depressão nos morros, killometro 17 para alcançar o valle do

⁸ APEBA – Estrada de Ferro – Tram Road de Nazaré – Ano 1885 – Presidência da Província.

⁹ APEBA – Estrada de Ferro – Tram Road de Nazaré – Ano 1885 – Presidência da Província.

¹⁰ APEBA – Estrada de Ferro – Tram Road de Nazaré – Ano 1885 – Presidência da Província.

riacho Macacos pelo qual seguindo até sua origem, na Varzea Grande, procura alcançar o valle do Rio Preto d'esde o killometro 21.

O plano primitivo foi continuar a seguir pelo valle do Riacho até sua origem, alcançando assim o valle do Rio Preto, ter-se-hia de atravessar diagonalmente uma importante propriedade de engenho cuja indenização seria avultada.¹¹

A depressão encontrada no quilômetro 16, fez com que houvesse mudanças na estratégia para extensão da EFN até Amargosa. Essa mudança de estratégia gerou o acordo entre o proprietário do engenho e o engenheiro, fazendo com que a linha férrea atravessasse as terras de Vargem Grande, não sendo só isso, o acordo gerou benefícios, pois, houve diminuição das fortes rampas dos quilômetros 16, 17, 18 e 19, permitindo também a diminuição de movimentação de terra entre 15 a 20%. O engenheiro Matheó sugere que o processo pelo qual se chegou ao acordo foi demorado: “cumpre notar que esse acorde foi feito ultimamente, rasão porque acha-se somente indicado por traço vermelho o trecho preferido”.

A estação de trem chega a Vargem Grande, esta que na época era também chamada de Varzea Grande: “na aproximação da Varzea Grande é colocada a estação, é um ponto de importância comercial que recebe produtos de Sururú, das Cachoeiras do Rio da Dona e da Giboia”. Nesse ponto o engenheiro detalha o motivo da instalação da estação em Vargem Grande. Matheó não menciona quais os produtos que as localidades citadas acima produziam e enviavam à Vargem Grande.

Vargem Grande se tornou um entreposto, tendo a função de receber produtos das determinadas localidades para que quando o trem passasse fossem transportadas para Nazaré.

Abaixo, a imagem do Ponto Sampaio, ponto instalado bem próximo à propriedade do dono das terras que a linha de trem cortava:

Figura 3 – Ponto Sampaio

¹¹ APEBA – Estrada de Ferro – Tram Road de Nazaré – Ano 1885 – Presidência da Província.



Fonte: Sidney dos Santos (2021)

O Ponto Sampaio carregava o sobrenome do dono do engenho, e evitava que a família Sampaio fosse até o povoado de Vargem Grande para pegar o trem. A descoberta de que o nome “Ponto Sampaio” é uma referência ao nome da família – à qual pertenciam as terras que a linha férrea cortava – só foi possível devido a obra de Isaías Alves, Matas do Sertão de Baixo.

A poucos quilômetros, está a casa grande, donde se contempla o trem que se desloca na baixada, silvando fortemente, se algum parente vai desembarcar no Ponto Sampaio, privilégio alcançado há oitenta anos, por ter o hábil senhor de engenho e acionista, permitido, sem indenização, a passagem da linha férrea por suas terras. (ALVES, 2010, p. 47)

Isaías Alves nos traz mais uma informação importante, o “Ponto Sampaio” fez parte do acordo entre o engenheiro Matheó e o dono do engenho. O autor destaca o “Ponto” como um privilégio alcançado pela família.

4.2. Os impactos da estrada de ferro para Vargem Grande atual Varzedo

A linha férrea carregava o símbolo do desenvolvimento da época, e de fato por onde passava trazia desenvolvimento, em alguns lugares maiores e em outros menores. Ao questionar alguns moradores se a instalação da estação em Vargem Grande trouxe desenvolvimento para a região, a resposta é que o desenvolvimento ocorrido foi pouco. No entanto, o sentido de desenvolvimento pode ser diferente para algumas pessoas. Sendo

assim, trabalharemos com a definição do dicionário, que define desenvolvimento da seguinte forma, “ato ou efeito de desenvolver. Crescimento, progresso”¹². Portanto, para haver desenvolvimento tem que existir crescimento, progresso. Será que com a chegada da estrada de ferro à Vargem Grande ocorreu crescimento, progresso na região? De acordo com algumas obras de Francisco Antônio Zorzo, o principal impacto trazido pelas ferrovias foi o desenvolvimento comercial e populacional. Ao ser questionada sobre o desenvolvimento do comércio com a chegada da estrada de ferro, dona Sinézia, de 92 anos de idade, respondeu:

que aumentou o comércio? É porque não tinha nada não viu meu fi, tinha uma padaria do lado, uma venda do lado de cá, que hoje é do filho de Elaza de Maro, ali que tinha aquela casa e tinha aquele movimento todo, mas não tinha dessa coisa que tem hoje aí, só era mato, só tinha a estradinha de ferro que o trem passava, não passava aqui pela frente, passava por lá, pra sair lá no ponto, já aqui tudo era café.

Dona Sinézia indica que no local onde a Estação Vargem Grande estava instalada havia movimento, e um pequeno comércio próximo. No entanto, a fala dela deixa transparecer que o desenvolvimento não era tão significativo. Seu Deraldo, de 92 anos de idade, outro morador da cidade Varzedo, também ao ser questionado se a estrada de ferro trouxe desenvolvimento para a região, demonstra concordar com dona Sinézia ao responder:

teve não, teve desenvolvimento não. Só tinha uma feira lá em cima, na rua de cima, era uma feira grande. Era um zuadeiro, vendia tudo aí na feira, chegava nessa feira aí, tinha tudo que você quisesse.

Seu Deraldo destacou que a chegada da estrada de ferro à Vargem Grande não trouxe grande desenvolvimento, destacou a feira que existia na região, onde a maioria dos produtos vendidos eram produzidos pelos moradores. Ele ainda indicou as características dos moradores da região:

um pessoal tudo humilde, como é que diz, o que fazia era fazer carga vender no depósito, botava, aí vendia, aí no depósito, na estação tinha os armazéns, aí esse pessoal comprava e levava lá pra baixo, pra Salvador, o trem de ferro pra baixo e pra cima direto.

¹² Disponível em: <https://www.dicionarioinformal.com.br/desenvolvimento/> Acesso em: 20 nov. 2020.

A região era composta por pessoas humildes. Outro ponto a ser destacado é que a Estação Vargem Grande possuía vários armazéns onde os produtos eram armazenados e enviados a Salvador.

Seu Deraldo também deixou claro que havia um pequeno comércio:

tinha, tinha umas lojas lá em cima. Os chefes daqui os cabeça era Zé Augusto, Isaias e Jovi era os cabeça daqui, Juvino Guedes era os cabeça do comércio grande lá da rua de cima e aqui em baixo não tinha nada, aqui em baixo era aquele pasto de Levi criando boi e pronto.
E o trem de ferro trazia roupa, porque aqui tinha as lojas, era loja de vender roupa, vinha os fardos de loja e aqui tinha o carro de boi, chegava na estação colocava essas cargas em cima desse carro de boi e levava lá pra cima para as lojas nesse tempo.

Ele destacou as lojinhas de roupas, e informou a importante função do trem, trazendo produtos para abastecer as lojinhas da região. Além de destacar figuras importantes que dominavam o comércio local.

Seu Dazizo, de 93 anos de idade, ao ser questionado sobre Vargem Grande informou que “era um lugarzinho, uma rural não tinha cidade, era uma vila, tinha aquelas casinhas, uma feirinha de nada que era até meio dia, meio dia acabava”. Ele informa que Vargem Grande era uma vila, destaca também a feira existente na região, e traz um detalhe que é o horário de funcionamento da feira, de manhã até o meio dia.

Algo intrigante é que muitos dos entrevistados destacaram que o desenvolvimento ocorreu em Vargem Grande a partir da chegada dos carros, quando os trens deixaram de ter a mesma eficácia. O que deixa transparecer que a ideia de desenvolvimento pensada por eles não perpassa por crescimento populacional, avanço do comércio e outros fatores. Mas, sim, uma ideia de desenvolvimento ligado ao avanço tecnológico, surgimento de carros e motos.

Dona Sinézia também enfatizou que o desenvolvimento em Vargem Grande começou a partir dos carros.

Foi meu fi, porque aqui era Vargem Grande, mas foi depois que pegou movimento, porque hoje tem moto, tem carro, né? Porque o movimento depois que veio esses. Aí foi criando mais gente, o povo foi tendo mais conhecimento, foi vendo as coisas, conhecimento, um fazia casa. Vou fazer minha casa em Varzedo, Vargem Grande, era Vargem Grande, depois vou fazer minha casa lá. Aí passava todo mundo pra cá e carregando coisas, colocava uma vendinha,

botava um coisa pra vender e foi aumentando, e hoje tá esse movimento todo. Mas se contava as casas que tinha aqui dentro de Varzedo.

Ela coloca que o movimento surgiu a partir dos carros. O interesse das pessoas em morar em Vargem Grande, construir suas casas, abrir comércio e viver sua vida. Porém, ela considera que o número de propriedades em Vargem Grande era muito pouco.

Apesar das falas dos moradores indicarem que a estrada de ferro não causou impactos para a região de Vargem Grande, há dados que demonstram que ocorreu desenvolvimento, e para os padrões da época, foram desenvolvimentos significativos. Sete anos antes da inauguração da Estação Vargem Grande, em 1885, Vargem Grande apresentava 21 casas além da capela, como nos indica Jorge Amorim:

por volta de 1885 eram 21 casas, além da capela e de um sobrado. Foi um avanço tecnológico, um crescimento à localidade? Sem dúvida alguma. A visão de uma locomotiva serpenteando por vales, planícies e sobre vargens atraía pessoas ao arraial que começava a criar novo ponto de concentração humana, além da capela. (AMORIM, 2007, p. 112)

Em um diagnóstico feito por Lobo, ele evidencia o desenvolvimento da região, em um período de seis anos após a inauguração da Estação Vargem Grande:

conta com 68 casas e algumas em construção, 400 habitantes mais ou menos, possui iluminação pública, igreja, 1 escola, 1 cemitério, 8 casas comerciais, 1 armazém de fumo, 2 alambiques, 2 oficinas de sapateiro, 1 de ferreiro, 1 de alfaiate. (LOBO, 1898, p. 20)

Assim como acima registramos o diagnóstico feito por Lobo sobre o município de Santo Antônio de Jesus, aqui ele evidencia o desenvolvimento de Vargem Grande, tanto comercial quanto populacional. Um avanço significativo, população de mais ou menos 400 habitantes, escola, iluminação pública. O interessante desta informação é a possibilidade de destacar o avanço populacional e o aumento do número de propriedades, saindo de 14 propriedades entre 1852, 1855 e 21 casas em 1885 para 68 casas e outras em construção e um pequeno comércio em desenvolvimento, a partir de 1898. Além de uma escola, algo que poucas localidades possuíam na época, ainda mais Vargem Grande, que possuía o status de arraial à época.

Mais tarde, 19 anos depois da inauguração da Estação Vargem Grande, há mais uma evidência importante do desenvolvimento ocorrido. Assim como ocorreu em várias outras regiões em que as estações de trem foram instaladas, uma pequena rede comercial

se desenvolvia. Amorim (2007) nos indica que a partir de 1917 a rede comercial de Vargem Grande era diversificada, variando entre açougues, armazéns de fumo e café, lojas de roupas chamadas “fazendas”, quitandas, cabeleireiro, restaurante e locais de hospedagens. No quadro abaixo, registra-se a distribuição – por atividade, produto ou serviço – do setor comercial da região.

Tabela 2 – Desenvolvimento Comercial de Vargem Grande em 1917

SETOR COMERCIAL	QUANTIDADE
Molhados	7
Armazém de café	4
Armazém de fumo	7
Cabeleireiro	2
Açougue	9
Olaria	2
Quitanda	9
Marcenaria	2
“Fazendas”	4
Funilaria	1
Tanuaria	1
Alfaiataria	1
Padaria	1
Salgadeira	1
Restaurante	1

Fonte: (AMORIM, 2007, p. 152).

O comércio foi o principal impulso que as ferrovias influenciaram, em Vargem Grande não foi diferente, o quadro enfatiza isso e deixa transparecer que Vargem Grande se desenvolvia no quesito populacional e econômico, no entanto, o comércio ficava nas mãos de uma pequena parcela da população. Como afirma Jorge Amorim:

era uma base comercial forte a de Vargem Grande? Não se pode negar isso. Boa parte, porém, dos setores eram restritos a uma família entre irmão e primos. Um mal que afeta diversas localidades, o poder concentrado nas mãos de poucas pessoas, beneficiando o desenvolvimento de um pequeno grupo em detrimento de outro. É importante ressaltar que Vargem Grande região de pessoas predominantemente negras, no entanto, existia diferença

socioeconômica, pois o poder ficava sob o controle dos “brancos”. (AMORIM, 2007, p. 152)

Como indicado mais acima, o impacto das ferrovias nas regiões foi diferente, em alguns locais mais em outros menos, porém, em sua maioria o impacto foi no setor comercial, em Vargem Grande não foi diferente, os dados evidenciam o desenvolvimento da região, bastante interessante para os padrões da época. Entretanto, comparada com outras regiões, como Amargosa, Vargem Grande não atingiu um grande desenvolvimento. Analisando a obra de Francisco Antônio Zorzo é possível compreender o porquê.

Zorzo (2000) aponta que, através do estudo do comércio na Região do Recôncavo e Baixo Sudoeste, a partir do último terço do S. XIX e no primeiro do S. XX, foi possível perceber a penetração mercantil acelerada advinda da melhoria do sistema viário. Ele destaca que essa melhoria foi obtida, em boa parte, como consequência da construção da estrada de ferro e sua articulação com a rede de caminhos de terra. Ou seja, a estrada de ferro teve papel fundamental para o desenvolvimento comercial de muitas cidades.

Zorzo (2000) também destaca o registro comercial de 378 firmas fora de Salvador em 1899, com destaque para Santo Antônio de Jesus, com 16 registros, e Amargosa, com 39 registros. Esses registros de firma demonstram o desenvolvimento comercial de Santo Antônio de Jesus e Amargosa. Outra situação indicada é de Corta Mão, localizada dentro do município de Amargosa, uma vila de recente instalação de uma estação da Tram Road de Nazaré, que contava com 5 registros de empresas comerciais, considerado um número fora do comum para uma localidade diminuta. Ele enfatiza que Corta Mão, um local de pouca dimensão territorial, possuía 5 registros de empresas, algo surpreendente. Zorzo indica mais registros comerciais, 167 fora de Salvador em 1901, 20 dos quais na área que compreendia a rota da Tram Road de Nazaré, Amargosa mais uma vez se destaca com 9 registros, enquanto Nazaré apresentou 2 registros, Santo Antônio de Jesus 4, Areia 4 e Jequié 1.

Havia desenvolvimento comercial nas extremidades das ferrovias e Zorzo salienta que esse crescente comercial devia estar acompanhado do aumento da produção agrícola regional. O comércio foi de suma importância para o desenvolvimento dos povoados e vilas, e foi através do desenvolvimento comercial que ocorreu o crescimento. Como indica Francisco Antônio Zorzo, “o comércio foi de suma importância para a consolidação e o crescimento dos povoados e vilas”. (ZORZO, 2001, p. 152).

É importante ressaltar que a instalação dessas empresas nos povoados e vilas atraía moradores, empregava pessoas e contribuía para o crescimento. Zorzo (2000) fala sobre a Tude Irmão e Cia, fundada em Amargosa, que instalou loja em Salvador, Nazaré, Santa Inez, Jaguaquara, Jequié e em outros lugares. Chegando a possuir representação em Paris. Empresa que empregou centenas de pessoas.

As ferrovias impactaram muito o comércio dos povoados e vilas, contribuindo para o desenvolvimento das mesmas. No entanto, nem todos os povoados e vilas tiveram o mesmo crescimento comercial e conseguiram se desenvolver significativamente. Segundo Isaías Alves (2010), “Vargem Grande, hoje Varzedo, é um povoado antigo, a que a chegada da estrada de ferro não deu grande impulso onde desde a monarquia a locomotiva desperta o povo”. (ALVES, 2010, p. 47)

Isaías Alves destaca que a estrada de ferro não trouxe grande impulso à Vargem Grande, isto é, não trouxe grande desenvolvimento como ocorreu em outras localidades. Realmente, a Estação Vargem Grande, comparada a outras regiões, não trouxe grandes transformações, no entanto, é importante destacar que o arraial de Vargem Grande não era uma região produtora como Amargosa, e serviu como entreposto, recebendo produtos de algumas localidades próximas, e que a linha férrea só cortou as terras de Vargem Grande devido às dificuldades enfrentadas para o prolongamento da Tram Road de Nazaré até Amargosa.

Porém, a linha férrea trouxe benefícios para Vargem Grande e é importante destacar alguns pontos positivos, como o crescimento populacional, desenvolvimento do comércio local, aumento do número de propriedades, abrindo possibilidades dos produtos produzidos na região serem vendidos em outras localidades, e a possibilidade de se locomover com maior rapidez, além da vinda de uma escola para a região.

No entanto, há pontos negativos, dentre eles é possível destacar o comércio nas mãos de poucas pessoas, numa região de população majoritariamente humilde onde nem todos tinham condições de utilizar o trem para transportar suas mercadorias e a pouca oportunidade de trabalho.

4.3 Estação de trem de Vargem Grande: Um patrimônio que não foi valorizado

Jorge Amorim (2007) destaca que “muitas vezes criamos uma visão idílica acerca da Estação Vargem Grande como gestora da atual Varzedo”. (AMORIM, 2007, p. 110)¹³. Com o surgimento da linha férrea e a criação das estações, houve uma mudança, o agrupamento de casas e pessoas passou a se formar ao redor das estações de trem. Já Vargem Grande surgiu ao redor de uma pequena capela, em torno da qual se formou um pequeno povoado, a estação de Vargem Grande só é inaugurada em 1892. Um importante acontecimento para a região, pois trouxe mais transformações. De fato, a estação construída em Vargem Grande não foi a gestora da atual Varzedo, isto é, não é a partir do surgimento da Estação Vargem Grande que surge a povoação de Vargem Grande.

Entretanto, a passagem da Estrada de Ferro de Nazaré pelas terras de Vargem Grande foi importante para que os primeiros passos para o desenvolvimento e independência fossem dados. Vargem Grande era um pequeno povoado pertencente à vila de Santo Antônio de Jesus, com alguns engenhos e é a partir da linha férrea que Vargem Grande é colocada no mapa da Bahia. A pergunta que fica é, se a linha férrea não tivesse passado pelas terras de Vargem Grande, a região teria alcançado as transformações verificadas na época?

Jorge Amorim afirma que a Estação Vargem Grande não foi a gestora, isso é fato, no entanto, assim como é reconhecida a luta da população Varzedense pela independência de Varzedo de Santo Antônio de Jesus, em 1989, a Estação Vagem Grande e a linha férrea devem ser reconhecidas como precursoras do progresso local que trouxeram grande contribuição para o desenvolvimento de Vargem Grande, atual Vazedo.

Sendo assim, a Estação Vargem Grande deve ser considerada um patrimônio cultural da cidade de Varzedo e ser valorizada como tal, no entanto, não há esta valorização. Segundo a constituição de 1988, em seu artigo 216:

constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver;
- III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

¹³ Amorim, Jorge. Entre a Serra e a Vargem. Entre a Serra e a Vargem: Uma Investigação: Parando na serpentina vargem. **Entre a Serra e a Vargem:** Estudos da História e das Culturas de Varzedo nos Séculos XIX e XX. 2007, p. 110.

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico¹⁴.

Patrimônio Cultural é definido como tudo aquilo que possui importância histórica e cultural para um país ou uma pequena comunidade, como a arquitetura, festas, danças, música, manifestações populares, artes, culinária, entre outros¹⁵. Um patrimônio está ligado à história da região, está ligado ao homem e ao meio em que vive, sendo assim, há o envolvimento da cultura, da história e do ambiente. Um patrimônio é um lugar de memória, e a valorização desse patrimônio se dá a partir da relação que este tem com a região, com as pessoas, da memória que carrega.

Para Fetter e Gevehr (2017, p. 4), consideram que “as representações sociais são construídas sobre os lugares de memória (que normalmente são identificados como lugares onde o fato histórico aconteceu).” Os autores destacam que normalmente os lugares de memória são aqueles onde o fato histórico aconteceu, ou seja, lugares, locais, que nos remetem a lembrar algo. Sendo assim, a valorização, a conservação de um patrimônio permite manter a memória viva e a possibilidade de transmitir essa memória de geração para geração. Mantendo a identidade, a recordação, a tradição, preservando a memória de uma determinada região.

Para Olivindo,

é uma das mais importantes características humanas. Está tanto na constituição do indivíduo quanto na base da civilização, de maneira que é possível identificá-la nas lembranças pessoais, na oralidade, nos lugares, nos símbolos, nas comemorações, nos calendários, nos documentos, nos monumentos e etc. (OLIVINDO, 2007, p. 2)

Ou seja, a memória faz parte da identidade de cada indivíduo sendo ela coletiva ou não, se tornando de grande importância para o estudo das experiências humanas. Portanto, a valorização e conservação da Estação Vargem Grande representaria a

¹⁴ Disponível em:

https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/CON1988_05.10.1988/art_216_.asp?fbclid=IwAR39tmSlr4iPnxy70sFYAU3U-3erxxDB2zjHJMHDNLqM7_rAmZXZVu4W-A Acesso em: 08 dez. 2020.

¹⁵ Disponível em: <https://www.educamaisbrasil.com.br/educacao/dicas/o-que-e-patrimonio-cultural?fbclid=iwar0hqawenzazok6c_v96pb2g_9cujutnww5vgvgjeklyg7xm9b2tzbzdn0i> Acesso em: 03 jan. 2021.

recordação e memória de um importante patrimônio que foi um dos percussores da transformação ocorrida em Vargem Grande, atual Varzedo. Afinal, a memória

é uma das mais importantes características humanas. Está tanto na constituição do indivíduo quanto na base da civilização, de maneira que é possível identificá-la nas lembranças pessoais, na oralidade, nos lugares, nos símbolos, nas comemorações, nos calendários, nos documentos, nos monumentos e etc. (Ref.)

Abaixo, a imagem da Estação de Vargem Grande.

Figura 4 – Estação Vargem



Fonte: Delza (2007)

A imagem acima é da Estação Vargem Grande em 2007, é perceptível o seu estado de decadência, a falta de cuidado e de preservação. Mas como diz Guzzo, “infelizmente em nosso país pouco se valoriza a preservação do patrimônio cultural.” Ela ainda salienta que:

uma grande minoria sabe que além do Estado, todos os cidadãos devem promover a proteção do patrimônio cultural das cidades, provocando os institutos próprios de preservação, ligados à Prefeitura Municipal, ao Estado, ou, ainda, à União (IPHAN (1)). A sociedade pode, ainda, organizar-se em associações ou fundações com tais finalidades. (GUZZO, 2017, p.15).

É importante ressaltar que um patrimônio tem uma relação importante com as pessoas e a região, no entanto, transparece que não houve essa relação entre a Estação, a

região e a população de Vargem Grande e, assim, um importante lugar de memória foi se perdendo.

Sobre a questão acima, Seu Deraldo, de 93 anos de idade, nos dá um importante depoimento:

e o trem já foi carregando, já foi ajudando o povo aí o pessoal foi vivendo assim, até que chegou ao fim, que terminou, arrancou os trilhos, que arrancou tudo, e mais tarde quando os meninos viam um trilho desses perguntava o que tinha aqui, era o trem de ferro que passava aqui, subia e descia, que até hoje tem um trilho aí, mas hoje tem menino que se ver um trilho não sabe do que era, era o trem de ferro.

No depoimento de seu Deraldo algo importante nos é revelado, o fato de muitos meninos e meninas não saberem que na atual Varzedo passava o trem, fato que aponta para a dificuldade de os jovens atualmente conhecerem a história, a identidade de seu município. A questão aqui colocada remete ao papel da educação patrimonial que está em falta em muitas escolas. Abaixo, imagem da Estação de Vargem Grande atualmente.

Figura 5 – Local da Estação de Vargem Grande atualmente



Fonte: Slone Costa (2021)

O local atualmente está sob a posse de uma família, que alega ser dona, afirmando que as terras pertencem aos membros dela. No entanto, o terreno da Estação de Vargem Grande, pertence ao Governo Federal.

Figura 6 – Praça 8 de dezembro enfeitada com uma réplica do trem



Fonte: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=971054449739277&set=pcb.971054579739264>. (2018).

A imagem acima é da praça 8 de dezembro no São João de 2018, onde a praça foi enfeitada com a representação simbólica do trem que passava pela região. Houve o resgate de um acontecimento, de uma época importante para Varzedo.

No entanto, a valorização da Estação de Vargem Grande, de um lugar de memória não existe. E isso pode ter ocorrido devido à crise ferroviária e entrada do setor rodoviário. Mas o que levou à crise ferroviária, se muitas ferrovias geravam boas receitas? Segundo Carlleto (1979), a crise ficou evidente a partir de 1945, com a Segunda Guerra Mundial elevando os preços dos produtos, dos maquinários, e tornando o custo benefício do trem ineficaz. Necessitando da intervenção do Estado para cobrir as despesas, as ferrovias se tornaram um peso para o Estado. Ainda segundo Carlleto, a situação da E.F.N. fica insustentável: “A situação da Estrada, tornava-se insustentável e a 11 de março de 1963 o Governo da União, por intermédio da Rede Ferroviária Federal S/A, firmou acordo com o governo do Estado, assumindo o controle acionário da Empresa.” (CARLETO, 1979, p.226)

Essa situação insustentável fez com que alguns pontos de rota da estrada parassem de funcionar.

Em 1963, o tráfego da Estrada já não era realizado em toda sua extensão. O trecho entre Sta, Inês e Jequié fora interrompido e assim como o ramal de Amargosa.

Permanecia em atividade o trecho entre São Roque e Sta, Inês, numa extensão de 189 km. Entretanto, mesmo nesse trecho vinham-se realizando continuadas

paralisações, devido aos grandes estragos produzidos pelas enchentes dos rios Jaguaripe, Taitinga e Jequiriçá. (CARLLETO, 1979, p. 227)

Aos poucos a Estrada de Ferro de Nazaré ia sendo paralisada, devido à concorrência das rodovias, falta de carga e de passageiros. Em 1971 a E.F.N. tem de fato suas atividades paralisadas, com o encerramento do último trecho Santo Antônio de Jesus a São Roque.

A identificação dos ramais antieconômicos, dentro da estratégia para privatização das ferrovias, primeiramente terminou com o transporte de passageiros e somente mais tarde com o transporte de cargas. Este tipo de ação distanciou a população de um convívio diário com a estação, mas não interrompeu o transporte ferroviário completamente: os trens seguiram passando com seus cheiros e barulhos próprios. (PROCHNOW, 2014, p. 24)

Será que essa falta de convívio com o trem fez com que a população tenha perdido a identificação? O que se constata é que essa convivência não foi perdida por completo, pois muitos ainda continuarão funcionando. Entretanto, em Varzedo o poder público municipal poderia ter conservado um bem importante, utilizando-o para fins públicos, como museu ou biblioteca, por exemplo. Porém, nada ocorreu e a Estação Vargem Grande teve sua estrutura deteriorada.

5.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fica evidente a importância das ferrovias na época analisada, seu poder de transformação foi muito importante para o Brasil, contribuindo para que o país se desenvolvesse, avançasse economicamente, tivesse um maior poder de comunicação e entrasse no mercado internacional. O país também alcançava a tão sonhada integração nacional, algo que era um problema devido à extensão territorial brasileira, que possui extensão continental. A integração possibilitava a comunicação, troca de produtos e o transporte de pessoas entre as regiões brasileiras. O café e a farinha, dentre outros produtos produzidos nas regiões do interior brasileiro, a partir das ferrovias puderam ser transportados para os portos e capitais e serem negociados. De fato, as ferrovias foram de suma importância para o avanço comercial. No entanto, não parava só nesses fatores, as ferrovias se tornaram tão importantes que impulsionaram o surgimento de cidades ou contribuíram para o desenvolvimento delas.

A Estrada de Ferro de Nazaré tem seu início na cidade de Nazaré devido ao porto que o município possui e o fato da região ser na época grande produtora. E o prolongamento da EFN ocorre baseado em questões econômicas, pois haviam outras regiões produtoras que necessitavam ser integradas ao polo central que era Nazaré e terem seus produtos comercializados. E é a partir desse prolongamento que as ferrovias impulsionam o desenvolvimento de algumas cidades e o surgimento de outras. A criação de alguns entrepostos ferroviários entre pontos importantes para a EFN, fez com que algumas cidades surgissem ou as ferrovias fossem percussoras do desenvolvimento de vilas que mais adiante alçavam o *status* de cidade.

É a partir da necessidade de um entreposto no prolongamento da Estrada de Ferro de Nazaré, entre Santo Antônio de Jesus e Amargosa, que a linha férrea chega até Vargem Grande e contribui de forma positiva para o seu desenvolvimento de acordo com os padrões da época. Um questionamento que surge é se Vargem Grande teria alcançado tal desenvolvimento se a estrada de ferro não tivesse passado por suas terras.

Os dados coletados foram essenciais, possibilitando compreender o motivo da passagem da linha férrea por Vargem Grande, visto que a ideia inicial não era passar pela região. Compreender o surgimento da região, o motivo do nome Vargem Grande, os produtos produzidos na região, seu desenvolvimento comercial a partir da instalação da Estação de Vargem Grande. Os dados possibilitaram descobertas importantes e deixaram

nítida a importância da estrada de ferro para a região, conduzindo à reflexão de que foi um bem que merece maior valorização. Um patrimônio, um lugar de memória importante para Vargem Grande, atual Varzedo, que foi esquecido.

6.0 REFERÊNCIAS

ALVES, Isaias. **Matas do sertão de baixo**. Salvador: EDUNEB, 2010.

AMORIM, Jorge. **Entre a Serra e a Vargem: Estudos da História e das Culturas de Varzedo nos Séculos XIX e XX**. Gráfica Exemplar. Santo Antônio de Jesus. 2007.

BORGES, Barsanufio Gomides. “Ferrovia e modernidade.” **In Revista UFG**, 2011.

CARLETTO, Cássia Maria Muniz. **A Estrada de Ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea**. Salvador: UFBA, 1979.

CUNHA, Aloísio Santos da. **Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota (1912-1976)**. 2011. Nota incompleta

DA SILVA SILVEIRA, Éder. História Oral e memória: pensando um perfil de historiador etnográfico. **MÉTIS: história & cultura**, v. 6, n. 12, 2007.

DO NASCIMENTO LIMA, Keite Maria Santos. **BAHIA AND SAN FRANCISCO RAILWAY, a ferrovia que rasgou o interior baiano**. In: Encontro Estadual de História, VIII, 2016, Feira de Santana. Anais eletrônicos. Feira de Santana: ANPUH BA, 2016. p. 1-11. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/49/1477674483_ARQUIVO_TEXTOA_NPUH2016.pdf. Acesso em: 20 fev. 2020.

GEVEHR, Daniel Luciano; FETTER, Shirlei Alexandra. LUGARES DE MEMÓRIA E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL: A FORMAÇÃO DO PROFESSOR DE HISTÓRIA NO CONTEXTO REGIONAL. **X Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional**, 2017.

GUZZO, Ana Cristina Provin. A importância do estudo do patrimônio histórico para o resgate da memória. 2017.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

JESUS, Elenildo Café. **Mudanças na paisagem física e social associadas à ferrovia estrada de ferro de Nazaré no vale do Jiquiriçá, Bahia**. Ilhéus: UESC, 2007.

LOBO, Viriato da Silva. **Geographia do Município de Santo Antônio de Jesus**. Typographia d’O Comércio. Santo Antônio de Jesus-BA. 1898.

NERI, Daniel Santana. **A ferrovia e a cidade de Castro Alves: Contexto, sujeitos e memórias**, 2018. 66 F. Monografia. (Graduação em Geografia) – Universidade do Estado da Bahia, Santo Antônio de Jesus, 2018.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerais. **Caminhos da Geografia**. Uberlândia: Instituto de Geografia-UFO, v. 10, n. 31, 2009.

OLIVINDO, Mario Sergio Pereira. Ensino de História e Memória: Usos do Passado e os Desafios do Historiador e do Professor. In: IMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, XXI. ,2017, Brasília, **Anais eletrônicos...** Brasília: ISBN, 2017. p. 1- p. 14. Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/201901/1548953098_693694aab55f2f0d48bf9d7bfe8ef4c0.pdf. Acesso em: 04 jan. 2021.

PROCHNOW, Lucas Neves. O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação. **Lucas Neves Prochnow–Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 2014.

PRADO JÚNIOR, C. História **econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense, 1971.

SANTANA, Geferson. **As estradas de ferro no chão do Recôncavo: Cachoeira e São Felix no Século XIX**.

SANTOS, Silva Andrade dos. **Escravidão, tráfico e indústria na Bahia oitocentista: a sociedade Lacerda e Cia e a fábrica têxtil Todos os Santos (c.1844-c.1878)**. Niterói: UFF, 2020.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia (1870 – 1930)**. Feira de Santana. 2001.

ZORZO, Francisco Antônio. **Retornando a História da Rede Viária Baiana: Um Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia (1850 – 1950)**, Feira de Santana. 2000.