



UFBA – UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FFCH – FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PPGH – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**DESCAMINHOS DO TREM:
AS FERROVIAS NA BAHIA E O CASO DO TREM DA GROTA
(1912 – 1976)**

ALOISIO SANTOS DA CUNHA

Salvador-BA, 2011.

ALOISIO SANTOS DA CUNHA

**DESCAMINHOS DO TREM:
AS FERROVIAS NA BAHIA E O CASO DO TREM DA GROTA
(1912 – 1976)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal da Bahia.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Fernando Guerreiro de Freitas

Salvador-BA, 2011

C972 Cunha, Aloísio Santos da
Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grot
(1912-1976) / Aloísio Santos da Cunha. – Salvador, 2011.
233 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Antonio Fernando Guerreiro de Freitas
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de
Filosofia e Ciências Humanas, 2011.

1. Transporte ferroviário – Bahia – História. 2. Ferrovias – Bahia –
Desenvolvimento econômico. I. Freitas, Antonio Fernando Guerreiro de
II. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências
Humanas.
III. Título.

CDD – 981.42

**DESCAMINHOS DO TREM:
AS FERROVIAS NA BAHIA E O CASO DO TREM DA GROTA
(1912 – 1976)**

Aloísio Santos da Cunha

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Antonio Fernando Guerreiro de Freitas (orientador) (UFBA)

Prof. Dr. Dilton Oliveira de Araújo (UFBA)

Prof^ª. Dr^ª. Carmélia Aparecida Silva Miranda (UNEB)

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo analisar a implantação, operação e desativação da linha da Grotá, estrada de ferro de propriedade da União que se localizava no centro-norte da Bahia e que fazia a ligação entre as duas principais estradas de ferro que cortavam o território baiano, a do São Francisco e a Central da Bahia. Os trabalhos foram iniciados em 1912, sendo o tráfego de seus primeiros quilômetros aberto em 1917. Sobreviveu até 1976 quando, em meio às políticas de supressão de trechos antieconômicos, no período da ditadura militar, foi desativada. A pesquisa priorizou as relações econômicas, políticas e sociais, tanto na região atendida pelos trilhos quanto na Bahia como um todo, pois analisamos a estrada de ferro em conjunto com o desenvolvimento das políticas para os transportes executadas por governos e particulares. Por esta razão, a ferrovia é analisada em conjunto com as rodovias, pois a locomotiva, além dos vagões, rebocava ideais de progresso, modernização e desenvolvimento econômico, que para as elites estaduais e regionais num primeiro momento e a partir dos anos 50 para o governo federal, só poderiam ser atingidos através da modernização dos meios de transporte.

Palavras-chave: transporte, ferrovias, Bahia, modernização, políticas.

ABSTRACT

This paper aims to analyze the implementation, operation and deactivation of linha da Grotá, railroad owned by Union which was located in the centre-north of Bahia and which made the link between the two main railroads which passed through Bahia territory: São Francisco and Central da Bahia. The works were initialized in 1912, and the traffic of its first miles opened in 1917. It survived until 1976 when, amid political suppression of uneconomical stretches, in the period of military dictatorship, was deactivated. The research priority was the economical, political and social relations, both in the region served by the rails and in Bahia as a whole, for we analyze the railroad together with the development of policies to transportation made up by governments and private. For this, the railroad is analyzed together with the highways, because the locomotive, besides the wagons, brought ideas of progress, modernization and economical development, that for the state and regional elites in a first moment and from the 50's to the federal government, could only be reached through the modernization of transportation facilities.

Keywords: transportation, railroads, Bahia, modernization, politics.

Dedicado a todos aqueles que
contribuíram para o desenvolvimento
dos transportes na Bahia, em especial
a Aloísio Benedito da Cunha,
construtor de estradas de rodagem.

AGRADECIMENTOS

Muitos foram aqueles que direta e indiretamente, pessoal e profissionalmente, contribuíram para a feitura deste trabalho. Em razão disso, peço desculpas àqueles que não aparecem listados a seguir. A todos, meu muito obrigado e meu sentimento de dívida.

Primordialmente devo agradecer pelo incentivo e paciência à minha família, nas figuras de minha mãe-guerreira Norma, de minha irmã Karla, Silvia, minha esposa e meus filhos Sofia e José Carlos. Sem o ombro de vocês, jamais teria conseguido reunir forças para completar minha jornada.

Ao orientador deste trabalho, prof. Dr. Antonio Fernando Guerreiro de Freitas muito devo, primeiramente, pois mesmo sendo extremamente atarefado, aceitou a empreitada de guiar meus passos, o que fez com maestria e, em segundo lugar, por sua forma de fazer a história que sempre me serviu de inspiração.

A todos do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia, em especial aos professores Dilton Oliveira de Araújo que, além de tricolor, fez importantes críticas a este trabalho, Gabriela Sampaio e Maria Hilda Baqueiro Paraíso, pelo profissionalismo com que conduziram suas disciplinas.

Aos professores da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV, Jacobina, Valter de Oliveira e Adriano Menezes por terem me franqueado acesso ao vasto acervo dos núcleos de estudos que coordenam, bem como aos seus arquivos pessoais e a professora Carmélia Aparecida Silva Miranda pelas valiosas observações durante o exame de qualificação.

Aos amigos Marcelo Cordeiro Nascimento e Pablo Antonio Iglesias Magalhães pelas leituras do projeto, do texto e auxílio nas revisões ortográficas.

Todos os funcionários de bibliotecas, arquivos, instituições e centros de pesquisa, enfim, todos aqueles que cederam seu tempo para me auxiliar e que pela grande quantidade não me é possível citar nominalmente.

Por fim, deixo meus agradecimentos a FAPESB – Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado da Bahia, pela concessão de bolsa estudos, sem a qual este trabalho não teria se materializado.

LISTA DE ABREVIATURAS

APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia
APMI - Arquivo Público Municipal de Itaberaba
APMJ - Arquivo Público Municipal de Jacobina
BPEB - Biblioteca Pública do Estado da Bahia
CBPM - Companhia Baiana de Pesquisa Mineral
CCJ - Centro Cultural de Jacobina
CMBEU - Comissão Mista Brasil - Estados Unidos
CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
CPE - Comissão de Planejamento Econômico
DERBA - Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia
DNEF - Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNPM - Departamento Nacional de Pesquisa Mineral
FCM - Fundação Clemente Mariani
FRN - Fundo Rodoviário Nacional
GEIPOT - Grupo Executivo de Integração das Políticas para os Transportes
IFOCS - Inspetoria Federal de Obras Contra a Seca
JUCEB - Junta Comercial do Estado da Bahia
LFF - Legislação Ferroviária Federal
MAVOP - Ministério da Agricultura, Viação e Obras Públicas
MSB - Memorial Senhor do Bonfim
MVOP - Ministério de Viação e Obras Públicas
NECC - Núcleo de Estudos em Cultura e Cidade
PLANDEB - Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia
PNV - Plano Nacional de Viação
RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A
SEI - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
VFFLB - Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

LISTA DAS FIGURAS

Página

Figura 1: O circo de Trevthick e a <i>Catch me Who Can</i>	26
Figura 2: Capítulos da história ferroviária inglesa	26
Figura 3: Movimento de terra na localidade de Paripe durante a construção da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco	34
Figura 4: Locomotiva número 1 da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco	35
Figura 5: Regiões administrativas	57
Figura 6: Principais estradas carroçáveis até 1920	68
Figura 7: Plano de viação de 1893 com sugestões de Teive e Argollo	81
Figura 8: Sugestões de Elpídio Mesquita para zona da Grotá	83
Figura 9: Pontilhão de 50 metros sobre o rio Itapicurú-mirim em Jacobina	96
Figura 10: Pontilhão de 200 metros sobre o rio Paraguassú em Iaçu	97
Figura 11: Linha da Grotá em 1935	101
Figura 12: Esperando o trem chegar. Movimento no pátio da estação de Jacobina	112
Figura 13: Estação de Senhor do Bonfim nos anos 20	115
Figura 14: Estação de Miguel Calmon nos anos 30	117
Figura 15: Outra visão do largo da estação de Miguel Calmon nos anos 30	118
Figura 16: Aspecto da estação de Jacobina, após deflagração de protesto pelos comerciantes locais	145
Figura 17: Destroços de grave descarrilamento, Antonio Gonçalves, 1948	147
Figura 18: O trem “saiu”. Descarrilamento próximo ao povoado de Água Branca, Miguel Calmon, dezembro de 1947	147
Figura 19: Empedramento de trecho da ferrovia nas imediações de Barra de Mundo Novo	152
Figura 20: Senhor do Bonfim – o novo padrão das estações	153
Figura 21: Novo depósito de cargas de Senhor do Bonfim	154
Figura 22: Novo depósito de locomotivas de Senhor do Bonfim	154
Figura 23: Linha da Grotá em seu formato final (estações e pontos de parada)	156
Figura 24: Esquema das estradas de rodagem em construção em 1946	165
Figura 25: Primeiro veículo da Empresa de Transportes São Luiz	167
Figura 26: Minério de manganês depositado no pátio da estação de Jacobina	180
Figura 27: Rodovia Senhor do Bonfim a Uauá	187
Figura 28: Dois momentos da rodovia Lomanto Junior, início dos anos 60	188
Figura 29: Dois momentos da rodovia Lomanto Junior, 1967	189

Figura 30: Antes mesmo da chegada do asfalto, o ônibus já era um forte concorrente da ferrovia	190
Figura 31: Propostas do GEIPOT para reorganização das estradas de ferro	194
Figura 32: O trilho perdendo para o asfalto	196
Figura 33: Evoluindo. Ônibus da nova frota da Empresa de Transportes São Luiz	197
Figura 34: Pontilhão de 50 metros sobre o rio Itapicurú-mirim em Jacobina	205
Figura 35: Remoção dos trilhos da ferrovia da grota a mando da Prefeitura Municipal de Itaberaba	206
Figura 36: Estação do França	209
Figura 37: Acidente que derrubou uma das seções da grande ponte sobre o rio Paraguassú. Iaçú, 1983	210
Figura 38: Construção de desvio e ponte provisória para resgatar os vagões presos na outra margem do rio após o acidente de 1983	211

LISTA DOS MAPAS

Página

Mapa 1: Estradas de ferro na Bahia em 1889	48
Mapa 2: Estradas de ferro na Bahia em 1909	54
Mapa 3: Leste Brasileiro e malha baiana em sua extensão máxima (1957)	140

LISTA DAS TABELAS

Página

Tabela I: Evolução quilométrica das ferrovias em tráfego	43
Tabela II: Estradas de ferro em tráfego na Bahia no ano de 1909	53
Tabela III: Denominações dos municípios, ano de emancipação e origem	59
Tabela IV: População dos municípios na área da ferrovia da Grota (1920 – 1970)	60
Tabela V: Rebanho bovino na área da ferrovia da Grota	65
Tabela VI: Composição societária da <i>Chemmins de Fer</i>	77
Tabela VII: Ferrovia da Grota em 1935 – Principais obras de arte	99
Tabela VIII: Estações nos dois trechos da linha em 1935	100
Tabela IX: Estabelecimentos comerciais nas cidades da zona da ferrovia	109
Tabela X: Jornais na área da ferrovia da Grota	109
Tabela XI: Movimento financeiro da <i>Chemins de Fer</i> / Leste Brasileiro (contos)	131
Tabela XII: Movimento financeiro da Leste Brasileiro (cruzeiros)	139
Tabela XIII: Linha da Grota em seu formato final (estações e pontos de parada)	155

Tabela XIV: Movimento financeiro por estações (cruzeiros)	161
Tabela XV: Receita e despesa da 4ª Divisão Leste	176
Tabela XVI: Frota de veículos automotores no Brasil e na Bahia	186
Tabela XVII: Uso atual das estações da linha da Grota	212

SUMÁRIO	Página
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I	23
FERROVIAS, BRASIL, BAHIA E A ÁREA DA GROTA	
1.1 Entre o Império e a República	24
1.2 A Bahia entre os séculos XIX e o XX	45
1.3 A região e os municípios: entre serras, matas e caatingas	54
CAPÍTULO II	70
O TREM DA GROTA NA ERA <i>CHEMINS DE FER</i>	
2.1 A companhia Geral de Viação da Bahia e a <i>Chemins de Fer</i>	71
2.2 Primeiras iniciativas e o sentido do trem da Grota	78
2.3 A construção	91
2.4 Impactos na região	102
2.5 Os serviços da <i>Chemins de Fer</i>	114
CAPÍTULO III	124
A LINHA DA GROTA NA ERA LESTE BRASILEIRO	
3.1 Sai de cena a <i>Chemins de Fer</i> : novos tempos?	125
3.2 A Grota e a Leste	141
3.3 A linha e a região: a rodagem venceu	157
CAPÍTULO IV	169
A RFFSA E O FIM DA LINHA	
4.1 A RFFSA e novos panoramas para Bahia e a Grota	170
4.2 Asfalto, automóvel e o fim da linha	184
4.3 A linha da Grota <i>post mortem</i>	200
CONSIDERAÇÕES FINAIS	213
FONTES	216
REFERÊNCIAS	226

INTRODUÇÃO

Na cidade baiana de Jacobina, em meados dos anos 1980, uma criança olhava para trilhos tomados pelo mato e que, dia a dia, eram arrancados pela prefeitura da cidade e pela população. Ao visitar a zona rural do município, via enormes pontilhões de aço abandonados em meio à caatinga. O que inquietava a criança era que, ao visitar familiares na vizinha cidade de Senhor do Bonfim, o trem estava lá arrastando sua longa composição de vagões pelos sertões, o que muitas vezes lembrava uma serpente de aço esgueirando-se por entre a vegetação. Por que os trilhos em Bonfim tinham vida e os de Jacobina haviam morrido? Era essa a pergunta que a criança se fazia e que hoje, adulto, busca resposta.

O sentido que atribuímos a este trabalho vai mais além da simples questão proposta pela criança. O que tentamos, nas páginas que se seguem, é reconstruir a história do trecho ferroviário que partindo de Senhor do Bonfim, na estrada de ferro do São Francisco, passando por Jacobina e outras cidades do centro-norte da Bahia, terminava em Iaçu, na estrada de ferro Central da Bahia, promovendo a ligação entre as duas mais importantes ferrovias do estado. Era o trem da Grota, no dizer das populações da região, linha férrea que teve seu primeiro trecho aberto ao tráfego em 1917 e que, a duras penas, sobreviveu até 1976.

Trata-se, portanto, de um trabalho sobre transporte, no qual o modal ferroviário é o personagem central, mas para que possamos analisar a complexa e controversa trajetória da ferrovia da Grota, precisamos também nos debruçar sobre o desenvolvimento do setor rodoviário na Bahia. A análise de um sem o outro perde sentido, pois ambos têm por objetivo promover movimento e agilizar a circulação. De início, é preciso assinalar ao leitor que esta circulação a qual nos referimos não é apenas de mercadorias e pessoas. Fernando de Azevedo muito bem colocou a questão, e suas palavras refletem a visão que utilizamos em nosso trabalho. Para ele “não são, pois, somente as mercadorias, os artigos de comércio, os produtos, mas a língua, a cultura de idéias e costumes que circulam ao longo dos caminhos”.¹ Talvez esse intelectual brasileiro tenha se esquecido de uma coisa apenas: pelos caminhos também circulam o poder e o mando. É neste amplo sentido que analisamos a ferrovia da Grota, buscando perceber o quanto ela contribuiu para promover a circulação em seus mais diversos sentidos.

O estudo do processo de vida e morte do trem da Grota nos trouxe inúmeros problemas teórico-metodológicos em razão do nosso extenso recorte temporal e da

¹ AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1964, p. 14.

proposta de análise ampla, pois esta pesquisa investigou a estrada de ferro dos primeiros movimentos tomados em direção a sua construção ainda no século XIX, a o que foi feito após a desativação. Dizemos que a análise é ampla, pois interessa-nos todos os 353 km da ferrovia e os impactos que ela produziu ao longo de todo seu traçado. Assim fizemos em razão de não haver nenhum trabalho de cunho historiográfico que proceda a análise da estrada da Grotá da maneira proposta, ou seja, que a aborde durante toda sua existência temporal, analisando não apenas seus impactos locais, mas sua função de ferrovia de ligação, que deveria ser parte importante da ligação ferroviária ente o sul e o norte do Brasil. Além disto, não acreditamos ser prudente isolar a estrada de ferro do processo social, político e econômico responsável pelo desenvolvimento dos transportes no Brasil.²

Outro motivo para que o objeto de estudo não fosse reduzido é que poder-se-ia perder a real função dos meios de transporte: promover ligações e intercâmbios. Se realizássemos a análise de uma ou outra localidade servida pela ferrovia da Grotá, não seria possível perceber os fluxos e contatos proporcionados pela estrada, seja na região ou na Bahia e no Brasil, perdendo-se, portanto, a idéia de movimento intrínseca a qualquer sistema de transporte. Para responder a questão de para que servia ou deveria servir a ferrovia, precisamos estudá-la no todo, compreendendo-a como parte de um sistema, de uma rede férrea de alcance regional, estadual e nacional.

Utilizando o instrumental teórico da historiografia francesa, notadamente da escola dos *Annales*, podemos definir nossa pesquisa sobre a ferrovia da Grotá, no que concerne ao aspecto temporal, como uma soma de ondas curtas, de periodicidade variável, para percebermos na longa duração o sentido e a importância da estrada de ferro para a região. Uma análise de curta duração jamais nos permitiria perceber a “história lenta em deformar-se e, por conseguinte, em se manifestar à observação”.³ No presente estudo só é possível perceber aspectos como o sentido de progresso intrínseco à estrada de ferro ou a relação que as pessoas da região tinham com ela, numa análise de longa duração que ultrapassa, inclusive, o período de operação comercial da via.

A proposta de análise ampla foi a questão que mais nos ocupou na confecção deste trabalho. Entendemos que o passado é um “dado que coisa alguma pode

² Sobre a ferrovia da Grotá, recentemente foi concluída a dissertação de mestrado de Fabiana Silva, mas sua análise centra-se nas décadas de 1920 a 1940 e aos impactos da linha apenas na cidade de Jacobina. SILVA, Fabiana Machado da. *O Trem das Grotas: a ferrovia Leste Brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945)*. Dissertação (Mestrado em História Regional e Local), Santo Antonio de Jesus: UNEB, 2009.

³ BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Presença, 1972, p. 79.

modificar” e cabe a nós tentarmos interpretá-lo da maneira mais verossímil possível.⁴ É por este motivo que a pesquisa histórica é sempre uma construção indireta do vivido, razão pela qual precisamos nos valer de depoimentos de outros para atingirmos nosso objetivo, o que nos leva a questão das fontes.

Para que seja possível entender seu objeto de estudo de forma ampla, o historiador precisa se valer das mais diversas fontes. Durante a execução desta pesquisa, foi necessário um esforço a mais neste sentido, dada a vastidão do que nos propomos fazer. Primeiramente, buscamos a bibliografia ferroviária de apoio para que pudéssemos ter noção de como o sistema ferroviário nacional se formou e como este processo ocorreu na Bahia. No que concerne ao Brasil, existem significativos trabalhos sobre esta temática, mas para a Bahia ainda são poucos os que procuram analisar as ferrovias, como um todo ou isoladamente, como personagens centrais. Trabalhos acadêmicos são apenas quatro, os de Francisco Zorzo e Cássia Carletto, ambos sobre a estrada de ferro de Nazaré, o de Ialmar Vianna acerca da estrada de ferro de Ilhéus a Conquista e o de Lindinalva Simões, que estudou as estradas de ferro do Recôncavo baiano. Outro, mas elaborado por uma arquiteta, portanto com preocupações às vezes diferentes do historiador, é o de Etelvina Rebouças, que trabalha com as primeiras décadas da estrada do São Francisco.⁵

Dada a extensão e o pioneirismo da Bahia na história ferroviária brasileira e a relevância de sua malha para a integração da rede nacional, é possível afirmar que os trabalhos supracitados não contemplam as amplas dimensões do tema. Faltam, por exemplo, trabalhos sobre a estrada de ferro Central da Bahia e sobre a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Em face dessa diminuta bibliografia recente,⁶ foi necessário ir além da ferrovia da Grota para explicar processos referentes às redes baiana e nacional. Seria impossível entender, por exemplo, a linha da Grota sem analisar os interesses do capital francês instalado na Bahia em 1911 para administrar a malha federal no Estado e sobre o qual não existe nenhum trabalho escrito. Sem investigar a *Chemins de Fer*, muitas questões importantes para a sobrevivência da ferrovia sertaneja ficariam obscurecidas ou completamente ignoradas. É por esta razão, juntamente com a proposta de analisar em profundidade a estrada que corria ao pé das serras, que esta pesquisa tornou-se volumosa.

⁴ BLOCH, Marc. *Introdução à História*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1965, p. 55.

⁵ As referências completas destes trabalhos se encontram no final do nosso texto.

⁶ Somando-se a ela existem trabalhos escritos na primeira metade do século XX que, apesar de não serem de historiadores, muito contribuíram para o desenvolvimento de nossos escritos.

Nosso trabalho tornou-se exequível em razão de termos conseguido fontes outras que nos permitiram tocá-lo. De grande importância foi a documentação oficial, tanto estadual quanto federal, sobre os transportes. Relatórios de ministérios, secretarias, estradas de ferro e companhias ferroviárias, os recenseamentos, estudos feitos por encomenda dos governos e muitos outros, nos permitiram tanto reconstruir a história do ferroviarismo baiano e da ferrovia da Grotá, quanto inseri-lo nas realidades regional, estadual e nacional. Também foram importantes, para análise do ambiente político por trás dos sistemas de transporte, as falas dos governadores, disponíveis na BPEB e no APEB, as discussões de deputados e senadores, encontradas no sítio do Congresso Nacional e a vasta legislação federal que regia o setor, localizada no banco de dados do Senado Federal.

Para que pudéssemos reconstruir o ambiente social da região atendida pela estrada, nos valem tanto de dados econômicos disponíveis em publicações oficiais, como os elaborados pelo IBGE,⁷ quanto da imprensa sertaneja do período e do trabalho de historiadores locais. Engana-se quem acredita que a imprensa na Bahia esteve restrita somente ao Recôncavo e a capital. No interior do estado, surgiram, principalmente a partir da primeira década do século XX, um grande número de semanários e na nossa área de estudo eles foram muitos. Nem todos puderam ser consultados pelos mais diversos motivos, mas os que conseguimos forneceram importantes panoramas sobre a região.

A imprensa não é uma fonte isenta e, para além disso, carrega consigo algumas armadilhas. A primeira é que ela possui objetivos estabelecidos, pois é produzida por determinados grupos políticos que têm interesse de mostrar certas coisas e outras não. A imprensa atende a interesses de grupo e o historiador não pode acreditar que ela represente os anseios da sociedade. Por relatar os fatos no calor dos acontecimentos, o uso do jornal exige seu acompanhamento em série, pois o que é dito hoje pode ser desmentido amanhã. Por isso, “recomenda-se somente extrair informações de um jornal depois de conhecer a cronologia dos fatos e certificar-se de sua veracidade”.⁸ Mesmo com estas dificuldades impostas pelo uso da imprensa como fonte, o uso de periódicos é importante, pois geralmente ela está bem próxima do que relata. No nosso trabalho, sem dúvida, os jornais da capital e da zona da ferrovia muito contribuíram para que pudéssemos perceber os interesses, expectativas e frustrações relacionados à estrada de

⁷ Recenseamentos, Anuário Estatístico do Brasil, Revista dos Municípios Brasileiros e Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.

⁸ NEVES, Erivaldo Fagundes. *História regional e local: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade*. Feira de Santana: UEFS; Salvador: Arcádia, 2002, p. 101.

ferro, bem como o ambiente econômico, social e político, além de permitirem o acompanhamento das demandas por melhorias na infra estrutura.

O que chamamos de historiador local não necessariamente é o historiador por ofício. Tomamos a expressão em empréstimo da obra de E. P. Thompson, que usa este termo para indicar os trabalhos produzidos nas vilas e cidades do interior da Inglaterra dos séculos XVIII e XIX e que buscavam contar a história dessas localidades.⁹ Folcloristas e “contadores de história” se encaixam nesta categoria. No nosso caso, nos valem dos escritos produzidos localmente ou por gente que é da região, mas vivia fora. Muitos foram os trabalhos publicados por pessoas da zona da Grota desde os primeiros anos do século XX, desde aqueles estimulados pelo Instituto Histórico e Geográfico da Bahia aos publicados de modo avulso pelos próprios escritores ou patrocinados pelas classes dominantes locais. Utilizamos as corografias, muito comuns nas primeiras décadas do século passado, assim como os trabalhos de caráter memorialista, geralmente escritos por gente ligada ao meio político. Este tipo de escrito é de grande importância, desde que o historiador tome os mesmos cuidados que tem com outras fontes, pois, geralmente, e de certa forma assemelhando-se a imprensa local, tendem a ressaltar os grandes feitos das classes dirigentes e os aspectos positivos, encobrindo aquilo considerado negativo ou as realizações do grupo político oposicionista.

As fontes orais, principalmente para as etapas finais de funcionamento da ferrovia, também nos ajudaram a perceber e dimensionar a problemática relação da região com a estrada de ferro, além de terem sido muito importantes para iluminar aspectos obscuros sobre a operação cotidiana da via.¹⁰ Não foram muitos os depoimentos que colhemos, contudo a pequena quantidade foi largamente compensada pela qualidade.

A historiografia reconhece que a História não pode ser trabalhada sozinha, pois “os fatos humanos são de todos mais complexos”, e por essa razão devemos buscar auxílio em outras áreas do saber.¹¹ Braudel nos diz que “(...) pode e deve (no trabalho historiográfico) entabular-se um diálogo entre as diferentes ciências humanas: sociologia, história, economia”.¹² Para ele, esta entabulação traria abalos para cada uma

⁹ Como exemplo, veja-se o uso desta expressão em inúmeras passagens de obras como THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004 e THOMPSON, E. P. *Senhores e caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

¹⁰ Acerca do uso das fontes orais o leitor encontrará nos capítulos II e IV discussões teórico-metodológicas sobre elas.

¹¹ BLOCH, op. cit., p. 73.

¹² BRAUDEL, op. cit., p. 72.

delas, já que cada uma deixaria de ser pura, num sentido de conhecimento historiográfico ou sociológico, por exemplo, o que redundaria numa ampliação dos conhecimentos, já que uma complementaria os conhecimentos da outra. As humanidades são complementares e não excludentes. No nosso caso fomos além, pois nos utilizamos de conceitos e informações da geografia, geologia e mecânica. O trem é uma máquina a serviço do movimento. Como entender o impacto causado pela máquina na região se não soubermos como suas vorazes caldeiras devoram a madeira das árvores da mesma região? De que forma perceber a justificativa de, por exemplo, construir-se o ramal de Campo Formoso sem entender a geologia da serra da Jacobina?

Indo mais além, para que fosse possível destacar a importância atribuída às estradas de ferro desde meados do século XIX, em alguns momentos do texto nos valemos da literatura e, em alguns casos, da poesia e da música. O trem vivia, e continua a habitar, no imaginário das pessoas, e isso acabou se refletindo na produção de grandes mestres da literatura nacional, como Castro Alves e Machado de Assis, além de gente com habilidade para as letras na própria região. Por esta razão, a literatura acabou por se transformar em mais uma fonte na nossa jornada em busca do trem da Grotá.¹³

Por fim, mas não menos importante, destacamos o uso que fizemos das imagens como fontes. Entendemos que “a fotografia perpetua imagens de pessoas, monumentos, paisagens, registrando instantâneos de usos e costumes, expondo facetas da realidade cultural”.¹⁴ Acrescentamos a esta definição o fato de a fotografia também registrar aspectos das realidades econômicas e políticas. No decorrer deste trabalho, o leitor verá que parte do que narramos passa a ter mais sentido quando confrontado com as imagens. Quando detectamos que a ferrovia da Grotá não conseguia dar vazão às mercadorias da zona que servia, as imagens das estações abarrotadas de produtos dão mais peso às nossas afirmações. Se, quando defendemos que a ferrovia foi vítima de si mesma e das estradas de rodagem, com a comparação fotográfica entre as rodagens do início do século XX e as dos anos 60, fica mais fácil entender essa tese. Sem dúvida, por termos a possibilidade de fazer uso de imagens e também de fontes orais, coisas que o historiador que trabalha com períodos mais recuados no tempo não pode fazer, somos privilegiados.

¹³ Sobre o uso da literatura como fonte ver SILVA, Paulo Santos. História e literatura, diálogos possíveis. In: SILVA, Paulo Santos (org.). *Desarquivamento e narrativas: história, literatura e memória*. Salvador: Quarteto, 2010.

¹⁴ NEVES, op. cit., p. 100.

O levantamento de todas as fontes que elencamos exigiu muito tempo e viagens. Os arquivos, bibliotecas, memoriais e instituições de pesquisa se encontram espalhados pelas cidades da região, principalmente nas mais populosas, como Senhor do Bonfim, Jacobina e Itaberaba, e na capital da Bahia. Em Salvador, pudemos suprir muitas de nossas necessidades em termos de fontes, mas sem ir às cidades outrora servidas pelos trilhos da Grotá, não teríamos conseguido concluir este trabalho. A lista completa dos arquivos e instituições que visitamos se encontra no item fontes no final deste trabalho. De todas as localidades um dia atendidas pela estrada de ferro, somente não nos foi possível ir a duas delas, Rui Barbosa e Macajuba, sendo que em todas as outras encontramos elementos que nos ajudaram na elaboração deste trabalho. Em algumas, mesmo sem conseguirmos levantar materiais escritos ou realizar uma entrevista, a visita ao que ainda resta da estrada de ferro e, às vezes, uma simples conversa informal com os moradores, foram nos fornecendo pistas e nos apontando os caminhos a serem seguidos.

Importante destacar que arquivos e bibliotecas *on-line*, além de bancos de dados, tiveram formidável importância. Vivemos na era da tecnologia da informação e esta era vem permitindo uma maior socialização da mesma. Muitas instituições, principalmente governamentais, disponibilizam na internet grande parte do seu acervo e deles fizemos largo uso. Somos até tentados a dizer que, caso não conseguíssemos fazer a consulta a alguns documentos via internet, o resultado final do trabalho seria bastante prejudicado. Assim como os arquivos e bibliotecas físicos, listamos os virtuais ao final do trabalho no item fontes.

Sem pretensões e por nunca ter sido nossa intenção privilegiar um ou outro campo da história, preferimos não rotular este trabalho como pertencente a um campo ou outro da pesquisa histórica. Reconhecemos que nele existem elementos de diversas correntes historiográficas, mas nenhuma se superpõe as outras. Mais uma vez recorremos a Braudel para externarmos o que pensamos acerca da pretensa primazia de uma corrente sobre a outra:

Não creio por um só momento que haja uma *no man's land* entre a história econômica e social (...). Poderíamos escrever as equações que se seguem no sentido que quiséssemos: economia é política, cultura, sociedade; a cultura é economia, política, sociedade, etc. Ou admitir que, numa dada sociedade, a política comanda a economia e vice-versa, etc.¹⁵

¹⁵ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV – XVIII. O tempo do mundo*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p. 35.

No presente trabalho, nenhum dos elementos da equação é mais importante do que o outro. Eles são complementares e só sendo assim foi possível entender a linha da Grota em profundidade.¹⁶

Mesmo tomando esse posicionamento, não podemos deixar de reconhecer que nossa pesquisa, em muitos momentos, se aproxima fortemente da história regional. Entendemos por região, um recorte do espaço que se articula e interage em sua dimensão social e está inserido num sistema de relações significações próprias.¹⁷ Estas relações podem ser culturais, econômicas, políticas, dentre outras, e dão ao que chamamos de região uma identidade própria e relativamente diferenciada do todo do qual faz parte. Por essa razão, a pesquisa enfoca as implicações da estrada da Grota numa região que já possuía, em grande medida, esta identidade que a ferrovia ajudou tanto a reforçar, através da melhoria nos intercâmbios entre as localidades da zona, quanto a modificar, por facilitar os contatos com hábitos e costumes de outras regiões. O que não se pode fazer nos estudos regionais é perder a “referência constante a um sistema global de relações do qual foi (a região) recortada”.¹⁸ Um estudo que privilegiasse somente o local ou que o desligasse do todo não teria sentido, principalmente em se tratando de uma estrada de ferro, cuja função primordial era a de proporcionar interligações.

Esta dissertação é composta de quatro capítulos que foram divididos, à exceção do primeiro, a partir dos regimes administrativos da estrada de ferro. Tão tortuoso quanto seu traçado, foram as formas pelas quais a estrada da Grota foi administrada.

O primeiro capítulo funciona como uma introdução ao mundo ferroviário e à região. Ele cobre o período que vai da primeira estrada de ferro construída no mundo em 1808 a 1909, ano onde foram tomadas importantes medidas para o setor ferroviário na Bahia. Nele, descrevemos o surgimento e expansão das estradas de ferro e sua chegada ao Brasil, bem como as políticas ferroviárias nacionais do século XIX. A necessidade desse procedimento decorre do fato de que muitos dos problemas que a ferrovia da Grota, nascida no século XX, terá, são oriundos da manutenção destas políticas do Império durante a República. Neste capítulo, também traçamos um

¹⁶ Se o leitor entender história social no sentido proposto por Hebe Matos, ou seja, “(...) em história, todos os níveis de abordagem estão inscritos no social e se interligam”, poderá dizer que nosso trabalho é de história social, apesar de que, pessoalmente, continuo a preferir não rotulá-lo. MATOS, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997, p. 46.

¹⁷ NEVES, op. cit., p. 9.

¹⁸ SILVA, Vera Alice Cardoso. Regionalismo: o enfoque metodológico e a concepção histórica. In: SILVA, Marcos A. da (coord.). *República em migalhas: história regional e local*. São Paulo: Marco Zero, 1990, p. 44.

panorama geral da Bahia e da região entre os séculos XIX e XX, para que possamos entender a razão da construção da estrada e as expectativas que foram criadas acerca dela, tanto no plano regional quanto no estadual. Também fizemos uma descrição geográfica da zona da ferrovia, pois se trata de uma obra de engenharia que, portanto, tem forte influência do meio no seu traçado e nos custos.

No capítulo seguinte, trabalhamos com o início da construção da ferrovia e sua administração pelo capital estrangeiro através da companhia francesa *Chemins de Fer Federaux du l'Est Bresiliene*. O período que ele cobre vai de 1909, ano em que a malha ferroviária federal na Bahia é centralizada em uma única empresa, a 1935 quando o grupo francês é despojado da administração do sistema. Este é o mais extenso dos capítulos, pois identificamos que, durante toda sua existência, esta foi a época em que a estrada de ferro mais influiu na região. Mesmo com sérios problemas de operação e manutenção do tráfego, a ferrovia foi um importante elemento rumo à sonhada modernização da região.

No terceiro capítulo, estudamos a linha da Grotá federalizada. Entre 1935 e 1957 a ferrovia passou para a administração da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a Leste, empresa cujo símbolo, um L sobre um B, habita até os dias atuais o imaginário, principalmente dos mais velhos, em amplas regiões da Bahia. Foi a Leste Brasileiro que completou a ferrovia da Grotá, fazendo com que seu sentido se efetivasse, e que remodelou muitas das estações e da estrutura da ferrovia. Apesar destas ações, os serviços ainda eram incertos e inseguros, o que fez com que, primeiro, as classes dominantes e as intendências e, depois, governo estadual, passassem a investir em estradas de rodagem como forma de minorar o persistente problema dos transportes na zona. A estrada de rodagem e o automóvel começavam a oferecer séria concorrência a uma ferrovia mal construída e mal aparelhada.

Por fim, o quarto capítulo estuda a linha da Grotá de 1957 à sua extinção em 1976, avançando até a década de 80, quando o patrimônio ferroviário que ainda restava começou a ser visto como um estorvo em algumas localidades da região. O que antes era o símbolo máximo do progresso convertera-se na representação suprema do arcaico. Esta é a fase da Rede Ferroviária Federal S/A, uma gigante do mundo dos trilhos que passou a gerenciar mais de 25.000 km de ferrovias em todo o país, incluindo a Leste Brasileiro que perdera sua autonomia. Nesta fase, a estrada de rodagem asfaltada tornou-se a senhora absoluta dos transportes no Brasil e também na zona da Grotá, agora interligada entre si, com a capital do estado e outras paragens do Brasil pelas línguas negras de asfalto. Descrevemos, nesta parte do trabalho, o processo de

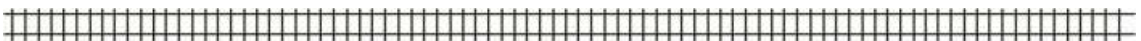
decadência da estrada de ferro, onde seus maus serviços acabaram estimulando a ascensão das rodovias e como, de certa forma, o apito do trem não deixou muita saudade na região. Um final melancólico para uma ferrovia que demorou mais de meio século, entre o projeto inicial e a conclusão, para ligar a São Francisco e a Central.

Esta breve descrição dos capítulos certamente contribuiu para que o leitor entendesse a referência que fizemos ao volume deste trabalho. Tal sua abrangência que, apenas dentro do seu recorte temporal, tivemos quatro moedas diferentes, alternância entre períodos de ditadura e democracia, crises cíclicas do capitalismo mundial e local, duas guerras mundiais, etc. Tudo isso, de uma forma ou de outra, acabou interferindo na vida da estrada de ferro e precisou ser abordado neste trabalho. Para além disso, no plano local, a matriz econômica de algumas localidades se alterou, a migração rumo às terras do sul e sudeste brasileiros intensificou-se violentamente, bem como a infraestrutura da região se alterou consideravelmente.

Esperamos que, ao final da leitura, este texto tenha servido para que se perceba o quanto administrações descuidadas e a falta de continuidade nos planejamentos são prejudiciais à coisa pública. A vida e a morte do trem da Grota é resultado disto.

Não temos a pretensão de esgotar o tema. O que este trabalho objetiva, primordialmente, é chamar atenção para a importância dos historiadores olharem com mais interesse para a infra estrutura, notadamente para os meios de transporte. Esperamos que esta pesquisa tenha preenchido algumas lacunas e temos certeza que outras ficaram. Que fique o desafio para elas sejam identificadas e analisadas por outros.

CAPÍTULO I



1. FERROVIAS, BRASIL, BAHIA E A ÁREA DA GROTA

1. 1 ENTRE O IMPÉRIO E A REPÚBLICA

No ano de 1808 em Euston Square, Londres, um pequeno circo de tapumes foi montado. Dentro do cercado, trilhos de ferro dispostos paralelamente formavam um círculo e sobre eles rodava uma estranha máquina a vapor que puxava pequenos vagões. Por alguns *pennies* podia-se dar algumas voltas no aparelho batizado por seu inventor de *Catch me Who Can*. Era a nova invenção de Richard Trevthick, o primeiro a aplicar a força do vapor no transporte sobre trilhos.¹⁹ A pressão do vapor condensado numa caldeira, ao ser liberada, impulsiona um pistão para mover a biela, que transfere a força para as rodas deslizarem com baixo atrito sobre trilhos de ferro. Esta evolução do princípio mais básico da mecânica, a aplicação de força para proporcionar movimento, era o nascimento da locomotiva e do transporte ferroviário.

A criação de Trevthick ainda não podia ser usada para rodar a distâncias maiores por limitações da própria máquina e pela tecnologia de materiais disponíveis à época. Apesar de ter funcionado por apenas dois meses, o brinquedo londrino abriu a possibilidade de, no futuro, tornar o transporte terrestre mais ágil, barato e independente dos inconvenientes da tração animal, tanto assim que as pesquisas continuaram e despertaram o interesse dos capitalistas ingleses.

Em 1823, na zona carvoeira de Darlington, um grupo de investidores se decidiu a estudar a possibilidade de montar um caminho de ferro entre esta localidade e Stockton-on-Tees, próxima ao centro manufatureiro de Middlesbrough. Inicialmente, a companhia não encontrou receptividade para suas propostas tanto no parlamento inglês quanto de outros capitalistas da zona. A estrada de ferro ainda não era confiável devido aos problemas ligados à tração e pela própria novidade em que consistia. Mesmo com esta falta de confiabilidade, o também engenheiro de minas George Stephenson apostou sua carreira no invento de Trevthick, aperfeiçoando sua criação, e os acionistas da companhia conseguiram construir e inaugurar a estrada em 27 de setembro de 1825. Seus 45 km custaram 200.000 libras e seu sistema de tração era composto por locomotivas auxiliadas em alguns trechos por cavalos devido à baixa potência das máquinas e por planos inclinados utilizados para vencer os trechos mais íngremes.²⁰

¹⁹ Trevthick trabalhara desde os últimos anos do século XVIII em projetos de uso do vapor para o transporte de carvão no País de Gales. O pioneiro no uso do vapor no transporte terrestre foi o francês Nicolas Joseph Cugnot que em 1770 adaptou uma caldeira em uma carreta de artilharia, criando uma espécie de carroça autopropulsada. PIETSCH JR, Luiz e CAVALCANTI, Tito. *Rodas: história de alguns veículos de todos os tempos*. Rio de Janeiro: Borghoff, 1982, p. 14.

²⁰ *The Guardian*, 03 dez. 1825, p. 4. Disponível em <<http://archive.guardian.co.uk/>>. Acesso em 01 ago. 2010.

Mesmo não sendo uma ferrovia no sentido moderno que temos do termo, ou seja, toda a tração sendo realizada pela máquina, a estrada, para qual muitos torceram o nariz, logo no primeiro ano de operação mostrou suas vantagens: realizava viagens a cerca de 14 km/h e baixara o preço do transporte do carvão, principal produto transportado e razão de sua existência, de 18 *shelins*/tonelada para 12 *shelins*/tonelada no trajeto entre as duas cidades, antes realizado pela navegação de canais. A semente fora plantada e a estrada começava a ser vista como “um grande bem público para o distrito que indiretamente beneficia a todo o Império por encorajar construções similares” [tradução nossa].²¹

As modificações introduzidas na máquina de Trevthick por Stephenson tornaram-se a base para todo desenvolvimento ferroviário subsequente, principalmente o posicionamento da caldeira à frente da estrutura. Esta disposição permitia um melhor aproveitamento da potência e a construção de máquinas cada vez maiores. Essa evolução mecânica aumentou o interesse pela novidade e em 1828 foi fundada a *The Liverpool and Manchester Railway Company*, sociedade por ações que construiu e operou a primeira estrada de ferro comercial do mundo, onde todo o trajeto era realizado exclusivamente pela tração da locomotiva. No ano seguinte, através de um concurso que premiava com 500 libras a locomotiva mais eficiente, a empresa escolheu *The Rocket*, máquina também criada por George Stephenson, que materializou de fato a viabilidade econômica das estradas de ferro. Rebocando até 37 toneladas, mantinha velocidade constante de mais de 20 km/h.²² Ao custo de 800.000 libras, em 15 de setembro de 1830, a ferrovia entrava em operação. Segundo um observador presente à inauguração, uma multidão estimada em 400 mil pessoas que dariam “o mundo por um assento na locomotiva (...), assistiu aquele memorável dia” [tradução nossa].²³ Mundo que, gradativamente a partir daí, veria as viagens terrestres ficarem cada vez mais curtas. Tempo é dinheiro.

²¹ *The Guardian*, 11 ago. 1827, p. 4. Disponível em <<http://archive.guardian.co.uk/>>. Acesso em 01 ago. 2010.

²² A processo de criação da companhia, incluindo o concurso e seus resultados, pode ser encontrado em BOOTH, Henry. *An Account of the Liverpool and Manchester Railway*. Philadelphia: Carey & Lea, 1831.

²³ A descrição da viagem feita por um dos passageiros, A. Railer, se encontra em BLACKWOOD'S EDINBURGH MAGAZINE. Número 178, novembro de 1830, Vol. 38, pp. 823 - 830. Disponível em <<http://www.thebrontes.net/reading/bm-etexts#contents>>. Acesso em 06 jan. 2010.



Figura 1: O circo Trevithick e a *Catch me Who Can*, Londres 1808. Thomas Rowlandson, 1809.
Fonte: <<http://education.gtj.org.uk/en/blowup1/6329>>. Acesso em 12 jul. 2010.

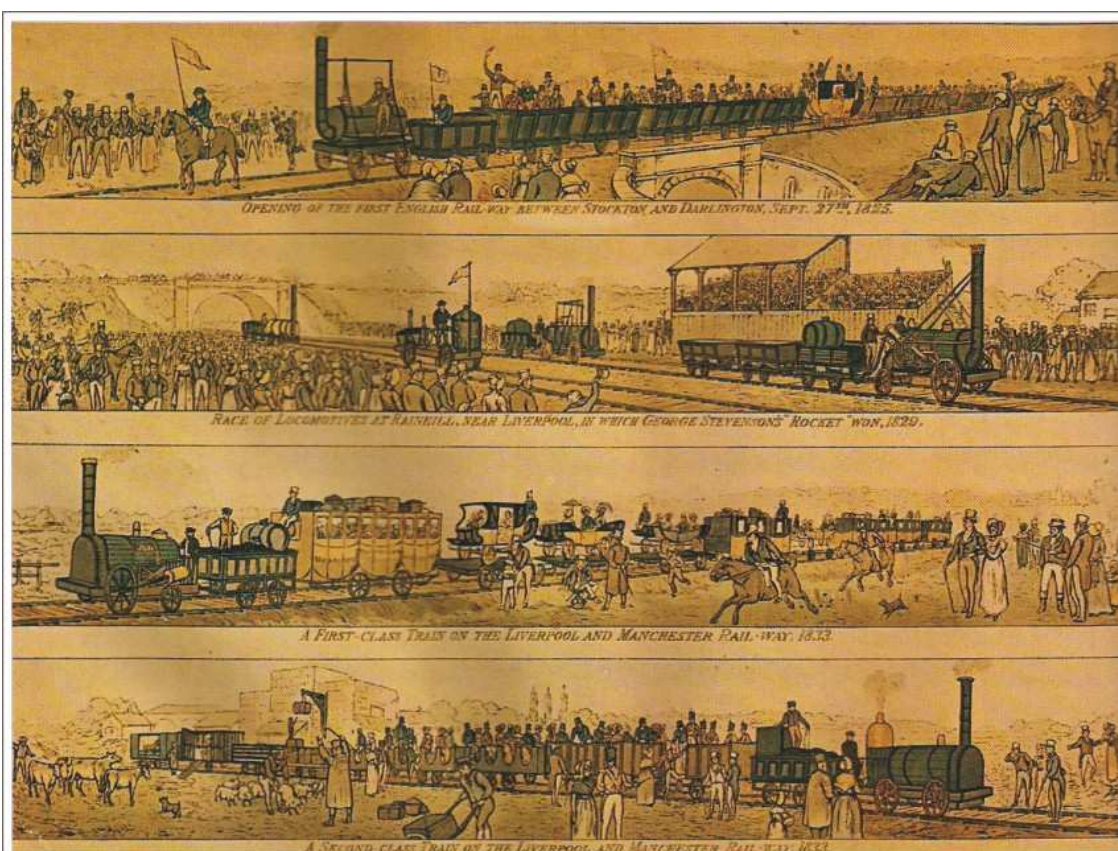


Figura 2: Capítulos da história ferroviária inglesa.
Fonte: Pequena história das invenções. São Paulo, Abril Cultural, 1974, p. 162.

A exploração comercial de vias férreas mostrava-se viável num momento em que o sistema capitalista avançava velozmente. A revolução industrial inglesa mudava o ritmo do mundo e, com isso, os transportes passaram a ter um papel de enorme importância para sua consolidação. Aliando-se à navegação a vapor, as ferrovias contribuíram para a internacionalização da economia industrial, acelerando o desenvolvimento do sistema capitalista e as relações sociais surgidas neste novo mundo de vapor, ferro e velocidade. As estradas de ferro se transformaram naquilo que Marx chamou de “suprema realização”.²⁴ Podemos ter idéia de sua importância para o mundo do século XIX por sua vigorosa expansão: no ano de 1840 eram apenas 7,5 mil quilômetros nos Estados Unidos e na Inglaterra, vinte anos depois eram 107 mil espalhados por todos os continentes.²⁵ O transporte completava a produção, sem movimento não haveria consumo.²⁶

A distribuição dessas vias férreas era desigual. Concentravam-se na Europa e nos Estados Unidos, pois no restante do mundo o ritmo da expansão foi lento. Com o Brasil não foi diferente. Enquanto ingleses e norte americanos construíam ferrovias, o país ainda lutava para consolidar seu Estado recém independente. Apenas no Segundo Reinado, quando o Império viveu momentos de relativa estabilidade política, o Estado brasileiro pode tomar medidas para estimular a implantação de estradas de ferro. Ainda na Regência, por obra de Diogo Feijó, promulgou-se o Decreto Legislativo nº 101 de 31 de outubro de 1835, que previa a ligação da Corte por via férrea com as províncias de Minas Gerais e São Paulo.²⁷ Como dava poucas garantias aos interessados na construção, permaneceu letra morta. Apenas a partir de 1852, o governo Imperial tomou medidas mais incisivas para fomentar as estradas de ferro no Brasil.

Ferrovias exigem pesados aportes de capitais e estes são de retorno a longo prazo. Na Inglaterra, país berço da revolução industrial e onde o capitalismo mais se adiantara, tanto havia capitais privados disponíveis para investimentos no setor ferroviário quanto interesse dos donos destes capitais em investir para aumentar e dinamizar a produção. É por esta razão que as estradas de ferro inglesas se

²⁴ HOBBSBAWN, Eric. *A era do capital, 1848 – 1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 59.

²⁵ SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007, p. 7.

²⁶ MARX, Karl. *O Capital (edição popular)*. Lisboa: Edições 70, 1974, pp. 274 – 275.

²⁷ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Legislação ferro-viaria federal do Brasil: leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921*. Edição comemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas. 1828-1871. Rio de Janeiro: S/E, v. 1, 1922, p. 7. A partir daqui iremos nos referir a esta coleção como LFF, seguido do volume.

materializaram a partir dos investimentos privados,²⁸ não havendo por parte do governo inglês concessões de benesses como garantia de juros ou subvenção quilométrica. Não que o governo de Sua Majestade não se preocupasse com as ferrovias, pelo contrário, muito cedo percebeu sua importância estratégica e econômica, mas já que a organização sócio-econômica do país permitia que as estradas fossem construídas sem amparo do governo, não foi necessária interferência do Estado nas ilhas britânicas. Os ingleses utilizaram o sistema de benesses e garantias apenas nas colônias de além mar, principalmente na Índia. No restante do mundo, como na França, Estados Unidos, Alemanha, Rússia, Argentina, Brasil e em muitas outras nações, as estradas de ferro foram se expandindo com apoio direto dos governos, que as construíam eles mesmos, forneciam recursos ou davam compensações e benesses aos construtores privados.²⁹

O caso brasileiro apresentava um grande dilema. 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.³⁰ O capitalismo brasileiro deste período é um sistema ainda em formação, portanto incompleto, e que possuía grande dependência para com os mercados externos e que, por isso, carregava tanto características do sistema escravista quanto do capitalista. Estávamos num momento de transição de um sistema para outro.³¹

Em face deste estágio do desenvolvimento econômico do país, internamente não se produziam os capitais necessários aos pesados investimentos exigidos pelo setor ferroviário. Mesmo nas regiões cafeeiras, as mais importantes economicamente do Brasil de então, a acumulação se dava pelo contato com o mercado externo e é por esta que, no século XIX, prevaleceram os investimentos das companhias inglesas ou nacionais em associação com capitais ingleses.

²⁸ Engels, na introdução de célebre trabalho, mostra que a revolução industrial na Inglaterra foi resultado da iniciativa privada. Sobre a vigorosa expansão dos meios de transporte no início do século XIX, indicava que os melhoramentos em canais, estradas e ferrovias “são na sua quase totalidade também obra de particulares e de companhias privadas”. ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora em Inglaterra*. Lisboa / São Paulo: Editorial Presença / Martins Fontes, 1975, p. 32.

²⁹ CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. Tese (Doutorado em Economia), Campinas: UNICAMP, 2000, pp. 36 – 40.

³⁰ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982, p. 9.

³¹ MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1984, p. 31. O autor aponta que a acumulação exógena do capital, ou seja, o circuito só se fechava devido aos mercados externos, o que foi fato comum a toda América Latina. É a idéia do capitalismo retardatário gestado em economias primário-exportadoras.

A primeira ferrovia inaugurada no país, a Estrada de Ferro de Petrópolis, começou a funcionar em 30 de abril de 1854. Construída com capitais levantados em Londres por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão de Mauá, seus 14,5 km iniciaram a história ferroviária do Brasil.³² Note-se que esta estrada foi construída sem nenhum tipo de auxílio do governo. O Império apenas autorizou a construção da via e concedeu o privilégio exclusivo por 10 anos para fazer a navegação a vapor entre a Corte e a praia da Estrela, ponto inicial da estrada de ferro que demandava o sopé da serra de Petrópolis.³³

Sem garantias governamentais e com dúvidas quanto ao retorno dos investimentos, o capital internacional não se interessou pelo empreendimento ferroviário no Brasil durante a década de 1840. Mas isto não tardaria a mudar, pois uma série de fatores tornou possível o surto ferroviário brasileiro.

O primeiro deles se liga ao desenvolvimento da lavoura do café. O cultivo da rubiácea, cujo consumo mundial aumentara bastante após 1850, permitiu a acumulação de capitais que foram utilizados em diversos setores da economia, dentre eles as estradas de ferro. O café, também, estimulou os capitalistas estrangeiros a investir no setor para dinamizar o escoamento do produto. Na zona cafeeira, investir em ferrovias era o mesmo que modernizar a cadeia de produção do café.³⁴

Nas províncias do Norte, que perdiam importância econômica e viam diminuir a oferta do seu principal meio de produção, o braço escravo, as estradas de ferro também começaram a ser construídas pelo investidor estrangeiro em simbiose com os poderes e interesses locais. Suas primeiras estradas cruzaram parte das regiões produtoras de cana-de-açúcar, carro chefe da produção para exportação da região, e dirigiram-se aos portos, principalmente os de Recife e Salvador. As estradas pioneiras destas províncias, apesar de objetivarem atingir as margens do rio São Francisco, ficaram por muitos anos com suas linhas estacionadas nos limites da zona produtora de açúcar e derivados da cana.

Outro fator de importância também se liga à expansão do capitalismo internacional. O comércio de escravos, antes poderosa fonte de acumulação de capitais das nações européias e das elites locais, “converteu-se num poderoso obstáculo” ao desenvolvimento do sistema capitalista por imobilizar capitais que poderiam ser aplicados em setores mais produtivos e rentáveis.³⁵ Cedendo a pressões da Inglaterra,

³² TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD livros, 1996, p. 46.

³³ LFF, Vol. 1, pp. 15 – 16.

³⁴ TENÓRIO, op.cit., p. 13.

³⁵ Idem., p. 14.

interessada em criar “uma real capacidade de compra”,³⁶ ou seja, formar um mercado interno mais amplo para absorver seus produtos industrializados, o Brasil abole o tráfico de escravos para seu território em 1850. Os vultosos capitais antes empregados neste comércio passaram a ser utilizados em diversos setores da economia, dentre eles as ferrovias.³⁷

Ainda ligada à conjuntura internacional, devemos observar a onda modernizadora – e avassaladora – do capitalismo. Das exposições internacionais, o ponto máximo da “*exhibitio* burguesa” iniciadas em Londres em 1851 às transformações urbanas de algumas metrópoles ao redor do mundo, passando pelas invenções do telégrafo, do aço e do uso de cabos submarinos, o novo mundo capitalista é um mundo de velocidade.³⁸ A dinâmica mundial se altera. Velocidade é sinônimo de lucro, sendo locomotivas, bondes e barcos a vapor afiadas pontas de lança do processo de acumulação e reprodução do capital. O Brasil, mesmo com seu capitalismo retardatário, sentiu os efeitos deste processo. Na esteira da modernidade européia, começam a ser implantados no país serviços de iluminação pública a gás, fornecimento de água e transporte urbano.

As transformações do período no mundo têm grande peso no processo de implantação das ferrovias no Brasil, mas seríamos ingênuos se acreditássemos que todo o processo estivesse ligado somente aos desejos do capitalismo industrial europeu. Se o fizéssemos, despreziáramos as necessidades e desejos das classes dominantes nacionais. Que houve pressões externas não resta dúvida, contudo, as transformações da segunda metade do século XIX, não seriam possíveis sem a simbiose entre os interesses das elites políticas e econômicas nacionais e o capital internacional.

Era neste espaço de conflito e acomodação entre a elite capitalista retardatária e os representantes do capital internacional no Brasil, ingleses em sua maioria, onde o Império tinha de manobrar para, ao mesmo tempo, atender aos interesses internos e externos e dotar o país de melhoramentos como as estradas de ferro, importante instrumento para se exercer um controle efetivo do imenso território do país e inserir vastas regiões no ciclo do comércio internacional.

³⁶ EL-KAREH, op. cit., p. 13.

³⁷ É importante notar que, ao mesmo tempo em que contribuíam para o fim do trabalho escravo em razão de estimular ao trabalho assalariado, as estradas de ferro reforçavam o sistema por não desviar da lavoura para as atividades de transporte o trabalhador escravo. Cf. MELLO, pp. 81 – 82.

³⁸ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005, p. 83. Este historiador defende que as transformações desta época foram tão profundas que alteraram a percepção de tempo e de espaço das pessoas.

Em 1852 o governo Imperial tomou medidas incisivas para o setor ferroviário, pois neste ano é promulgado o Decreto Legislativo 641. Essa lei determinava que fosse construído “um caminho de ferro que, partindo da Côrte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Geraes e São Paulo”.³⁹ Para isso, dava privilégio por 90 anos para os construtores explorarem a via, garantia os investimentos com juros de até 5% ao ano e criava uma zona de 30 km de cada lado das estradas onde não poderiam ser construídas outras. Com isso, o governo além de garantir o retorno dos investimentos, com as estradas dando lucro ou não, reservava mercado para elas ao impedir a concorrência em uma mesma área.

O parágrafo 14º, artigo 2º dizia que “se apparecerem Companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Império”, o governo applicaria o mesmo decreto às empresas interessadas, porém as concessões antes de serem efetivadas pelo governo central seriam submetidas “à aprovação do Corpo Legislativo a fim de resolver sobre a conveniência das linhas”.⁴⁰ Percebia o governo a necessidade de, para manter o equilíbrio do Império, articular seus interesses com os das províncias.

O disposto no Decreto 641 se tornou a base para a construção de ferrovias em todo o território nacional. Vale ressaltar que para atender aos interesses dos ingleses, o decreto vedava a utilização de trabalhadores escravos nas construções. Por um lado, os ingleses buscavam impedir a manutenção da escravidão com capitais gerados no circuito comercial que eles próprios dominavam, por outro, visavam exportar não somente os capitais e *know how* ferroviário, mas também parte da mão-de-obra.

Além das ações do Império, as províncias também agiram tomando medidas próprias. Em trabalho que vai na linha oposta à historiografia tradicional, que prega que o Estado brasileiro se consolidou a partir da elite da Corte, Mirian Dolhnikoff defende que, na formação do Estado nacional brasileiro “prevaleceu uma organização institucional que garantiu a articulação das várias partes do território em um todo, preservando a autonomia de cada uma delas, sob direção do governo central”. O que ela demonstra é que as elites regionais tiveram peso considerável tanto na formação quanto na consolidação do Estado brasileiro. Elas “se responsabilizaram pela condução do novo Estado nacional”.⁴¹ Mesmo sendo diferentes, havia entre esses grupos pontos comuns, deixando margem para articulação entre eles, com governo central funcionando como

³⁹ LFF, Vol. 1, p. 17.

⁴⁰ Idem, p. 18.

⁴¹ DOLHNIKOFF, Mirian. Elites regionais e a construção do Estado nacional. In: JANCSÓ, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo/Ijuí: Hucitec/Unijui/FAPESP, 2003, p. 433.

mediador. No setor ferroviário assim ocorreu. Nas disputas de grupos regionais entre si ou contra ele próprio, o Império criou um “negócio da Corte” em torno das concessões de ferrovias para se equilibrar entre os seus interesses e os das províncias.⁴² Por trás deste ambiente, pairava a sombra dos investidores ingleses. Foi devido a estes diversos interesses que o sistema ferroviário brasileiro foi constituído de linhas soltas, muitas delas completamente isoladas, sem se articular a outros meios de transporte. O ponto comum entre elas é que levavam a um porto de mar, a porta para os mercados externos.

Das estradas concedidas nas duas décadas posteriores ao Decreto 641, a grande maioria foi construída por capitais ingleses, mas havia exceções na zona cafeeira, notadamente na província de São Paulo. Nela, apenas uma estrada, a *São Paulo Railway*,⁴³ foi construída com capital inglês e sua concessão foi dada pelo governo Imperial. As outras foram materializadas pelos homens de negócio paulistas, utilizando seus capitais e sob concessão da província de São Paulo.⁴⁴ Tanto isto é verdade que o Ministro da Agricultura assim se referia a província: “*Compreendendo a grande influência das vias modernas de comunicação sobre o desenvolvimento de sua prosperidade, tem-se avantajado ultimamente no empreendimento desses utilíssimos melhoramentos materiais*”.⁴⁵

Em outras partes do país, prevaleceram as concessões do governo do Império. Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul começaram a ser dotadas deste importante melhoramento por mãos nacionais ou estrangeiras, mas sempre com as garantias aos investimentos dadas pelo governo imperial. Estas províncias tinham na sua pauta de produção produtos de interesse tanto do mercado interno como do externo – o café nas duas primeiras e as carnes na última – o que de certa forma justificava os investimentos. E nas províncias do Norte, onde a crise do açúcar empobrecia fortemente a região, como se deu a implantação das estradas de ferro? Vejamos os casos de Pernambuco e Bahia, as duas mais importantes províncias dessa região do Brasil.

⁴² CAMELO FILHO, op. cit., p. 30.

⁴³ A *São Paulo Railway* era a mais importante da província, pois ligava o porto de Santos ao Planalto Paulista na cidade de Jundiaí, sendo inaugurada em 1867. As outras ferrovias construídas nas décadas de 60 e 70 com capitais nacionais e por concessão da província foram a Sorocabana e a Mogiana. São Paulo e as outras províncias davam garantias semelhantes as do governo central. Para mais sobre estas vias ver REVISTA FERROVIÁRIA. *Estradas de ferro do Brasil em 1960*. Rio de Janeiro: CBEI, 1960, (Suplemento).

⁴⁴ Sergio Silva aponta que os líderes da expansão cafeeira não se dedicaram apenas a administrar fazendas. As ações destes homens iam muito além da produção, passando pela comercialização, financiamento e transporte do produto. In: SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa – Omega, 1976, p. 59.

⁴⁵ BRASIL. Ministério da Agricultura. *Relatório do anno de 1870 apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 3ª seção da 14ª legislatura*. Rio de Janeiro: Typografia Universal de E. & H. Laemmert, 1871, p. 105. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1956/>>. Acesso em 11 jan. 2010.

As discussões em torno de vias férreas na província da Bahia se iniciam antes do decreto 641. No mesmo ano de 1852, em 21 de junho, a Assembléia Provincial aprova a Lei Estadual nº. 450 que lança as bases para construção da primeira estrada de ferro. Esta Lei colocava nas mãos dos membros da Junta da Lavoura, que representava as classes dominantes da Bahia, e da própria província, a responsabilidade pela construção de uma estrada de ferro que partindo do porto da Bahia fosse terminar às margens do rio São Francisco. Esta atitude dos deputados baianos, corroborada pela Associação Comercial da Bahia, deve ser vista como uma tentativa de demonstrar uma pujança econômica que não mais existia. Intrinsecamente, era uma forma de dar novo fôlego à cambaleante economia provincial, uma forma de tentar superar a crise do açúcar.

Dentre outras coisas, a lei determinava que a estrada a ser construída fosse executada num prazo máximo de 10 anos; que a companhia construtora receberia a soma de 20 contos por cada quilometro construído; que ela iniciasse o tráfego de vapores pelo rio São Francisco e estabelecia que a província custearia as obras emitindo títulos provinciais com juros anuais de 5%.⁴⁶

No ano seguinte, o presidente da província João Mauricio Wanderley, tendo uma visão mais realista da situação financeira, joga uma pá de cal no projeto dando a entender que o custeio e as garantias deveriam vir do governo central e não dos cofres provinciais. Na sua *Falla* de 1853, disse:

A lei geral de 26 de junho de 1852 garante 5 por cento do capital empregado na construção de estradas de ferro, e essa garantia he maior e mais profícua não só pelos recursos dos cofres geraes, mas tambem pelo credito que gosa o governo em paizes estrangeiros: se ella não bastar para introduzir entre nós as estradas de ferro, não será por certo a vossa lei que o conseguirá. (...) Sem capitaes estrangeiros não são por em quanto realisaveis entre nós obras, que demandam milhares de contos; e se a companhia de que me occupo entende que pode pôr-se a frente da empresa, melhor será que trate de solicitar ao Governo imperial um privilégio com a garantia do juro; e então autorisareis quando muito a Presidência a tomar por conta da Província certo número de ações.⁴⁷

Além de se eximir da responsabilidade pela construção devido a razões financeiras, o presidente delinea a política que daí para frente será seguida: as estradas

⁴⁶ Lei Estadual nº. 450, 21 de junho de 1852. Em: BAHIA. *Falla que recitou o exm.o presidente da provincia da Bahia , dr. João Mauricio Wanderley, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia no 1.o de março de 1853*. Bahia: Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1853. Disponível em <www.crl.edu/contents.asp>. Acesso em 25. jan. 2009.

⁴⁷ BAHIA. *Falla que recitou...*, p.66.

deveriam ser construídas por concessão e garantia do governo do Império, com capitais estrangeiros e a província daria uma contraparte, uma garantia menor em ações e uma garantia suplementar de 2%, perfazendo 7% de juros garantidos. Assim nasceu a primeira ferrovia baiana, a *Bahia and San Francisco Railway Company*. Partindo da capital, mirava as margens do rio São Francisco em Juazeiro, mas estacionou em Alagoinhas, a 124 km do ponto de partida, por muitos anos, pois o trecho garantido com juros era somente este. O restante da estrada até Juazeiro não possuía garantia e por isso os ingleses não tiveram interesse em continuar as obras até o grande rio, mesmo com a medida tomada em 1873 pelo Império que, além das garantias do Decreto 641, instituía a subvenção de 30 contos por cada quilômetro construído.⁴⁸ Outra ferrovia de grande importância para a província, pois mirava a Chapada Diamantina e articulava esta região ao porto da capital através da navegação do rio Paraguassú a partir de São Felix, foi a Central da Bahia, construída a partir da década de 1870 por investidores ingleses nos mesmos moldes da Bahia ao São Francisco: garantia imperial e complemento nas subvenções por parte da província.

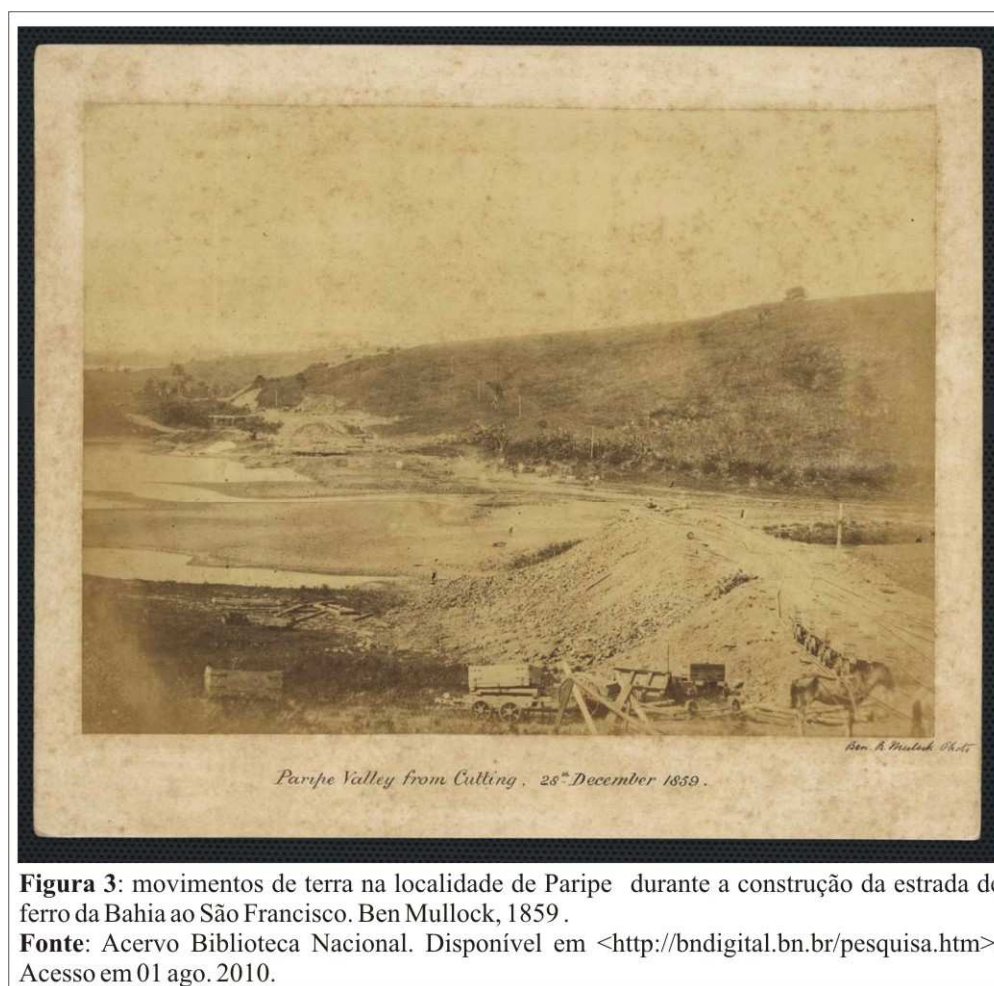


Figura 3: movimentos de terra na localidade de Paripe durante a construção da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco. Ben Mullock, 1859.

Fonte: Acervo Biblioteca Nacional. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/pesquisa.htm>>. Acesso em 01 ago. 2010.

⁴⁸ FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia o rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.



Tal qual a Bahia, o maior produtor nacional de açúcar, Pernambuco, construiu sua primeira ferrovia empurrando a concessão para o Império. Em 1855 assim se manifestava o presidente da província: “Escrevi ao Ministro brasileiro em Londres, pedindo os seus bons officios, e assegurando-lhe que Pernambuco acompanharia a Bahia na garantia addicional de dous [dois por cento, ressalva nossa]”.⁴⁹ Em seguida, promulgou-se a Lei Provincial 353, estabelecendo a garantia adicional de 2% e de onde viriam os capitais, da Inglaterra. Estava lançada a base para a organização da segunda estrada de ferro a ser aberta ao tráfego no Brasil e a primeira com investimentos ingleses, a *Recife and São Francisco Railway Company*, que assim como a sua irmã mais nova baiana, visava as margens do grande rio onde, diga-se, jamais chegou.

A estrada baiana e a pernambucana surgiram de pressões dos grupos dominantes nas províncias junto ao governo central e estas eram resultado do descompasso econômico entre o norte e o sul do país. O governo Imperial tinha interesse em fomentar e conceder ferrovias em zonas de produção para exportação mais

⁴⁹ *Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinaria de 1855 o exm. sr. conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo, presidente da mesma provincia.* Recife: Typ. de M.F. de Faria, 1855, pp. 31 – 32. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/671/>> Acesso em 11 jan. 2010.

significativas, como era o caso das regiões cafeeiras que, além disso, estavam mais próximas da capital do Império, ponto natural de concentração de estradas de ferro. À época, as elites do norte viam na ação do governo central uma questão de má vontade para com elas. “*Ao passo que as províncias do Sul são largamente dotadas de toda sorte de melhoramentos, as do Norte só por favor especial recebem de tempos a tempos um escasso subsidio, que por minguido deixa muitas vezes de lhes aproveitar*”, era a queixa que aparecia em um jornal pernambucano.⁵⁰ Cabia ao governo central manobrar para atender ao coro dos descontentes

Para além dos jogos políticos, aspecto de grande importância é que as ferrovias representavam, àquela altura, meio indispensável pra se entrar na modernidade e atingir o progresso. Principalmente a partir de década de 1870, a melhoria nos meios de transporte através da implantação das estradas de ferro era vista como “capaz, por si só, de trazer as esperadas mudanças sociais”.⁵¹ Parecia que a fumaça e o vapor expelido pelas locomotivas havia entorpecido as mentes da época:

No meio da agitação crescente dos espíritos, do alarido partidário que encobre as vozes dos legítimos interesses, permiti que alguém faça ouvir uma súplica da nação. Senhores, é tempo de cuidar exclusivamente — notai que digo exclusivamente — dos melhoramentos materiais do país. Não desconheço o que se me pode replicar; dir-me-eis que uma nação não se compõe só de estômago para digerir, mas de cabeça para pensar e de coração para sentir. Respondo-vos que tudo isso não valerá nada ou pouco, se ela não tiver pernas para caminhar; e aqui repetirei o que, há alguns anos, dizia eu a um amigo, em viagem pelo interior: o Brasil é uma criança que engatinha; só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro...⁵²

Implantando-se o sistema ferroviário, o Brasil poderia acordar o gigante que dormia, tornando-se uma nação central. A citação poderia ser atribuída a algum político ou a engenheiros, tradicionais defensores das ferrovias, como André Rebouças, Cristiano Ottoni ou Miguel de Teive e Argollo, mas ela é de Machado de Assis. É um indicativo de que a idéia das ferrovias como tábua de salvação do Brasil havia se entrincheirado nas mentes da sociedade nacional do período. Quando associamos esta mentalidade salvacionista à existência de um quadro de especulação econômica e intermediação política no setor ferroviário, entendemos o porquê de a maioria das estradas construídas

⁵⁰ *Diário de Pernambuco*, 29 ago. 1859. Citado em: TENÓRIO, op. cit, pp. 67 -68.

⁵¹ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001, p. 100.

⁵² ASSIS, Machado. *Evolução*. S/L: S/E, 1884. Disponível em <http://pt.wikisource.org/wiki/Evolu%C3%A7%C3%A3o_%28Machado_de_Assis%29>. Acesso em 30 jun. 2010.

no país não terem dado contribuição ao desenvolvimento de suas regiões. Somente a estrada de ferro não é capaz de resolver todos os problemas das sociedades. A via férrea não vai acabar com a escravidão ou redistribuir a posse das terras, destarte, “o caminho de ferro não é agente productor, é auxiliar da produção”.⁵³

Visto parte das razões e dos condicionantes que levaram a construção das estradas de ferro no Brasil imperial, vejamos agora o sentido destas vias férreas para o governo do Rio de Janeiro.

As estradas construídas no Império, como já afirmamos, tinham caráter regional por atender as pressões políticas e econômicas das províncias, contudo é preciso que observemos que muitas delas haviam sido concebidas como integradoras de grandes áreas do território nacional. Principalmente após a Guerra do Paraguai, o governo imperial encomendou e financiou diversos planos e expedições ao interior do Brasil. Podemos citar os planos Moraes (1869), Queiroz e Rebouças (ambos de 1874) além das expedições da Comissão Hidráulica (1879 – 1880) no vale do São Francisco e da missão dos engenheiros Keller na zona dos rios Madeira e Mamoré (1867).⁵⁴ Tentava o governo conhecer e articular o território para melhor controlá-lo, mas faltava-lhe força política e financeira para fazer as ferrovias progredirem para além das zonas de interesse dos grupos dominantes nas províncias e do capital estrangeiro.

Na década de 1850, por exemplo, o governo central e as províncias tiveram noção da importância de penetrar, ocupar, explorar e controlar o território, mas sérias foram as dificuldades para pôr a empresa nos trilhos. Ainda assim, pelo menos três das estradas planejadas à época tinham claramente este fim. Eram a D. Pedro II, a *Recife and São Francisco* e a *Bahia and São Francisco*. O ponto comum entre as três era que elas objetivavam atingir as margens do rio São Francisco e estabelecer um sistema integrado de transporte entre trens e navegação a vapor. A idéia de rio de integração nacional se mostrava mais forte do que nunca e tanto o Império quanto as províncias tomaram medidas na década de 1870 para operacionalizar a navegação a vapor do Grande Rio. Com enorme demora, vapores começaram a fazer viagens regulares pelo rio a partir de 1878,⁵⁵ contudo as ferrovias não avançavam.

⁵³ MESQUITA, Elpídio Pereira de. *Viação férrea da Bahia*. Rio de Janeiro: Jornal do Comercio, 1910, p. 105.

⁵⁴ Sobre os planos de viação consultar BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. *Planos Nacionais de Viação: evolução histórica (1808 – 1973)*. Rio de Janeiro: 1973. A viagem da comissão hidráulica é descrita em SAMPAIO, Teodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. São Paulo: Cia. das Letras, 2002. Para a área dos rios Madeira e Mamoré e da ferrovia de mesmo nome FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

⁵⁵ Sobre as iniciativas para navegação do rio São Francisco ver MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

Uma das razões para o governo imperial ter bancado a operação destes barcos foi a grande seca iniciada em 1877, pois Minas e Bahia, apesar das tentativas, não conseguiram levar a empresa à frente. Eles eram utilizados para levar auxílio aos flagelados e as pessoas para outras zonas. Também devido às secas, algumas estradas de ferro tiveram os serviços adiantados ou foram iniciadas neste período. As estradas de Baturité e Sobral no Ceará e a de Paulo Afonso entre Alagoas e Pernambuco são resultado da liberação de créditos emergenciais pelo governo central.⁵⁶ As obras ocupavam mão-de-obra, diminuindo os efeitos perversos da seca para alguns.

O sistema de juros garantidos começa, entre o final da década de 1870 e a seguinte, a deixar explícito seus limites, na medida em que novas estradas eram abertas ao tráfego. Muitas delas eram mal construídas e conservadas e as obras evoluíam muito lentamente. Com tal panorama, o Estado buscou outras formas de ação, com ele próprio construindo e administrando as ferrovias, como na D. Pedro II, ou arrendá-las sem garantia de juros, mas ainda assim concedendo diversas benesses às companhias privadas, como ocorreu com o prolongamento da estrada da Bahia ao São Francisco (Alagoinhas a Juazeiro). Apesar de iniciado o movimento que na República atingiria o ápice, o sistema de juros continuou sendo utilizado pelo Império como demonstra o Decreto 7.959 de 1880, que mesmo diminuindo as benesses, previa juros garantidos a 6% ao ano.⁵⁷

Que o sistema de garantias de juros era bom para os investidores, já detectamos. Para o país, isso é discutível. Boa parte da historiografia sobre o tema concorda que apesar dos males, este sistema possibilitou a implantação das ferrovias no Brasil, no que concordamos. Apesar da morosidade nas obras, o Brasil passou de cerca de 200 km de estradas de ferro em tráfego em 1860 para mais de 9 mil em 1889. Apesar de o salto parecer grande, esses tantos quilômetros de estradas de ferro, em sua grande maioria sem ligação entre elas, em relação ao imenso território nacional pouco significaram. À exceção da zona cafeeira, pouco contribuíram para o desenvolvimento de suas regiões.

Se formos apontar quem realmente ganhou com a política de concessões vigente por todo o Império, não teremos dúvida em apontar para os investidores ingleses. No período que aqui analisamos, capitais oriundos da Inglaterra financiaram boa parte das ferrovias construídas sob os auspícios do Império e das províncias direta e

⁵⁶ CAMELO FILHO, op. cit., pp. 98 – 99.

⁵⁷ JESUS, José Palhano de. Rápida notícia sobre as estradas de ferro. In: *Diccionario historico, geographico e ethnographico do Brasil (commemorativo do primeiro centenário da independencia) introdução geral, (Brasil)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, Vol. 1, p. 730.

indiretamente. Diretamente, através de investimentos aplicados na construção e operação de vias férreas. Indiretamente, na medida em que os capitais ditos nacionais, na verdade eram produto do comércio internacional, principalmente do café. Esses só se reproduziam quando a produção nacional se articulava ao comércio internacional.

No setor ferroviário, valia à pena investir devido ao retorno garantido dos investimentos. Veja-se o caso da estrada da Bahia ao São Francisco. A ferrovia havia custado à companhia inglesa cerca de 16.000 contos e foi seu primeiro trecho entregue ao tráfego em 1860. Entre 1860 e 1879, os governos já haviam pagado em juros mais de 22.000 contos (15.896 pelo governo central e 6.252 pela província).⁵⁸ Se é possível ganhar dinheiro sem muito esforço e com serviços de má qualidade, que razão teriam os ingleses para melhorá-los? Para que ter preocupações se, no mesmo período, a estrada apresentou saldos em apenas quatro anos?

Outra fonte de renda dava-se com as próprias obras. Principalmente no Norte, buscou-se sempre construir pelos traçados mais econômicos o que não quer dizer, em absoluto, que sejam os mais adequados. Os relatórios do Ministério da Agricultura com frequência reclamavam da qualidade dos serviços, solicitando às companhias melhorias em obras de arte ou no leito das estradas, além de indicar a construção de variantes nos traçados para melhor aproveitá-las.⁵⁹ Além disto, o mais comum era o estado da via permanente ser considerado apenas regular e os serviços eram tidos como irregulares e ineficientes. Mesmo em estradas que apresentavam saldos, como a Recife ao São Francisco, as condições não eram boas. As exceções eram as estradas do café, geralmente bem conservadas e com tráfego regular. Mais um sintoma do distanciamento entre as províncias do Norte e as cafeeiras.⁶⁰

Tentavam o Império e as províncias empurrar o Brasil para a modernidade, mas mantendo-se apegados à velha economia agroexportadora e aos tradicionais métodos de se fazer política, através da barganha e do jogo de compensações. Na tentativa de agradar a determinados grupos, os governos fizeram o país como um todo perder, seja

⁵⁸ BRASIL. Ministério da Agricultura. *Relatório do anno de 1879 apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 3ª seção da 17ª legislatura*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1880, p. 268. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1966/>>. Acesso em 11 jan. 2010. O praxe nas concessões do governo central era estipular que os repasses cessariam quando os saldos fossem de 8%.

⁵⁹ As obras de arte são as pontes, viadutos, bueiros, pontilhões, aterros, etc.

⁶⁰ Os relatórios do Ministério da Agricultura, Indústria, Viação e Obras Públicas podem ser encontrados em <http://www.crl.edu/brazil/ministerial>. É bom que se diga que as estradas cafeeiras eram utilizadas intensamente e eram essenciais para expansão da lavoura, daí necessitarem de conservação e melhorias constantes. Nas paragens sanfranciscanas, concordamos com FREITAS quando este propõe a idéia da existência nesta zona de uma “economia do catado”, um sistema econômico não-especializado baseado na compra e venda de qualquer produto, o que, de forma alguma, garantia, como na zona cafeeira, a máxima utilização dos trens. Para mais sobre a temática ver FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: *Bahia, análise e dados*. Salvador: SEI, V9, nº 4, pp. 24 – 37, 2000, pp. 29 e segs.

pelo endividamento gerado pelo sistema de juros garantidos ou pelo resultado final de muitas ferrovias. Mal equipadas, com traçados antieconômicos, serviços irregulares e sem medidas complementares por parte dos governos, como reforma fundiária e maior acesso ao crédito, muitas das estradas de ferro brasileiras serviram de instrumento de manutenção de amplas regiões do país nas mesmas condições sócio econômicas de antes delas, ou seja, afastadas da economia de mercado. Apesar dos problemas gerados pelo sistema de juros garantidos, a intervenção estatal durante o Império foi decisiva para a implantação das ferrovias no Brasil.

Quando o regime monárquico caiu em 1889, os republicanos precisaram reorganizar o aparelho de Estado para fazer o novo sistema político funcionar. As províncias, agora estados, passaram a gozar de liberdades econômicas antes inexistentes e ocorria a repartição de poderes entre o governo Federal e as forças locais. O novo sistema tributário implantado na República é parte importante no processo. Nele, a União arrecadava os impostos de importação e os estados os de exportação, o que dava ao governo Federal um importante mecanismo de controle da economia. Controlando as taxas sobre as importações, o Brasil poderia valorizar mais ou menos sua moeda e estimular ou não setores da economia que dependiam de produtos importados, como a indústria e as ferrovias. Como efeitos negativos, contribuiu para manter o país fortemente dependente do mercado agroexportador e com o fortalecimento das forças políticas e econômicas dos estados do Sul, aumentou ainda mais o fosso econômico entre eles e os do Norte. Os primeiros, tendo a produção cafeeira para exportação ou produtos de grande saída no mercado nacional como base da produção, aumentaram seu poder tanto econômico quanto dentro do aparelho de Estado. Os segundos importavam mais que exportavam e com o novo sistema perdiam arrecadação e força política.⁶¹

Como vimos, a implantação das estradas de ferro só foi possível graças à concessão de benesses e pela utilização do sistema de juros garantidos concedidos pelo governo central e pelas províncias, tendo o Estado, associado ao capital internacional, decisiva participação no processo. Na República, a participação estatal tornou-se cada vez mais forte no setor, apesar de nos anos iniciais do novo regime, o governo Federal ter mantido o sistema de garantia de juros.

A República foi proclamada num momento de crise do capitalismo mundial. Para o novo regime urgia tomar medidas para combater os efeitos da crise, principalmente a violenta baixa no câmbio e a falta de meio circulante. Em janeiro de

⁶¹ No período, devido às liberdades concedidas aos estados pelo regime republicano, a venda de produtos de um estado para outro era considerada exportação.

1890 o ministro da Fazenda de Deodoro, Ruy Barbosa, instituiu o Encilhamento, política que fazia emissões não lastreadas no padrão ouro. Numa economia como a do Brasil do período, o valor da moeda dependia menos do fluxo do ouro no mercado internacional do que da saúde financeira da economia como um todo, era o que acreditava o ministro e seu *staff*.⁶² A grande especulação sobre os volumosos capitais emitidos pelo Encilhamento levou o sistema ao fracasso. Empresas, inclusive ferroviárias, eram criadas do dia para noite, mas as sucessivas baixas no câmbio, ou a especulação pura e simples, fez fracassar até os investidores realmente interessados em investir em ferrovias e na indústria.

No setor ferroviário, a baixa do câmbio provocou uma situação insuportável para os cofres públicos. Logo no início do novo regime, em 1890, promulgou-se o Decreto 862, instrumento que estabelecia os parâmetros para as construções ferroviárias daí para frente. Na verdade, este decreto era uma reedição de outros de 1878 e de 1880, os primeiros do Império a tentarem diminuir as concessões por parte do Estado.⁶³ O Decreto 862 trazia em seu texto uma importante novidade. A cláusula XXXI, além de garantir juros de 6% ao ano, estabelecia que “si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro regulará o câmbio de 27 dinheiros por 1\$000 para todas as operações”.⁶⁴ Instituiu o governo o câmbio fixo para construções ferroviárias, numa tentativa de tornar o setor mais atrativo e livre das oscilações da moeda.

Com a crise econômica e a baixa no câmbio, esta medida redundou num grande fracasso e em enormes prejuízos para os cofres públicos. A taxa de conversão sendo fixa gerou grande especulação no setor. Funcionava da seguinte maneira: o investidor orçava as obras em réis, captava menos moeda estrangeira devido a depreciação do mil réis e, quando os capitais fossem aplicados e prestadas as contas ao governo para efeito do recebimento dos juros garantidos, eram convertidos pela taxa mais alta de 27 dinheiros. Em razão disso, estima-se que no fim do século, o Estado brasileiro tenha utilizado 1/3 do seu orçamento para pagar os juros garantidos. Era a sentença de morte do sistema de garantia de juros. A partir deste momento, o governo Federal buscou alternativas menos onerosas para agilizar a implantação das estradas de ferro no país.

O primeiro passo foi resgatar diversas estradas de ferro em todas as regiões do país. Além dos prejuízos gerados pelo sistema de juros garantidos e da comprovada má qualidade das obras em muitas delas, algumas estradas cortavam regiões que não

⁶² TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987, p. 41.

⁶³ Trata-se dos decretos 6.995 de 10 de agosto de 1878 e 7.959 de 29 de dezembro de 1880.

⁶⁴ LFF, Vol. 6, p. 738.

possuíam uma base produtiva capaz de manter a operação economicamente viável, obrigando o governo a vir em seu socorro. Ferrovias são poderosos instrumentos estratégicos, seja no campo econômico, militar ou político, e não podiam ser relegadas ao abandono, mesmo que isto soasse como um socorro aos investidores estrangeiros. Na visão de Steven Topik “a política do governo previa que as ferrovias deveriam servir de meios para o desenvolvimento econômico, antes de serem meios de produzir lucros”.⁶⁵ Acrescentando-se a isto os frutos políticos por elas proporcionados e por elas permitirem que o Estado marque presença em suas áreas de atração, entendemos a necessidade de mantê-las mesmo que apresentassem resultados financeiros pífios.⁶⁶

Em 1890, o Brasil possuía 9.973 quilômetros de ferrovias (tabela I) e 3.391 pertenciam aos estados e a União, correspondendo a 34% do total. Com as operações de resgate do governo Federal e dos estados, já em 1903 o percentual subiu para 80%. O Estado resgatou as companhias ferroviárias, mas boa parte acabou arrendada a empresas estrangeiras. No caso da União, dos 7.620 quilômetros de ferrovias em operação que possuía no ano de 1903, 4.832 estavam arrendados.⁶⁷

⁶⁵ TOPIK, op. cit., p. 113.

⁶⁶ Grande parte das estradas de ferro nos estados do Norte apresentava prejuízos contínuos, mas eram de grande interesse para o governo, como era o caso da já referida Bahia ao São Francisco, Baturité no Ceará e do prolongamento da Recife ao São Francisco em direção ao sertão pernambucano. Sobre o caráter estratégico destas estradas ver CAMELO FILHO, op. cit. e para a análise específica de cada uma delas ver, respectivamente, FERNANDES, op.cit., FERREIRA, Benedito Genésio. *A estrada de ferro Baturité (1870 – 1930)*. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, Núcleo de Documentação Cultural, Projeto História do Ceará, 1989 e PINTO, Estevão. *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

⁶⁷ Dados levantados em TOPIK, op. cit. e BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 de dezembro de 1903*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

Tabela I – Evolução quilométrica das ferrovias em tráfego.

Ano	Brasil	Bahia	% BA X BR	Linha da Gropa
1860	222	15	6,8	0
1870	744	124	16,6	0
1880	3.397	312	9,2	0
1890	9.973	1.056	12,9	0
1900	15.316	1.287	8,4	0
1910	22.287	1.434	6,4	0
1920	28.828	1.757	6,1	128
1930	32.478	1.998	6,2	222
1940	34.207	2.105	6,2	258
1950	36.018	2.436	6,8	258
1960	38.160	2.526	6,6	348
1970	32.058	2.000	6,2	348
1980	29.746	1.573	5,3	32

Obs.: quilometragem aproximada. Dados referentes às ferrovias entregues ao tráfego até 31 de dezembro de cada ano. Os dados podem apresentar diferenças já que os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas para os dados até 1950 apresentam quilometragens diferentes para um mesmo ano, reflexo da desorganização do setor. A diminuição nos valores, a partir da década de 1960, indica que houve supressão de ferrovias.

Fonte: dados compilados pelo autor em BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no ano de 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920, TARQUÍNIO, Mario. Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia. In: *Revista IGHB*, Salvador: 1934 e SILVEIRA, op. cit.

Tinha-se a visão de que o Estado não era um bom administrador e por isso não deveria ele próprio tomar conta de tão importante patrimônio. Via-se a ação do Estado no setor ferroviário como política e não técnica, o que fazia com que as ferrovias fossem administradas a partir dos interesses de alguns e não os da nação. Isto fazia com que as estradas fossem ineficientes e que tivessem grandes despesas com pessoal, por terem se tornado cabides de empregos.⁶⁸ Devido a esta visão, à crise financeira que o país atravessava, ao fraco desempenho econômico das vias férreas e à pequena evolução da malha nos três primeiros anos do século XX, viu-se o governo Federal obrigado a mudar novamente as formas de construção e operação dos caminhos de ferro. Em 1903, através do decreto 1.128, instituía-se, pelo menos no papel, a nova política de construções e arrendamentos. Criado originalmente apenas para o prolongamento do

⁶⁸ Na documentação constante nos arquivos privados de nomes como João Ferreira de Araujo Pinho e Cícero Dantas Martins, o Barão de Geremoabo, depositada no Arquivo Público do Estado da Bahia, com frequência aparecem correspondências onde pede-se por empregos nas estradas de ferro e isto realmente era algo comum, mas esta fórmula não deve ser aplicada a todas as estradas federais. Os estudos de TOPIK, op. cit., pp. 128 – 131, para Central de Brasil e QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a estrada de ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru: EDUSC, Campo Grande: Ed. UFMS, 2004, pp. 234 - 249 indicam que o pessoal empregado não excedia ao necessário para manutenção do tráfego. Ao contrário, essas estradas possuíam índices de funcionários por quilômetro menor que o de muitas estradas privadas.

ramal do Timbó na Bahia até Propriá em Sergipe, acabou transformando-se em modelo para as construções subsequentes em todo o país. Através da abertura de créditos, o governo contratava as obras a quem oferecesse mais vantagens. Pagaria pelos serviços emitindo títulos que seriam remunerados em 5% ao ano em moeda nacional e 4% na estrangeira. As companhias interessadas receberiam na medida em que os trechos fossem entregues completos.⁶⁹ As empresas construiriam e administrariam as estradas, mas o proprietário era o governo federal. Até então, apesar de algumas ferrovias terem sido construídas por sistema semelhante, prevaleciam as concessões privadas. O decreto tem simbolicamente muita importância, pois pela primeira vez se fazia uma política ferroviária na qual Estado seria o efetivo proprietário do sistema férreo.

O problema era que, assim como nos períodos anteriores, a legislação não foi respeitada e continuou a existir um grande jogo de interesses nos bastidores. Em muitos casos, o governo fez contratos por empreitadas, entregando os estudos aos próprios construtores, o que levou a que se continuasse a dar preferência aos traçados mais econômicos já que as empresas construtoras sabiam que conseguiriam alterações posteriores nos contratos. Os pagamentos acabaram sendo mensais ou bimestrais, medidos metro a metro ou quilômetro a quilômetro, passando-se por cima da idéia original de só pagar pelas estradas na medida em que os trechos fossem entregues prontos e em condições de ser abertos ao tráfego. Por fim, estas revisões posteriores faziam com que o governo concedesse “novos favores, pagando assim, por outra forma, o que deixara de pagar alguns annos sob a forma de garantia de juros”.⁷⁰ Apesar do incremento quantitativo na quilometragem, as estradas continuavam a padecer da má qualidade nas construções e de administrações descuidadas.

Parte importante desta nova política residia na preocupação em formar uma rede férrea. Com as redes, seria mais fácil pensar as ferrovias como um todo dentro do território nacional, simplificando-se a administração e facilitando a fiscalização. A primeira sistematização de uma rede nacional de viação férrea ocorreu com a nomeação da Comissão de 1890 e posterior oficialização das sugestões do grupo de engenheiros. O relatório dos trabalhos traduz bem a situação da política ferroviária da época. A missão que a Comissão se atribuía era a de traduzir

(...) o pensamento de estabelecer a unidade e a harmonia de vistas na confecção dessa grande obra que tantos e tão graves interesses afeta; exprime a alevantada e patriótica resolução de por termo a confusão, a anarquia e congruências de toda a sorte, que daria lugar para o futuro, em maior escala

⁶⁹ LFF, Vol. 9, p. 623.

⁷⁰ JESUS, op. cit., pp. 610 - 611.

ainda do que tem feito até agora, ou estudo sério, e, o que é mais, sem atenção aos poderosos interesses que se prendem a viação pública.⁷¹

Mesmo com a formação de redes em alguns estados, ainda se esperaria décadas para a materialização da rede nacional. O “pensamento de estabelecer a unidade e a harmonia” ficou só no pensamento e os “poderosos interesses” continuaram a prevalecer.

Nestes vinte anos entre 1889 e 1909, esta última data importante baliza cronológica do nosso trabalho, a malha ferroviária brasileira teve um acréscimo de cerca de 10 mil quilômetros de linhas em operação e de outros milhares em projeto. Contudo, assim como no período imperial, eram estradas, em sua maioria, de péssima qualidade técnica com muitas delas cruzando zonas de baixos níveis de produção e de renda, o que as tornava economicamente inviáveis. Tal qual no Império, os governos estaduais e a União, precisaram tomar medidas para melhorar o sistema. O Estado, mesmo com a abolição do sistema de garantia de juros, continuava a ter forte presença no setor e ela só aumentaria nas décadas seguintes.

Agora, partamos para uma caracterização da Bahia e suas políticas ferroviárias entre o Império e República para que possamos melhor entender, mais adiante, a implantação da ferrovia da Grota.

1.2 A BAHIA ENTRE OS SÉCULOS XIX E O XX

Desde meados do século XIX, as províncias do Norte viam o capital agroexportador migrar para as zonas mais ao sul do Brasil. Além do deslocamento do eixo econômico devido à cafeicultura, o açúcar, principal fonte de renda do Norte, entrou em crise devido à baixa generalizada nos preços internacionais. Mesmo a modernização dos engenhos verificada na segunda metade do século XIX, com as províncias tomando para si a responsabilidade na construção dos engenhos centrais, as usinas de açúcar propriamente ditas, a Bahia ficava cada vez mais distante da posição central que outrora desfrutara.⁷² Tentava-se, com um processo que Peter Eisenberg referindo-se a Pernambuco chamou de “modernização sem mudança”,⁷³ recolocar a

⁷¹ BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. Op. cit, p. 82.

⁷² TAVARES, Luis Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001, pp. 282 – 287.

⁷³ EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco: 1840 – 1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Ed. UNICAMP, 1977. Apesar deste trabalho se referir a Pernambuco, a Bahia passou pelo mesmo processo, com o diferencial de que, politicamente, tinha mais peso político que as outras províncias do norte. Acerca das transformações passadas pela Bahia açucareira nos mundos econômico e do trabalho neste período, consultar FRAGA FILHO, Walter. *Encruzilhadas da liberdade: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870 – 1910)*. Campinas: Editora Unicamp, 2006.

Bahia no topo da cadeia produtiva brasileira. Modernizar, mas não alterar a estrutura social.

Na busca pela recolocação da Bahia em posição de destaque, a província passou a tomar iniciativas próprias para construir estradas de ferro. Vimos que o governo e a elite baiana depositaram a responsabilidade pela construção das ferrovias no governo do Império. Caberia à província fornecer apoio extra aos do Império. Nasceram assim as estradas da Bahia ao São Francisco e seu prolongamento, o ramal do Timbó e a Central da Bahia. Era pouco para o território e possibilidades da Bahia e, por isso, tanto o governo quanto as classes dominantes locais começaram a agir diretamente, obedecendo a diretrizes e interesses próprios já na década de 1870. O padrão seguido foi o do governo central, baseado nas benesses e na garantia de juros de 7% ao ano. Mesmo perdendo espaço no cenário nacional, ainda no Império a província da Bahia conseguiu iniciar e inaugurar partes de três ferrovias.

A primeira foi a estrada de ferro de Nazaré, resultado, inicialmente, de investimentos dos proprietários da zona de domínio do município de Nazaré, onde se produzia café de boa qualidade. Foi a estrada baiana onde mais houve preocupação por parte dos seus acionistas com a questão da sustentabilidade econômica do empreendimento. Era uma empresa capitalista por natureza.⁷⁴ A razão para a preocupação com a viabilidade econômica aparecer com força na Nazaré e não em outras está no fato de, originalmente, ela ser um empreendimento eminentemente privado, que não contava com nenhum tipo de favor dos governos. Sem os favores, ela precisava de fato ter como se sustentar. A falta de apoio estatal, apesar das possibilidades econômicas da região, fez com que apenas 8 quilômetros de via em precárias condições técnicas pudessem ser concluídos, pois faltavam tanto a técnica quanto os capitais.

É somente em 1877 que a companhia responsável pela construção conseguiu obter benesses do governo provincial para a realização do prolongamento até Santo Antonio de Jesus, conseguindo inaugurar este trecho em 1880. Para prosseguir com a via até Amargosa, a companhia responsável pela construção recorreu ao governo imperial, que garantiu o trecho que foi inaugurado já na República em 1892. Veja-se a confusão: uma linha férrea de 99 quilômetros possuía dois regimes de garantia, um provincial e outro imperial, depois republicano. Pior ainda ficaria com o início das obras

⁷⁴ Sobre a estrada de ferro de Nazaré e o papel da ferrovia como empresa capitalista moderna ver ZORZO, op. cit. e CARLETO, Cássia Maria M. *A Estrada de Ferro Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 1979.

do prolongamento para Areia, parte do plano geral de levá-la a Jequié, construído inteiramente pelo governo do Estado a partir de 1899. Passara a estrada a ter três regimes administrativos diferentes, o de garantia estadual, o federal e o de propriedade do governo do Estado da Bahia. Os ideais de unidade propostos pela Comissão de 1890 ainda estavam longe de ser alcançados, pois na Nazaré a unidade administrativa só seria alcançada quando o governo da Bahia encampou toda a linha em 1906. Essa estrada só atingiria seu ponto final, Jequié, em 1927, mesmo sendo uma das poucas ferrovias no Estado da Bahia que operava em regimes de saldos e que de fato prestava bons serviços à zona que servia.

Outra ferrovia de garantia estadual a ser aberta ao tráfego na Bahia foi a estrada de ferro de Santo Amaro, encravada no solo massapê do Recôncavo. As subvenções que tardaram na Nazaré foram dadas aos interessados em construí-la já em 1870. O peso político da zona açucareira clássica da Bahia fazia-se sentir nas ações do governo da província que, durante a década de 1870, aumentou os benefícios aos construtores. Como a empresa não ia à frente, em 1878 determinou o governo que a estrada fosse executada por conta dos cofres públicos, mas ainda assim ela demoraria cinco anos para ser entregue ao tráfego por concessão à empresa privada. A Santo Amaro tinha, ao ser inaugurada, 36 quilômetros de extensão e só com o passar dos anos foram construídos, através de subvenções ou pelos cofres do governo, os ramais particulares das usinas de açúcar e ela foi prolongada até Bom Jardim, poucos quilômetros além do ponto terminal original, a localidade de Jacu.

A última estrada construída durante o Império foi a Bahia a Minas. Fruto de acordo entre as províncias da Bahia e de Minas Gerais, o trecho baiano da ferrovia foi concedido ao engenheiro Miguel de Teive e Argollo. A estrada era de grande interesse para Minas que precisava de um porto de mar para escoar a produção da sua porção norte. As obras correram céleres, pois da concessão em 1879, apenas três anos e meio depois os seus 142 quilômetros estavam abertos ao tráfego, permanecendo propriedade do governo da Bahia até 1912, quando foi incorporada pelo governo Federal e arrendada a empresa *Chemins de Fer*, companhia de que nos ocuparemos no capítulo seguinte.⁷⁵ Findo o Império, a Bahia contava com 212 quilômetros de ferrovias sob sua fiança e outros 808 garantidos pelo Império com subvenções adicionais da província, dispostos conforme o mapa seguinte.

⁷⁵ Este parágrafo e anterior foram compostos a partir de TARQUÍNIO, Mario. Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia. In: *Revista IGHB*, Salvador: 1934, pp. 353 – 354 e 402 – 403.

Mapa 1 - Estradas de Ferro na Bahia em 1889



Em fins do século XIX, a economia da Bahia continuava a ser “agrária e dependente da economia internacional dominante.” O poder e a riqueza das elites baianas era resultado do controle das terras, das atividades agropecuárias e, principalmente, da comercialização dos produtos agrícolas para os mercados externos. A pauta de exportações do Estado havia sofrido diversificação, pois além do açúcar, a Bahia tinha como produtos mais significativos o fumo e o aguardente do Recôncavo, diamantes da Chapada Diamantina, café das regiões de Nazaré e Vitória da Conquista, couros em boa parte do semi-árido incluindo o vale do São Francisco, algodão no sudoeste e cacau no sul do estado.⁷⁶

⁷⁶ TAVARES, op. cit., p. 282 com adaptações nossas.

Sem dúvida, o cultivo do cacau foi o responsável por grande transformação na matriz econômica da Bahia, pois “a partir de 1904, quando suplantou o valor das exportações do fumo, assumiu a condição de principal produto baiano de exportação, posição que manteve até os anos setenta do século XX”.⁷⁷ Não é exagero dizer que o cacau “pôs no mapa” o eixo Ilhéus e Itabuna, proporcionando riqueza e atraindo populações dos sertões e de estados vizinhos. Convertia-se o sul do Estado no mais dinâmico centro econômico da Bahia. Apesar da enorme importância para economia baiana, a lavoura do cacau não produziu uma elite política suficientemente forte para que suas demandas fossem atendidas pelo governo estadual, tal qual este fazia com o Recôncavo. Diversos trabalhos demonstram que a falta de força política da região cacauífera se dava em razão do comércio do cacau ser centralizado pelos comerciantes da capital, ficando os produtores com poder apenas na região.⁷⁸ Ilustrativo a este respeito é Ilhéus, o principal centro da região, que só teve seu porto alfandegado, portanto habilitado a realizar comércio internacional, no final da década de 1920. Nem tanto pela produção agrícola e muito pelo setor mercantil, Salvador e também o Recôncavo continuavam a ser os centros de poder político mais significativos da Bahia.

Antes de prosseguirmos com as ferrovias construídas pela Bahia na República, devemos observar melhor a forma como era exercido o poder no Estado tanto nos planos local quanto nacional. Na transição do Império para a República, a elite baiana titubeou quanto a se engajar na nova forma de governo. Habituada a contar com as benesses do governo imperial, como a isenção dos impostos de exportação do açúcar, e exercitando o poder político junto à corte, mesmo vivendo a estagnação econômica, temiam as classes dominantes da Bahia que o que lhe restara, o poder político, fosse perdido de vez. Por esta razão e devido a sua mentalidade conservadora, o republicanismo não teve muita força localmente, mas as elites provinciais / estaduais não eram acéfalas e perceberam que com o regime republicano haveria uma nova distribuição de poder, centralizada nos estados do centro-sul cafeeiro. Com receio de enfraquecer-se ainda mais, mesmo sendo a última das províncias a aderir ao novo

⁷⁷ FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de e PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul – Ilhéus 1534 – 1940*. Ilhéus: Editus, 2001, p. 100.

⁷⁸ Sobre a temática, consultar FREITAS e PARAÍSO, op. cit., GARCEZ, Angelina Nobre Rolim e FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. *Bahia cacauífera: um estudo de história recente*. Estudos Baianos 11, Salvador: Centro Editorial e Didático da Universidade Federal da Bahia, 1979 e VIANNA, Ialmar Leocádia. *A estrada de ferro Ilhéus – Conquista e a lavoura do cacau na Bahia*. Dissertação (Mestrado em História), Recife: UFPE, 1986.

regime – a adesão da Bahia ocorreu dia 16 de novembro – a Bahia entrou no barco, ou no trem, republicano. Convenientemente, não faltaram adesões de última hora.⁷⁹

A historiografia concorda que, na Primeira República, a Bahia perdeu grande parte do prestígio político que herdara do Império e, com isso, diminuiu a capacidade de pressão sobre o governo Federal. O poder econômico e eleitoral de estados como São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul fazia a balança pender para seus interesses. Não é nossa intenção discutir aqui as razões do ocaso político da Bahia, porém, concordamos que o embate entre os diversos grupos políticos do Estado e os múltiplos interesses destes grupos, prejudicou possíveis iniciativas nos âmbitos estadual e federal, que permitissem a recuperação econômica do Estado, incluindo ações no que tange aos transportes, como veremos adiante. Viveu a Bahia sob intervenções federais, duplicatas na Câmara, bombardeio de sua capital, revolta dos coronéis do interior e presa a empréstimos tomados ao estrangeiro.⁸⁰

Este período da história republicana também é de redistribuição de poder entre as forças interioranas. A política dos governadores de Campos Sales (1898 – 1902), criou um espaço de negociação e de troca de favores entre os governos federal e estadual e entre este e as forças políticas do interior. Saíram fortalecidos os proprietários de terras de diversas regiões da Bahia, os coronéis.⁸¹ Há de se notar que gradativamente durante a República, o coronelato baiano diversificou suas atividades, investindo também no comércio como uma forma de contrabalancear o peso social que a classe comercial passara a ter em algumas localidades.⁸² Estes homens, por controlarem o eleitorado através do voto de cabresto e do bico-de-pena, tinham enorme poder em suas regiões de influência. Victor Nunes Leal define coronéis como os chefes políticos locais que “gozavam de uma ampla autonomia extralegal” e que, pelos compromissos recíprocos do sistema coronelista, tinham carta branca perante as autoridades estaduais para exercer o poder. Cumprindo sua parte no compromisso, estas “fecham os olhos a quase todos os atos do chefe local governista, inclusive a violências e outras arbitrariedades”.⁸³ Além das lutas entre as facções políticas do Estado, os coronéis

⁷⁹ SAMPAIO, Consuelo Novais. *Partido políticos da Bahia na primeira república: uma política de acomodação*. Salvador: EDUFBA, 1998, pp. 27 – 32.

⁸⁰ Discussões aprofundadas com as quais corroboramos, pelo menos em grande parte, são feitas em SAMPAIO, op. cit.; TAVARES, op. cit., e LEITE, Rinaldo César Nascimento. *A rainha destronada: discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. Tese (Doutorado em História Social), São Paulo: PUC, 2005.

⁸¹ O incidente da deposição do governador Manuel Vitorino em 1890 é ilustrativo do poder dos coronéis do interior. Sobre o tema ver TAVARES, op. cit., pp. 300 – 301.

⁸² Sobre este aspecto ver ZORZO, op. cit., principalmente o capítulo 4.

⁸³ LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto. O município e o regime representativo no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997, p. 71.

lutavam entre si por poder em suas regiões e no seio do Estado. Muitas vezes essas lutas iam dos simples embates de seus afilhados políticos nas Câmaras estadual e Federal à declaração aberta de guerra.⁸⁴ Neste ambiente de acomodação e conflito, foram construídas as estradas de ferro baianas.

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

O plano constante da presente expressão aproveitando concessões feitas e procurando ramificar as povoações que tem elementos de futuro, tem a vantagem de satisfazer todas as aspirações locais e atrair para o mercado bahiano as produções de Goyaz, Minas Geraes, Piauí, Sergipe e parte da zona pernambucana. Com esperanças de estender muito além pelo Norte da República a sua esphera de acção.⁸⁵

Atraindo a produção de outras zonas, o Estado da Bahia teria condições de diminuir as diferenças entre ele e os do sul. Continuava a elite baiana em busca do espaço perdido para os barões do café.

No que oferecia aos futuros arrendatários, mantinha a linha do que fora feito no Império e nas primeiras legislações do regime republicano. Previa uma série de estradas que seriam construídas e operadas por arrendamento com garantia de juros de 7% ao ano, zonas de exclusividade, cessão de terrenos e isenção dos impostos estaduais para os materiais de construção. Vantagens e estradas de futuro promissor, segundo a Comissão, constavam do plano, mas sua execução não seria fácil. Das seis estradas de ferro que seriam construídas com auxílio direto do Estado, apenas o prolongamento da Nazaré em direção a Jequié e a Ilhéus a Conquista tiveram trechos construídos. As outras jamais saíram do papel, mesmo tendo em comum traçados que levavam

⁸⁴ Muitos são os trabalhos que descrevem as práticas violentas dos coronéis baianos. Para ficarmos circunscritos à regiões limítrofes a zona do trem da Grota ver MORAES, Walfrido. *Jagunços e heróis. A civilização do diamante nas lavras da Bahia*. Salvador: EGBA, 1997 e FONTES, Oleone Coelho. *Lampião na Bahia*. Petrópolis: Vozes, 2001.

⁸⁵ BAHIA. *Actas das Sessões do Senado do Estado Federado da Bahia 1891 -1892. Parecer a maioria da Comissão Externa nomeada pelo senado sobre o plano geral de viação férrea do estado: apresentado na sessão de 01/10/1891*. Salvador: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1892, p. 104.

invariavelmente ao porto da Bahia e à praça comercial de Salvador. Continuava-se com a idéia de modernizar sem mudar.

Manifestando preocupação com a interligação das estradas da Bahia e com a manutenção da centralidade política e comercial de Salvador, logo no principio da República, antes mesmo de ser aprovada a Lei 34, portanto não constante do Plano de Viação, o governo da Bahia dava concessão a quem se interessasse em construir uma pequena ferrovia que ligasse a estrada da Bahia ao São Francisco a de Santo Amaro. Essa estrada tinha projeto ainda do Império, mas só teve os trabalhos iniciados quando o governo da Bahia tornou-se o principal acionista da companhia e ofereceu juros garantidos. Em 1900 o tráfego de seus 52 quilômetros entre Simões Filho e a localidade de Buranhém, no entroncamento com a Santo Amaro, eram entregues ao tráfego. Era estrada de ferro Centro-Oeste da Bahia era a quarta construída com apoio direto do Estado da Bahia.

O último caminho de ferro construído pelo estado foi a estrada de ferro de Ilhéus a Conquista, que visava servir a zona cacauífera em franco desenvolvimento. Seu primeiro contrato de construção foi feito em 1895 com Miguel de Teive e Argollo, mas não foi atrativo ao interessado, pois não dava concessões, mesmo sendo parte do Plano de Viação Geral. Novos fracassos se seguirem até 1904 e o governo da Bahia estendeu as vantagens da Lei 37 a um grupo de investidores ingleses que formaram a companhia *The State of Bahia South Western Railway* que iniciou os trabalhos de construção, mas o tráfego somente seria aberto em caráter definitivo em 1913 quando o trecho entre Ilhéus e Itabuna foi entregue. Como era de praxe, as obras se arrastaram muito lentamente e foram definitivamente paralisadas em 1933, depois de 132 quilômetros construídos e ainda muito longe de atingir Vitória da Conquista.

A Ilhéus a Conquista foi construída pelo capital internacional e houve grande movimento nos bastidores devido aos interesses envolvidos. Como já explicitamos, não havia interesse da praça de Salvador em dar maior independência à região do cacau, pois era preciso mantê-la cativa ao porto da Bahia, porém, na medida em que as amêndoas da fruta dourada tornavam-se cada vez mais importantes para a economia do Estado, não podia o governo fechar os olhos para a região.⁸⁶

⁸⁶ Além de garantir a construção com juros, o governo baiano envolveu outros interesses nesta estrada de ferro. Joaci Cunha, em sua tese de doutoramento, trás importantes reflexões neste sentido. Este historiador constrói a idéia de que a estrada foi deliberadamente mal construída para prejudicar a região, já que os ingleses também estavam envolvidos na produção de cacau na Costa do Ouro, atual Gana, país africano. Em seu trabalho, demonstra que a partir de 1901, o Estado da Bahia começou a negociar a realização de um empréstimo externo, conseguindo obtê-lo em 1904 junto a instituições financeiras inglesas que, em contrapartida, levaram o contrato da ferrovia. Reconhecemos este jogo nos bastidores, mas nos perguntamos se, de fato, os ingleses pensaram em prejudicar deliberadamente a região. Para mais

Num breve balanço das ferrovias na Bahia até 1909, podemos chegar à conclusão de que sem auxílio estatal seria muito difícil implantá-las. Tal qual o Brasil, a Bahia empenhou parte importante do tesouro estadual com o pagamento dos juros garantidos para ter ferrovias mal construídas, operadas e administradas e que serviram para atender aos interesses do setor agroexportador, trazendo benefícios mínimos às zonas que cruzavam. Elas não trouxeram o progresso, afinal, como já dissemos, sozinhas não seriam capazes de alterar as realidades políticas, econômicas e sociais.

Tabela II – Estradas de ferro em tráfego na Bahia no ano de 1909.

Estrada	Extensão (km)	Bitola (m)	Custo por km (contos)	Propriedade	Administração
Bahia ao São Francisco	124	1,60	129	Federal	Privada
São Francisco	453	1,00	44	Federal	Privada
Ramal do Timbó	86	1,00	32	Federal	Privada
Central da Bahia	316	1,67	41	Federal	Privada
Nazaré	158	1,00	51	Estadual	Gov. da Bahia
Bahia a Minas	142	1,00	30	Privada*	Gov. de Minas**
Santo Amaro	40	1,00	68	Estadual	Privada
Centro Oeste da Bahia	52	1,00	52	Privada*	Privada

Fonte: ARGOLO, Miguel de Teive e FERREIRA, Justino da Silva. *Memória Sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia*. Salvador: Typografia e Encadernadora Reis, 1908, com adaptações do autor.

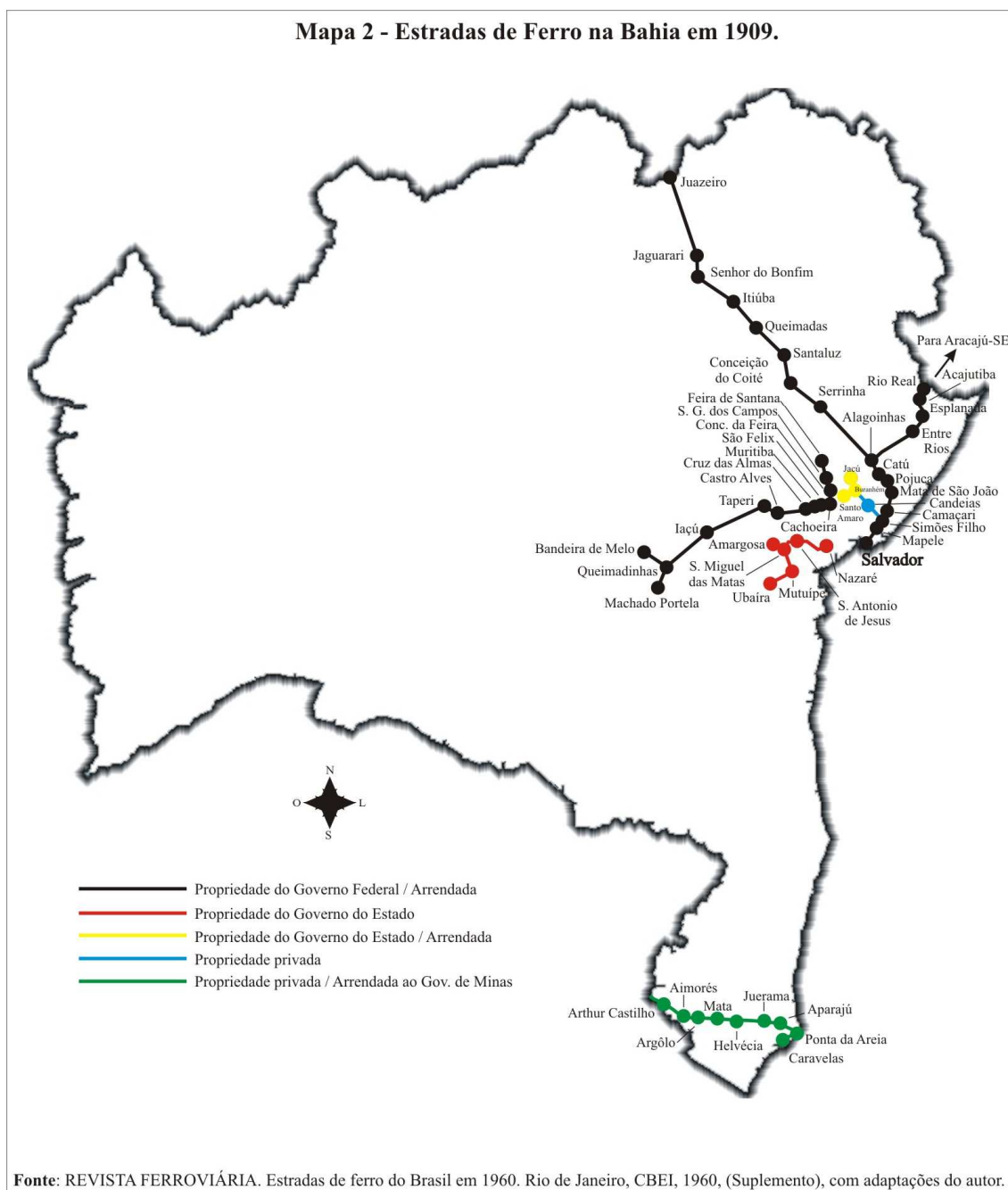
Obs.: extensão e custos por quilômetro aproximados.

* Os governos estaduais possuíam mais de 90% das ações das companhias.

** Em 1904 o governo da Bahia autorizou a transferência do trecho baiano para o governo de Minas

Vistos os movimentos que antecederam a construção da linha da Grota é preciso, antes de tratar da própria ferrovia, observar a região onde a ela foi construída e procurar entendê-la no contexto de planos e interesses da zona, da Bahia e do Brasil.

Mapa 2 - Estradas de Ferro na Bahia em 1909.



1.3 A REGIÃO E OS MUNICÍPIOS: ENTRE SERRAS, MATAS E CAATINGAS.

A área outrora conectada pelos trilhos da ferrovia da Grota fica na encosta da Chapada Diamantina, centro norte da Bahia, em regiões chamadas atualmente de Piemonte da Chapada Diamantina e Paraguassú. A estrada de ferro corria no sentido norte – sul, iniciando em Senhor do Bonfim e terminando em Iaçu. Na viagem até as imediações de Itaberaba, tinha como companhia a borda da Chapada. Somente o trecho dessa última cidade até Iaçu, derradeiro quilômetro e ponto de entroncamento com a estrada de ferro Central da Bahia, a região é marcada por uma grande área relativamente plana. Das imediações de Ruy Barbosa a Senhor do Bonfim, serpenteava por entre as serras e vales numa área de transição entre a vegetação de mata serrana e a caatinga. Na

sabedoria popular, este tipo de região geográfica ao pé de cadeias montanhosas e que apresenta vegetação e climas híbridos, neste caso o serrano e o semi-árido, recebe o nome de Grota. Por esta razão, na sua área de atuação e também além dela, a Linha Centro-Sul recebeu nomes populares como ramal, comboio, ferrovia, linha ou trem da Grota.⁸⁷ Mesmo em regiões que não apresentam as características descritas, como em Iaçu, refere-se até os dias atuais à ferrovia como trem da Grota.⁸⁸

Dominava seu traçado de Bonfim a Piritiba bem como no ramal de Campo Formoso, a majestosa Serra da Jacobina. Ramificação da Chapada Diamantina, seu maciço rochoso se estende das proximidades do vale do São Francisco, entre Juazeiro e Jaguarari, ao norte, à região entre Miguel Calmom e Piritiba, ao sul.⁸⁹ Deste último a Senhor do Bonfim, eram cerca de 200 km onde a ferrovia acompanhava sua encosta e seguia o vale dos seus rios. Dela e da Chapada descem alguns dos mais importantes da Bahia como o Paraguassú, atravessado pela ferrovia em Iaçu, o Jacuípe no povoado do França, município de Piritiba, o Itapicurú-mirim em Jacobina e o Itapicurú em Pindobaçu.

De Piritiba a Ruy Barbosa, a paisagem muda. Os trilhos da linha férrea deixavam de seguir as rochas e montanhas da Serra da Jacobina para margear os morros das Matas do Orobó. Esta região era coberta por espessas florestas, porém no período em que aqui nos ocupamos, boa parte delas já haviam sido ou estavam sendo derrubadas para dar lugar a pastagens ou para aproveitamento da madeira, inclusive pela própria ferrovia. Nos últimos 85 km da viagem, entre Ruy Barbosa e Iaçu, a via saía da zona dos morros, se afastando também de borda da Chapada. A partir daqui, os terrenos relativamente planos e a vegetação espinhosa e retorcida da caatinga tornavam-se companheiros dos comboios.

⁸⁷ A denominação de Linha Centro-Sul foi dada após a criação da Rede Ferroviária Federal S/A em 1957, empresa que rebatizou todas as linhas sob seu controle. Nos inúmeros documentos que consultamos, os dois ramais que viriam a compor esta ferrovia eram chamados nos meios oficiais de linha de Bonfim a Sítio Novo, ramal de Mundo Novo (Bonfim a Barra de Mundo Novo) e ramal de Itaíba (Iaçu a Itaíba). Após a junção das linhas em 1951 passou a ser chamada de linha de Bonfim a Paraguassú.

⁸⁸ Nos dicionários, grota tem os seguintes sentidos: abertura que as águas da enchente fazem na ribanceira de um rio; terreno situado na interseção de duas montanhas; vale profundo; depressão sombria e úmida nas encostas. O segundo e o último sentidos da expressão, são os que melhor traduzem o entendimento do termo na região. *Dicionário Aurélio On Line*. Disponível em <<http://www.dicionariodoaurelio.com/dicionario.php?P=Grota>>. Acesso em 08 abr. 2010. É bom registrar que a palavra, apesar do seu uso corrente na zona, era utilizada em Senhor do Bonfim como forma de diminuir as outras localidades. Para os bonfinenses, grota era um lugar longe e atrasado e por isso, ao usar o termo, tentavam, pela diminuição ou ridicularização das outras localidades, dar a Bonfim o título de cidade mais importante da zona. A grota, para o bonfinense, era sempre mais adiante da cidade.

⁸⁹ MASCARENHAS, Juracy de Freitas. *Estudo geológico da parte leste de Campo Formoso, Bahia*. Salvador: UFBA, 1969, p. 4.

Essas características são da zona por onde corriam os trilhos, porém convém lembrar que a área de atração da ferrovia era muito maior, pois recebia cargas e passageiros das alturas da própria Chapada Diamantina, como dos municípios de Morro do Chapéu, Andaraí, Ibitiara, Bonito, dentre muitos outros e do seu limite oeste, na região de Irecê. Para além, até as barrancas do São Francisco, a produção e os passageiros eram drenados pelo grande rio através do porto de Xique-Xique até Juazeiro e escoada pela estrada do São Francisco até o litoral.⁹⁰

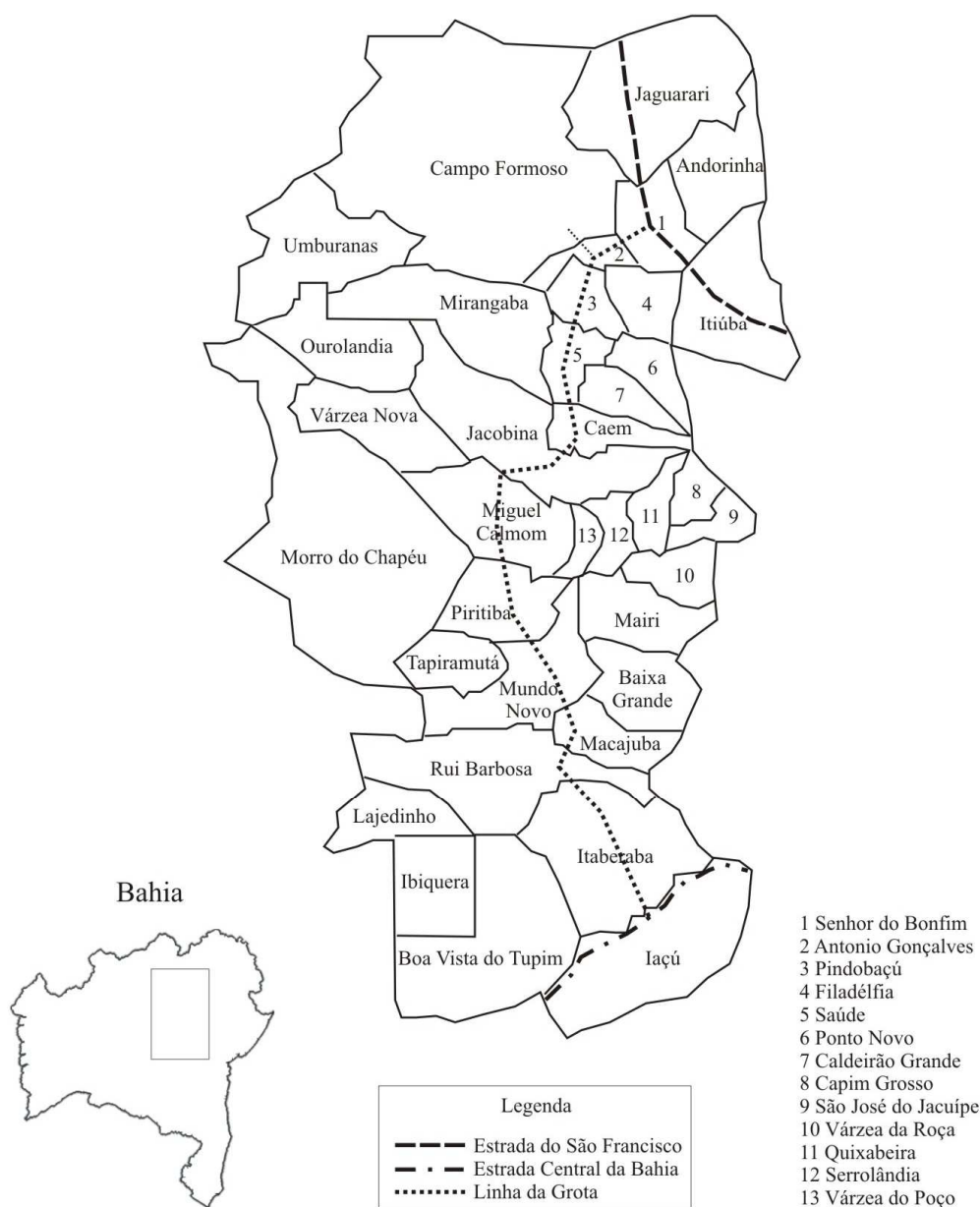
Apesar da variedade dos relevos e da vegetação e de possuir áreas com climas mais amenos, a zona cortada pelo trem da Grota não deixa de ser semi-árida. A seca é fenômeno comum à zona serrana e à caatinga, acabando com os mananciais, destruindo a produção agropecuária e expulsando o sertanejo de sua terra. Na serra, mais úmida e fria, ou na caatinga escaldante, os efeitos da seca eram e são sentidos em maior ou menor intensidade. Mesmo com inúmeras nascentes na área dominada pela serra da Jacobina e pela Chapada, suas populações sofrem os efeitos da seca tal qual os habitantes das matas do Orobó ou das caatingas na zona de Itaberaba.

Outra ressalva precisa aqui ser feita. A deformidade geográfica é bem mais profunda do que aqui expomos. Existem manchas de um ou outro tipo de sistema biológico em toda a zona. Em Caem, por exemplo, apesar de localizado na Serra da Jacobina, sua topografia e matas lembram a região de Mundo Novo, tanto que era ponto de embarque de lenha a ser usada como combustível nas locomotivas e máquinas a vapor da ferrovia. Entre Jacobina e Miguel Calmom, a caatinga rasga a serra ao meio, acompanhando o vale do Itapicurú e pequenos tributários como o rio Canavieira. Em Ruy Barbosa, erguem-se montanhas de pedra do mesmo modo que em Jacobina ou Campo Formoso. Sem sermos deterministas geográficos, acreditamos que essa diversidade de relevo, clima e vegetação, nos ajuda a compreender melhor as populações que ali viviam e a forma como se dava a exploração econômica da região e das áreas tributárias adjacentes. É para movimentar os produtos e as gentes, dentre outras coisas, dessa variegada área que a ferrovia foi construída, afinal, “a via férrea não se fez para o deserto, do mesmo modo porque os transatlânticos não foram construídos para esportes náuticos”.⁹¹

⁹⁰ O rio São Francisco possuía mais de 1.000 km navegáveis entre Juazeiro na Bahia e Pirapora em Minas Gerais. Seus afluentes, principalmente o Preto e o Grande, também ofereciam condições de navegação. O grande rio e estes afluentes eram a principal forma de contato de vasta zona do interior da Bahia e de outros estados com o litoral. Sobre a navegação do São Francisco de afluentes ver MACHADO, op. cit. e FREITAS, op. cit.

⁹¹ MESQUITA, op. cit., p. 20.

Figura 5 - Regiões administrativas
Piemonte da Chapada e parte do Paraguassú



Fonte: elaborado com base em SEI - Municípios em Síntese 2009.

Disponível em <http://www.sei.ba.gov.br/site/municipio/mapa/index_mapa.htm>. Acesso em 16 jul. 2010.

As sedes municipais são pontos de concentração da vida política, econômica e cultural de suas áreas de influência. É a urbe que concentra o setor comercial e os serviços e que, por isso, é o espaço ideal para circulação do capital. Nas feiras livres, casas comerciais, lojas dos mais diversos artigos e nos serviços, o capital é movimentado e se reproduz. Mesmo com grande parte da riqueza sendo gerada no meio rural, é na zona urbana que ela circula. A sede municipal também é aqui entendida como cenário central do jogo político. O poder das elites locais, estabelecida tanto na zona urbana quanto na rural, se manifesta na cidade. Elas sediam as câmaras

municipais, prefeituras, associações e sociedades, os locais do embate político onde ocorrem os acordos e as divergências entre os chefes locais e o Estado. Também concentram a vida cultural e as diversões, com suas filarmônicas, cinemas, escolas, prostíbulos e torneios esportivos. Por tudo isso, na linha Grota, as estações de importância ficavam nas sedes municipais.⁹² As exceções ficam por conta de Barra de Mundo Novo, a 6 km da sede, Flores a três de Rui Barbosa, e do povoado do França, enquanto foi ponta de linha. Sobre elas, falaremos adiante.

As cidades possuem hierarquia própria dentro de uma região, havendo aquelas mais e menos importantes. Normalmente, as de economia mais significativa controlam e dirigem a vida das localidades menores em seu entorno. Essa hierarquização, às vezes, “(...) dificulta, quando não impede, o desenvolvimento das cidades intermediárias, de centros pequenos, de centros locais e de zonas rurais”.⁹³ No caso da nossa zona de estudo, as cidades que mais fortemente exerceram o papel de pólos centralizadores da vida econômica, política e social foram Senhor do Bonfim, Jacobina e Itaberaba, ficando num patamar um pouco inferior, Mundo Novo, Morro do Chapéu, Campo Formoso e Rui Barbosa.

Quando do início dos trabalhos de construção da via em 1912, os municípios que seriam diretamente servidos pela linha, ou seja, aqueles que possuíam estações em seus territórios eram em número de seis. Ao término do período aqui estudado já eram quinze, desmembrados em sua maioria dos cinco mais antigos: Jacobina, Senhor do Bonfim, Mundo Novo, Itaberaba e Campo Formoso (tabela III).⁹⁴ Para além destes, devemos também levar em consideração outros que escoavam passageiros e produção pela ferrovia. Sem dúvida, o mais importante deles era Morro do Chapéu. Os interesses deste município estavam diretamente ligados a parte da zona da ferrovia e, por este motivo e pelo fato de Morro do Chapéu ter se articulado politicamente para conseguir a implantação de um ramal da estrada de ferro, precisamos considerá-lo na análise da linha da Grota.

⁹² Isto também é um indicativo de que as zonas urbanas tinham importante papel no controle do território, Francisco Zorzo, em trabalho já citado nesta pesquisa, defende que “a rede de cidades desenha, portanto, outro dispositivo de controle do território, que articula o domínio administrativo, facilita a divisão do trabalho, organiza o comércio tributando o fluxo de negócios, fixa um enorme contingente de famílias e dependentes nos lugares chave, permite o policiamento das atividades estratégicas etc”. ZORZO, op. cit., p. 62.

⁹³ SILVA, Barbara-Christine Nentwig e MELLO E SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de. *Cidade e região no Estado da Bahia*. Salvador: Centro editorial e didático da UFBA, 1991, p. 113.

⁹⁴ BRASIL. IBGE. *Enciclopedia dos Municípios Brasileiros*. Vols. XX e XXI, Rio de Janeiro, IBGE, 1958. Além dos municípios criados, vários tiveram o topônimo alterado. Para evitar repetições e confusões no texto quando utilizarmos citações de época e para que os dados sobre população sejam melhor compreendidos, a tabela III, além de listar os municípios atendidos pela via e os desmembramentos, também indica os nomes que as localidades tiveram durante o período de funcionamento da via férrea.

Tabela III – Denominações dos municípios, ano de emancipação e origem.

Município	Topônimo	Emancipação	De
Antonio Gonçalves	Itinga	1962	Senhor do Bonfim
Caem	Anselmo Fonseca / Papagaio	1963	Jacobina
Campo Formoso	-	1880	-
Iaçú	Sítio Novo / Paraguassú	1958	Santa Terezinha
Itaberaba	-	1897	-
Jacobina	-	1724*	-
Macajuba	Capivari	1906	-
Miguel Calmon	Canabrava / Djalma Dutra	1924	Jacobina
Mundo Novo	-	1890	-
Pindobaçu	Lamarão	1955	Campo Formoso
Piritiba	Cinco Vargens	1952	Mundo Novo
Rui Barbosa	Orobó	1914	Itaberaba
Saúde	-	1914 / 1933**	Jacobina
Senhor do Bonfim	Vila Nova da Rainha	1799*	-

FONTE: dados elaborados pelo autor.

* Anos de promoção a Vila. Jacobina tornou-se cidade em 1880 e Senhor do Bonfim em 1885.

** Saúde foi elevada a categoria de município em 1914, contudo em 1931 foi extinta sendo reincorporada a Jacobina, de onde se emancipou definitivamente em 1933. BRASIL. IBGE. *Enciclopedia dos Municípios Brasileiros*, Vol. XXI. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, p. 346.

A população dos municípios da zona representou entre 5,22% e 8,08% do total da Bahia no período em estudo sendo, majoritariamente, seus habitantes residentes na zona rural. Das municipalidades da zona, as maiores populações encontravam-se em Jacobina, Senhor do Bonfim, Itaberaba, Rui Barbosa e Morro do Chapéu (tabela IV). Por isso e por concentrarem em torno de si a produção, o comércio e os serviços de suas áreas de influência, estas cidades seriam as maiores beneficiadas pela maior agilidade nos transportes proporcionada pela implantação da estrada de ferro.

Os dados compilados a partir dos recenseamentos e constantes na tabela a seguir precisam ser observados com cautela. Mesmo que acreditássemos que os censos, principalmente os mais antigos, conseguissem de fato chegar a um número de habitantes próximo do real, eles não refletem uma importante população flutuante que circulava pela zona, por duas razões. Primeiramente, nos períodos de estiagem prolongada, as cidades perdiam habitantes que fugiam dos sertões para outras paragens, como a zona litorânea, para as cidades maiores e para o sul do país, principalmente para São Paulo, fenômeno presente durante todo o século XX e intensificado nas décadas de 60 e 70. Em segundo lugar, essa população temporária também era resultado dos ciclos econômicos pelos quais alguns dos municípios passaram, notadamente com a mineração. Destacamos Senhor do Bonfim, Jacobina, Morro do Chapéu e Itaberaba como os principais centros de atração da populacional regional.

Tabela IV – População dos municípios na área da ferrovia da Grota (1920 – 1970)

Município	1920	1940	1950	1960	1970
Antonio Gonçalves	-	-	-	-	6.838
Caem	-	-	-	-	8.900
Campo Formoso	37.425	35.776	48.092	35.514	37.263
Iaçu	-	-	-	-	19.261
Itaberaba	22.861	34.845	56.990	38.685	33.629
Jacobina	48.804	51.963	61.681	74.678	76.519
Macajuba	8.604	6.656	6.933	7.587	8.727
Miguel Calmon	-	25.178	30.544	28.385	23.009
Morro do Chapéu	39.663	33.529	48.503	36.796	24.064
Mundo Novo	30.516	38.282	44.428	28.129	20.708
Pindobaçu	-	-	-	15.547	26.100
Piritiba	-	-	-	16.464	15.144
Rui Barbosa	24.323	25.327	37.317	31.857	30.948
Saúde	15.253	17.684	24.834	23.957	7.873
Senhor do Bonfim	37.517	26.886	31.652	34.306	46.665
Total da zona	256.362	289.470	390.974	371.905	385.648
Bahia	3.334.465	3.918.112	4.834.575	5.918.872	7.386.278
Zona / Bahia (%)	7,68	7,38	8,08	6,28	5,22

Fontes: BRASIL. IBGE. Recenseamentos do Brasil.

Obs.: as diferenças nos dados podem indicar tanto incremento / diminuição real da população quanto redução provocada por emancipações, como o caso de Saúde que em 1962 teve emancipado o importante povoado de Caldeirão Grande, Campo Formoso pela emancipação de Pindobaçu em 1955, Mundo Novo com Piritiba em 1952, Rui Barbosa com Lajedinho em 1962 e Itaberaba com Boa Vista do Tupim e Ibiquera também em 1962.

Na área da ferrovia dominada pela Serra da Jacobina, a exploração econômica e a própria ocupação do território por elementos não nativos começaram devido à mineração e ao gado. Os primeiros caminhos para esta área foram abertos em busca do ouro. Ali, a exploração mineral como em tantos outros lugares do Brasil, “estimulou a abertura de vias de comunicação” já que “(...) não se ligaria uma localidade a outra sem objetivos sócio-econômicos específicos”.⁹⁵ Das primeiras descobertas de ouro em Jacobina no século XVIII às mineradoras multinacionais do século XX, o setor mineral teve grande importância para a economia e para os fluxos e refluxos populacionais na região.

Jacobina, centro produtor de ouro desde 1702, via sua população aumentar e a atividade econômica se desenvolver quando veios do precioso metal eram encontrados ou novos empreendimentos eram instalados, como a implantação da Companhia Minas da Jacobina em 1880 e a Mineração de Ouro de Jacobina Ltda em 1947.⁹⁶ Além disto, o número de garimpeiros era grande. Estima-se que somente na região de Jacobina eles

⁹⁵ NEVES, Erivaldo Fagundes e MIGUEL, Antonieta (orgs.). *Caminhos do sertão. Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia*. Salvador: Arcádia, 2007, p. 20.

⁹⁶ PONTE NETO, Oséas. *Panorama do ouro na Bahia*. Salvador: Superintendência de Geologia e Recursos Minerais, 1998, pp. 31 – 32.

eram cerca de 5 mil na década de 1940.⁹⁷ Não apenas em Jacobina ocorriam esses movimentos. Quando um novo veio de ouro ou depósitos de esmeraldas eram localizados, como nos garimpos da Maravilha em Saúde e da Carnahyba entre Pindobaçu e Campo Formoso, acorriam para estas áreas pessoas que buscavam melhores condições de sobrevivência vindas dos mais diversos lugares, imprimindo maior dinâmica e gerando conflitos na vida municipal.⁹⁸

Além das esmeraldas, Campo Formoso experimentou variações populacionais e econômicas devido à existência de outros minérios no seu subsolo, principalmente o cromo, a cromita, o calcário e o manganês. O primeiro foi encontrado em 1907 e teve a extração em maior escala iniciada em 1917, mesmo ano da inauguração do ramal que liga Antonio Gonçalves ao município, o que não pode ser visto como mera coincidência histórica já que minérios são, por natureza, cargas ideais para o transporte ferroviário, pois o baixo custo unitário é compensado pelos grandes volumes que precisam ser deslocados. O segundo começou a ser explorado comercialmente na década de 1960 e culminou com a criação da FERBASA – Ferroligas da Bahia S/A.⁹⁹ O calcário teve a exploração intensificada, incluindo aí a instalação da planta industrial da CISA FRA – Cimento São Francisco S/A, nos arredores da cidade na década de 1970. Na parte final deste trabalho, analisaremos de modo mais apurado o papel da mineração para o município e para a linha da Grota, já que a argumentação para manter-se o trecho da ferrovia entre Senhor do Bonfim e Campo Formoso ativo até os dias atuais, passa obrigatoriamente pelos depósitos minerais encontrados no município.

A área da Serra da Jacobina e entorno é mineralogicamente muito rica. Além dos minerais já descritos, também possui depósitos de cobre e manganês. O primeiro é o de exploração mais recente e não se liga de forma direta à linha da Grota, pois as jazidas deste mineral ficam em Pilar, próximos a estrada do São Francisco, sendo transportados por ela para o litoral. O manganês era extraído em Campo Formoso e levado pelo trem da Grota até Senhor do Bonfim, onde era embarcado para a capital. A região de Jacobina também era produtora deste minério, cuja produção se intensificou a partir da chegada da ferrovia à cidade em 1920. Também o salitre começou a ser explorado na área de Morro do Chapéu na década de 1910.

⁹⁷ TEIXEIRA, Cid. *Mineração na Bahia: ciclos históricos e panorama atual*. Salvador: Superintendência de Geologia e Recursos Minerais, 1998, p. 136.

⁹⁸ Sobre garimpos e garimpeiros na região de Jacobina e o impacto dessa população flutuante na cidade durante os anos de 1930 e 1940 ver JESUS, Zeneide Rios de. *Eldorado Sertanejo: garimpos e garimpeiros nas serras de Jacobina (1930 – 1940)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2005.

⁹⁹ TEIXEIRA, idem, p. 142.

A riqueza mineral da região foi sub explorada por muito tempo. Não havia por parte do Estado pesquisas sistemáticas sobre as possibilidades da região e da Bahia como um todo. Em princípios do século XX, fora os minerais preciosos, todos os outros quando descobertos, encontravam inúmeras dificuldades quando algum grupo mostrava interesse em explorá-los. Diversas são as razões para que o setor mineral no Brasil e na Bahia fosse descuidado pelo poder público. Primeiramente, a Constituição de 1891 colocou a propriedade do subsolo condicionada à posse do solo. Como a elite agrária baiana pouco se interessou em fazer estudos em suas terras, poucas foram as descobertas e menos ainda as jazidas exploradas durante as primeiras décadas da República. Somente a partir de 1933 é que a posse da riqueza mineral foi desvinculada da propriedade da terra, passando a ser do Estado.¹⁰⁰ Em segundo lugar, deve-se observar o mercado. Sabidamente o Brasil é um país onde a industrialização foi tardia, concentrada no centro sul e que muito demorou a ter uma indústria de base. Durante a Primeira Guerra, houve incremento na atividade industrial, porém, a nosso ver, o aspecto mais importante da guerra foi o de despertar em muitos setores da sociedade a preocupação com a instalação da indústria de base. Não possuindo siderurgia nem setor metal-mecânico de destaque, o país não tinha como absorver a produção mineral e o mercado internacional, comprador do minério bruto, só se interessou pela produção mineral baiana durante a Primeira Guerra.¹⁰¹

A pesquisa e a prospecção de minérios só ganham impulso a partir das medidas tomadas nos anos 30, quando o Estado brasileiro, através da criação do Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM), que realiza uma série de estudos visando melhor conhecer o subsolo do país. Novamente seria necessária uma guerra (1939 – 1945), para o Estado se preocupar com uma indústria de base e também com os transportes, setores diretamente ligados à produção e a transformação mineral. Só a partir de então as grandes jazidas passaram a ser conhecidas e nas décadas seguintes sua produção foi instrumentalizada.

A produção industrial na Bahia, no alvorecer do século XX, ainda era incipiente. Fora as têxteis de meados do século XIX, a indústria baiana era uma plêiade de fabriquetas e as elites baianas, firmemente apegadas ao comércio e a agricultura, não demonstraram grande interesse no setor. Na região da Grota não era diferente. As fabricas eram de pequeno porte e destinadas basicamente a atender o setor alimentar,

¹⁰⁰ MENEZES, M. G., GUIMARÃES, A. J. e SOUZA, W. T. Cronologia da mineração no *Brasil*. In: BARBOSA, Frederico Lopes Meira e GURMENDI, Alfredo C. (Coord.). *Economia mineral do Brasil*. Brasília: DNPM, 1995, p. 275.

¹⁰¹ Sobre as razões do retardamento da industrialização brasileira nos utilizamos das idéias de TOPIK, op. cit., CARDOSO DE MELLO, op. cit. e SILVA, op. cit.

como a fabricação de queijos, manteiga, farinha, fubá de milho e massas. Havia também as olarias que fabricavam telhas e tijolos, a indústria de cordas produzidas a partir do sisal, algumas fábricas de óleos vegetais que extraíam o óleo da mamona, do babaçu e do ouricuri produzidos na região.¹⁰² A grande indústria pode ser resumida à instalação da fábrica de cimento em Campo Formoso e do matadouro CORMASA em Senhor do Bonfim, ambos já no período final de existência da ferrovia.

As trilhas abertas pelos primeiros mineradores foram, com o tempo, sendo seguidas e ampliadas pelas patas das boiadas. No século XVIII, além do ouro, a criação de bovinos foi outro fator de penetração e fixação na região, possibilitando o surgimento de núcleos populacionais.¹⁰³ Na região alvo do nosso estudo, a mais antiga e importante cidade criada em razão do gado foi Senhor do Bonfim. Localizada a cerca de 130 km de Juazeiro, local estratégico no movimento do gado que subia do litoral para engorda nos sertões do além São Francisco por ser ponto de travessia do grande rio, a então Tapera se transformou num ponto importante de parada para boiadeiros e tropeiros, pois possuía fontes de água potável e áreas de pastagens próximas para descanso dos animais. Dos que passavam, alguns ficavam, e assim foi se formando a urbe, em torno sempre do movimento das boiadas.¹⁰⁴ Bonfim iniciava com o gado um papel que a acompanha até os dias de hoje, o de centro prestador de serviços. No final do século XIX, mas precisamente a partir de 1887, Bonfim passa a ser ponta de linha da estrada do São Francisco, mantendo-se assim até 1896 quando a ferrovia chegou a Juazeiro. Entra no século XX como importante cidade ferroviária, sede de oficinas e de inspetoria da ferrovia.¹⁰⁵ Deixava a cidade de atender aos boiadeiros, já que a partir da abertura da estrada de ferro o gado era transportado, em grande parte, de trem até os mercados consumidores de Salvador e do Recôncavo, e se especializava nos serviços gerados pelo movimento da estrada de ferro.

Também após o início de sua era ferroviária, Bonfim se tornou um grande empório sertanejo, sendo sua feira livre considerada uma das mais importantes do Nordeste e sua praça comercial rica em produtos e serviços. A cidade também detinha a maior quantidade e variedade de atividades industriais dentre todas as cidades atendidas pelo trem da Grota pelo menos até a década de 1920, já que além da extração de óleos

¹⁰² BRASIL. IBGE. *Enciclopedia dos Municípios Brasileiros. Vol. XXI*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958, p. 356.

¹⁰³ Sobre os caminhos do gado e o tropeirismo na Bahia ver PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no alto sertão baiano*. Dissertação (Mestrado em História Social). Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 2001.

¹⁰⁴ SILVA, Adolpho. *Bonfim, terra do bom começo*. Salvador: Ed. Mensageiro da Fé, 1971, pp. 13 – 15.

¹⁰⁵ ARGOLLO, Miguel de Teive e FERREIRA, Justino da Silva. *Memória Sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia*. Salvador: Typografia e Encadernadora Reis, 1908, p. 36.

produzia bebidas, fubá, calçados, cordas, papelaria, café, farinha, móveis e aguardente. Essa característica comercial e industrial de Bonfim fazia a cidade possuir o maior índice de pessoas ocupadas em atividades urbanas dentre todos os municípios atendidos pela ferrovia da Grota.¹⁰⁶

O gado foi, sem dúvida, a atividade mais importante de toda a região da estrada de ferro do início das obras na década de 1910 até a suspensão do tráfego nos anos de 1970, isto tanto na zona da serra quanto nas matas do Orobó. Não é exagero dizer que esta última área foi ocupada ainda no século XVIII para a criação de gado. No início do período em estudo, era vista assim por Theodoro Sampaio

Pela sua posição geographica no centro do Estado, no Valle do Paraguassú, servida a pequena distância, pelas duas maiores estradas de ferro de penetração, a da Bahia ao São Francisco e a Centro Oeste (sic) [o autor deveria ter dito Central da Bahia], a zona de Mundo Novo e do Orobó é hoje a mais favorável para creação do gado em larga escala.¹⁰⁷

Arrematava afirmando que Mundo Novo e Orobó, por praticarem a seleção das forragens a serem plantadas em seus pastos e utilizarem variedades mais resistentes e nutritivas de capim, “se tornarão em breve o grande centro de criação de gado de raça, de talho e de exportação da Bahia”. Só faltava, a seu ver, melhores condições de transporte.¹⁰⁸

Alguns dados podem ilustrar melhor o peso do gado na zona “das ricas e afamadas mattas de Orobó” e na serra da Jacobina.¹⁰⁹ Em 1920, os bovinos computados oficialmente nos municípios da região, conforme a tabela 5, ou seja, incluindo Morro do Chapéu, equivaliam a 13% de todo rebanho bovino da Bahia. Apenas nos localizados nas matas do Orobó haviam quase 160 mil cabeças de gado, 6,5% do total da Bahia. Nas sete décadas aqui analisadas, os maiores rebanhos encontravam-se em Mundo Novo, Jacobina, Itaberaba e Rui Barbosa. Os números referem-se ao gado criado no território de cada um dos municípios e que foi recenseado, por isso é preciso considerar que o gado que transitava na zona da ferrovia ou que simplesmente não foi apresentado pelos proprietários era bem maior. Assim consideramos, pois levamos em conta a falibilidade dos recenseamentos, principalmente o de 1920, e reconhecemos a

¹⁰⁶ Dados compilados a partir de BRASIL. Directoria Geral de Estatística. *Recenseamento do Brazil realizado em 1º de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1928, Vol. 5, 1ª parte, BRASIL. IBGE. *Enciclopedia dos municípios...*, op. cit., p. 356 e do semanário *Correio do Bonfim*.

¹⁰⁷ SAMPAIO, Teodoro. *O Estado da Bahia: agricultura, criação de gado, indústria e comércio*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1925, p. 38.

¹⁰⁸ Idem, p. 39.

¹⁰⁹ TARQUÍNIO, op. cit., p. 403.

movimentação do gado criado em regiões adjacentes e que se dirigia à zona da ferrovia para ser escoado, engordado ou abatido. Além dos bovinos, também eram importantes os rebanhos de caprinos, ovinos e suínos e a criação de aves, mas com o diferencial de que eram consumidos localmente, não redundando em carga para ferrovia.

Tabela V – Rebanho bovino na área da ferrovia da Grota

Município	1920	1940	1950	1960	1970
Antonio Gonçalves	-	-	-	-	3.918
Caem	-	-	-	-	13.229
Campo Formoso	29.321	30.871	42.726	36.927	25.593
Iaçu	-	-	-	11.706	13.069
Itaberaba	40.233	48.982	102.254	56.038	26.633
Jacobina	45.680	40.321	60.793	54.799	47.152
Macajuba	21.507	12.441	16.666	10.674	16.207
Miguel Calmon	-	26.607	31.330	25.108	24.565
Morro do Chapéu	43.425	25.264	49.745	45.198	31.597
Mundo Novo	61.376	50.730	67.711	40.445	40.765
Pindobaçu	-	-	-	13.283	13.418
Piritiba	-	-	-	23.681	27.364
Rui Barbosa	35.306	42.436	69.301	52.729	57.344
Saúde	9.382	14.588	21.443	26.616	8.771
Senhor do Bonfim	27.015	15.038	17.379	13.021	19.457
Total da área	313.245	307.278	479.348	410.225	369.082
Bahia	2.413.092	2.740.278	3.900.335	4.594.998	5.657.275
Zona / Bahia (%)	12,98	11,21	12,28	8,92	6,52

FONTE: Elaboração do autor a partir dos recenseamentos do Brasil.

Juntamente com a criação de animais, a agricultura era importante fonte de ocupação e de obtenção de renda, por mínima que fosse. Em sua grande maioria, os produtos dos campos e tabuleiros da região se destinavam ao consumo local. A produção era negociada nas feiras livres. Produzia-se frutas, legumes e verduras, feijão, milho, mandioca, café, alho, produtos extrativos como mel, ouricuri, fibras utilizadas na composição de chapéus e redes etc. Dos produtos agrícolas que visavam o comércio para fora da região tinha-se a mamona, o sisal, o fumo e o algodão como os mais importantes. A primeira, que tem seu óleo utilizado na indústria química, era produzida em quase todos os municípios, sendo Saúde e Jacobina os maiores produtores do Estado; o segundo era plantado nas zonas mais secas, principalmente entre Jacobina e Piritiba; o algodão era produzido na região de Morro do Chapéu, havendo inclusive descaroçadores neste município e o fumo, que tinha em Rui Barbosa o grande centro

produtor, sendo o município o quinto produtor nacional nos anos 20, chegando a exportar 2.129 toneladas em 1927.¹¹⁰

Essa produção precisa circular para atingir os consumidores dentro ou fora da região. Vejamos como se davam os deslocamentos antes da instalação do dispositivo ferroviário.

Como referido anteriormente, a ocupação da zona da ferrovia da Grota data do século XVIII e seus primeiros caminhos foram abertos por mineradores e boiadeiros. Eram três os principais acessos à região para quem vinha do litoral. O primeiro era a estrada das boiadas que demandava o rio São Francisco em Juazeiro e passava por Senhor do Bonfim. O segundo, bifurcando-se do primeiro na altura de Queimadas, ia a Jacobina pelo vale do rio Itapicurú-mirim e daí até as margens do São Francisco na região de Xique-Xique e Barra e, por fim, de Cachoeira, seguindo o curso do rio Paraguassú, chegava-se à região de Iaçu e daí partia para a Chapada Diamantina.¹¹¹

A partir do século XIX, outros caminhos foram sendo abertos e os três originais melhorados, principalmente devido ao incremento populacional da região e das possibilidades econômicas que ela oferecia. É neste período que, a mando do governo da província, as estradas de Cachoeira a Mucugê, Feira de Santana a Xique-Xique, Alagoinhas a Juazeiro e Andaraí a Itaberaba têm seus traçados melhorados e algumas pontes são construídas.

Importante notar que a partir do Império, houve grande preocupação por parte dos presidentes da província em melhorar as comunicações terrestres da Bahia. Em todas as comunicações presidenciais de 1830 ao fim do Império e também República adentro, o tema é recorrente. Vejamos, por exemplo, a Falla do vice presidente José Augusto Chaves à Assembléia da Bahia em 1861:

Convido vossa atenção, Senhores, para o melhoramento das estradas, que, a muito, reclama a Província, principalmente das que vão ter aos pontos principaes d'agricultura e do commercio. Removidos os obstaculos que n'ellas se notam, grandes vantagens resultarão; e por maiores que sejam as despezas, com que esse serviço tenha de fazer, ficarão de sobejo compensadas pela utilidade, que mais proxima, ou mais remotamente, tem de provir; devendo por isso ser considerada na classe das productivas, e sem grave ônus ao Cofre Público, que por meio do imposto de pedagio sera lentamente indemnizado.¹¹²

¹¹⁰ BRASIL. Diretoria Geral de Estatística, op. cit.

¹¹¹ Sobre as primeiras penetrações e abertura de estradas no sertão baiano consultar NEVES e MIGUEL, op. cit.

¹¹² *Falla que recitou na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia, o vice-presidente da provincia, dr José Augusto Chaves, no dia 1.º de setembro de 1861*. Bahia: Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1861, pp. 8 – 9.

Note-se que a idéia de controlar a circulação da produção se faz viva no discurso. Estradas de rodagem, assim como as ferrovias, também eram importantes dispositivos de poder a serviço das classes dominantes.

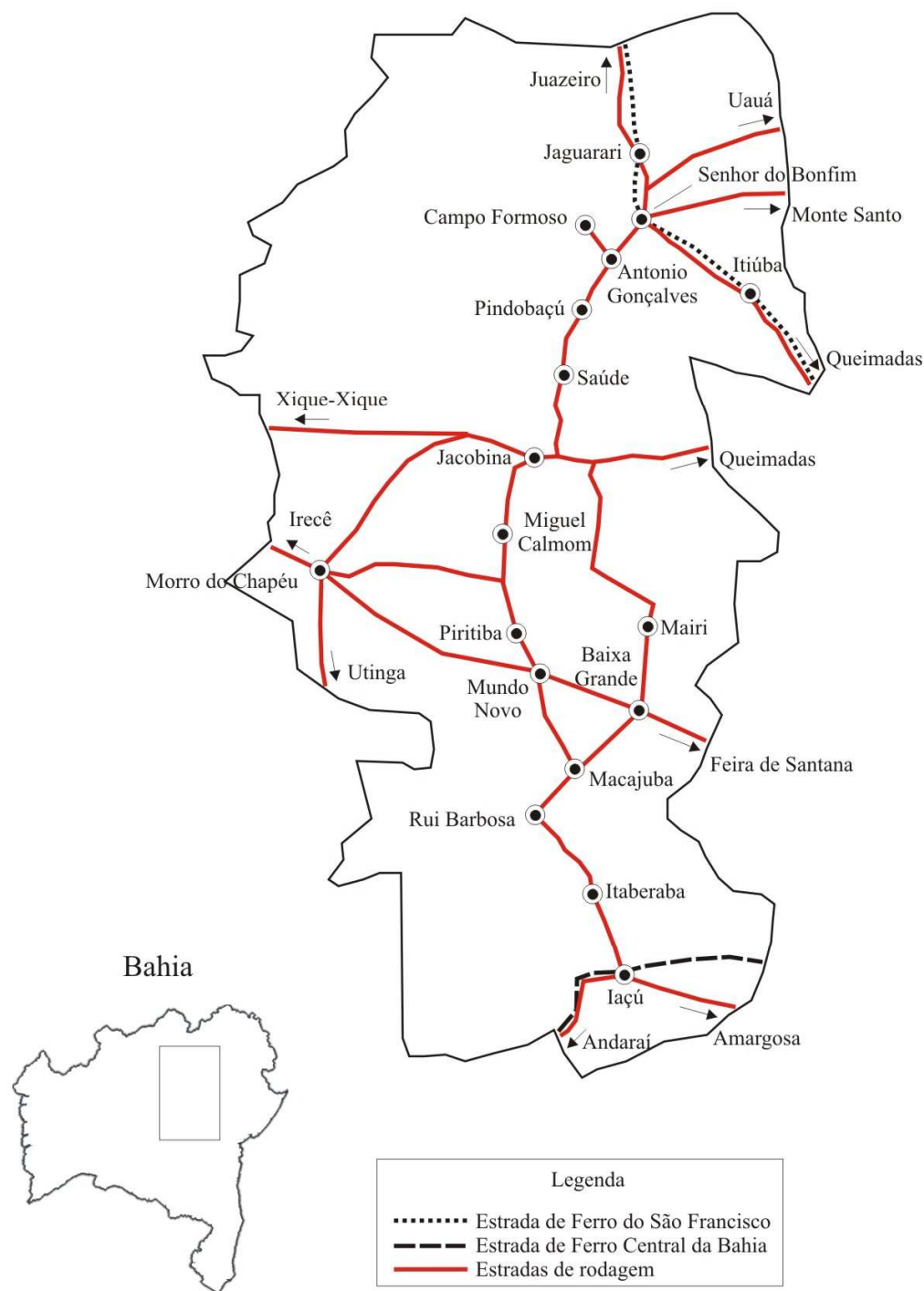
No mesmo ano, o Presidente Antonio Costa Pinto caracterizava as estradas da Bahia como “trilhas ou picadas ingremes, cheios de atoleiros em tempos invernosos e cortados de rios sem pontes, eis as estradas que tem a Província”.¹¹³ Estas visões são espelho do pensamento da elite dirigente baiana sobre as estradas de rodagem durante todo o Império e em boa parte da República. Sem estradas para escoar e desenvolver a produção agrícola, a Bahia continuaria a perder espaço no cenário nacional.

Assim como no setor ferroviário, o Estado começava a agir para melhorar a situação de algumas estradas. Sem dúvida, durante o Império e no início da República, na área do trem da Grota, a região que mais chamava atenção do poder público era a das matas do Orobó. Das estradas pensadas e executadas no período, nada menos que quatro delas dirigiam-se ou cruzavam a região, mas somente com a República construiu-se uma estrada, por subvenção inicial do governo do Estado, que em 1902 transferiu a empresa ao governo Federal, que era regularmente conservada e dotada de pontes entre Iaçu e Mundo Novo. Sobre seu leito, seria construída a linha férrea a partir de 1920.

Fora as iniciativas governamentais, muitas foram as estradas abertas pelos proprietários da região. Elas geralmente iam dar nas estradas pré-existentes e eram construídas pelos interesses locais. Outras, após a abertura ao tráfego das estradas de ferro Central da Bahia e do São Francisco, visavam suas estações, como o trecho entre Jacobina e Queimadas, que já existia, mas foi melhorado em razão das necessidades dos criadores de gado da região, interessados em levar suas boiadas ao litoral com maior comodidade e dos comerciantes que visavam agilizar a circulação das mercadorias. A estrada de Iaçu a Mundo Novo também tinha por objetivo levar o gado a estação ferroviária da primeira cidade, onde era embarcado para o porto fluvial de São Felix no Recôncavo.

¹¹³ Citado em TARQUÍNIO, op. cit., p. 462.

Figura 6 - Principais estradas carroçáveis até 1920



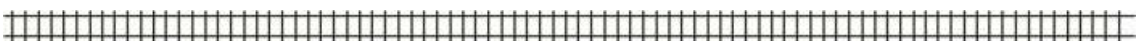
FONTES: 1) BORGES, Carlos de Castro. *Chorographia do município de Mundo Novo*. Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia. Salvador, IGHB, 1918, Vol. 2. 2) SILVA, Lourenço Pereira da. *Memória histórica e geographica sobre a comarca do Bonfim*. Salvador, Litho. Typo. e Encadernação Reis & C., 1915. 3) TARQUÍNIO, Mario. *Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia*. Revista IGHB, Salvador, 1934. 4) COSTA, Afonso. *Minha Terra: Jacobina de antanho e de agora*. Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia. Salvador, IGHB, 1918, Vol. 2. Sobre base cartográfica BAHIA. SEI. *Municípios em Síntese 2009*. Disponível em <http://www.sei.ba.gov.br/site/municipio/mapa/index_mapa.htm>. Acesso em 16 jul. 2010.

Além das que visavam as estações ferroviárias, havia um “emaranho de picadas, trilhas, veredos e caminhos” que ligavam as localidades e as fazendas da região entre si.¹¹⁴ Já no fim do século XIX, podia-se viajar de Senhor do Bonfim a Iaçu utilizando-se destes caminhos primitivos. De Jacobina e Mundo Novo, atingia-se a região de Morro do Chapéu pela serra do Tombador e pela estrada do França, e toda a região limítrofe como os municípios de Monte Alegre (Mairi), Camisão (Ipirá) e desta ao mercado de gado de Feira de Santana. A figura 6 indica os principais caminhos pré-ferroviários até os anos 20 e poderá se notar que as localidades que seriam cobertas pela linha da Grota já se achavam conectadas, precariamente, é verdade, devido à má qualidade dos caminhos, por estradas carroçáveis. Por via rodoviária também era possível atingir zonas mais distantes, como as regiões de Irecê, da Chapada Diamantina e o sul e baixo-sul do Estado. Apesar da existência destes caminhos, o transporte ainda era um grande desafio e tornava-se praticamente impossível na estação chuvosa devido aos lamaçais e a ausência de pontes. A partir da década de 1910 quando a buzina dos primeiros automóveis começa a ser ouvida na região, estes caminhos se tornaram ainda mais inadequados. Carros de bois, carroças e as patas das mulas e cavalos, danificavam os já precários leitos desses caminhos, tornando ainda mais difícil o tráfego dos automóveis. Urgia transformá-los em estradas que permitissem que carros e caminhões desenvolvessem velocidades maiores e pudessem trafegar em qualquer época do ano.

O ritmo da marcha de tropas e boiadas não mais satisfazia a dinâmica de velocidade do sistema capitalista e, além disso, o automóvel ainda era uma novidade. Tempo era dinheiro e seria muito mais vantajoso para as classes produtoras da região se os movimentos se dessem aos 20 km/h das locomotivas e não aos 4 km/h das mulas e bois. Para as elites locais, a solução definitiva para o problema das comunicações na região seria a implantação da estrada de ferro e, para isso, era necessário movimentar-se politicamente.

¹¹⁴ TARQUÍNIO, op. cit., p. 461.

CAPÍTULO II



2. O TREM DA GROTA NA ERA *CHEMINS DE FER*

Vimos no capítulo anterior que o regime republicano buscou e implementou novas soluções para as construções ferroviárias no Brasil. O modelo adotado nos últimos anos da década de 1890 seria utilizado até os anos de 1930 e consistia na redução das benesses às companhias, no fim do sistema de garantias de juros, na concentração das estradas nas mãos do governo Federal e posterior arrendamento das mesmas a companhias privadas, em sua maioria estrangeiras. As construções passaram a ser custeadas pelos cofres públicos e não mais pelos interessados nas obras, como se dera no Império. Por fim, entendia o governo a importância de se constituir redes, ou seja, unificar a administração das ferrovias para simplificar o processo administrativo e possibilitar que as linhas economicamente viáveis sustentassem aquelas com poucas possibilidades financeiras, mas que possuíam importância estratégica. Formar redes também era uma forma de agilizar as obras e forçar as companhias arrendatárias a padronizar a malha férrea e interligá-la.

O último aspecto, a interligação das ferrovias, é de suma importância para entendermos a ferrovia da Grota pois seu papel, para além dos interesses políticos e econômicos da região que cruzaria, era o de ligar as duas maiores e mais importantes estradas de ferro da Bahia, a do São Francisco e a Central da Bahia. Ela promoveria a ligação das estradas sertanejas pelo próprio sertão.

2.1 A COMPANHIA GERAL DE VIAÇÃO DA BAHIA E A *CHEMINS DE FER*

O processo de concentração das mais importantes ferrovias da Bahia nas mãos do governo Federal começou em 1901 quando as estradas da Bahia ao São Francisco, o ramal do Timbó e a Central da Bahia são resgatados das companhias inglesas que as controlavam, sendo entregues por arrendamento aos engenheiros Austrícliano Honório de Carvalho e Jeronymo Teixeira de Alencar Lima. Vale lembrar que o prolongamento da São Francisco até Juazeiro já era propriedade do governo Federal que o arrendara a Teive Argollo & Companhia um ano antes. Estas medidas colocaram como propriedade da União a maior parte das estradas de ferro baianas.

Apesar de a iniciativa visar a formação de uma rede férrea na Bahia, nenhuma medida foi tomada para tal, como a padronização das bitolas e a ligação das estradas. Somente em 1909 a situação parecia de fato mudar. Atendendo à solicitação de desistência dos arrendamentos feita por Austrícliano de Carvalho e Alencar Lima, o governo Federal, através do Decreto 7.308, de 29 de janeiro, arrendou em definitivo a estrada do São Francisco e provisoriamente a estrada da Bahia ao São Francisco, o

ramal do Timbó e a Central da Bahia e ramais, além de todos os ramais e prolongamentos que fossem construídos nestas estradas, à Companhia Geral de Viação da Bahia. Mandava ainda, como forma de permitir tráfego direto entre a Capital e o São Francisco sem baldeação em Alagoinhas, a redução da Bitola da estrada da Bahia ao São Francisco para um metro.¹¹⁵ Ponto importante a ser destacado é que o decreto não estabelecia novas construções.

Era a vitória de Miguel de Teive e Argollo e do grupo político ao qual se ligava, liderado pelo então governador João Ferreira de Araújo Pinho e sob os auspícios do Ministro de Viação do presidente Afonso Pena, o também baiano Miguel Calmom du Pin e Almeida. Teive e Argollo passara a controlar toda a malha Federal na Bahia. Trabalhos mais recentes que abordam estes acontecimentos não deixam dúvida quanto à existência de um acordo de bastidores entre os grupos dirigentes da Bahia para colocar a malha ferroviária nas mãos de um único grupo, formado pelos mesmos que antes dominavam as estradas separadamente.¹¹⁶ Neste sentido, o caso de Alencar Lima é um bom exemplo: desistiu do arrendamento de algumas estradas e se tornou Diretor Superintendente da nova empresa.

Na política local, os movimentos que deram origem à Companhia fizeram parte da reorganização de poder no Estado e ocorreram em momentos de tensões políticas. A vitória do grupo liderado por Araújo Pinho e depois por José Joaquim Seabra marcou o afastamento do centro de controle do Estado do grupo liderado pelo ex-governador Severino Vieira.¹¹⁷ Um panfleto publicado a mando de Moniz Sodré, então deputado federal pela Bahia e aliado do grupo Pinho / Seabra, é bem ilustrativo quanto ao ambiente político do momento. O discurso do deputado desqualificava violentamente um opositor do grupo, o também deputado José Ignácio, homem ligado a Severino, pelas críticas que este havia feito à constituição da Companhia Geral e a Miguel de Teive e Argollo. Sodré indica que Inácio desejava o arrendamento das estradas federais e da Companhia de Navegação do São Francisco para si, ou seja, para o grupo político do qual fazia parte. Por isso seu discurso agredia Teive e Argollo e o Ministério de Viação de Obras Públicas, nas mãos de outro desafeto, Miguel Calmom. Quanto a Argollo, faz veemente defesa de sua pessoa citando documentos da Associação

¹¹⁵ LFF, Vol. 11, pp. 39 – 40.

¹¹⁶ Os trabalhos em questão são CUNHA, op. cit. e SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892 – 1909)*. Dissertação (Mestrado em História), Campinas: UNICAMP, 2007.

¹¹⁷ SAMPAIO, Consuelo Novais. Op. cit., pp. 93 – 99.

Comercial da Bahia que listam suas realizações a frente da estrada do São Francisco, do ramal do Timbó e da Bahia e Minas.¹¹⁸

Como era de se esperar em acordos deste tipo, a empresa pouco fez para melhorar a precária situação das ferrovias na Bahia e contou com o beneplácito do governo. Em parte devemos creditar o insucesso da empreitada também às dificuldades de obtenção de capital externo, contudo os setores mais importantes da sociedade baiana, incluindo a poderosa Associação Comercial da Bahia, estavam insatisfeitos com o transporte ferroviário no Estado e creditavam os problemas à empresa. No seio da Companhia Geral, em seus funcionários, o descontentamento também era grande devido ao tratamento que lhes era dispensado, pelos baixos vencimentos e pelas condições de trabalho, sujeitas a severa disciplinarização. A bolha estourou em 14 de outubro quando, esgotadas as negociações, os ferroviários da São Francisco declararam greve. Voltaram ao trabalho e o paralisaram novamente por mais duas vezes até o final do ano quando, depois de conseguirem transformar a luta de sua classe numa luta pela Bahia, o governo Federal interveio na empresa.¹¹⁹

As manobras políticas para que as ferrovias federais na Bahia se concentrassem nas mãos de um único grupo são mais profundas. Vemos o movimento de formação da Companhia, chancelado pelo governo através Decreto 7.308, como parte de um jogo político maior, que transpunha as fronteiras da Bahia e do Brasil indo dar em terras européias, mais precisamente na França. A formação da Companhia Geral de Viação da Bahia foi uma prévia para a entrada em cena de importante personagem para nosso trabalho e para ferrovia da Grotta, a *Compagnie des Chemins de Fer Federaux du l'Est Bresilienne*.

Para entendermos o início do aporte de capitais franceses no setor ferroviário da Bahia, é necessário fazer uma breve contextualização. Após a crise da década de 1870/80, o capitalismo entra numa fase de vertiginoso crescimento. Entre 1890 e 1914, formam-se gigantescos conglomerados industriais e financeiros e a luta por mercados entre as nações européias e os Estados Unidos recrudesce. Foi um tempo “essencialmente caracterizado pela rivalidade entre estados”.¹²⁰ A base produtiva mundial se expande vigorosamente e o mercado interno dos países capitalistas do hemisfério norte capitaliza-se velozmente e, com isso, o volume de aquisições de produtos primários junto aos países menos desenvolvidos também aumenta. Se por um

¹¹⁸ SODRÉ, Moniz. *Estradas de ferro da Bahia: as arengas do snr. José Ignacio*. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio de Rodrigues & Cia., 1910.

¹¹⁹ Sobre as greves de 1909 ver o capítulo III de SOUZA, op. cit.

¹²⁰ HOBBSBAWN, Eric J. *A era dos impérios (1875 – 1914)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 80.

lado as nações economicamente avançadas compram mais dos países pobres, por outro exportam para estes países tecnologia e capitais. Agora, é mais lucrativo exportar tecnologia ferroviária e negociar empréstimos do que vender tecidos e carne enlatada.

Antes de começar a funcionar legalmente no Brasil, o grupo ao qual se ligava a *Chemins de Fer* se associou às lideranças políticas baianas. O governador João Ferreira de Araújo Pinho era grande defensor da Companhia Geral, contudo sua formação seria uma transição já que previa que, logo em seguida, as ferrovias baianas seriam entregues “a uma grande e poderosa empresa”.¹²¹ A persistência do governador em entregar a malha ao capital estrangeiro deve ser vista por outro aspecto.

Ao mesmo tempo em que Araújo Pinho conseguia unificar a administração das ferrovias baianas, vivia a Bahia um momento crítico no campo econômico. Na sua Mensagem de 1909, o governador aponta a crise na agricultura, principal fonte de renda do Estado, como a grande responsável pela crise. Ademais,

Alem da alta dos preços de todas as utilidades em consequência da depreciação de nossa moeda em cerca de 45%, perseguem-nos a baixa do preço dos principaes gêneros de nossa exportação – a crise commercial, aggravada pela falta de Estabelecimentos de Crédito, devorados pela ruína, e pelo abalo em outros produzido. É manifesta a desconfiança dos capitães.¹²²

Queria com isso demonstrar a falta de créditos e de meio circulante no Estado. A solução seria tomar um empréstimo no estrangeiro. Após negociações que envolveram Miguel Calmon, que já havia deixado a pasta da viação e convenientemente se encontrava na Europa, consegue o governo do Estado em janeiro de 1910 a quantia de 45 milhões de francos (1,8 milhão de libras) junto ao *Crédit Mobillier Français*.¹²³ Como garantias, o governo da Bahia dava o penhor das rendas reais das estradas de ferro de propriedade do Estado, da Navegação Baiana e do São Francisco.¹²⁴ Não vamos discutir aqui as condições explícitas do empréstimo. Nos importam as condições implícitas.

A idéia de “venda casada” apresentada para a estrada de ferro de Ilhéus a Conquista por Joaci Cunha parece aqui se repetir. O *Crédit Mobillier*, ao que tudo

¹²¹ MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 10ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empreza A Bahia, 1909, p. 9.

¹²² Idem.

¹²³ MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária 10ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empreza A Bahia, 1910, pp. 8 – 10.

¹²⁴ BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. *A inserção da Bahia na evolução nacional 2ª etapa: 1890-1930*. Salvador: CPE, 1980, S/P, Tabela 31.

indica, fez o empréstimo à Bahia sob a condição de a malha ferroviária Federal no estado ir parar em um de seus tentáculos. Este foi a *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*, o braço financeiro que deu origem a *Chemins de Fer* em 1911. Diversos fatores nos levam a esta conclusão. Miguel Calmon e Araújo Pinho apresentaram e pediram atenção para com os representantes do grupo francês ao ministro de viação Francisco Sá e realizaram as manobras já explicitadas para unificação da rede. Por seu turno, o ministro informou ao governador que os franceses se mostraram animados e dispostos a colaborar com o governo para solucionar o problema das ferrovias baianas. Ademais, o contrato de empréstimo no seu parágrafo 2º, item II, rezava que do total emprestado, 600 mil libras seriam “exclusivamente destinadas à construção de estradas de ferro e de transportes e à compra de material”.¹²⁵ Tentava o grupo francês melhorar as condições das estradas de propriedade do Estado da Bahia, pois suas rendas eram as garantias do empréstimo e, como veremos, o governo abriria a possibilidade de também arrendá-las.¹²⁶

Em 1910 o decreto 7.308 é revisto pelo governo Federal. A revisão era justificada pela necessidade de reorganizar o serviço nas estradas de ferro na Bahia e foi realizada a pedido da *Caisse Commerciale & Industrielle de Paris* junto ao Ministério de Viação.¹²⁷ A revisão previa uma série de construções e de medidas a serem tomadas pela Companhia Geral. Em suma, seu texto melhor organizava o arrendamento e os objetivos do governo. A esta altura, o grupo financeiro francês já controlava a Companhia Geral de Viação da Bahia, de Teive e Argolo.¹²⁸

Ainda visando melhor organizar o arrendamento e a futura rede baiana, o decreto de 1910 é novamente revisto em março de 1911 pelo novo ministro de viação de Hermes da Fonseca, José Joaquim Seabra.¹²⁹ A pedido do ainda governador Araújo Pinho, como demonstra a troca de telegramas entre os dois publicada na Mensagem do governador do ano de 1911, Seabra alterou o traçado de algumas vias e abriu a possibilidade da aquisição de algumas ferrovias estaduais.¹³⁰ Lembremo-nos que

¹²⁵ MENSAGEM, 1910, p. 9.

¹²⁶ A principal característica deste empréstimo foi ser do tipo 86, ou seja, para cada 100 unidades de moeda estrangeira tomadas, a Bahia receberia 86, mas pagaria os juros sobre as 100. No fim, o empréstimo rendeu ao Estado £1.548.000. O texto completo do contrato do empréstimo se encontra na MENSAGEM de 1910.

¹²⁷ A revisão foi realizada pelo Decreto 8.321 de 23 de outubro de 1910. Em LFF, Vol. 11, pp. 901 – 921.

¹²⁸ Pelo que se depreende da MENSAGEM 1917 do governador Antonio Moniz, após a transferência de suas concessões para o grupo francês, Miguel de Teive e Argollo foi residir na França. Nomeado por Moniz para a pasta de viação do Estado, faleceu em 1917 antes de chegar a Bahia para assumir o cargo.

¹²⁹ Decreto 8.648. Em LFF, Vol. 12, pp. 112 – 169.

¹³⁰ MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1911, pp. 22 – 29.

600.000 libras do empréstimo de 1910 seriam utilizadas para melhorar e ampliar a malha férrea do Estado e, agora, Seabra abria a possibilidade de arrendá-las ao mesmo grupo. Ótimo negócio para os franceses: as estradas estaduais em operação tinham as rendas dadas em garantia ao grupo, as federais passaram ao seu controle e dinheiro do próprio governo seria utilizado para ampliar a malha férrea que também deveria passar para sua administração. É por estas razões que vemos os decretos de 1910 e 1911 como manobras para melhor organizar o arrendamento, para ajustá-lo melhor aos desejos da *Caisse*. Esta já aparecia no horizonte desde meados de 1909 e passaria a exercer praticamente o controle absoluto das estradas de ferro na Bahia caso tudo corresse como planejado. A “grande empresa” preconizada por Araujo Pinho não tardaria a se formar oficialmente.

A *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux du l'Est Brésilienne* é autorizada pelo governo Federal a instalar-se e operar no Brasil pelo Decreto 8.939, de 30 de agosto de 1911. Com sede em Paris e filial no Rio de Janeiro, a empresa se constituiu com capital social de 10.000.000,00 de francos em 20.000 ações de 500 francos cada (tabela VI) e seus objetivos e interesses, segundo consta da autorização de funcionamento, eram

(...) a valorização e a exploração directa au (sic) indirectas de todas as concessões de estradas de ferro federaes no Brazil, especialmente nos Estados do éste e do centro e principalmente da rêde federal nos Estados da Bahia, Minas Geraes, Sergipe e Alagoas.¹³¹

Vê-se que a *Chemins de Fer* desembarcou no Brasil com ambiciosos planos de controlar grande parte da malha ferroviária nacional. A composição da S/A inicialmente não tinha a participação de nenhum brasileiro. Todos eram franceses e o maior acionista era uma subsidiária do banco que havia concedido o empréstimo à Bahia, a *Caisse Commerciale*, controlado pelo segundo maior acionista, a *Bouilloux Lafont Frères & Compagnie*, empresa da família de mesmo nome.

¹³¹ LFF, Vol. 12, p. 380.

Tabela VI - Composição societária da *Chemins de Fer*

Acionista	Nº de ações	Capital em francos
Caisse Commerciale & Industriale de Paris, sociedade anônima com o capital de cinco milhões de francos, com sede em Paris, rua de Londres, n. 6.	15.350	7.675.000
A sociedade em nome colectivo em commandita simples Bouilloux Lafont Frères & Compagnie, com o capital de um milhão de francos, cuja sede é em Etampes, rua de la Cordonnerie n. 3.	4.000	2.000.000
O Sr. Baron Amédée Reille, deputado, residente em Paris, Boulevard Emile Aguiar n. 50.	100	50.000
O Sr. Barão Xavier Reille, administrador de Forges d'Alais, residente em Paris, rua de l'Université n. 11.	100	50.000
O Sr. Marcel Bouilloux Lafont, banqueiro, residente em Etampes, Avenue de Paris, n. 50.	100	50.000
Sr. Maurice Bouilloux Lafont, banqueiro, residente em Etampes, rua St. Jacques, n. 2.	50	25.000
Sr. Louis Edmond Claude, tabellião em Roubaix (nord), residente na mesma cidade.	50	25.000
Sr. Alphonse Lazard, proprietário, residente em Paris, rua de la Faisanderie, n. 81.	100	50.000
Sr. Paul Grosselin, engenheiro das artes e manufacturas, empreiteiro de obras publicas, residente em Paris, rua de Londres, n. 20.	100	50.000
Sr. Alfred Louis Adolphe Conein, director da Caisse Commerciale & Industrielle de Paris, residente em Versailles, rua Albert Joly, n. 60.	50	25.000
Totais	20.000	10.000.000

FONTE: Decreto 8.939, de 30 de agosto de 1911. Em: LFF, Vol. 12, pp. 394 – 395.

O contrato celebrado em 1911 entre a *Chemins de Fer* e o governo Federal colocou inicialmente em suas mãos 975 km de ferrovias. Já nos dois anos seguintes, o prolongamento do ramal do Timbó em direção a Sergipe e da Bahia a Minas também passaram para seu controle. A companhia encerra o ano de 1913 controlando 1.576 km de vias férreas em tráfego, abrangendo Bahia, norte de Minas e Sergipe. Na Bahia, fora do controle do grupo francês, restaram os 414 km em tráfego das estradas estaduais. Sobre elas, é bom lembrar que o contrato de 1911 previa como obrigações da empresa “a aquisição pela companhia das estradas estaduais Centro Oeste e Nazareth”.¹³² Para isto estipulou-se um prazo de seis meses. Não sendo cumprido este prazo nem se firmando acordo com o governo estadual, como de fato não ocorreu, a empresa era obrigada a construir variantes no traçado de suas vias férreas para interligar a malha sob sua concessão, o que com a complacência e permissividade dos governos não fez.

Pelo contrato, a empresa também era obrigada a tomar outras medidas para unificar a malha férrea baiana. Sem dúvida, a principal delas era a redução das bitolas

¹³² BRASIL. Decreto 8.648. Em LFF, Vol. 12, p. 115.

das estradas da Bahia ao São Francisco e Central da Bahia para 1,00m. Também obrigava a empresa no seu parágrafo 3º a “construção imediata” de diversas ligações, ramais e prolongamentos.¹³³ Era a tentativa de, além de interligar a malha, atender aos anseios originários das primeiras medidas tomadas no século XIX: levar o desenvolvimento, fomentar a economia de grandes regiões da Bahia e melhor controlar o território do Estado, marcado a esta altura por uma quase total ausência estatal e fragmentação do poder nas mãos dos chefes locais.

Muito ainda será dito sobre a *Chemins de Fer*, mas agora devemos voltar nosso olhar ao objeto central de nossa pesquisa, a linha da Grotá.

2.2 PRIMEIRAS INICIATIVAS E O SENTIDO DO TREM DA GROTA

As primeiras iniciativas para a construção do que viria a ser a ferrovia da Grotá datam do Império. No apagar das luzes do regime e certamente sem força para pôr a empresa nos trilhos, o governo autorizou pela Lei 3.397, de 24 de novembro de 1888, a aplicar garantia de juros de 6% por prazo máximo de 30 anos para a construção “de um ramal que, partindo da Estrada de Ferro Central da Bahia, vá ás terras do Orobó e prolongamento desta Estrada para o Sul, pelo traçado que fôr verificado melhor pelos estudos a que se proceder”.¹³⁴ Essa Lei não autorizou somente esta ferrovia pois determinava muitos outros trechos ferroviários a serem construídos por garantia do Tesouro Nacional. Sem dúvida, o governo tentava com a medida arregimentar apoio para si, já que o movimento republicano tornava-se mais forte e um dos pilares de sustentação do Império, o trabalho escravo, havia sido extinto meses antes.

Em 1º de dezembro de 1888, concede o Governo à *Brasilian Imperial Central Bahia Railway Company Limited* autorização para, às suas expensas, proceder os estudos para construção da via e do seu prolongamento em direção ao vale do rio de Contas.¹³⁵ Deveriam contemplar, além da viabilidade técnica, as possibilidades econômicas da região. Mesmo com as convulsões por que passava o país na transição do Império para República, em 1890 o governo autorizava os estudos apresentados pela Central da Bahia, onde foram fixados o ponto de partida do ramal em Sítio Novo e o ponto terminal, ao norte, em Mundo Novo, portando cortando toda a afamada região das matas do Orobó.

Na outra ponta da linha, no trecho que começava em Bonfim, passam a existir manifestações políticas sobre a importância de se construir, pelo menos, um trecho até

¹³³ BRASIL. Decreto 8.648. Em: LFF, Vol. 12, pp. 113 – 115.

¹³⁴ LFF, Vol. 5, p. 1.038.

¹³⁵ Idem, pp. 1.072 – 1.073.

Jacobina. Entre 1894 e 1896 o deputado federal José Ignácio da Silva,¹³⁶ que representava o distrito eleitoral do qual faziam parte Bonfim e Jacobina, encaminhou projeto para construção do trecho e passou a defendê-lo, contudo não logrou transformá-lo em lei.

Por nova lei de 1898, o governo republicano prorrogou o prazo para a construção do trecho já aprovado de Iaçu a Mundo Novo, mas fez uma importante ressalva que se encaixava no padrão republicano de se construir estradas de ferro. Dentro do processo de concentração de ferrovias nas mãos do governo, da diminuição de benesses e da formação de redes, a via deveria ser construída sem garantia de juros e, futuramente, deveria entroncar com a estrada do São Francisco em Senhor do Bonfim ficando, para isso, pendentes os estudos do melhor traçado.¹³⁷ Se, com as garantias, a estrada não saiu do papel, sem elas a possibilidade de sucesso da empresa era praticamente nula. A solução, enquanto não vinha a ferrovia, foi construir a anteriormente referida estrada de rodagem entre Iaçu e Itaberaba, numa idéia clara de que mais tarde sobre ela viriam os trilhos da estrada de ferro. Assim colocamos, pois o contrato firmado entre a República e o engenheiro John Webster, responsável pelos estudos e pela construção, incluía a obrigação de construir a ponte sobre o rio Paraguassú, logo na saída de Iaçu, de forma que ela possibilitasse o tráfego rodoviário e ferroviário. Assim foi feito e em 1902 inaugurava-se a ponte Severino Vieira, utilizada até os dias atuais para tráfego rodoviário, mas ela jamais foi utilizada pelos trens.

Refletindo um panorama mais amplo, o setor ferroviário brasileiro viveu maus momentos nos últimos anos do século XIX e nos iniciais do XX. Além da reorganização das forças políticas, vivia o país grave crise econômica que chegou a praticamente paralisar as construções no setor e os pagamentos dos juros às companhias que ainda possuíam este direito. Na virada do século não havia nem clima político nem econômico para materializar a ferrovia da Grotá.

Melhorada a situação econômica e reativado o setor ferroviário, muitos se ocuparam em defender e justificar a estrada de ferro. Nas esferas estadual e municipal surgiram argumentos em prol da construção e foram elaborados planos para seu traçado. Vejamos as discussões acerca da ferrovia da Grotá nesses dois níveis, ressaltando que os grupos envolvidos faziam parte das classes dominantes e que interagem, se entrelaçavam, a partir de interesses políticos e econômicos específicos. Governadores, deputados, intendentos e chefes políticos locais além de engenheiros, comerciantes,

¹³⁶ Trata-se do mesmo José Inácio da contenda com Moniz Sodré.

¹³⁷ LFF, Vol. 3, p. 809.

produtores rurais, jornalistas e tantos outros, estavam amarrados às circunstâncias do momento. Em comum, depositavam na estrada de ferro o papel de tábua de salvação do sertão. Ela seria o meio pelo qual a região se inseriria na grande economia de mercado.

No plano estadual, um dos primeiros a trabalhar em prol da construção da ferrovia foi José Marcellino de Souza, governador do Estado no quadriênio de 1904 a 1908. Suas preocupações residiam na reorganização da malha baiana a cargo do governo Federal e as medidas mais importantes para tal fim eram a interligação efetiva das estradas de ferro, a padronização das bitolas e a redução no valor dos fretes. Em 1907 organiza e dirige a Miguel Calmon, Ministro de Viação desde o ano anterior, um plano de sugestões para a viação férrea do Estado. Nele, mantinha as linhas básicas de 1893 e sugeria modificações no traçado de algumas estradas consideradas mais urgentes. O plano de 1893 baseava-se em quatro grandes vias de penetração no sentido leste – oeste que deveriam cortar a Bahia do litoral ao São Francisco e deste a Goiás e Minas Gerais e que se ligariam umas às outras através da construção de estradas menores no sentido norte - sul. Das quatro vias de penetração propostas, a Central e a São Francisco estavam em operação e dever-se-ia promover, prioritariamente, a ligação entre elas. Considerava que, de imediato, o prolongamento da Central em direção à Chapada Diamantina e a construção da linha da Grota eram mais convenientes à Bahia e ao Brasil do que a construção da grande estrada de ferro que, de Feira de Santana passando por Ipirá, Mairi, Mundo Novo e Morro do Chapéu terminaria em Xique-Xique ou Barra, às margens do rio São Francisco. Atentando para a produção da região, previa que a linha da Grota deveria atender à zona de Jacobina e das ricas e inexploradas matas do Orobó, passando por Mundo Novo e Ruy Barbosa, e que Morro do Chapéu, devido à “importância pelas suas riquezas agrícolas e mineralógicas”, deveria ser servido por um ramal a ser definido.¹³⁸ Ao deixar o governo do Estado, nada havia sido feito para materializar seu projeto.

O diversas vezes referido Miguel de Teive e Argollo, em trabalho publicado em 1908, apresentava suas propostas para a viação férrea da Bahia. Em consonância com o proposto por José Marcellino,¹³⁹ defendia que a construção de ramais na Central e na São Francisco para promover a ligação entre elas, passando-se pelas zonas da Serra

¹³⁸ MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza Governador do Estado. Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1907, pp. 56 – 58.

¹³⁹ O antigo “chefe” do grupo de José Marcellino, Severino Vieira, afastou-se do governador, pois ele apoiou Araújo Pinho para o governo do Estado nas eleições de 1908, enquanto Severino desejava colocar Inácio Tosta no posto. Com isto, Marcellino passou a engrossar as fileiras do grupo seabrista do qual fazia parte Miguel de Teive e Argollo. Sobre o cisma de 1907 consultar SAMPAIO, Consuelo Novais. Op. cit., pp. 93 -99.

da Jacobina e das matas do Orobó, merecia prioridade por parte dos governos. Os ramais de Senhor do Bonfim a Jacobina, desta a Morro do Chapéu e o de Iaçu a Mundo Novo iriam cruzar zonas de terras férteis, ricas em matas e em minérios ainda pouco pesquisados e explorados. A área poderia produzir tanto gêneros tropicais quanto de climas temperados, além de serem regiões adaptáveis à colonização estrangeira.¹⁴⁰ A ligação entre estes ramais e as duas primeiras estradas seria feita pela projetada estrada de Feira de Santana a Barra no trecho entre Mundo Novo e Morro do Chapéu. A defesa desses ramais pelo engenheiro tem razões de interesse próprio. A construção dos trechos citados “(...) viriam dar nova vida a estrada do São Francisco”, cujo arrendamento era de sua propriedade.¹⁴¹

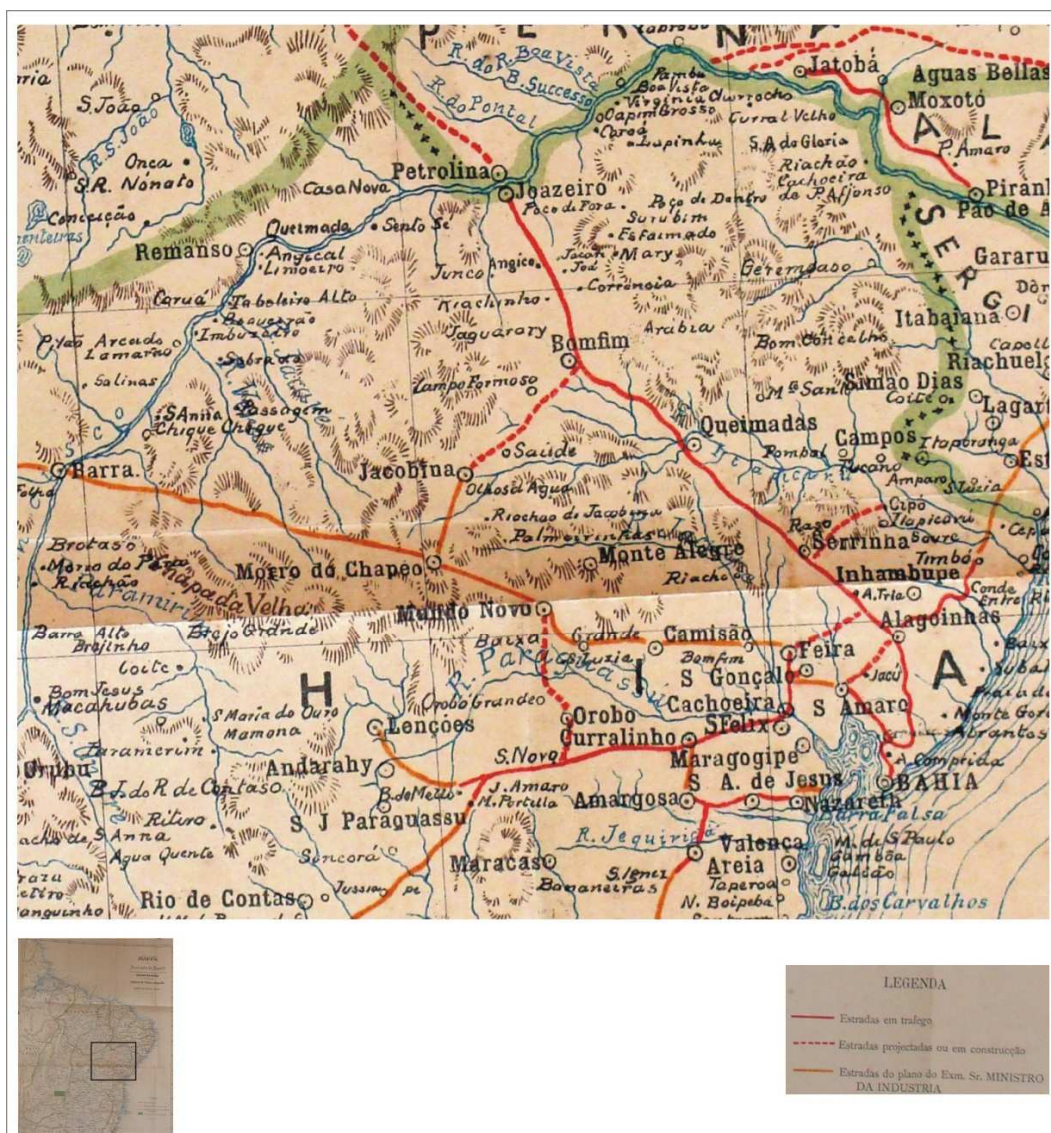


Figura 7: Plano de Viação de 1893 com sugestões de Teive e Argollo.

FONTE: recorte de mapa da região Nordeste constante em ARGOLLO, Miguel de Teive e FERREIRA, Justino da Silva. *Memória Sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia*. Salvador: Typografia e Encadernadora Reis, 1908.

¹⁴⁰ As Fallas e Mensagens, repetidamente, tocam no tema da colonização estrangeira como fundamental para o desenvolvimento da Bahia. O próprio Marcellino frisava que as matas do Orobó eram ideais para colonização e que a ferrovia seria importante instrumento de atração do elemento estrangeiro.

¹⁴¹ ARGOLLO e FRANCA, op, cit., pp. 14 – 15 e 40 – 41.

Elpídio Mesquita foi outro a argumentar em prol da construção da estrada de Bonfim a Iaçu. À época da publicação do seu estudo, era deputado federal pela Bahia e participou das discussões que geraram os decretos de 1910 e 1911, os que melhor organizaram a malha a ser entregue posteriormente ao grupo francês. Mesquita, assim como Marcellino, não concordava com a construção da estrada de Feira de Santana ao São Francisco. Seria mais importante prolongar a Central da Bahia até Lençóis e Andaraí e construir sua ligação com a São Francisco diretamente por uma linha de Bonfim a Iaçu, passando por Mundo Novo, Rui Barbosa e Itaberaba, num traçado mais econômico, e que serviria Morro do Chapéu por um ramal que partiria de Jacobina.¹⁴² Também constava do seu plano a ligação da estação de Queimadas, na São Francisco, com Jacobina por via férrea. Desejava substituir o caminho de terra que seguia o vale do rio Itapicurú até Jacobina e era utilizado pela população da região desde a inauguração da referida estação em 1886 para atingir o litoral.¹⁴³

A construção destes trechos na zona central do Estado era vista como algo de urgência:

Essa necessidade de construção de ramaes (...) já conhecida e proclamada, há 22 anos, quando foi expedido o decreto de 1 de dezembro de 1888, torna-se cada vez mais premente, tanto mais quanto se atende que a região a atravessar pelo ramal de Sitio Novo a Jacobina é uma das zonas mais férteis e populosas da Bahia, interessando as mattas e campos feracíssimos de Itaberaba, Orobó e Mundo Novo, em uma extensão de 4.000 kilometros quadrados.¹⁴⁴

Apontava que a região recebia quase 2/3 das importações de manufaturados do Estado e possuía propriedades rurais cujos capitais fixos investidos eram volumosos.¹⁴⁵ Associando-se a estes fatores a significativa população e a riqueza dos campos, matas e do subsolo, mais que se justificaria “a consideração do poder público” para com a construção da estrada.¹⁴⁶

Note-se pela figura 8 que seu plano previa a ligação de toda a Chapada por via férrea. Ele só não levou em consideração que, nas ferrovias baianas, prevaleceram sempre os traçados de construção mais econômicos e que viabilizar uma estrada de ferro nas alturas da cordilheira teria elevados custos, o que tornava inviável a execução dos

¹⁴² MESQUITA, Elpídio Pereira de. *Viação ferrea da Bahia*. Rio de Janeiro: Jornal do Comercio, 1910.

¹⁴³ Depoimentos de antigos tropeiros de Jacobina tomados por Antonio Fernando Guerreiro de Freitas atestam como ficou mais fácil deslocar pessoas e mercadorias após a inauguração da estação de Queimadas. FREITAS, op. cit., p. 36, nota 8.

¹⁴⁴ MESQUITA, idem, p. 44.

¹⁴⁵ Estes 2/3 certamente não eram consumidos somente na região. Boa parte era distribuída para a zona além de Jacobina e para a Chapada Diamantina.

¹⁴⁶ Idem, p. 45.

serviços.¹⁴⁷ Dos que comentaram a implantação da via férrea na região, Mesquita, além de se preocupar com o aumento no movimento da Central e da São Francisco bem como com a formação da rede, foi, sem dúvida, o que mais se utilizou de argumentos econômicos para justificar a construção da ferrovia da Grota. Errou em não levar em conta o fator custo, quando defendeu com ardor a linha para as alturas da Chapada.



Figura 8: sugestões de Elpidio Mesquita para a zona da Grota e Chapada Diamantina.

FONTE: MESQUITA, Elpidio Pereira de. *Viação férrea da Bahia*. Rio de Janeiro: Jornal do Comercio, 1910.

OBS.: as linhas vermelhas indicam as estradas em tráfego e as pontilhadas são sugestões do autor.

Analisando as determinações do já referido decreto 8.321 de 1910, percebemos que, por enquanto, venciam as idéias de Teive e Argollo. A linha aparecia tal qual ele havia sugerido, um trecho de Bonfim a Jacobina e outro de Iaçu a Morro do Chapéu passando por Mundo Novo. Caso o Estado da Bahia não construísse a estrada de Feira de Santana a Barra, as linhas iriam permanecer soltas, perdendo-se o sentido de ligação.

¹⁴⁷ Pelo plano de Mesquita, a estrada teria de partir de uma altitude 465 metros em Jacobina para atingir 1.012 em Morro do Chapéu. IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, Vol. 20, p. 351 e Vol. 21, p. 48. O grande desafio da estrada seria subir a Serra do Tombador, enorme maciço rochoso que marca a borda da Chapada Diamantina a 15 km da sede de Jacobina.

Na troca de correspondências, a partir de setembro de 1910, entre o governador Araujo Pinho e o ministro de viação, a esta altura Francisco Sá, ao informar que o problema da viação férrea baiana já havia sido resolvido com os representantes da *Caisse* acolhidos a pedido do governador, o ministro pede que Pinho sugira o que ele achar mais adequado com base no plano exposto pelos franceses, o de Argollo, e frisa que o mandatário do Estado deve analisar a ligação de Jacobina a São Francisco por Queimadas ou Bonfim. O mandatário do Estado escolhe a ligação por Bonfim no mesmo molde da proposta de Argollo, incluindo o ramal para Morro do Chapéu, mas a posição não tardaria a mudar.¹⁴⁸

Em novembro, assume a pasta de viação José Joaquim Seabra e a troca de mensagens com o governador continua. Logo no início de sua administração, Seabra anuncia a necessidade de rever o contrato de viação da Bahia com o grupo francês. Em telegrama a Pinho informa que

Entre as modificações que temos em vista, pensa o governo em estabelecer as novas linhas seguintes: (...) do Bonfim, Estrada do São Francisco – por Jacobina, Mundo Novo, Orobó e Itaberaba – até Sítio Novo, da Estrada de Ferro Central, com os sub-ramaes que forem precisos para servirem Campo Formoso e Morro do Chapéu.¹⁴⁹

Selava-se o traçado da linha da Grota, seguindo o trajeto proposto por Elpidio Mesquita meses antes, apenas acrescentando um ramal para Campo Formoso. Em 31 de março de 1911 a revisão do contrato era finalmente aprovada e a *Chemins de Fer* já podia mostrar sua face. A revisão feita por Seabra, como já dito, foi uma das manobras, mas não a última, para melhorar as condições do arrendamento para o grupo francês. Se observarmos apenas o caso da ferrovia da Grota, veremos que o ajustamento realizado no seu traçado pelo ministro favorecia bastante a companhia. Os pontos de vista e planos que aqui explicitamos convergem, todos eles, para ligação da Central com a São Francisco e era esta a função precípua da estrada. Se, por exemplo, o plano de Teive e Argollo prevalecesse, os custos para promover a ligação seriam mais elevados, pois seria necessário construir trechos adicionais na própria estrada, além da ferrovia de Feira a Barra. Com este traçado direto, muito curvilíneo e que exigia muitas pontes, mas que seguia os acidentes naturais, a empresa gastaria menos para executar os serviços e promover a ligação. Outro fato que nos mostra o atendimento aos interesses da empresa pela revisão do contrato foi a colocação da via por Morro do Chapéu como um ramal.

¹⁴⁸ MENSAGEM, 1911, p. 23 – 24.

¹⁴⁹ Idem, p. 27.

Levar a ferrovia até as alturas da Chapada teria elevados custos e, certamente, a *Chemins de Fer* não desejava tê-los. Se a ligação das duas estradas fosse terminada, ela poderia colocar embaixo do tapete o plano do ramal de Morro do Chapéu.

Uma última coisa precisa ser dita sobre a ação de Seabra. Um ano após, quando já era governador, abertamente demonstrou que um dos objetivos das obras previstas na revisão era, além de unificar a rede, centralizar na praça de Salvador o comércio do Estado e drenar o dos estados vizinhos também para o porto da Bahia, da mesma forma que a Comissão de 1891 havia previsto. As construções ferroviárias, onde inclui-se a linha da Grota, serviriam para que “os esquecidos e desprezados interior e sertão” tivessem um poderoso instrumento de desenvolvimento. Com as construções previstas “terá certamente, e em tempo breve, transformado de toda a vida inglória e improdutiva que até agora tem a Bahia arrastado”.¹⁵⁰ Em outras palavras, o desenvolvimento da zona sertaneja, centralizando as operações comerciais em Salvador, levaria a Bahia de volta a posição de destaque nacional. Demonstrava, já aqui, o ideal de portador da modernidade e do progresso, que mostraria com força nas reformas urbanas promovidas em Salvador durante sua administração.¹⁵¹

A idéia da ferrovia como poderoso instrumento para o desenvolvimento dos sertões, intrínseca às discussões que analisamos, aparecem com mais força nos escritos produzidos por gente dos municípios que seriam servidos pela via férrea. Os interesses e necessidades dos grupos dominantes e as soluções apresentadas por eles apontam para a estrada como única forma de promover o progresso dos abandonados sertões. Diferentemente das discussões de cunho nacional e estadual, no plano municipal a ferrovia perdia o sentido de ligação. O que interessava às classes dominantes locais eram os frutos a serem colhidos por suas localidades. Ligando ou não a São Francisco à Central, o importante era que, de alguma forma, os trilhos atingiriam a região. Estes relatos aparecem em livros publicados por gente da zona e nas corografias estimuladas pelo Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Os discursos nestes trabalhos estão carregados de sentido político, pois não consistiam somente de meras descrições da história e do local, como parecem à primeira vista. Eram, também, uma forma de

¹⁵⁰ MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária 12ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1913, pp. 36 – 37.

¹⁵¹ Sobre a onda modernizante de Seabra enquanto governador no seu primeiro mandato consultar LEITE, Rinaldo César Nascimento. *E a Bahia civiliza-se... ideais de civilização e cenas de anticivilidade em um contexto de modernização urbana 1912-1916*. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: UFBA, 1996.

exercer pressão sobre os governos, na tentativa de forçá-los a dotar as regiões descritas dos meios necessários ao desenvolvimento.¹⁵²

Estes trabalhos representam a versão local dos ideais de civilização e sociedade em voga no Brasil de então e, por esta razão, carregavam na “exacerbação, por assim dizer, das expectativas em torno da possibilidade de realização dessa nova sociedade, seja quanto às suas conquistas materiais, seja quanto ao seu estilo de vida”.¹⁵³ As riquezas são pintadas como grandiosas e só o que falta é a ação do Estado para que tudo se resolva como num passe de mágica. Vejamos algumas argumentações em prol da estrada e como era ela vista por elementos das elites da região.

Em 1904, a Intendência Municipal de Bonfim enviou uma série de telegramas ao Ministério de Viação e à Presidência da República cobrando ações do governo. A construção da ferrovia seria, naquele momento em que os sertões baianos ainda sofriam os efeitos da grande seca de 1900 - 1903, um meio de dar trabalho ao sertanejo, atenuando os efeitos da estiagem.¹⁵⁴ A esta época era prefeito da cidade Antonio Gonçalves da Silva, irmão do ex-governador José Gonçalves da Silva, cuja família era grande proprietária de terras na região que seria servida pela estrada de ferro, portanto, seriam eles os maiores beneficiados quando os trilhos cortassem e valorizassem suas propriedades.¹⁵⁵ As classes proprietárias de Bonfim e Campo Formoso viam a estrada como uma necessidade para a região, pois ajudava a manter a mão-de-obra na terra nos momentos de seca e possibilitaria “a exploração das imensas riquezas que alli jazem esquecidas, quasi ignoradas (...), e cujo aproveitamento sera verdadeira utopia, enquanto o silvo promissor da locomotiva não se fizer repercutir”.¹⁵⁶ Para os donos do poder nestas duas cidades, a ferrovia seria um ramal para Jacobina e não parte de um plano maior de interligação da malha baiana. A via férrea era, para as classes

¹⁵² Aldo José Morais Silva define que as corografias “eram, por sua própria natureza, estudos pontuais, fortemente marcados pelo caráter memorialístico, frequentemente produzido pelos filhos das terras retratadas, o que faziam, não raro, com traços ufanistas”. SILVA, Aldo José Morais. *Instituto Histórico e Geográfico da Bahia. Origens e estratégias de consolidação institucional (1894 – 1930)*. Tese (Doutorado em História). Salvador: UFBA, 2006, p. 38.

¹⁵³ Idem, p. 156.

¹⁵⁴ SILVA, Lourenço Pereira da. *Apreciação circunstanciada sobre o município do Bonfim*. Salvador: Typographia D'A Bahia, 1906, pp. 9 – 10.

¹⁵⁵ A leitura do *Correio do Bonfim*, cujo proprietário Augusto Sena Gomes fazia parte do grupo político dos Gonçalves, nos permitiu identificar fazendas desta família nas localidades de Missão do Sahy, Campo Formoso e Antonio Gonçalves.

¹⁵⁶ SILVA, Lourenço Pereira da. *Memória histórica e geographica sobre a comarca do Bonfim*. Salvador: Litho. Typo. E Encadernação Reis & C., 1915, p. 4. O autor dos dois trabalhos citados era natural de Itumirim, atual Juacema, povoado que à época pertencia a Senhor do Bonfim. Foi comerciante e após terminar o curso de direito trabalhou como advogado e ocupou postos no executivo municipal. Este trabalho foi concluído em 1912, portanto no calor das discussões acerca da construção e das vantagens que a ferrovia proporcionaria a região. O autor não pode vê-lo publicado devido a sua morte prematura aos 37 anos no mesmo ano de conclusão do livro. Os telegramas, aos quais nos referimos, foram enviados enquanto o autor era presidente do Conselho Municipal.

proprietárias, poderoso instrumento de reforço e ampliação do seu poder político-econômico. Um instrumento modernizante a serviço da manutenção da elite agrária no topo da pirâmide social e econômica.

As classes dominantes de Mundo Novo também se mobilizaram para agilizar a construção da estrada de ferro. Em 1910, a Intendência e o Conselho Municipal enviaram ofício ao ministro Francisco Sá, onde se queixavam do enorme tempo decorrido desde as primeiras autorizações para construção da ferrovia. Como sempre, pintavam a estrada como a redentora para a economia do município e, juntamente com o telégrafo também inexistente a esta altura, como um grande fator para civilização do sertão.¹⁵⁷ Civilizar, para eles, deve ser aqui entendido como ter acesso às maravilhas e a velocidade da modernidade, seja ela através do incremento na produção ou de uma oferta maior de produtos e serviços. Na mesma linha de pensamento, em 1916, portanto quando as obras já estavam iniciadas e quase prontas entre Bonfim e Pindobaçú, em tom melancólico assim se referiam a enorme demora para a construção da estrada:

Tudo porém foi em vão: esforços, rethorica e esperanças fagueiras de dias melhores de nada serviram, porque Mundo Novo, porque o solo prodigioso e privilegiado de Mundo Novo continúa virgem, até hoje, do osculo promissor do negro monstro de aço em cujo bojo esta concentrada a essência lidima do progresso, da civilização e da fortuna!¹⁵⁸

Não sabiam eles que o monstro de aço ainda demoraria mais 21 anos para apitar em Barra de Mundo Novo, localidade a 6 quilômetros da sede municipal, o que também gerou forte descontentamento entre os grupos dirigentes locais, pois havia o desejo de que a estrada cruzasse o centro da urbe.¹⁵⁹

Nos anais do mesmo congresso do qual o representante de Mundo Novo participou, consta o texto de um jacobinense que também se ocupou da via férrea. Affonso Costa foi, de todos os que comentaram sobre as vantagens da estrada, o único que relativizou seu papel. Este autor, tendo uma visão mais lúcida, depositava os problemas do sertão não somente na tríade falta de mão-de-obra, de créditos e de transportes, alegada em todos os trabalhos que citamos. Eles dificultavam o

¹⁵⁷ BORGES, Carlos de Castro. Chorographia do município de Mundo Novo. *Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia*. Salvador: IGHB, 1918, Vol. 2. Não tivemos mais informações sobre o autor, contudo ele certamente fazia parte do grupo dirigente local. Assim pensamos pela forma como trata os chefes locais.

¹⁵⁸ Idem, p. 374.

¹⁵⁹ Na década de 1920, no *Correio do Sertão*, encontramos a transcrição de diversos telegramas e ofícios enviados ao governador do Estado e ao Ministério de Viação pela intendência de Mundo Novo e pelas classes “conservadoras” no dizer do jornal, pedindo pela mudança no traçado para o centro da cidade. Vide as edições 340 e 356, ambas de 1924. Entenda-se classes conservadoras como classes dominantes.

desenvolvimento, mas o fator que mais pesava para que Jacobina se mantivesse no atraso era a inércia de sua população.

O que lhes falta, pois, e tão somente, é a vontade de conseguir, o estímulo de vencer, a energia de lutar, a coragem de trabalhar, sem quais requisitos predicativos tudo se anula pela impraticabilidade. Desvaneçamo-nos de sonhos, desnudemo-nos da indolência e arranquemos dos ocultamentos do solo pátrio a abundancia de nossas grandezas econômicas.¹⁶⁰

Por ser homem das letras que vivia já há alguns anos na capital, deve ter se sentido à vontade para tecer críticas à classe dominante da cidade.¹⁶¹ A chegada da ferrovia a Jacobina serviria, acima de tudo, para comprovar que a raiz do problema se encontrava na falta de iniciativa. Destaque-se que, para ele, rodovias seriam mais vantajosas, pois os fretes ferroviários eram proibitivos e as estradas de rodagem custavam menos para ser construídas e conservadas. Parece-nos até que o autor preferia uma boa estrada de rodagem até as estações de Queimadas ou Santa Luz na estrada do São Francisco à estrada de ferro. Os trabalhos se encontravam em marcha e suas opiniões não conseguiriam barrar os desejos das elites locais, inebriadas pela fatasmagoria das estradas de ferro.¹⁶²

Nas alturas da Chapada, Morro do Chapéu também apontava as vantagens da estrada. A relação da cidade, que se considerava “bem distante ainda do progresso” em razão da falta de transportes modernos,¹⁶³ com a ferrovia da Grota e a *Chemins de Fer* foi conflituosa e não é possível compreendê-la sem que seja observada a política local. Entre o fim do século XIX até 1917 o chefe morrense mais importante foi Francisco Dias Coelho. Aliado aos grandes chefes da Chapada como Horácio de Matos de Lençóis, era grande fazendeiro e negociante de gado, além de ser representante da Casa Levy de Paris, para a qual adquiria diamantes e carbonatos.¹⁶⁴ Suas atividades comerciais faziam com que tivesse grande interesse em desenvolver o transporte no

¹⁶⁰ COSTA, Afonso. Minha Terra: Jacobina de antanho e de agora. *Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia*. Salvador: IGHB, 1918, Vol. 2, p. 294.

¹⁶¹ Afonso Costa nasceu no povoado de Palmeirinha, pertencente a Jacobina, e muito cedo se mudou para Salvador onde arrumou trabalho no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. Tendo contato com material histórico referente à cidade, produziu alguns trabalhos nas décadas de 1910 e 1920 que contavam a história da cidade e que fazia perspectivas para o futuro.

¹⁶² A idéia de fatasmagoria, ou seja, a conversão simbólica da estrada de ferro em instrumento de progresso e do moderno pela burguesia, mesmo que a maioria das pessoas não conseguisse ver este progresso, é trabalhada em HARDMAN, op. cit.

¹⁶³ *Correio do Sertão*, 18 mai. 1919, p. 1.

¹⁶⁴ CUNEGUNDES, Jubilino. *Morro do Chapéu: um pouco de sua história, sua vida político-administrativa, suas belezas e sua gente*. Salvador: EGBA, 1999, p. 32. Este autor era aliado político do grupo de Dias Coelho e do seu sucessor, Antonio de Souza Benta. Foi prefeito do município nos anos 40, utilizando-se do rebanho eleitoral deixado pelos dois coronéis.

município e usou do seu prestígio para inserir o ramal de Morro do Chapéu no traçado da ferrovia.¹⁶⁵

Um presente enviado pela Casa Levy ao seu representante nos sertões baianos ilustra bem as dificuldades de transportes na região e como se dava o contato dessa área com a capital. A casa comercial francesa, sabendo que Dias Coelho era homem religioso, o presenteou com uma grande imagem de Nossa Senhora da Soledade. O ícone saiu da capital baiana pela estrada do São Francisco e foi desembarcado na estação de Queimadas de onde seguiu para Jacobina pela estrada dos boiadeiros e desta última para o Morro do Chapéu. Nos 240 quilômetros que separam Queimadas do Morro, a imagem viajou em carros de bois e em liteira levada por dois animais.¹⁶⁶ Infelizmente não temos referência do tempo decorrido para a conclusão da viagem, mas ela é ilustrativa, por demonstrar o quanto era difícil penetrar nos sertões neste início de século XX.

Morto Dias Coelho, assume seu lugar na liderança do município, não sem antes ter havido sérios conflitos com a família Dourado,¹⁶⁷ seu chefe de jagunços, Antonio de Souza Benta. Também criador de gado, fazendeiro e negociante de pedras preciosas, Benta utilizou de todos os artifícios possíveis para estender a estrada de ferro ao Morro do Chapéu, contudo não conseguiu. O porta-voz das reclamações do grupo político que chefiava era o *Correio do Sertão*, semanário fundado em 1917 por Honório de Souza Pereira sob o patrocínio do chefe Dias Coelho e que, por esta razão, prestava-se ao serviço do grupo.¹⁶⁸

Vimos que, nos planos originais da ferrovia, constava um ramal para a cidade. Este deveria partir de Jacobina ou do França, optando o governo por executá-lo a partir desta última localidade. Em 1919, sob alegação dos altos custos que a ferrovia teria, os estudos do ramal a partir do França, que já se encontravam prontos e aprovados, foram engavetados. Logo reagiria Benta e seu grupo. Em 16 de julho, o Conselho Municipal enviou ofício ao Ministério queixando-se da supressão do trecho. Dentre outras coisas, levantava a possibilidade da *Chemins de Fer* e do MVOP não terem informações

¹⁶⁵ A leitura do *Correio do Sertão* indica que o grupo de Dias Coelho estava ligado ao seabrismo e, por esta razão, ele deve ter usado seu prestígio junto ao chefe estadual para que ele, enquanto ministro de viação como já referimos, defendesse a construção da ferrovia para o Morro, como de fato fez.

¹⁶⁶ CUNEGUNDES, op. cit., p. 33.

¹⁶⁷ A luta pelo poder só foi resolvida com a criação pelo governo do Estado do município de Irecê em 1920. Os Dourado eram grandes proprietários de terra na porção oeste de Morro do Chapéu. Tal a influência desta família nessa região da Bahia, que dois municípios da microrregião de Irecê levam no nome a família: João Dourado e América Dourada. O desmembramento de Irecê criou um novo espaço de poder para os Dourado, pacificando o Morro do Chapéu. Dados levantados a partir das edições do *Correio do Sertão* de 1917 a 1920 e de CUNEGUNDES, op. cit.

¹⁶⁸ Sobre a história deste jornal ver LOPES, Luiz Carlos Santos. *O Correio do Sertão e o fim do coronelismo em Morro do Chapéu*. Salvador: Edufba – Nehib, 2007.

suficientes sobre a cidade, suas riquezas e possibilidades. Por esta razão, o documento continha mapas, orçamentos municipais e a descrição do que era e poderia ser produzido, caso as condições de transporte fossem favoráveis. O discurso do grupo, assim como tantos outros que aqui citamos, está carregado do ideal de salvação do sertão pela estrada de ferro: “(...) a estrada chegando a esta Cidade, não a converterá em uma Chicago, mais poderá fazer a imitação diante das condições naturaes do sólo, variedade de clima, mineraes, madeiras, pecuária etc”.¹⁶⁹

A pressão surtira efeito e, em 1920, quando o contrato com a *Chemins de Fer* foi revisto pelo governo Federal, a empresa foi obrigada a construir “ramal da linha de Bomfim a Paraguassú (ex-Sítio Novo), da estação de França à cidade do Morro do Chapéu, de accôrdo com os estudos definitivos já approvados pelo Governo”.¹⁷⁰ Bem a maneira da empresa francesa agir, nada foi feito, mesmo após o ministro Pires do Rio prometer, após a intervenção do novamente governador José Joaquim Seabra e do secretário da agricultura José Barboza de Souza, estudar a possibilidade de começar logo os trabalhos na área. Entre 1920 e 1930 diversos outros ofícios e telegramas são enviados às autoridades estaduais e federais pedindo pelo início da construção, mas a via continuava a não se materializar.

Outra forma de cobrar pela estrada de ferro era publicar artigos sobre as potencialidades da região em meios de comunicação como, o *Diário de Notícias* de Salvador e o *Almanaque Luso-Brasileiro* de Lisboa. A partir de meados dos anos 20, Antonio Benta e Vicente Grassi mandaram publicar diversos textos, onde faziam propaganda das riquezas da região, principalmente o salitre e o rebanho bovino que circulava pelos tabuleiros da zona.¹⁷¹ Em nome do progresso de todo o município, pleiteavam medidas das quais eles seriam os principais beneficiados. O gado e as transações comerciais de Benta ganhariam em volume, além das pedras preciosas que enviava ao exterior terem condições de serem escoadas com mais segurança, e o salitre, cujas reservas eram de propriedade da Grassi & Cia e era explorado comercialmente desde 1915, teria seu custo reduzido pela melhoria no transporte. Antes da linha da Grota, o mineral seguia para a estação de Queimadas em lombo de burros e após a inauguração da estação de Caem, as tropas desembarcavam sua carga nos pontos da via que fossem ficando mais próximos, na medida em que os trechos eram abertos ao

¹⁶⁹ *Correio do Sertão*, 17 ago. 1919, pp. 1 – 2.

¹⁷⁰ Decreto 14.068, de 19 fev. 1920. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=48121>>. Acesso em 01 jul. 2010.

¹⁷¹ Vicente Grassi era proprietário de terras na zona de Morro do Chapéu e Jacobina. Foi prefeito do primeiro município nos anos 20, transferindo-se para Jacobina após a prisão de Benta pelo movimento de 30. Nesta cidade exerceu o cargo de coletor federal.

tráfego.¹⁷² Com a bandeira de defensores do município nas mãos, cobravam ações do Estado, em nome de potencialidades econômicas que seu grupo político controlava.

Percebendo que a estrada não sairia do papel, o grupo de Benta tomou medidas próprias para melhorar as comunicações no município. Sob seu patrocínio, foi fundado em 1925 o Club Recreativo Progressista, entidade rodoviária que tomou para si a responsabilidade de melhorar as condições de tráfego na estrada de rodagem do Morro do Chapéu à estação do França.¹⁷³ Levantaram capitais correndo listas de doações na cidade e povoados, com Antonio Benta, Vicente Grassi e a Intendência, ocupada pelo segundo, sendo os maiores doadores. As obras foram iniciadas em 1927 e, na medida em que os trabalhos sempre vigiados de perto por Benta progrediam, outras intendências e homens de poder passaram a contribuir, principalmente de Miguel Calmon e Mundo Novo, ficando pronta em 1930. Nesse período, outras rodagens foram abertas pelo Club e por sociedades rodoviárias formadas na região, incluindo a melhoria do tradicional caminho até Jacobina pela serra do Tombador. Enquanto numa aparente capitulação se construía estradas de rodagem, movimentos ocorriam nos bastidores da política estadual em prol da estrada para o Morro.

Em informação que não pode ser verificada em outras fontes, como o próprio *Correio do Sertão*, Jubilino Cunegundes nos apresenta forte jogo político nos bastidores da política estadual. Nas eleições de 1930, contrariando a posição do governador Vital Soares, que tinha outro candidato para receber os votos da região, o grupo local indicou Autran Dourado para deputado federal. Tentaram e conseguiram pressionar o governador, que para não perder os votos negociou um protocolo do Ministério de Viação que garantia a construção do ramal a partir do França. Em troca, a candidatura de Autran foi retirada. Com a revolução de 30, o tal protocolo desapareceu e Benta foi preso em Feira de Santana, por comandar um grupo de homens que lutariam contra o novo governo.¹⁷⁴ Sua prisão desarticulou as forças políticas locais e cessaram, provisoriamente, as cobranças pela estrada de ferro.

Agora, passemos a construção da estrada pela *Chemins de Fer*.

2.3 A CONSTRUÇÃO

Em consonância com a legislação de 1903, dividiu-se a estrada em três seções: Bonfim ao França com o ramal de Campo Formoso, França a Barra de Mundo Novo e,

¹⁷² No *Correio do Sertão*, fazia-se questão de descrever o trajeto das tropas para ressaltar a dificuldade em explorar o mineral. Vide as edições de 22 dez. 1918 e 13 abr. 1919.

¹⁷³ *Correio do Sertão*, 27 dez. 1925, p. 1.

¹⁷⁴ CUNEGUNDES, op. cit., pp. 44 – 45.

por fim, desta localidade ao ponto final, Iaçu, que deveriam ser pagos pelo governo na medida em que fossem entregues ao tráfego. As obras do trecho de Bonfim ao França foram as primeiras a serem iniciadas já em 1912 e na medida em que prosseguiam, começavam a alterar a rotina das localidades da região. Este trecho foi dividido em 3 sub-seções, uma de Bonfim a Pindobaçu juntamente com o ramal de Campo Formoso (1ª), outra de Pindobaçu a Jacobina (2ª) e uma última entre esta cidade e o França (3ª).

Os estudos e a locação da ferrovia, realizados por engenheiros franceses e brasileiros sob a chefia de Joaquim Breves Filho, começaram no início de 1910 e foram aprovados em novembro.¹⁷⁵ Aqui, o jogo político que deu origem a Companhia Geral em 1909 e a *Chemins de Fer* logo depois, reaparece. Vimos que a formação desta empresa ocorreu em meio a manobras políticas onde os antigos arrendatários nada perderam ao desistirem de suas concessões. O jogo continuaria com a chegada da *Chemins de Fer*. A construtora responsável pelos trechos entre Bonfim e Pindobaçu e Jacobina ao França era nada menos que Alencar Lima & Companhia, de propriedade do engenheiro de mesmo nome que trocou suas concessões pela mesa de diretor geral da Companhia e, agora, acabava sendo premiado pela *Chemins* com o contrato de construção da estrada. O trecho entre Pindobaçu e Jacobina foi entregue a outra empresa, a Saboya, Azevedo & Cia. Menos de um ano após o início das obras, as duas construtoras devido a rearranjos societários, fundiram-se na Pimenta, Alencar, Saboya & Cia, que passou a deter o contrato de construção de todo o trecho até o França, incluindo o ramal de Campo Formoso, assim permanecendo até 1916 quando entrega a construção para a firma Richard & Cia.

A empresa não executava as obras diretamente, sub-empregando os trabalhos a diversas outras construtoras que, por sua vez, ou executavam os serviços ou sub-empregavam novamente a outras, além de existirem contratos por tarefa, como construir uma ponte ou fazer um aterro. Somente no primeiro ano das construções, computamos nada menos que 9 sub-empreiteiras diferentes atacando a linha.¹⁷⁶

Essas empresas, segundo dados fornecidos pela firma de Alencar Lima ao *Correio do Bonfim*, empregavam cerca de 1.000 trabalhadores, em sua maioria

¹⁷⁵ A locação consiste em demarcar o trajeto da ferrovia. Abrem-se picadas na mata para realização das medições topográficas, estudam-se as melhores soluções para o trajeto, o raio das curvas, aclives e declives, sistemas de drenagem, se estabelece as obras de arte, cortes, aterros etc. Só após a locação é possível estimar os materiais a serem empregados e os custos das obras.

¹⁷⁶ Dados levantados a partir das 52 edições do *Correio do Bonfim* que cobrem o período de 17 de novembro de 1912 a 16 de novembro de 1913. As nove construtoras são as seguintes: Martins, Castro & Cia; Saboya, Azevedo & Cia; J. Peixoto & Companhia; Valencio, Pimenta & Cia; Peixoto, Abujanra & Cia; Ferraz, Peralva & Cia e as construtoras pertencentes a Deocleciano Martins, Horácio Barboza e Jose Rodrigues Sampaio.

originários da própria região, havendo também o registro da utilização de imigrantes portugueses nas obras.¹⁷⁷ O grosso dos trabalhadores executavam trabalhos braçais não especializados, daí ser possível contratar a mão-de-obra analfabeta e não especializada da área. No trecho até o França, à exceção de guindastes ferroviários, não temos registro da utilização de maquinário pesado nas obras, como escavadeiras a vapor. Fora as locomotivas de serviço, apenas uns poucos caminhões foram usados para o transporte de materiais até o leito da estrada. Todo o restante era feito com pás, picaretas e carrinhos de mão. Enormes aterros e cortes nas serras eram feitos à mão. Os operários mais qualificados, segundo o mesmo periódico, eram trazidos pelas construtoras da capital ou de outras regiões do país. Todos, é claro, sujeitos a engenheiros nacionais a serviço da *Chemins da Fer* e do governo e a profissionais de origem francesa.¹⁷⁸

Parte dos materiais utilizados nas construções era adquirido localmente, principalmente em Senhor do Bonfim. Os insumos mais elaborados como cimento, todo material de ferro e aço (trilhos, pontes, bueiros, ferramentas, dentre outros) e até dormentes, mesmo com a variedade e qualidade das madeiras disponíveis na Bahia e no Brasil, vinham do exterior. Cimento e materiais oriundos do setor metalúrgico ainda não eram produzidos no Brasil de forma competitiva, o que de qualquer forma obrigava os construtores a importá-los. Outros abundantes por aqui, como as madeiras, eram comprados fora do país devido às isenções dos impostos de importação concedidas pela legislação que regia as construções ferroviárias. O grupo francês não pretendia gastar mais do que o estritamente necessário com as obras, principalmente após ser deflagrada a Grande Guerra em fins de 1914.

As obras correram dentro do cronograma até o início da guerra.¹⁷⁹ A partir de 1915, os trabalhos se tornaram mais morosos, principalmente devido às dificuldades na obtenção de material metálico. Os construtores do primeiro trecho pretendiam abri-lo ao tráfego neste mesmo ano, mas como a chegada de algumas pontes atrasou, este só pode ser concluído em 1916 e entregue ao tráfego no ano seguinte. Mesmo com os problemas gerados pela guerra, em 01 de março de 1917 era aberto ao tráfego o trecho de 45 km entre Bonfim e Pindobaçú e os 10 km do ramal de Antonio Gonçalves a Campo Formoso. Para a cerimônia de inauguração, montou-se trem especial para levar convidados e autoridades, acompanhados de duas bandas de música. O comboio

¹⁷⁷ *Correio do Bonfim*, 27 jul. 1913, p.3.

¹⁷⁸ Os engenheiros da Companhia exerciam o papel de fiscalizar as obras a cargo das empreiteiras e subempreiteiras, mesma função dos profissionais à serviço do governo Federal.

¹⁷⁹ O ritmo das construções ferroviárias caiu em todo o país após o início da guerra. Em 1914 o país havia inaugurado 1.448 km de estradas de ferro, nos anos seguintes apenas 585, 368, 459 e 281 em 1918. Cf. JESUS, op. cit., p. 736 – 737.

percorreu toda a linha principal e o ramal, parando de estação em estação para a entrega simbólica das obras. Vejamos uma descrição dos festejos quando da chegada da comitiva a Pindobaçu, ponto terminal da seção:

Para o domínio da realidade começou a passar a velha aspiração do povo sertanejo, com a inauguração do primeiro trecho de uma das mais futuras ferrovias do interior – a Bonfim a Sítio Novo.

Cerca de 60 quilômetros de estrada cortando uma zona fertilíssima, onde quase todas as produções agrícolas se desenvolvem de um modo admirável, acabam de ser entregues ao tráfego, nutrindo-se a esperança de, em breves dias, ser o segundo trecho também entregue ao público, pois os serviços marcham com actividade extraordinária (...).

Pindobassú ou Lamarão, ponto terminal da excursão, ao chegar o trem, inúmeras girândolas espoucaram as alturas, enquanto a população erguia estrepitosos vivas ao Governo da República, á Engenharia brasileira e a *Chemins de Fer*, executando as duas philarmonicas entusiasticas marchas.¹⁸⁰

No retorno da comitiva a Bonfim no fim da tarde do mesmo dia, o trem festivo cruzava na estação de Antonio Gonçalves com o primeiro do horário regular. O comboio misto M 61, saído de Bonfim as 14:40h, inaugurava de fato a ferrovia.¹⁸¹ Além dos carros da composição, levava a reboque a expectativa de vir a ser um instrumento de desenvolvimento para a região. Essa, como veremos, não tardaria a se dissipar e os vivas à companhia francesa se transformariam em vaias.

O trecho aberto ao tráfego consistia, além da velha e acanhada estação de Bonfim, das de Missão do Sahy, Antonio Gonçalves e Pindobaçu na linha principal e a de Campo Formoso no ramal. Nesta seção, é possível ter noção dos custos, pois os valores constam no relatório do inspetor federal de estradas à Presidência da República. Para as outras até 1933, ano da entrega do último trecho construído pela *Chemins de Fer*, os valores são parciais ou simplesmente não são discriminados. A linha entre Bonfim e Pindobaçu havia custado 3.035:060\$869 contos e o ramal 759:433\$163, representando os custos por quilômetro as quantias de 66:348\$829 e 77:588\$185 respectivamente.¹⁸² Note-se que, para o ramal de Campo Formoso, o governo Federal

¹⁸⁰ *Correio do Bonfim*, 04 mar. 1917, p. 1.

¹⁸¹ Os horários provisórios foram publicados pela imprensa da região. Constam, por exemplo, no *Correio do Bonfim* de 25 de fevereiro e no jacobinense *A Primavera* de 18 de março. Os comboios circulavam na linha de segunda a sábado e tinham seus horários ajustados aos da São Francisco.

¹⁸² BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do anno de 1917 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919, pp. 123 – 124.

havia orçado o custo quilométrico em 49:229\$015.¹⁸³ A alta no custo final deve, em parte, ser creditada ao conflito mundial. O país, sem indústria de base com capacidade de atender ao setor ferroviário, com dificuldades para adquirir insumos no estrangeiro e tendo a economia altamente dependente do capital internacional, praticamente paralisou as construções ferroviárias e obrigou o governo a rever importantes contratos de arrendamento nos anos seguintes, fazendo novas e perigosas concessões às companhias arrendatárias.

Mesmo com as dificuldades do pós Guerra, as obras continuaram e os trilhos se aproximavam de Saúde, abrindo-se o tráfego nessa localidade em maio e em Papagaio, agora chamado de Caem, em 05 de outubro de 1918. Com isso, mais 50 quilômetros foram entregues e Jacobina, ponto final da primeira etapa da construção, agora distava apenas 18 km da ponta dos trilhos, porém foram necessários mais dois anos para concluir o pequeno trecho entre Caem e Jacobina, em parte devido às modificações exigidas na ponte sobre o rio Itapicurú-mirim na entrada da cidade (figura 9). Segundo consta, o projeto inicial da referida ponte não levou em consideração a área invadida pelas águas quando das cheias do rio e, por esta razão, precisou ser refeito. Jacobina foi finalmente tocada pela ponta dos trilhos em 1919 sob grandes festas e com a companhia construtora promovendo um passeio para autoridades e populares,¹⁸⁴ mas o tráfego só seria aberto em 27 de junho do ano seguinte. A paisagem serrana da velha Jacobina de garimpeiros e tropeiros passava a ser cortada por trilhos e a marcha dos cavalos de aço levava consigo expectativas e ideais de progresso.

As obras continuaram em direção a estação do França, pertencente ao município de Mundo Novo. O leito já estava preparado em 200 km de Jacobina em diante, mas se encontrava paralisado desde 1916.¹⁸⁵ Vejamos o que disse sobre o trecho o ministro de viação Pires do Rio:

A ponta dos trilhos atingiu, há muito, a ponte de 50m. sobre o rio Cannavieiras, a qual, distante 4,220km da cidade de Jacobina, teve suas obras de alvenaria concluídas em 1919, mas ainda espera a superestrutura metálica. Continuaram interrompidos os serviços da via permanente, do

¹⁸³ O orçamento deste trecho foi aprovado pelo Decreto 9.718 de 14 de agosto de 1912. Em LFF, Vol. 13, p. 224. O trecho de Bonfim a Pindobaçu foi orçado em conjunto com o segundo até Jacobina (54:937\$006 para cada um dos 120km).

¹⁸⁴ *Correio do Bonfim*, 08 dez. 1919, p. 2.

¹⁸⁵ Estes 200 km correspondem a distância aproximada entre Jacobina e Itaberaba

que decorrerão, além de muitos embaraços na medição final, grandes despesas com a regularização do leito da linha em extensa parte danificada pelo abandono.¹⁸⁶

Entre Jacobina e o França, havia despendido o governo, desde 1913, a quantia 1.293:127\$818 e somente a parte até a ponte estava pronta. Daqui em diante, constantes serão as críticas dos engenheiros fiscais e do Ministério de Viação aos custos adicionais gerados por obras que tiveram de ser refeitas em razão do longo tempo em que ficaram paralisadas. De Iaçu a Itaberaba, por exemplo, a inexistência de sistema de drenagem fez com que cortes e aterros se desmanchassem sob os efeitos do tempo, tornando o encarecimento do valor por quilômetro inevitável. Mesmo com todos estes percalços, seguiam as obras.



Figura 9: pontilhão de 50 metros em dois vãos sobre o rio Itapicurú-mirim na entrada da Jacobina. Todos os pontilhões com mais de 20 metros obedeciam a este padrão, onde a estrutura de aço era assentada sobre grossos muros de pedra unida com cimento.

FONTE: Normando Lima, década de 1960. Acervo NECC/UNEB.

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

¹⁸⁶ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1920 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1920*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, p. 197.

França e Piritiba. Foi a última ação da companhia francesa em prol da ligação das estradas do São Francisco e Central da Bahia.

A linha que partia de Bonfim, apesar da enorme demora para se construir apenas 196 km, teve os trabalhos mais acelerados do que na que partia de Iaçu. Neste trecho, os estudos foram aprovados em 1913, mas nenhum metro de trilho havia sido assentado até 1920. A partir desse ano as obras se intensificaram, contudo Itaberaba, a primeira estação, só foi inaugurada em 1926. Em parte, levou-se seis anos para se construir 30 quilômetros de ferrovia devido à necessidade de praticamente refazer todos os aterros, cortes e o próprio leito da estrada, como mostramos nas queixas do ministro Pires do Rio. Outro fator foi que os engenheiros franceses vetaram a utilização da ponte Severino Vieira sobre o rio Paraguassú para o tráfego ferroviário. Em seu lugar construíram outra, exclusivamente ferroviária, com 200 metros de extensão distribuídos em quatro vãos (figura 10). Aqui fica a dúvida: realmente a ponte não apresentava condições técnicas de receber trilhos e permitir tráfego mutuo, tal qual a D. Pedro II entre São Felix e Cachoeira, ou a *Chemins de Fer* viu na construção de uma nova obra de arte uma forma de arrancar mais recursos do governo, como mais tarde se queixaria Victor Konder, ministro de viação de Washington Luiz?¹⁸⁷



Figura 10: pontilhão de 200 metros sobre o rio Paraguassú em Iaçu. Foto tomada no sentido de quem segue para Itaberaba.

FONTE: Projeto Iaçu Cultural.

¹⁸⁷ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1927 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1928*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 174.

Nesta seção da ferrovia, as últimas obras datam de 1928, quando a linha foi prolongada de Itaberaba ao povoado de Itaíba, na divisa com o município de Rui Barbosa. A produção das matas do Orobó seria escoada por esta estação e pela do França. Aqui, só seriam retomados os serviços na década de 40 pela companhia que sucedeu a *Chemins de Fer* / Este Brasileiro, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a ser abordada no capítulo seguinte.

O trecho construído pela *Chemins de Fer* foi, sem dúvida, complicado em termos de engenharia e operação, exigindo grande número de obras de arte. De Bonfim ao França e Piritiba as altitudes não variavam muito, contudo quando haviam, deviam ser vencidas a distâncias curtas como na serra do Payayá entre Saúde e Caem, trecho conhecido como ladeira Grande, o ponto mais alto da linha. No caso das construções ferroviárias existe a rampa máxima autorizada, a altitude máxima que o trem deve subir a cada 100 metros percorridos. Para a linha da Grota fora estabelecida rampa de 2%, ou seja, a cada 100 metros as composições subiam 2. No caso da ladeira Grande foi necessário um grande aterro de 55.000 metros cúbicos para adequar o trecho da serra à rampa permitida pelos técnicos do MVOP.¹⁸⁸

A riqueza hidrográfica da região tem grande importância para os custos e operacionalização da ferrovia. Tanto na área da serra quanto das matas do Orobó, pontos naturais de nascentes, e também na região de Itaberaba que, apesar de plana, recebe alguns rios que nascem na zona de Mundo Novo e na Chapada, a estrada atravessava diversos cursos d'água. Pontes e pontilhões de aço havia muitos e os mais significativos estão relacionados na tabela VI e representados nas figuras 9 e 10.¹⁸⁹ Quando o trecho até Jacobina foi entregue, algumas das pontes eram provisórias, devendo ser substituídas com o tempo. Era o caso da que ficava sobre o rio Itapicurú entre Pindobaçu e Saúde, substituída definitivamente em 1921 depois de desabar quando da cheia do rio. O quanto pôde, o grupo francês postergou a obra, como fez em tantos outros trechos ferroviários sob seu controle.

¹⁸⁸ TARQUÍNIO, op. cit., 387.

¹⁸⁹ Apesar das fotografias terem sido tiradas em épocas posteriores ao período de que nos ocupamos, registram os pontilhões tal qual foram instalados originalmente. A diferença entre ponte e pontilhão reside apenas no tamanho de cada uma dessas obras de arte. Usa-se o termo ponte para estruturas sobre cursos d'água que tenham até 10 metros de comprimento. Acima disso a engenharia chama de pontilhão. Na região da Grota, a população chama indiscriminadamente qualquer obra deste tipo em ferrovia de pontilhão e em rodovia de ponte, independentemente do tamanho.

Tabela VII – Ferrovia da Grota em 1935 – Principais obras de arte

Trecho	Sobre o Rio	Vão (m)
Bonfim - Antonio Gonçalves	Aipim	20
Antonio Gonçalves - Pindobaçú	Fumaça	20
Antonio Gonçalves - Pindobaçú	Lamarão	20
Pindobaçú - Saúde	Itapicurú	50
Saúde - Caem	Payayá	25
Saúde - Caem	das Pedras	30
Saúde - Caem	Caem	25
Caem - Jacobina	Itapicurú-mirim	50
Jacobina - Miguel Calmom	Canavieiras	70
Miguel Calmom - França	Jacuipe	50
Itaberaba - Iaçu	Piranhas	25
Itaberaba - Iaçu	Paraguassú	200

FONTE: elaboração do autor com base em TARQUÍNIO, op.cit., pp. 388 e 403.

Outra característica da ferrovia, que a tornava uma via de execução e operação complexas, era a sinuosidade do traçado. Já reportamos que a estrada seguia a Serra da Jacobina e depois penetrava no vale do Itapicurú e o seguia até Miguel Calmom e, daí em diante, ia contornando morros até seu ponto final de então, Piritiba. Acompanhando os acidentes geográficos, tinha seu leito excessivamente curvilíneo, o que baixava a velocidade média dos comboios, mas também os custos de construção. Muitos destes problemas poderiam ser resolvidos com a perfuração de túneis ou com a execução de mais cortes e aterros, porém, como prevalecia a idéia dos traçados os mais econômicos possíveis em detrimento dos mais adequados, reduziu-se o movimento de terras ao estritamente necessário.

A questão de a estrada custar o mínimo possível influiu diretamente na decisão de ela não passar dentro da cidade de Mundo Novo. O trecho entre Piritiba e Barra de Mundo Novo foi completado pela sucessora da *Chemins de Fer*, a Leste Brasileiro, contudo a empresa Federal apenas assentou os trilhos e instalou algumas obras de arte deixadas inconclusas. Quando da feitura do projeto em 1910, duas foram as propostas para vencer o trecho entre o França e a localidade de Poços, além de Mundo Novo. O primeiro passaria por fora de Piritiba, pelo povoado de Lagoa do Junco e pelo centro de Mundo Novo, mas devido à íngreme descida que a estrada teria de fazer, seria necessário perfurar um túnel. Na segunda proposta, a estrada passaria dentro de Piritiba e pelo povoado de Barra do Mundo Novo, não exigindo o túnel, mas deixando a urbe mundonovense de fora do seu traçado.¹⁹⁰ Obviamente fora escolhido o mais barato, o por Piritiba.

¹⁹⁰ BARRETTO, Adolfo Alves. *História da Estrada de ferro na cidade de Mundo Novo*. Jacobina: Tipografia Vitória, 1947, p. 4.

Até onde avançamos na descrição das obras, a linha não estava completa, mas o trecho que ficou pendente para ligação da São Francisco com a Central, os 90 quilômetros entre Barra de Mundo Novo a Itaíba, teria características semelhantes ao trecho de Bonfim ao França. Vista a construção por parte da companhia francesa e o pequeno trecho terminado pela Leste, vejamos de que forma a ferrovia alterou a região nesta primeira fase.

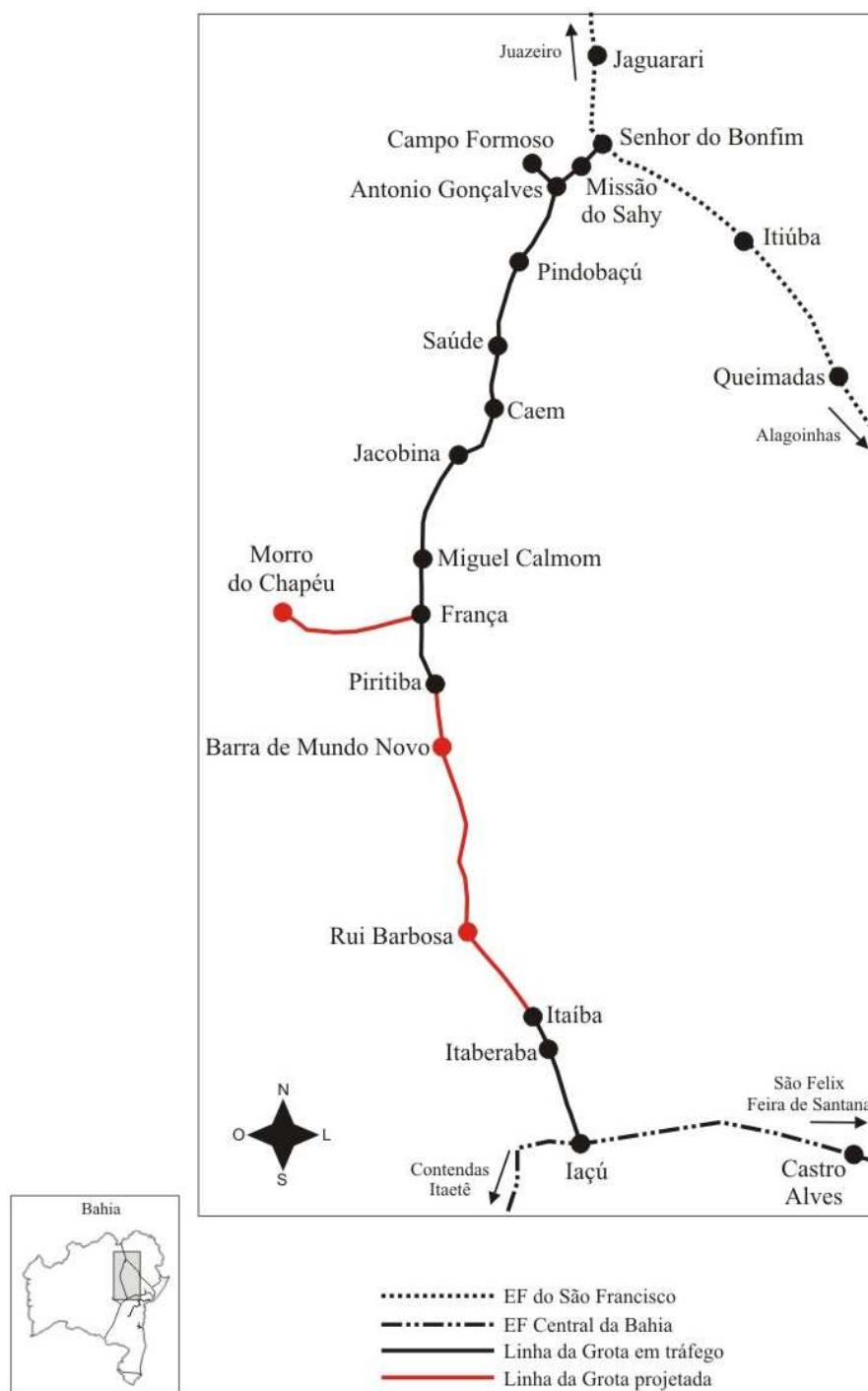
Tabela VIII – Estações nos dois trechos da linha em 1935

Linha de Bonfim				
Estação	Inauguração	Extensão do trecho (km)	Altitude (m)	Extensão Total (km)
Senhor do Bonfim	31/08/1887	-	550	-
Missão	1/3/1917	12	591	12
Antonio Gonçalves	1/3/1917	9	502	21
Campo Formoso*	1/3/1917	10	548	31
Pindobaçu	1/3/1917	25	434	46
Saúde	6/5/1918	28	535	74
Caem	13/10/1918	17	491	91
Jacobina	27/6/1920	19	470	120
Miguel Calmon	12/10/1923	36	538	156
França	12/10/1923	20	513	176
Piritiba	29/7/1934	20	516	196
Linha de Iaçu				
Iaçu	15/10/1883	-	240	-
Itaberaba	1/10/1926	30	251	30
Itaíba	4/9/1928	12	293	42
Total das linhas (km)	238			

FONTE: elaboração do autor.

* Corresponde ao trecho entre a cidade e Antonio Gonçalves.

Figura 11 - Linha da Grota em 1935



FONTE: elaboração do autor sobre base cartográfica DNIT - Mapa Rodoviário da Bahia 2002 e REVISTA FERROVIÁRIA, *Estradas de ferro do Brasil em 1960*. Rio de Janeiro, CBEI, 1960, (Suplemento).

2.4 IMPACTOS NA REGIÃO

A vida cotidiana para quem residia nas cidades cortadas pelos trilhos da linha da Grota sofreria alterações cada vez mais rapidamente. Surgiam os moleques que se divertiam pegando ponga nas composições,¹⁹¹ a imprensa se desenvolvia, o ritmo de funcionamento das cidades se alterava, intensificando-se o intercâmbio cultural entre elas, além de haver desenvolvimento dos setores mineral e, principalmente, comercial. A economia foi impactada e a modernidade começou a chegar, é fato, mas não o quanto pensavam e desejavam os que defendiam a implantação da estrada. Ela sozinha não resolveria problemas como o analfabetismo, a miséria, as dificuldades de acesso ao crédito e não mudaria a forma de se fazer política dos homens de poder locais. Vemos a ferrovia como parte importante de um processo maior de transformações sociais, o progresso e a civilização no dizer dos cronistas da época. Ela foi o princípio de transformações sociais mais profundas, iniciado no Brasil nos primeiros anos do século XX, e que tinha sua face mais aparente nas reformas urbanas. A modernização dos grandes centros urbanos deveria atingir os sertões e o sertanejo civilizado e integrado à economia de mercado.¹⁹²

As redes urbanas servidas pela ferrovia eram precárias e certos equipamentos, públicos ou privados, só começaram a ser instalados após a implantação da estrada de ferro. A título de comparação, antes de 1920 nenhuma localidade possuía sistema de fornecimento de energia elétrica, água encanada e sistema de coleta de esgotos, apesar de todas possuírem iluminação pública a gás ou querosene. Em 1921, um grupo de comerciantes de Senhor do Bonfim põe em funcionamento a usina de geração de energia elétrica e em 1927 foi a vez de Jacobina, através do seu intendente o Cel. Galdino Cezar de Menezes, grande fazendeiro ligado às classes comerciais da cidade, implantar a Companhia de Luz e Força de Jacobina, instalação hidroelétrica que aproveitava as corredeiras do rio do Ouro para geração.¹⁹³ Ilustrativo é que essas duas cidades eram exatamente as mais importantes economicamente e as que possuíam o setor comercial mais desenvolvido. Não foi a estrada que implantou a energia, mas a dinamização das relações econômicas por ela promovida contribuiu para que, em sua esteira, viessem melhorias como a luz.

¹⁹¹ Quando o trem reduz a velocidade ao se aproximar das cidades é comum as crianças se pendurarem nele por alguns metros.

¹⁹² Duas leituras importantes sobre o tema são ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões*. Bauru: EDUSC, 2000 e SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: NOVAIS, Fernando A. e SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil Vol. 3. República: da belle époque à era do rádio*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

¹⁹³ Dados levantados em *O Lيدador*, 07 set. 1935, (Edição Especial), p. 1 e *Correio do Bonfim*, 21 jul. 1921, p. 1.

Dentro do processo de transformações urbanas, sociais e culturais pelas quais passava o Brasil e as localidades da região, a estrada foi uma facilitadora, pois permitia que equipamentos de difícil transporte por animais chegassem à zona com mais facilidade, mesmo com os fretes sendo considerados exorbitantes. Seus trilhos faziam chegar nesses sertões dínamos, turbinas, tubulações, máquinas, postes de ferro, equipamentos gráficos e muitos outros itens que contribuiriam para alterar a feição e a vida social de algumas cidades.

Também é importante notar que a maior agilidade e os grandes volumes transportados pelos comboios ferroviários, possibilitavam que itens de consumo cotidiano, como medicamentos, tecidos, materiais de uso doméstico, dentre outros, chegassem à região mais rapidamente e em maior quantidade, o que certamente puxou o preço de alguns destes produtos para baixo, aumentando a quantidade de pessoas que poderiam adquiri-los. Além disso, a circulação de pessoas pela região também aumentou, permitindo trocas sócio-culturais mais intensas. Com os mais variados interesses, novos rostos passaram a transitar pela zona.

O processo de alteração na dinâmica de funcionamento da região começou ainda durante a construção. Bem no início das obras, encontramos incidente pitoresco que indica as alterações promovidas no dia a dia de Senhor do Bonfim, cidade já bastante acostumada com o silvo da locomotiva. Em 1912, um grupo de cidadãos que residia próximo a estação de Bonfim dirige carta ao *Correio do Bonfim* reclamando do barulho causado pela locomotiva em serviço nas obras. Prontamente são repelidos pelo sub-empregado Valencio Lima, que informa ser “inteiramente impossível se atrapalhar a marcha dos trabalhos em vista de quem dorme muito”.¹⁹⁴ Esta passagem é importante pois externa visão de indolência e preguiça do sertanejo que o periódico possuía. Mesmo nas apologias que sempre fazia das riquezas do sertão e a bravura dos homens da terra, Augusto Sena Gomes e seu jornal qualificava o povo da região, incluindo os trabalhadores locais da ferrovia, como gente incivilizada e inerte, entregue à maré das situações cotidianas e sem pensar no amanhã. As obras corriam céleres e a estrada de ferro traria progresso à região, pois homens cultos e sábios, o extrato social superior, controlavam a sociedade. Neste sentido ele se diferencia de Affonso Costa, pois este apontava a apatia em todos os setores da sociedade sertaneja.

Além do volume de trabalhadores atraídos pelas obras e do movimento por eles gerado, o comércio, principalmente o de Bonfim, é incrementado. Pedra, barro e areia

¹⁹⁴ Reclamações e réplicas constam nas edições de 03 e 08 de março de 1913. Sobre a visão que as classes dominantes possuíam sobre o caráter do trabalhador local, veja-se, por exemplo, a descrição da viagem pelo trecho em obras, realizada por Armando Seymonte, nas edições de 16, 23 e 30 de novembro de 1913.

eram adquiridos nas casas comerciais da cidade ou junto a proprietários rurais que possuíam reservas destes materiais em suas terras, injetando capital na região. Verificamos pela consulta ao *Correio do Bonfim*, que o setor de hotelaria experimentou crescimento no período, com uma grande variedade de hotéis e estalagens anunciando no jornal. Bonfim, servida pela estrada do São Francisco há 25 anos, possuía diversas instalações deste tipo, mas mesmo nela novos empreendimentos surgiram estimulados pelo fluxo de trabalhadores e, posteriormente, pelos viajantes. A partir de 1918 este setor se desenvolve ainda mais, pois os novos horários dos trens, tanto da estrada do São Francisco quanto da linha da Grotá, pernoitavam na cidade, estimulando também o setor alimentício e outros serviços ligados ao atendimento das demandas dos viajantes.

Localidades que antes não dispunham de hotéis e estalagens ou os possuíam de forma precária, passaram a ofertá-los em maior número nas páginas do jornal. Em Pindobaçú, Antonio Gonçalves e Campo Formoso, encontramos repetidas vezes, anúncios de novas pensões e hotéis sendo abertos, invariavelmente, na praça da estação ainda inconclusa. Jacobina, município mais populoso de toda a zona e empório dos sertões de seu entorno, recebia gente ligada ao comércio de várias áreas do Estado, contudo, neste início de século considerava-se que ela ainda “não possuía pensão na condição de satisfazer a hospedagem (...)” do grupo de engenheiros, incluindo J. Peixoto, encarregados dos serviços da estrada.¹⁹⁵ Com a chegada da via e com as medidas tomadas pelos poderes locais, localizamos novas pensões e hotéis anunciando nos periódicos.

Das localidades da zona atendidas pela ferrovia, não temos dúvidas em afirmar que Caem e o França foram as que mais sentiram os efeitos da estrada de ferro. O caso de Caem é exemplar, pois sua existência se liga diretamente a linha da Grotá. Onde hoje se localiza a cidade, havia apenas uma fazenda chamada Papagaio e umas poucas casas. Era uma zona de trânsito de garimpeiros que se deslocavam em busca da fortuna entre Campo Formoso e Jacobina. Em 1910, quando eram feitos os estudos e a locação da ferrovia, estabeleceu-se no local o acampamento de um dos grupos de trabalho. O chefe deste grupo era o engenheiro francês Henry de Brutelles. Foi ele que definiu que naquele sítio deveria haver uma estação devido à riqueza das matas da área. Lembremos que o carvão mineral brasileiro era de má qualidade e as importações deste produto oneravam a exploração ferroviária. Por esta razão, as locomotivas queimavam lenha como combustível e a povoação seria grande fornecedora deste material. Brutelles, em

¹⁹⁵ *Correio do Bonfim*, 22 mar. 1914, p.2.

homenagem a sua esposa, Marta de Brutelles, natural de Caen na França, rebatizou o sítio e, na inauguração em 1918, constava na placa da estação o nome de Cahen.¹⁹⁶

A base montada no sítio pelos construtores permaneceu por mais alguns anos operando devido às obras que ainda precisavam ser executadas no trecho até Bonfim, principalmente as pontes, e para servir aos trabalhos que além de Caem demandavam o França. Brutelles trabalhou como engenheiro da *Chemins de Fer* até o fim das operações da empresa em 1935 e seu papel era o de construir as obras de arte e substituir as provisórias. Ele chefiou a instalação da ponte sobre o Itapicurú após o desabamento referido no item anterior. Nos anos 40, ainda vivia em Caem onde, após se desligar da companhia ferroviária, passou a explorar o manganês encontrado na área durante as escavações da ferrovia. A manutenção dos construtores e trabalhadores na localidade fez surgir o comércio e muitos dos que vieram para trabalhar na estrada de ferro passaram a residir no local, gerando uma nova dinâmica nas relações sociais.

O apito da locomotiva chamou, para o povoado, comerciantes grossistas, tropeiros, mascates, representantes comerciais e muitos outros. Sendo ponta de linha, atendia ao comércio de Jacobina e era ponto de baldeação das cargas desta cidade e do sertão além dela. Comerciantes, principalmente de Senhor do Bonfim, instalaram-se no local para fornecer serviços comerciais e de transporte, pois o burro continuava sendo importante meio de circulação de mercadorias e pessoas na área. A casa O Sertanejo, propriedade de Ezequiel Vicente de Alencar, além de vender miudezas comprava “pelos melhores preços, couros, peles e todos os gêneros de exportação”, como diziam seus anúncios.¹⁹⁷ Outro comerciante de Bonfim, este de maior trato, Sergio Mariano Ventura, instalou a Santa Rita em Caem, casa que, além de desempenhar as mesmas atividades da Sertaneja, era agente comercial de diversas firmas da capital e do exterior, contratando também fretes e seguros. Deixando de ser ponta de linha, a vida do local ainda se ligava à estrada de ferro, mas com menos força e o movimento costumeiro diminuiu. Boa parte do setor comercial se transferiu para Jacobina e depois para o França e Caem tornou-se apenas um ponto de passagem de abastecimento de lenha.¹⁹⁸ O efêmero crescimento plantou a semente da localidade que se tornaria município em 1963.

O França, localizado às margens do rio Jacuípe, era um simples ponto de passagem entre a região das matas do Orobó e Jacobina. Entre as povoações

¹⁹⁶ Dados compilados a partir de <biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/bahia/caem.pdf>, acesso em 08 jun. 2009, <<http://www.caem.ba.gov.br/cidade.php>>, acesso em 08 jun. 2009 e dos jornais *Correio do Bonfim*, *A Primavera* e *Correio do Sertão*.

¹⁹⁷ Entre 1918 e 1921 a casa anunciou semanalmente no *Correio do Bonfim*.

¹⁹⁸ Com a abertura do tráfego até Jacobina, Mariano Ventura foi um dos que transferiram suas atividades para lá no mesmo ano da inauguração da estação da cidade.

pertencentes a Mundo Novo, era uma das menores, possuindo cerca de 35 casas em 1916.¹⁹⁹ Com a chegada da ponta dos trilhos e da estrutura ferroviária que lá foi montada o arraial experimentou rápido crescimento. Em nossa pesquisa, não encontramos dados numéricos sobre o desenvolvimento do França, contudo, por via indireta, percebemos que o local foi fortemente impactado. Sendo ponta dos trilhos, algumas estradas de rodagem construídas nos anos 20 pelos grupos dirigentes de Mundo Novo e de Morro do Chapéu para lá se dirigiram. Da mesma forma que em Caem, a cadeia gerada pelo transporte ferroviário transferiu suas bases para lá e a localidade foi dotada de estrutura comercial e de serviços, implantando-se casas exportadoras e importadoras, pensões e hotéis, além do sistema complementar de transporte, as tropas de mulas, que exigiam pastos, currais e trabalhadores.²⁰⁰

No França, ocorriam as manobras das máquinas e a troca das equipes dos trens, bem como sediava os grupos de manutenção e conservação da estrada no seu trecho até Caem. Além da bela estação, foram construídas moradias para o chefe da estação e outros funcionários, um girador para inverter o sentido das locomotivas e um grande galpão para depósito e manutenção preventiva das máquinas. No povoado, muitas foram as residências particulares e casas comerciais construídas a partir de 1923 e algumas delas, com esse ano gravado na fachada, permanecem de pé até os dias de hoje.²⁰¹ No período *Chemins de Fer*, mesmo com prolongamento da linha até Piritiba, o França manteve a posição de destaque que adquirira com a chegada da ferrovia, pois a estrutura montada na localidade permaneceu.

Os casos do Caem e do França são importantes, pois são exemplos do poder que os transportes e as comunicações têm de fazer localidades nascerem, crescerem e morrerem. A estrada de ferro é um poderoso agente espacializador. Tendo por objetivo acelerar a circulação de pessoas e mercadorias, ela criou e desenvolveu novos espaços sociais, articulou as localidades da região entre si e, na medida em que seus trilhos progrediam ou outros meios de transporte se desenvolviam, como as estradas de rodagem, estancava o processo de desenvolvimento, como em Caem, levando-o até a próxima ponta de linha, como se daria em Barra de Mundo Novo.²⁰²

¹⁹⁹ BORGES, op. cit., p. 366.

²⁰⁰ Informações levantadas a partir do *Correio do Sertão* e *O Ideal*. A coluna *Viajantes*, comum a todos os jornais consultados, é um importante instrumento para que possamos perceber a dinâmica que o França adquirira, pois registrava os que passavam pelo Morro do Chapéu e Jacobina. Muitos viajantes vinham da estação do povoado ou a ela se dirigiam, indicando a existência de serviços para atendê-los.

²⁰¹ Na falta de mais informações sobre o França e a estrutura ferroviária lá implantada, fomos a localidade em 2009 no intuito de obter mais informações a partir da visita aos escombros da ferrovia.

²⁰² Sobre o poder espacializador e territorializador dos transportes ver FREITAS, op. cit. e ZORZO, op. cit.

Dentre os setores que tiveram incremento na zona da ferrovia que atendia a Serra da Jacobina, destacamos o mineral. Durante os movimentos de terra da construção, foram encontrados depósitos de manganês em Campo Formoso, Caem, Jacobina e Miguel Calmon. Assim que o tráfego foi aberto em 1917, começou a ser explorado nas três cidades, com destaque para Campo Formoso. Nela, além do manganês que passou a ser extraído por consórcio entre o antigo construtor da estrada, José Peixoto, e um grupo francês, passou-se a minerar cromo nos grandes depósitos existentes no município. Com destino ao porto da capital, a exploração destes minérios é mais um efeito, desta vez positivo, da Primeira Guerra. Também devido a ela, o salitre, um dos componentes da pólvora, que era produzido em Morro do Chapéu, teve a produção aumentada, apesar das constantes queixas de Vicente Grassi acerca do valor dos fretes.

Na outra ponta da linha o impacto também foi sentido, mas de forma mais suave. A zona que o ramal de Iaçu a Itaíba estava destinada a servir era atendida por estrada de rodagem com conservação regular e como os fretes ferroviários eram considerados altos, parte da produção bovina da zona de Rui Barbosa, seguia para o mercado por suas próprias forças, além disso, a área mais importante de engorda e comércio de gado na zona do Orobó se localizava mais ao norte, no entorno de Mundo Novo. O arraial de Itaíba desenvolveu-se pouco, pois mesmo sendo ponta da linha até 1951, estava muito próximo tanto da estação de Iaçu, onde todo serviço ferroviário era feito, quanto de Itaberaba, centro comercial mais importante da região. Sua estação chegava a movimentar quase o dobro de Itaberaba, mas as transações comerciais e as sedes das casas localizavam-se nesta cidade. Uma mesma razão, ser ponta de linha, com dois efeitos diferentes. O movimento financeiro do França era quase o mesmo de Itaíba, mas o setor comercial lá se instalara, enquanto Itaíba era apenas um ponto de embarque e desembarque de mercadorias, negociadas em sua grande maioria em Itaberaba.²⁰³

Pelo que expomos até agora, o leitor deve ter percebido que o maior impacto na zona da ferrovia deu-se no setor comercial. Há um significativo incremento na quantidade das casas comerciais instaladas na região a partir de 1920, conforme apresentado na tabela IX. As cidades mais importantes passaram a contar com maior número de estabelecimentos dedicados ao comércio e, a nosso ver, isto é resultado direto da implantação da estrutura ferroviária. A facilitação do transporte, mesmo com todos os problemas ligados à operação da ferrovia, permitiu que o fluxo de mercadorias

²⁰³ Dados referentes ao período de 1930 a 1935. Informações levantadas em BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1941*. Salvador: Tipografia da Leste, 1942, Anexo 9-A.

importadas e exportadas pela região aumentasse. Devido à já comentada pouca confiabilidade do censo de 1920, não nos sentimos à vontade para proceder os cálculos de aumento ou redução das casas comerciais por município. Para algumas cidades os dados certamente não refletem a realidade, na verdade passam longe dela, como em Mundo Novo e Itaberaba, mas em outras como Bonfim, Jacobina, Campo Formoso, Morro do Chapéu e Rui Barbosa, eles são aceitáveis. O pequeno aumento na quantidade de estabelecimentos verificada na primeira cidade se sustenta, pois, como mostramos linhas atrás, diversos comerciantes mudaram suas praças para as cidades que passaram a ser atendidas pela estrada de ferro. Nas outras quatro, os destaques são Jacobina e Campo Formoso, que tiveram expressivo aumento. A primeira era um tradicional empório do sertão, centralizando a vida comercial de considerável zona da Bahia. Com o transporte mais ágil a tendência era que realmente houvesse aumento nas transações, portanto, das casas comerciais. A segunda, com o desenvolvimento do setor mineral e com a produção de oleaginosas em Pindobaçu, então seu povoado, também se valeu da estrada de ferro para incrementar suas transações.

Mesmo com os problemas analíticos oriundos do recenseamento de 1920, um índice pode ser obtido com maior confiabilidade já que, se a pesquisa subestimou ou superestimou algumas localidades da zona, também o fez em outras áreas do Estado, o que torna a comparação com o censo seguinte mais real. Analisando a participação do comércio da zona em relação ao total da Bahia, verificamos que a região possuía 4,1% das casas comerciais do Estado em 1920 e, em 1940, este índice havia saltado para 8,2%. Em números absolutos e no mesmo período, a quantidade de estabelecimentos comerciais na Bahia cresceu 66,31% e na zona da Grota 231,65%. O único acontecimento que justifica estes números é a implantação da estrada de ferro.

Tabela IX – Estabelecimentos comerciais nas cidades da zona da ferrovia.

Cidade	1920	1940
Campo Formoso	32	130
Itaberaba	12	102
Jacobina	60	283
Macajuba	33	26
Miguel Calmon	-	127
Morro do Chapéu	44	89
Mundo Novo	2	164
Ruy Barbosa	38	93
Saúde	29	59
Senhor do Bonfim	107	111
Total	357	1.184
Total da Bahia	8.684	14.443
Área X Bahia (%)	4,1	8,2

Fontes: recenseamentos comerciais de 1920 e 1940.

O leitor tem percebido que os jornais editados na região foram importantes fontes para consecução desta pesquisa. Na zona da ferrovia da Grota, o surgimento da imprensa deve ser creditado, em parte, à abertura da estrada de ferro. Um legítimo representante da modernidade, a ferrovia, chamava outro, a imprensa. Antes de dezembro de 1916, dos municípios da região, apenas Senhor do Bonfim possuía imprensa regular e tipografias, isso desde 1898.²⁰⁴ Nas demais localidades, periódicos impressos só surgiram após a inauguração da estrada. A tabela seguinte indica alguns dos principais semanários da região, o ano de fundação e a cidade onde eram editados.

Tabela X - Jornais na área da ferrovia da Grota

Jornal	Ano de Fundação	Cidade
Correio do Bonfim	1912	Senhor do Bonfim
O Imparcial	1914	Senhor do Bonfim
A Primavera	1916	Jacobina
Correio do Sertão	1917	Morro do Chapéu
Cahen Jornal	1919	Caem
Folha de Lamarão	1919	Pindobaçu
A Voz do Povo	1919	Saúde
O Mundo Novo	1920	Mundo Novo
Correio de Jacobina	1921	Jacobina
O Itaberaba	1926	Itaberaba

Fonte: elaboração do autor.

O principal insumo dos jornais é o papel, material de grande peso e sujeito a estragar com facilidade. Com a implantação da via férrea, ficou mais fácil transportá-lo

²⁰⁴ SILVA, Adolpho. Op. cit., p. 108.

até seus destinos, mesmo que parte da viagem ainda fosse feita no lombo de animais ou em carros de boi. Note-se pelas datas de fundação que os periódicos acompanharam o avanço das linhas. O caso do jacobinense *A Primavera* é importante, por ser indicador que na maior cidade da zona ainda não havia tipografias. Durante sua breve existência, durou apenas um ano, era impresso na gráfica do *Correio do Bonfim* e levado de trem até Pindobaçu de onde passava para o transporte animal até chegar aos poucos leitores de Jacobina. A velha cidade do ouro passou a ter oficina tipográfica apenas a partir de 1921, quando do lançamento do *Correio de Jacobina*.

O surgimento da imprensa nestas paragens, após a abertura da estrada de ferro, é um forte indicativo de que as elites locais desejavam dotar seus municípios deste ícone da modernidade - e da propaganda - já há tempos, não o fazendo devido às dificuldades nos transportes. Os casos do *Correio do Sertão* de Morro do Chapéu e do surgimento do *Lidador* em Jacobina, talvez sejam os maiores exemplos do quanto a política local via na imprensa um importante instrumento de propagação de suas idéias de civilização e progresso. Sobre o primeiro já demonstramos suas profundas ligações com o grupo de Antonio Benta e Vicente Grassi. O segundo surgiu originalmente em Mundo Novo dentro do processo de facilitação da circulação de mercadorias e pessoas que aqui descrevemos, mas foi transferido para Jacobina quando, devido a desavenças políticas com o novo intendente nomeado por Juracy Magalhães, seu fundador Nemezio Lima transferiu as atividades para Jacobina em 1933, a convite de Francisco Rocha Pires, político mais influente da cidade.²⁰⁵ Como Jacobina havia experimentado crescimento econômico e populacional após a implantação da estrada de ferro, era necessário que sua elite tivesse um meio de defender suas posições e este foi *O Lidador*.

Alguns semanários do sertão se correspondiam com a capital e com seus confrades da região, seja recebendo informes pelos postes telegráficos que corriam ao lado da linha ou, o que era mais comum, do envio de edições de uns aos outros. Com o trem e o telégrafo, as notícias passam a circular com maior velocidade. Um jornal editado na capital que demorava semanas para chegar a certas regiões do interior, passa a chegar em algumas horas, contribuindo para que as pessoas, tanto aquelas que podiam comprar o jornal e sabiam ler quanto os analfabetos que, através dos comentários nas ruas se inteiravam das novidades, pudessem ter as notícias do mundo com mais agilidade. O trem imprime nova dinâmica cultural, ajudando a modificar hábitos e

²⁰⁵ MENESES, Adriano Antonio Lima. A imprensa sertaneja: uma busca de identidade cultural no Piemonte da Chapada Diamantina. In: *Anuário de Pesquisa da UNEB*. Salvador: edição 1. Disponível em <<http://www.anuarioppg.uneb.br/arquivos/ed1/1.pdf>>. Acesso em 05 jul. 2010. As pesquisas deste autor indicam que a contenda se deu entre Nemézio Lima e Raul Victória, o novo intendente, e não entre o jornal e o regime de 1930.

costumes, proporcionando intercâmbios mais efetivos com as localidades da região. Entendemos cultura num sentido thompsoniano, onde ela é o conjunto de saberes, práticas e hábitos, sempre em movimento, permeável a influências externas, dialéticos e mutáveis, não sendo estanques nem ultra consensuais. Cultura é o modo como as pessoas vivem.²⁰⁶

No sentido de manifestações culturais, houve intercâmbio entre as cidades da região. O empreendimento ferroviário facilitou visitas de filarmônicas às localidades ao longo da linha, viagens de recreio e o deslocamento de grupos teatrais. Antes da inauguração da estrada, encontramos inúmeras referências a este movimento, contudo ele acompanha os trilhos da estrada do São Francisco e raramente estes eventos ocorrem em localidades que só podiam ser alcançadas a pé ou por transporte animal. Com a abertura do tráfego, os mesmos grupos que iam de Bonfim a Itiúba, Jaguarari ou Juazeiro, passaram a visitar as cidades da zona da Serra da Jacobina. Deslocar os integrantes de uma filarmônica e seus instrumentos não é tarefa fácil. Ir pela manhã e voltar à tardinha no lombo de animais era coisa impossível antes do trem e do automóvel.

É preciso acrescentar que a própria chegada e partida dos trens se tornaram momentos culturais importantes. A memória da região e algumas entrevistas que realizamos registram que no momento da chegada dos comboios às cidades, muita gente acorria para as estações, como ilustra a figura 12.²⁰⁷ Certamente, muitas das pessoas que aparecem na imagem não iriam viajar nem despachar mercadorias, se dirigindo a gare apenas para apreciar o movimento.²⁰⁸ Em Bonfim e Jacobina, homens e mulheres vestiam as melhores roupas para esperar o trem, coisa que deveria ser comum também as outras localidades. O movimento ferroviário criava um novo ambiente de trocas culturais e de intensificação das relações sociais.

²⁰⁶ THOMPSON, E. P. *Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, pp. 13 – 20.

²⁰⁷ As fontes orais, neste trabalho, são utilizadas obedecendo ao sentido que a elas atribuiu Maurice Halbwachs: “fazemos apelo aos testemunhos para fortalecer ou debilitar, mas também para completar, o que sabemos de um evento do qual já estamos informados de alguma forma, embora muitas circunstâncias nos permaneçam obscuras”. HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Edições Vértice, 1990, p. 25. É a tentativa de iluminar as circunstâncias obscuras, no nosso caso, o ambiente sócio-cultural em torno do trem, que nos faz utilizar a fonte oral.

²⁰⁸ A expressão “apreciar o movimento” foi tomada em empréstimo de um de nossos entrevistados, o senhor Vavá Carvalho, natural e residente em Senhor do Bonfim, que utilizou os serviços do trem da Grota nas décadas de 1930 e 40.



Figura 12: esperando o trem chegar. Movimento no pátio da estação de Jacobina nos anos 30.
FONTE: Acervo NECC / UNEB.

Ao mesmo tempo em que a estrada de ferro encadeava e dinamizava certos setores da sociedade, trazia preocupação e promovia a rearticulação em outros. O ramo que mais deveria ter razões para se preocupar era o do transporte animal. Em todas as localidades da região, o ritmo da vida antes da ferrovia era marcado pelo passo das tropas e com a chegada do trem a tendência era que o transporte por muares desaparecesse ou se restringisse. Por esta razão, encontramos na imprensa, a partir da abertura do tráfego até Pindobaçú, anúncios que informavam aos clientes que o serviço ainda estava sendo prestado. Um destes prestadores de serviço, Eduardo de Sant'Anna Lima, de Pindobaçú, mandou publicar nos meses seguintes a abertura da estrada anúncios no *Correio do Bonfim* que externavam sua preocupação:

(...) avisa a todos os srs. viajantes, que apesar de se ter inaugurado os trechos da linha férrea d'aquí [Senhor do Bonfim] à Pindobaçú (antigo Lamarão) e Campo Formoso, mesmo assim continúa a fornecer cavalcadas, como de costume, tendo ótimos burros habilidosos, bem arreitados, com camaradas práticos em toda zona que ainda não está servida por via férrea (...), e **estando resolvido a fazer os preços mais commodos possíveis** [grifo nosso].²⁰⁹

Em Saúde, a Pensão Leté, estabelecimento que além da função que carregava no nome, fornecia tropas e possuía pastos para descanso dos animais, também publicou seguidos anúncios nos quais, além de expor as vantagens do estabelecimento, dizia que

²⁰⁹ *Correio do Bonfim*, 11 mar. 1917, p. 2.

praticava “preços sem competidor”.²¹⁰ Sem dúvida, estes comerciantes perceberam que os custos dos fretes não eram acessíveis a muitos e que, mesmo com a estrada de ferro, haveria espaço para sobrevivência do transporte por animais. Estavam certos, pois temos registros de que as tropas permaneceram firmes em toda a zona, principalmente a partir de 1919 quando os “trens de feira”, composições que saíam aos sábados pela manhã de Caem com destino a movimentada feira livre de Senhor do Bonfim, foram supressos. Com o fim destes comboios, grandes tropas de animais de carga vindos da região de Caem, chegavam a Bonfim levando a produção a ser comercializada na cidade. A preocupação destes comerciantes em se manter no mercado não era tão necessária, pois as tropas mantiveram-se como importante meio de transporte na região, seja ele complementar à ferrovia ou em concorrência a ela.

Neste item, demonstramos que muitas foram as alterações promovidas pela estrada de ferro na dinâmica de funcionamento da zona. Todas as localidades de Bonfim ao França e de Iaçu a Itaíba tiveram a vida impactada de alguma forma pela chegada da estrada de ferro. A cadeia de distribuição dos produtos tendia a ser agilizada com ela e isto implicava em serviços complementares que precisavam ser instalados ou desenvolvidos nas localidades e as potencialidades da região, tão decantadas pelos defensores da ferrovia, poderiam ser exploradas. Seja no aluguel de animais, na montagem de casas comerciais ou na exploração mineral, a ferrovia deu novo ânimo a alguns setores sociais da região. Era o mais próximo do moderno e do progresso que a linha da Grota os levaria, pois mesmo com tantas transformações, as condições socioeconômicas da maioria da população não se alteraram, mantendo-se a grande massa de miseráveis na mesma situação de antes. Para esta fatia da sociedade, a modernidade do trem servia para levá-los para longe do sertão e das secas. O trem facilitara a migração para paragens mais afortunadas. Fazemos nossas as palavras de Antonio Fernando Guerreiro de Freitas, quando afirma que “(...) as mudanças ocorridas não alteraram significativamente o quadro, ou seja, apesar da redução das distâncias e do tempo de viagem, a maior parte do interior permanecia longe, distante econômica e socialmente do litoral”.²¹¹ Em outras palavras, os frutos do progresso foram colhidos por poucos.

Em parte, os impactos da ferrovia ficaram aquém do esperado pelas classes dirigentes locais, em razão da má qualidade dos serviços prestados pela companhia arrendatária. É o que veremos a seguir.

²¹⁰ *Correio do Bonfim*, 17 jul. 1917, p. 3.

²¹¹ FREITAS, op. cit., p. 28.

2.5 OS SERVIÇOS DA *CHEMINS DE FER*

Em 1935, completaram-se 24 anos que a empresa francesa administrava a malha ferroviária federal na Bahia. Nessas quase duas décadas e meia, poucas são as referências positivas em relação às suas ações. Os comerciantes da zona da ferrovia, políticos, o MVOP e muitos outros, na maioria das vezes em que a ela se referiam teciam violentas críticas à qualidade dos seus serviços, a falta de respeito ao acordado com o governo pelos decretos de 1911 e 1920 e ao alto valor dos fretes. A análise dos relatórios do Ministério de Viação, a consulta aos dois lados da imprensa, o que era condescendente e o que não,²¹² e a escritos do período e posteriores à atuação da empresa, cremos que de fato os serviços eram precários. Na ferrovia da Grotá, uma estrada nova, a má qualidade das obras e a falta de estrutura ferroviária muito cedo preocupou os que defendiam o empreendimento ferroviário como um grande instrumento para o progresso. Das críticas feitas à *Chemins de Fer* na região, as principais eram a falta de pontos de armazenagem das mercadorias, os enormes atrasos para entrega das cargas em razão da falta de material rodante, os constantes acidentes, a demora na execução das obras e o valor dos fretes.

Na estrada da Grotá, a estrutura ferroviária era insuficiente, não sabemos se por subestimação do volume de mercadorias que circularia pela ferrovia, se devido à política das estradas baratas ou uma atitude deliberada da *Chemins de Fer*. O que foi montado era apenas o estritamente necessário à manutenção do tráfego e em todas as localidades, as estações eram muito acanhadas, não havendo espaço, nem funcionários suficientes para atender às demandas. Por esta razão, desde a abertura do tráfego, a falta de estrutura ocupou as páginas dos jornais. Em Pindobaçú, ponto terminal do primeiro trecho aberto ao tráfego, registrou-se já em 1918 que

(...) muitas vezes, os commerciantes é que, á falta de pessoal, mandam descarregar os wagons que ali chegam carregados de material para os trabalhos do ramal, afim de tornarem a carregar-os de mercadoria, longos dias exposta ao tempo, pois o abrigo da dita estação é insufficietissimo para o movimento.

Pois, apesar disso, os exportadores pagam a carga e a descarga!²¹³

Arrematava prevendo um horizonte negro à frente, já que mesmo a região não estando em época de safra, as mercadorias se amontoavam tanto nas estações quanto em armazéns particulares, e algumas cargas levavam até trinta dias para ir da localidade à

²¹² Válido para os jornais da capital *A Tarde*, o condescendente, e *Diário de Notícias*, o crítico. Na zona da ferrovia, todos, sem exceção, teceram fortes críticas à empresa.

²¹³ *Correio do Bonfim*, 20 jan. 1918, p. 1.

capital. A partir daqui a ferrovia será vista como prestadora de desserviços à região e atravancadora do progresso e das potencialidades da zona.

Vejamos, por exemplo, o caso da principal estação da zona, Bonfim. A velha estação da cidade havia sido construída em 1887 e mesmo antes da abertura da ferrovia da Grota havia queixas quanto às suas diminutas instalações (figura 13). A cidade, além de ser ponto de baldeação dos trens que iam da capital para Juazeiro, recebia mercadorias de uma enorme zona do sertão que ia da região de Uauá, no Raso da Catarina, as áreas além de Jacobina. A arrendatária fez algumas melhorias na estrutura ferroviária da cidade em razão da transferência das oficinas de Queimadas para Bonfim, mas quanto às condições de armazenagem, tudo permaneceu exatamente igual ao tempo da inauguração da estrada do São Francisco no século anterior. Com a entrada em tráfego da linha da Grota, a situação tornou-se ainda mais complicada, pois o volume de mercadorias e passageiros aumentou. Se na principal cidade ferroviária da zona a situação era ruim, diferente não seria no ramal. A consulta a fotografias da época e a visita que realizamos às estações que ainda estão de pé, demonstram que os espaços realmente eram pequenos. Destaque-se que no período em que a empresa francesa controlou a malha federal na Bahia, na linha da Grota nenhum tipo de ampliação das instalações fora realizada.



Figura 13: estação de Senhor do Bonfim nos anos 20. O pequeno edifício no primeiro plano é a estação, onde além dos serviços burocráticos também era realizada a armazenagem das mercadorias a serem embarcadas. Ao fundo vê-se as casas do chefe da estação e de outros trabalhadores que possuíam este direito.

FONTE: Memorial Senhor do Bonfim.

Percebemos que os problemas de armazenagem e vazão da produção da região era mais crítico em Jacobina e Miguel Calmom. Como já expusemos, a primeira cidade era importante ponto de passagem de cargas e passageiros em direção ao alto sertão mesmo quando ainda não havia a ferrovia. Com a abertura do tráfego, o volume de mercadorias em circulação pelo município aumentou e a estrada não conseguia dar vazão a elas. Em 1927, o semanário jacobinense *O Ideal* alertava que nas estações de Jacobina, Miguel Calmom e França cerca de 60 mil volumes aguardavam embarque e não havia previsão para que seguissem viagem. Representante do setor comercial da cidade, o periódico apontava sua artilharia para empresa

Agora resta-nos saber se esta maldicta Companhia, continuará eternamente a asphyxiar a Lavoura, a Industria, cauzando enormes prejuízos ao Commercio, sem querer attender aos rogos das classes conservadoras, teimando em trilhar por este caminho sinistro de mal servir a tudo e a todos?

As vias férreas são organizadas como principaes meios de transportes de mercadorias de grandes distâncias, cujo transporte feito por animaes constituem enorme atrazo em completo antagonismo com o progresso.

Entretanto, triste é dizermos que infelizmente somos servidos por uma linha férrea de longo percurso e que é facto que o serviço não corresponde as necessarias exigencias do nosso commercio, em geral e nem tão pouco comodo transporte de passageiros.²¹⁴

O grande volume de mercadorias sem vazão, mal armazenadas e sofrendo grandes atrasos para chegar aos seus destinos reflete outro problema da *Chemins de Fer*, a falta de material rodante. A empresa não possuía um número de locomotivas e vagões suficientes para a manutenção do bom tráfego ferroviário e os que possuía eram muito antigos e ineficientes. Vejamos um exemplo. Quando da inauguração do trecho de Jacobina ao França, as classes dominantes de Mundo Novo enviaram telegrama ao ministro Francisco Sá pedindo que fosse colocada a sua disposição uma composição para levá-los à Miguel Calmon para participar dos festejos junto às autoridades que estariam presentes. Mesmo sendo gente poderosa que fazia o pedido e o ministro tendo determinado à empresa que atendesse a demanda, Mundo Novo não foi atendida, pois não havia locomotivas disponíveis nem no ramal e tampouco em Bonfim. Resultado:

²¹⁴ *O Ideal*, 26 jun. 1927, p1. O redator lembra que a greve dos ferroviários encerrada semanas antes agravou a situação.

montou-se um comboio de *troleys*²¹⁵ que conduziu as autoridades e a filarmônica Lira Mundonovense até Miguel Calmom.²¹⁶ Começava mal a operação do trecho.

Mesmo tendo recebido algumas locomotivas e vagões novos em 1922, a situação manter-se-ia ruim, apesar do MVOP considerar que havia melhorado a partir de setembro deste ano.²¹⁷ Quatro anos mais tarde, informava que “a situação da via, das oficinas e do material movel reflete a falta de conservação eficiente, motivada pela escassez de verbas e aparelhagem”.²¹⁸ Importante notar que as despesas de construção corriam por conta do governo e as de operação, onde se encaixa a aquisição de material rodante, eram bancadas pela empresa e já que era possível, com a complacência do governo federal, continuar a operação mesmo que precariamente, o grupo francês não se dispôs a melhorar a situação de sua frota de locomotivas e vagões.



Figura 14: estação de Miguel Calmom nos anos 30. O pequeno edifício onde as pessoas estão aglomeradas era o único onde se podia armazenar as mercadorias. Não se vê na foto, mas atrás da estação havia um curral para o gado a ser embarcado.

FONTE: Acervo NECC / UNEB.

²¹⁵ O *trolley* é um veículo ferroviário desprovido de motor sendo movido por força humana. Uma prancha montada sobre dois eixos ganha movimento quando a alavanca central é movimentada para cima e para baixo.

²¹⁶ Conforme descrição de BARRETTO, op. cit., p. 5.

²¹⁷ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1922 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1922*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924, pp. 185 e 187. Os relatórios do ministério não discriminam a quantidade de locomotivas e vagões em serviço na linha da Grotá.

²¹⁸ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1926 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1926*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 141.

O material rodante sucateado e a linha construída com a utilização de materiais de má qualidade traduzia-se em outro sério problema, o grande número de acidentes. Era de se esperar que numa estrada nova como a linha da Grota, os índices de sinistros fossem baixos, mas não era o que ocorria. Semanalmente havia acidentes, geralmente descarrilamentos sem muita gravidade, mas, às vezes, ocorriam outros mais sérios com mortos e feridos. Mesmo que não matassem, perturbavam o funcionamento da estrada, atrasando as viagens e deixando os embarcadores ainda mais preocupados com suas mercadorias. As locomotivas, com décadas de uso e sem manutenção adequada, costumeiramente quebravam e interrompiam as viagens ou, pior ainda, se acidentavam em razão do seu péssimo estado. Quando ocorria um descarrilamento mais sério, os vagões, quase todos construídos em madeira, se desmanchavam, destruindo as mercadorias que levavam e provocando ferimentos e mortes entre passageiros e ferroviários.²¹⁹



Figura 15: outra visão do largo da estação de Miguel Calmom nos anos 30. Servindo como depósito em face da falta de espaço físico na estação, dois vagões de carga construídos em madeira aguardam o comboio.
FONTE: NECC/UNEB.

Já nos ocupamos das questões ligadas à enorme demora nas obras da ferrovia, mas alguns aspectos ainda precisam ser abordados neste quesito, principalmente no que tange ao trecho de Jacobina à região de Mundo Novo e o de Iaçu a esta última cidade.

²¹⁹ Geralmente três eram os ferroviários que trabalhavam embarcados nos trens: maquinista, foguista e guarda-freios.

Vimos que, por questões de economia, a linha passava por fora de Mundo Novo e que os serviços foram virtualmente paralisados nos anos 30. Nessa região prevalecia a idéia de má fé do grupo francês, pois se acreditava que ela não concluía a linha até Iaçú para fazer a produção da zona rodar maiores distâncias nos seus trens. No final de 1931, o cidadão de Mundo Novo José Antonio da Costa escreve uma série de artigos criticando a Este Brasileiro / *Chemins de Fer*. Acreditava que seus escritos serviriam para que “(...) os nossos leitores e governantes notifiquem bem a maneira abusiva, irritante e anti-contractual, por que tem sido tratados os interesses nacionaes pelo capitalismo de Paris”.²²⁰

Em 05 de dezembro em artigo intitulado “A Éste e a inovação do contracto de 1920”,²²¹ Costa, referindo-se à paralisação das obras na altura do França desde 1923, diz sobre sua região:

É uma das mais úberes regiões do Estado, que, devido a falta de viação férrea, só tem explorado a indústria da engorda do gado, não cuidando de explorar suas mattas, cultivar as suas terras, senão para a produção de gêneros de consumo local.

Enfim, uma área rica era sub-explorada devido à ausência de transporte ágil. Adiante continua:

Mas, por interesse, a Éste ligara a rica cidade e o fértil município, via Jacobina, na estação de França, distante da Bahia 615 km, quando de Mundo Novo a Cachoeira, via [Estrada de Ferro] Central, a distância será de 283 km. E deste modo está, desde 1923, cobrando dos habitantes de Mundo Novo fretes de mais 332 km do que deviam pagar. Já é concorrer para o desenvolvimento econômico do Estado!

Com isso, queria indicar a artimanha da empresa para forçar os usuários da região a desembolsar mais para atingir o litoral já que, se a ligação com Iaçú fosse efetivada, as distâncias se reduziriam consideravelmente. Adolfo Barretto também segue esta linha. Ao comentar as manobras para não se passar com a ferrovia por dentro de sua cidade, afirmava que na região se suspeitava que

havia sabotagem por parte da Companhia Ferroviária Este Brasileiro, arrendatária da estrada em apreço, até porque seus Diretores sempre demonstraram desejo de que não fosse alterado o traçado

²²⁰ *Diário de Notícias*, 01 de dezembro de 1931, p. 1.

²²¹ *Idem*, 05 de dezembro de 1931, p. 1.

e manifestavam-se contrariados por qualquer alteração do traçado que o Governo determinasse em tal sentido.²²²

As críticas fazem sentido. Qualquer alteração no traçado significaria maiores custos, o que o grupo francês não desejava. O que ela queria, como empresa capitalista, era obter lucratividade máxima. Se a população da zona de Mundo Novo precisasse gastar mais para chegar a capital, ruim para eles e ótimo para companhia.

A questão dos fretes gerou intermináveis discussões tanto por parte dos usuários da ferrovia como da arrendatária. Nos dois pólos, a responsabilidade era creditada ao governo federal. A grande questão era a seguinte: como manter o valor dos fretes num patamar que possibilitasse a lucratividade da empresa, permitindo que ela investisse na modernização das estradas, sem onerar a produção? O valor dos fretes era definido pelo governo Federal em acordo com as empresas operadoras do sistema. Na área da Grota, eram considerados abusivos e oneravam em até 20% alguns produtos, como o gado em pé. José Palhano de Jesus traduz bem os embates por trás das discussões sobre os fretes e como essa política dificultou a manutenção regular das ferrovias brasileiras.

As companhias, impedidas de buscar na elevação os proveitos que julgavam indispensáveis para sua remuneração, entraram a descurar a conservação e a renovação das estradas; a situação veio a agravar-se com efeitos da última grande guerra e com a falta de elevação das tarifas numa escala razoável no momento em que tudo encarecia.²²³

Palhano, mesmo acreditando que os fretes eram pouco compensadores para as companhias ferroviárias, dá a entender que devido à situação econômica de amplas regiões do Brasil, inclusive a região da ferrovia da Grota, não havia condições de elas suportarem valores ainda mais altos. Formar redes, como já dissemos, seria o ideal, pois as estradas com maior movimento poderiam bancar as melhorias nas de menor tráfego. Nossa ferrovia se encaixa perfeitamente aqui: pensada como uma via de ligação, após duas décadas do início das construções, ainda não tinha cumprido sua missão, mas é bom que se diga, a situação de todas as ferrovias sobre controle da *Chemins de Fer* na Bahia não era boa. Se não havia uma estrada mais forte para sustentar as mais fracas, como fazer o sistema funcionar?

²²² BARRETTO, op. cit., p. 7.

²²³ JESUS, José Palhano de. Op.cit. p. 733.

Não queremos, ao citar as idéias do engenheiro, diminuir a responsabilidade da empresa francesa. O que visamos é demonstrar que, além do descuido da *Chemins* para com a malha ferroviária, havia outros problemas ligados à questão dos fretes. Se observarmos a estrada de Salvador a Alagoinhas, veremos que ela era a única sob seu controle que operava em regime de saldos regulares, mas suas condições de tráfego eram consideradas como das piores da Bahia. Mesmo onde havia lucro, o transporte era caro e de má qualidade.

Na estrada da Grotá, os fretes provocaram reações de vários setores da sociedade e geraram situações inimagináveis. Houve grande decepção com os valores cobrados pela estrada de ferro, a ponto de a produção ser mantida nos campos da região, principalmente o gado, e o burro continuar a ser utilizado para dar vazão às mercadorias. Seja no Morro do Chapéu, Miguel Calmon, Jacobina ou Mundo Novo, as tropas, o exemplo do arcaico para os homens de poder da zona, continuavam sua vagarosa marcha enquanto a ferrovia, agente do progresso, era preterida.

Diante de tanta dificuldade, o matuto descrente encolhe os ombros e vai tocando o seu burrico, vagaroso mas resistente e seguro. A estrada está perdendo extraordinariamente com o número crescente de comboios de animais de carga em trânsito na linha de Jacobina. O burro vence a locomotiva!²²⁴

Esta não é a única referência que localizamos sobre o transporte animal em concorrência com a estrada de ferro. Durante toda a década de 20, constantes são as indicações de pessoas e empresas que preferiam utilizar animais para vencer parte da marcha antes de depositar as mercadorias em alguma estação. Fazendo parte do trajeto que poderia ser feito por trem no lombo do burro, os comerciantes conseguiam diminuir o valor final dos fretes, principalmente das mercadorias destinadas à capital, percebendo uma lucratividade maior. Mesmo não envolvendo a linha da Grotá, vejamos uma situação que bem ilustra essa concorrência.

Em 1921, o condutor de animais Miguel Negreiros deu depoimento à imprensa bonfinense sobre sua última viagem à capital. Havia saído da região de Sento Sé, nas margens do rio São Francisco, conduzindo 240 carneiros para Salvador. Parte da marcha obrigatoriamente foi feita por terra, pois a estação mais próxima era a de Jaguarari, onde o condutor iria embarcar os animais, desistindo ao ser informado que o valor total do frete seria de 1:530\$900, ou seja, 6:379 por cabeça. Seguiu sua marcha até Catú e assim

²²⁴ *Correio do Bonfim*, 21 set. 1919, p. 1.

percorreu 630 km que, segundo ele, custaram 2\$710 por cada um dos animais que levaria. Nos 92 km finais até a capital precisou embarcar os carneiros no trem, devido à cheia em alguns rios e para este trecho pagou 3\$090 por cabeça. Somando-se os custos totais do trecho de terra e o ferroviário, Negreiros gastou 1:392\$000, economizando 138:900. Essa economia não é a que nos interessa, o importante é repararmos que uma distância sete vezes maior, Sento Sé a Catú, havia custado 12,3% a menos que desta cidade a Salvador.²²⁵

Aliando disparidades como esta às incertezas quanto à chegada das cargas despachadas pela estrada de ferro, as ferrovias baianas passaram a sofrer concorrência primeiro do transporte por animais e depois do automóvel. Ao invés desses sistemas serem complementares, com autos e animais abastecendo as estações com mercadorias e passageiros para serem transportados a distâncias maiores pelo trem, drenavam da ferrovia seu meio de sobrevivência. Criou-se um círculo vicioso que, como veremos, foi fatal para a vida posterior da ferrovia da Grotá.

Em razão de toda a problemática envolvendo a operação da estrada da Grotá, a partir de meados dos anos 20 viu a região, assim como toda a Bahia e o Brasil, o nascimento do rodoviarismo. Em sua fase inicial e diferente do que ocorrera com as estradas de ferro, o movimento de construir estradas partiu dos proprietários e das intendências do interior da Bahia. Eles bancaram a formação de diversas sociedades rodoviárias, entidades e empresas destinadas a abrir rodovias que interessassem às suas regiões e aos seus negócios. Na zona servida pela ferrovia, foram criadas em Senhor do Bonfim a Sociedade Rodoviária de Bonfim (1925), o Club Recreativo Progressista em Morro do Chapéu (1925), Sociedade Progressista de Jacobina (1927), Liga Rodoviária de Rui Barbosa (1931), dentre outras, além das ações dos executivos municipais que, muitas vezes, mandavam abrir estradas no interior de seus territórios ou associavam-se a municípios vizinhos para ligá-los, como se deu entre Jacobina, Miguel Calmom, Morro do Chapéu e Mundo Novo. A modernidade migrava do apito do trem para a buzina dos Fords e Chevrolets.

O Estado, se demorou a investir em rodovias, quando o fez, realizou os investimentos em detrimento do setor ferroviário. As estradas de rodagem seriam, a partir dos anos de 1930, a única alternativa para solucionar o problema dos transportes na Bahia,²²⁶ mas isso será abordado no capítulo seguinte.

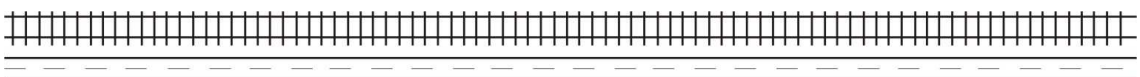
²²⁵ *Correio do Bonfim*, 14 ago. 1921, p. 2, com cálculos do autor.

²²⁶ FREITAS, op. cit., pp. 31 – 32.

Prestando péssimos serviços, cobrando altos fretes, construída com materiais de má qualidade e sem sofrer processo de modernização e reaparelhagem, a ferrovia da Grota transformou-se mais num problema que numa solução para os transportes na região. No plano estadual e nacional, também não cumpria sua função primordial e razão da sua existência, estabelecer o tráfego entre a São Francisco e a Central da Bahia. Chegava em 1934, ano da primeira intervenção do governo Federal na empresa francesa, “largando os pedaços” como dissera um semanário de Jacobina e a 110 quilômetros da junção das duas pontas da linha.²²⁷ A visão de instrumento de progresso e modernidade era eclipsada pela dura realidade: a estrada, apesar do impacto da sua chegada nas sociedades que atendia, não contribuiu para o desenvolvimento material da região. Novas expectativas seriam criadas com a intervenção governamental e as esperanças agora seriam depositadas na companhia estatal sucessora da *Chemins de Fer*, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

²²⁷ *O Lidador*, 15 set. 1934, p.4.

CAPÍTULO III



3. A LINHA DA GROTA NA ERA LESTE BRASILEIRO

Como vimos no capítulo anterior, a linha da Grotta foi concebida como uma ferrovia de ligação entre as duas mais importantes ferrovias da Bahia, a Central e a São Francisco, contudo, os interesses das classes dominantes da zona da Grotta estavam voltados para a região, pouco importando a idéia mais ampla do governo federal para a estrada de ferro. Dentro do padrão republicano de gerenciamento do sistema ferroviário nacional, a linha foi construída e operada por um grupo estrangeiro, encabeçado pela companhia francesa *Chemins de Fer*.

O período da administração francesa das ferrovias federais na Bahia foi, como vimos, muito conturbado. Além dos transtornos gerados pela Grande Guerra, pela crise mundial de 1929 e pela revolução de 1930, o conglomerado, para manter a lucratividade do empreendimento, descuidou-se da conservação do material fixo e rodante, descumprindo sistematicamente os acordos realizados com o governo. As obras se arrastavam e as que foram concluídas padeciam da má qualidade técnica dos serviços.

Em face de tamanha problemática, não exclusiva das ferrovias baianas, o governo Vargas tomou medidas para minorar a grave situação em que se encontravam as estradas de ferro do país. No nosso caso específico, a medida foi drástica: encampar a Este Brasileiro, tornando a malha baiana uma empresa federal sob os auspícios do Ministério de Viação e Obras Públicas e do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. A linha da Grotta federalizada é o tema deste capítulo.

3.1 SAI DE CENA A *CHEMINS DE FER*: NOVOS TEMPOS?

Após quatro anos se mantendo à parte quanto a situação da malha ferroviária Federal na Bahia, em 01 de junho de 1934, o governo federal através do decreto 24.321 rescindiu o contrato de fevereiro de 1920 com a Companhia Ferroviária Este Brasileiro, novo nome da *Chemins de Fer*. O decreto considerava que “não se modificou para melhor a situação deficitária das estradas componentes da mesma rede”, além de criticar a empresa por ter construído apenas 8% do que havia sido acordado pelos contratos de 1911 e 1920. O governo também não estava satisfeito com os repasses das quotas de arrendamento. Contribuía a empresa com a quantia mínima de 161:179\$572 desde 1921, apesar de as receitas brutas terem subido bastante.²²⁸ Prestando péssimos

²²⁸ BRASIL. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1934*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935, Vol. III, pp. 13 – 14. Disponível em <<http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes>>. Acesso em 25 jan. 2009. A quota de arrendamento era o que garantia à empresa o direito de gerir as linhas. Até 1920 a contribuição mínima era flutuante, sendo estipuladas faixas percentuais de contribuição sobre as receitas brutas. A partir de 1921, atendendo a pedido da empresa, o governo federal estabeleceu uma quantia mínima fixa.

serviços, não contribuindo para o desenvolvimento das regiões atendidas por seus trilhos e sistematicamente desrespeitando o previsto em contrato, não restou ao governo, a bem “do interesse público e da moralidade administrativa”, outra alternativa que não a rescisão do contrato e a federalização da empresa.²²⁹ A ocupação, contudo, não se deu dentro do prazo de cinco dias estipulados pelo decreto, pois a concessionária entrou com recurso que tramitou por vários meses na justiça. Até os primeiros meses do ano seguinte, a única intervenção do governo na companhia, foi nomear o engenheiro Lauro Farani Pedreira de Freitas, então chefe de linhas do grupo francês, para superintendência, mas o controle permaneceria ainda nas mãos do capital francês. Lauro Farani, homem jovem, mas experimentado no mundo das ferrovias, possuía ligações políticas com o interventor Juracy Magalhães e com o regime instalado em 30.²³⁰

Como os serviços haviam se tornado ainda mais precários desde que o governo Federal determinou, e não cumpriu, a ocupação da Este, os ferroviários iniciaram movimento em prol da federalização imediata da empresa. Em 09 de março de 1935, esses trabalhadores entregaram ao interventor Juracy Magalhães manifesto no qual acusavam a Este Brasileiro de abandonar a empresa e seus materiais desde o momento da promulgação do decreto 24.321. Também alegavam que, mesmo se encontrando em regime de saldos, ameaçava constantemente os trabalhadores com demissões e cortes de salários. Pediam ao governo a imediata ocupação da empresa e ameaçavam greve caso não fossem atendidos. Diziam, no mesmo manifesto, que desejavam apenas o cumprimento do decreto de 1934 e nada mais.²³¹ Dois dias após, o baiano João Marques dos Reis, ministro de viação, determinou a ocupação imediata da empresa e nomeou Lauro Farani para a superintendência. Dias depois, a companhia entrou na justiça com pedido de mandato de reintegração de posse prévia, obtendo-a dia 26 por decisão do juiz Mathias Olympio. No mesmo dia, a greve é deflagrada. Os trabalhadores dos caminhos de ferro da Bahia se mostraram extremamente organizados, como o envio de mensagens ao interior do Estado, ao presidente Vargas e à sociedade baiana podem

²²⁹ O artigo 7º do decreto que instituiu o governo provisório em 1930 versa sobre a manutenção de todos os contratos até então assinados com o Governo Federal, mas ressalvava que, após revisão, poderiam ser rescindidos. Em BRASIL. Decreto 19.398, 11 nov. 1930. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/sf/senado/prodasen/#topo>>. Acesso em 25 jan. 2009.

²³⁰ Lauro Farani Pedreira de Freitas nasceu em Alagoinhas em 1901 e diplomou-se em Engenharia Civil na Escola Politécnica da Bahia. Foi desenhista e inspetor de obras de arte além de professor de cosmografia e geofísica no Ginásio da Bahia. Ingressou na Este Brasileiro no fim dos anos 20 e em 1930 tornou-se chefe de linhas. Chegou à superintendência da Este em 1934 e da Leste Brasileiro em 1935, mantendo-se até meados de 1945 quando deixou o cargo para tornar-se deputado constituinte pelo PSD. Voltou para mais um exercício à frente da ferroviária entre 48 e 49, quando lançou a fatídica candidatura ao governo da Bahia. Faleceu durante a campanha, em acidente aéreo próximo a Bom Jesus da Lapa em 11 de setembro de 1950.

²³¹ *Diário de Notícias*, 09 mar. 1935, p.1.

comprovar. Sem dúvida, utilizaram a estratégia de angariar o maior apoio possível, mostrando que lutavam pelos interesses nacionais e da Bahia e não somente pelos de classe. Em questão de horas, toda a malha sob controle da Este Brasileiro foi paralisada.²³²

Este tipo de ação dos trabalhadores dos caminhos de ferro baianos não era novidade, pois tanto no movimento grevista de 1909 quanto no de 1927, os ferroviários alegaram que lutavam pela Bahia. É sabido que a capital baiana tinha grande dependência com o interior, principalmente no que concerne ao fornecimento de gêneros alimentícios.²³³ A totalidade da carne bovina que abastecia a cidade, por exemplo, vinha dos sertões do Estado e qualquer dificuldade no seu transporte ou acréscimo no valor dos fretes afetava diretamente a população de Salvador. Tendo em mente esta dependência, os ferroviários perceberam que poderiam utilizá-la para angariar apoio para seus movimentos paredistas, e isto de fato ocorreu nas três ocasiões em que paralisaram os trabalhos. Na greve de 1927, por exemplo, os ferroviários lotados em Senhor do Bonfim alegaram, em manifesto distribuído à imprensa, que cruzaram os braços, pois

O povo dessa zona servida pela Companhia Ferroviária Este Brasileiro, está bem a par das graves irregularidades nos diversos serviços desta Companhia, com prejuízo manifesto não só do commercio e do publico em geral, como dos seus funcionários, os quaes, acarretados continuamente por novos encargos, nenhuma compensação tem obtido em troca do seu esforço e abnegação.²³⁴

Prosseguiram informando que desejavam aumento nos vencimentos, melhoria nas condições de trabalho e, o mais importante para conseguir apoio da sociedade, pediam que os serviços fossem mais constantes e os fretes mais baixos. Como já vimos que os serviços realmente eram muito ruins e que os fretes eram considerados altos, não estranhamos o fato de na região da linha da Grota, e também além dela, as classes ditas conservadoras terem dado total apoio ao movimento. Depois de vinte dias de paralisação, os trabalhadores atingiram seu objetivo, inclusive conseguido a substituição, mesmo que só nas aparências, do superintendente Edmond Oliveira. A

²³² Fácil entender a rápida paralisação dos serviços em todas as linhas da Este: ao lado da via férrea, corriam os postes telegráficos.

²³³ Sobre o problema do abastecimento de alimentos de Salvador no Império ver AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento: crises, motins e intervenção*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985. Para o período da Primeira República ver SANTOS, Mario Augusto da Silva. *A República do povo: sobrevivência e tensão*. Salvador: Edufba, 2001.

²³⁴ *O Ideal*, 15 mai. 1927, p. 2. As reivindicações também foram publicadas no *Correio do Bonfim* de 22 mai. 1927, p. 1 e no *Correio do Sertão* de 29 mai. 1927, p.3.

partir desta paralisação, as críticas ao controle estrangeiro da malha férrea baiana se avolumaram e ganharam em ferocidade, tendo ponto culminante na greve de 1935.

Após deflagrada a parede em prol da imediata ocupação da empresa pelo governo Federal, Edmond Oliveira, oficialmente fora da superintendência desde 1927 mas que se apresentava como representante da companhia, declarou na imprensa de Salvador que apesar de “não morrer de amores por ela [a Este]”, entrou na justiça pois não houve indenização e não foram pagos os serviços executados pela companhia.²³⁵ Aqui devemos nos deter. Na dinâmica de funcionamento do sistema capitalista o que importa é a obtenção de lucros. Do princípio do arrendamento em 1911 ao ano de 1934, a *Chemins de Fer / Este Brasileiro* apresentou saldos em apenas 4 exercícios (tabela XI). Se assim era, por que brigar por ela? O que o representante da empresa não informa é que ela enviava para sua matriz em Paris a quantia de 200 contos de réis mensalmente, como mostrou meses depois o deputado Walter Bittencourt em discurso na Câmara dos Deputados, e vinha recebendo as parcelas do governo Federal mais os juros.²³⁶

Devemos ver o desdém do representante oficial da Este como uma tentativa de minorar a culpa da própria quanto à precariedade nos serviços. Dando lucro ou não, todos os meses o capital da empresa migrava para a praça parisiense, capital este que se aqui fosse empregado, poderia melhorar a qualidade dos serviços, possibilitando, quem sabe, maiores rendimentos à companhia. Neste contexto de desprezo pela própria empresa, coube muito bem a pergunta de Joaquim Telles, presidente do Sindicato dos Ferroviários, dias após as declarações de Edmond Oliveira: “se a estrada dava tanto prejuízo como alegavam porque essa sanha de quererem se conservar na alta administração?”.²³⁷ Os repasses mensais certamente justificavam esta sanha.

Para Oliveira, o movimento paredista dos ferroviários teve total apoio e complacência do ministro de viação que, através de Lauro Farani, era o verdadeiro responsável pela movimentação. Em longa entrevista ao jornal *A Tarde*, declara após o fim da paralisação no dia 29 de março:

²³⁵ *Diário de Notícias*, 27 mar. 1935, p.1.

²³⁶ *Diário de Notícias*, 04 nov. 1935, p.1.

²³⁷ *A Tarde*, 27 mar. 1935, p.2. Este diário corroborou com as pretensões do grupo francês nestes eventos e em praticamente tudo que o grupo pleiteava, além de muitas vezes não noticiar acidentes, protestos ou fatos negativos relacionados à Este, mesmo reconhecendo as deficiências nos serviços da companhia e os prejuízos que ela trazia para economia da Bahia. As relações de Ernesto Simões Filho, fundador e proprietário do jornal *A Tarde*, com o grupo francês eram antigas. Por exemplo, em 1915 visitou Juazeiro e as obras da linha da Grota a convite da *Chemins de Fer*. É bom destacar que a entrada de capitais franceses na Bahia nas primeiras décadas do século XX e as relações que estes estabeleceram com os grupos locais não tem recebido atenção por parte da historiografia baiana.

A mim parece estranhável que uma greve estalada no dia 26 por iniciativa de alguns ferroviários da confiança do superintendente venha cessar com um simples telegrama do secretário do ministro de viação (pelo menos é o que consta) e o superintendente publique um aviso ao público sobre o restabelecimento do tráfego, como se nada de especial houvesse na situação desta rêde ferroviária.²³⁸

Dentre outras coisas, acusava Lauro Farani de se esconder dos oficiais de justiça que levaram a reintegração de posse e de não aceitar recebê-la quando encontrado, pois informou aos representantes do judiciário que não o faria por temer e não poder controlar as reações dos ferroviários. Que o superintendente da Este manobrou nos bastidores para evitar o recebimento da reintegração não resta dúvida.²³⁹ Da mesma forma podemos concordar em parte com Oliveira. Afinal, a paralisação só ocorreu e depois foi suspensa após declarações de Lauro Farani e do Ministério de Viação. Havia o governo Federal encontrado uma forma de pressionar a empresa e jogá-la contra a sociedade sem a necessidade de se expor e parecer intervencionista e ainda encobrir a incapacidade do Estado em executar uma política eficiente para os transportes. A culpa era dos franceses.

Apesar de o juiz Mathias Olympio ter dado ganho de causa à empresa, a reintegração não pode ser cumprida pois as pressões vinham de todos os lados e Farani continuava a coordenar os movimentos. A luta apresentava-se como uma batalha contra a exploração pelo capital estrangeiro e isto era habilmente utilizado pelo governo, afinal uma das bandeiras do movimento de 1930 era o nacionalismo.²⁴⁰ Por razão e não nos esquecendo dos péssimos serviços prestados pela Este, os ferroviários conseguiram apoio para a parede. A Associação Comercial da Bahia, a Bolsa da Bahia e o governo do Estado se solidarizaram com a greve, ou seja, as classes dominantes do Estado, as mesmas que saudaram a entrega da malha ferroviária baiana a *Chemins de Fer* em 1911, passaram a defender abertamente o movimento iniciado pelos trabalhadores. No interior do Estado este nacionalismo, se é que a época se tinha noção do que este termo abarca, também aparece. A imprensa interiorana também pinta o movimento como uma luta contra a dominação francesa, chegando ao ponto de o *Correio do Sertão* de Morro do

²³⁸ *A Tarde*, 30 mar. 1935, p. 3.

²³⁹ Pela imprensa, descobrimos que Lauro Farani se licenciou do cargo de superintendente entre dezembro de 34 e janeiro de 35. Neste período esteve no Rio de Janeiro estabelecendo contatos com o Ministério de Viação. Acreditamos que a greve dos ferroviários pode ter sido articulada durante esta viagem.

²⁴⁰ Talvez farejando mudanças no horizonte, o grupo financeiro francês que controlava a *Chemins de Fer* mandou publicar edição especial da revista soteropolitana *A Epoca*. O grupo atuava em diversos setores no estado, como em bancos e no porto de Salvador. A publicação destacava os investimentos na Bahia e o quanto eles teriam sido benéficos para o Estado, num ambiente de boa administração empresarial. Seu presidente Marcel Bouilloux-Lafont, aparecia como “um grande amigo do Brasil”. Em: *A Epoca*, Ano VII, nº 71, Set. 1930.

Chapéu declarar que o movimento dos ferroviários foi, acima de tudo, contra se continuar “trabalhando para os franceses”.²⁴¹

A luta entre o grupo francês e o governo federal também gerou confronto com a justiça. Como aludido anteriormente, Lauro Farani retardou o que pôde o recebimento da intimação de reintegração de posse, batendo de frente com a ordem expedida pelo juiz Mathias Olympio. Este, percebendo as artimanhas do superintendente da Este Brasileiro, solicita envio de contingente policial para cumprimento à força do mandado. Sofre aqui sua primeira derrota já que o uso da força é desautorizado pelo Supremo Tribunal.²⁴² Em princípios do mês de abril o magistrado sofre mais um revés, pois o Supremo põe fim à contenda. Por unanimidade, a mais alta corte da justiça brasileira nega o pedido de reintegração deferido por Olympio. A novela só se encerra de fato em 16 de outubro, quando o último recurso da Este é indeferido e a causa é ganha pelo governo Federal.²⁴³ O acontecimento foi festivamente comemorado nas ruas de Salvador pelos ferroviários. Acompanhados de duas bandas de música, foram da estação da Calçada à Rua Chile para agradecer ao apoio da imprensa e do governo do Estado, sendo recebidos por Juracy Magalhães.²⁴⁴ A Este Brasileiro, agora federalizada, foi rebatizada como Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), ou simplesmente Leste para aqueles que utilizavam seus serviços, e o governo publicou as regras do inventário para indenizar o grupo francês.²⁴⁵ Finalizava-se assim o domínio estrangeiro da malha férrea baiana e eram criadas novas expectativas quanto a melhoria nos serviços. Na área da ferrovia da Grota, reacenderam-se as esperanças de que as duas pontas da linha seriam unidas e que os serviços melhorariam, permitindo que o progresso, tal qual sonhado pelas classes dirigentes da região, desse o ar da graça naquela zona sertaneja.

²⁴¹ *Correio do Sertão*, 07 abr. 1935, p. 1.

²⁴² *Diário de Notícias*, 02 abr. 1935, p. 1.

²⁴³ *Idem*, 17 out. 1935, p.1.

²⁴⁴ *Ibid*, 18 out. 1935, p. 1.

²⁴⁵ Não seria prudente, para não nos desviarmos demais do nosso objeto de estudo, discutir aqui o quanto houve de coordenação entre os representantes do governo e os trabalhadores. O fato é que, por lei assinada festivamente na estação da Calçada pelo próprio Getúlio Vargas em novembro de 1936, os ferroviários da Leste tornaram-se funcionários federais e tiveram 40% de aumento nos salários. Teria tal fato sido um prêmio pela ação dos trabalhadores ou tudo estava combinado desde muito antes? Que fique a sugestão para que novas pesquisas procurem desenvolver este tema.

Tabela XI – Movimento financeiro da *Chemins de Fer* / Este Brasileiro (contos)

Ano	Receita	Despesa	Saldos	
			Devedor	Credor
1912	3.400:968\$100	3.792:769\$500	391:801\$400	-
1913	3.750:407\$400	4.421:720\$700	671:013\$300	-
1914	3.627:052\$700	4.387:822\$200	751:769\$500	-
1915	3.689:848\$100	3.751:320\$600	61:472\$500	-
1916	4.557:162\$800	4.570:962\$300	13:799\$500	-
1917	5.272:171\$700	5.739:258\$100	467:086\$400	-
1918	5.741:323\$300	7.216:848\$600	1.475:525\$300	-
1919	6.897:573\$500	8.963:173\$700	2.065:600\$200	-
1920	9.614:485\$000	10.901:582\$500	1.278:097\$500	-
1921	8.122:340\$700	10.005:117,80	1.882:777\$100	-
1922	8.174:978\$300	9.897:393\$100	722:714\$800	-
1923	9.854:724\$800	10.596:459\$700	741:734\$900	-
1924	11.621:932\$800	11.970:816\$000	348:883\$200	-
1925	14.407:886\$200	14.757:911\$700	350:025\$500	-
1926	14.616:847\$700	13.818:173\$400	-	798:674\$300
1927	14.900:813\$500	17.618:357\$500	2.717:539\$000	-
1928	17.625:119\$600	18.075:553\$500	450:433\$900	-
1929	18.050:696\$300	16.583:444\$900	-	1.467:251\$400
1930	17.521:852\$500	15.942:992\$300	-	1.578:860\$200
1931	13.910:900\$500	15.326:146\$200	1.415:245\$700	-
1932	12.253:999\$100	13.313:783\$100	1.059:784\$000	-
1933	12.350:649\$300	12.403:746\$500	53:097\$200	-
1934	13.280:787\$100	13.128:022\$100	-	152:765\$000

Fonte: VFFLB, 1944.

A Leste herdara uma malha férrea de 2.427 km de extensão numa situação, no mínimo, calamitosa.²⁴⁶ O governo tomou para si a administração de uma empresa ferroviária carente de tudo. Faltavam materiais fixo e rodante, boa parte dos trilhos e dormentes estavam imprestáveis, as instalações físicas eram insuficientes para atender as demandas, a empresa enfrentava sérios problemas de abastecimento de lenha, de conservação das máquinas e a maior parte das obras não havia saído do papel. Além dos problemas herdados da *Chemins de Fer*, o superintendente Lauro Farani apontava outro, de origem ainda mais antiga e que contribuía para que a qualidade dos serviços se mantivesse baixa:

Os vícios decorrentes dos processos de economia injustificável porque se autorizou a construção de linhas férreas desta Viação, bem como da grande maioria das estradas do nosso Paiz, em que foram sacrificados o traçado, quer em plano horizontal quanto ao perfil, a boa qualidade do lastro,

²⁴⁶ Em 1937 essa quilometragem foi reduzida para 1.907 km devido a saída da estrada de ferro Bahia e Minas do seu controle. Em 1939 e 1940, além do trecho construído entre Piritiba e Barra de Mundo Novo, foram anexados a sua malha a estrada de ferro de Santo Amaro, por cessão do governo da Bahia, e a estrada de ferro de Petrolina a Teresina, perfazendo, no último ano, 2.219 km extensão.

e as perfeitas condições de esgotamento, obrigando a condições técnicas deploráveis, ora se refletem com graves prejuízos para as regiões que servem, concorrendo para uma conservação sempre imperfeita e de custo elevado.²⁴⁷

Começava sua administração batendo num tema recorrente nas ferrovias nacionais, a questão dos traçados os mais baratos possíveis em detrimento da boa qualidade técnica e das possibilidades econômicas.

Outro tema comum a absolutamente todos os relatórios da era Lauro Farani era o da falta de recursos. Ano após ano, o superintendente se queixava da falta de verbas: “indiscutivelmente, esse anno fôra quase de expectativa, porque nenhum serviço se poderia enfrentar corajosamente, ante a escassez das verbas que, em verdade, mal dariam para conservação e exploração do tráfego”,²⁴⁸ ou ainda, ao se queixar dos problemas de tração, “urge, portanto, como uma providência inadiável, a aquisição de locomotivas possantes para a rede, (...) que só está a espera de recursos para reagir e prosperar”.²⁴⁹ Retiramos estes exemplos da falta de recursos de dois exercícios, mas eles são encontrados em todos até o último ano completo de sua administração em 1948. Em face de tamanhos problemas, como tornar a empresa competitiva num momento em que a buzina do automóvel começava a ser ouvida com mais frequência sertão afora e os próprios governos direcionavam suas políticas para o modal rodoviário? De que forma seria possível conquistar a confiança dos usuários com tantos desafios a serem vencidos? As repostas não eram simples e tampouco seriam baratas.

Os problemas da Leste, inclusive a grave falta de recursos, devem ser vistos pela ótica das políticas de transporte e industrial vigentes no país. A indústria de base nacional ainda não havia se desenvolvido, principalmente a siderurgia, essencial ao setor ferroviário, e como efeitos da depressão iniciada em 1929, os produtos básicos, carro chefe das exportações brasileiras, tiveram os preços significativamente reduzidos no mercado internacional, diminuindo a receita interna do país.²⁵⁰ Pior ainda ficaria com a deflagração da guerra mundial em 1939 e a paralisação das importações de material

²⁴⁷ BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1935*. Salvador: Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1936, pp. 41 – 42. A partir daqui VFFLB, seguido do ano ao qual se refere.

²⁴⁸ VFFLB, 1936, p. 2.

²⁴⁹ VFFLB, 1948, p. 5. Logo após esta prestação de contas, Lauro Farani deixou definitivamente a direção da Leste para se dedicar a campanha política para o governo do Estado, onde concorria com apoio do ex-interventor Pinto Aleixo e dos autonomistas liderados por Ernesto Simões Filho. Cf. TAVARES, op. cit., pp. 464 - 467. Este autor aponta que Farani fez parte do grupo de jovens técnicos cooptados por Juracy Magalhães a partir de 1931, grupo do qual também faziam parte nomes como Clemente Mariani e João Marques dos Reis.

²⁵⁰ Sobre a política industrial de Vargas nos anos 30 e suas imbricações internas e externas ver HILTON, Stanley E. *O Brasil e a crise internacional (1930 – 1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975, principalmente os capítulos 2 e 3.

ferroviário. É certo que parte do material necessário às ferrovias era produzido no Brasil desde 1916 pela Companhia Industrial Santa Matilde e a partir de 1929 também pela SOMA – Companhia Sorocabana de Material Ferroviário, sendo que, durante a segunda guerra, mais três companhias produtoras de materiais ferroviários iniciaram as operações, a estatal FNV – Fabrica Nacional de Vagões em 1943, a MAFERSA – Material Ferroviário S/A e a COBRASMA – Companhia Brasileira de Material Ferroviário, ambas de 1944, mas estas empresas produziam apenas vagões e alguns componentes.²⁵¹

Logo no início do governo Vargas, muitos, principalmente no seio militar, perceberam que, sem transportes adequados como era o caso no momento, o Brasil não teria condições de se defender de alguma agressão externa e teria grandes dificuldades de combater os inimigos internos do regime. Juntando-se a isto a necessidade de desenvolvimento econômico do país, foi aprovado em 1934 o primeiro plano nacional de viação. Com ele, a questão dos transportes passara, juntamente com a questão industrial em outro plano, à linha de frente das políticas efetivadas à época.

O plano de 1934 traçou as linhas básicas do sistema nacional de transportes no que tange a ferrovias, rodovias e a navegação interior. A comissão encarregada de elaborar o plano tinha como missão estudar os melhores traçados e estabelecer grandes linhas tronco que pudessem “contribuir para o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas”.²⁵² Percebemos com isso que a proposta de modernização varguista se utilizava de um argumento nascido no século XIX, a idéia de que não seria possível desenvolver o país sem integrar os sertões, as zonas interiores do país, e que era preciso romper a dicotomia existente entre a cidade civilizada e moderna e o sertão selvagem e arcaico.²⁵³ Os troncos deveriam cruzar o Brasil nos sentidos norte - sul (TM) e leste - oeste (TP), inserindo todo o território nacional na economia de mercado.²⁵⁴ Buscava-se completar o processo, iniciado no Império, de soldagem das partes no todo.

²⁵¹ A trajetória da COBRASMA é descrita em MOTTA, Antônio Carlos Casulari Roxxo da. *Cobrasma: trajetória de uma empresa brasileira*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: USP, 2006.

²⁵² BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. *Planos de Viação: evolução histórica (1808 – 1973)*. Rio de Janeiro: S/E, 1973, p. 124.

²⁵³ Sobre o tema da construção da dicotomia entre cidade e sertão dos séculos XIX ao XX ver ARRUDA, op. cit.

²⁵⁴ Marcio Rogério Silveira assim coloca a questão: “A preocupação do governo foi, além do desenvolvimento das regiões urbanas e industriais, integrar o interior do país à economia nacional, através do lançamento da campanha ‘Marcha para o Oeste’. A proposta era de povoar imensas áreas desertas do território nacional, as quais diziam-se cobiçadas por potências estrangeiras. Ocupar o interior e torná-lo parte da economia nacional, ampliando a espacialização do consumo e da produção industrial do Centro-Sul, tornou-se fundamental e, para isso era necessária a abertura de estradas de rodagem, a ampliação das estradas de ferro e promover a colonização”. SILVEIRA, op. cit., p. 35.

Duas importantes características do PNV de 1934 era que ele não distinguia claramente quais troncos seriam ferroviários ou rodoviários e não se preocupou em dotar uma mesma região de vários modais diferentes, onde um pudesse ser complementar ao outro. Por serem obras menos custosas e de execução mais rápida, os investimentos em rodovias preponderaram sobre as ferrovias, “demonstrando claramente a opção que fora feita pelos nossos governos”.²⁵⁵ Se, nos anos de 1920, notamos um incremento nos investimentos em rodovias, a partir do governo de Vargas e das propostas de PNV, elas serão vistas praticamente como o único meio de melhorar as comunicações internas e levar o país ao almejado desenvolvimento. A nosso ver, Eric Hobsbawm foi muito feliz ao dizer que, mesmo antes do início da Segunda Guerra, tinha-se a idéia de que “podia-se reconhecer o desenvolvimento econômico em muitos países do terceiro mundo pelo número de caminhões que possuíam”.²⁵⁶

Como frisamos em diversas partes deste trabalho, as obras ferroviárias em muitos pontos do Brasil se caracterizaram pelos interesses regionais em detrimento dos nacionais e da consequente formação de um sistema desconexo, além da enorme demora para a conclusão dos serviços. O que a implantação dos troncos proposta no PNV visava era exatamente remover o regionalismo presente nas construções e, finalmente, interligar as estradas de ferro, dando-lhes características de rede. Tanto era assim que, dos troncos propostos, somente foram construídos aqueles que aproveitaram ferrovias já existentes, ou seja, prolongou-se estas ferrovias para ligá-las a outras. É exatamente neste ponto que o ideal de ferrovia de ligação da linha da Grota reaparece, como veremos mais à frente.

Dos últimos anos da era Vargas até o fim do período da Leste Brasileiro como empresa federal independente, houve um agravamento da situação descrita, principalmente no que diz respeito à opção rodoviária. Em 1944, é feito o primeiro plano exclusivamente rodoviário da União e, no ano seguinte, entra em vigor a Lei Joppert, que deu autonomia administrativa e financeira aos órgãos encarregados de construir estradas de rodagem e garantia os recursos independentemente da vontade dos políticos.²⁵⁷ Ela contribuiu para articular o DNER, criado na década de 30, aos órgãos

²⁵⁵ CARLETTO, op. cit., p. 43. A bibliografia sobre a predileção pelas estradas de rodagem pelos governos federal e estaduais é bastante extensa. Basta dizer que todos os trabalhos sobre transportes que consultamos e citamos nesta pesquisa apontam para esta escolha.

²⁵⁶ HOBBSAWN, Eric. *A era dos extremos. O breve século XX (1914 – 1991)*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, p. 260.

²⁵⁷ Importante inovação desta legislação é que ela destinava 12% do Fundo Rodoviário Nacional às prefeituras. Isso deve ser visto como uma forma do governo ampliar o sistema rodoviário de forma coerente: ele e os estados construiriam as grandes vias de penetração e as prefeituras, com os recursos do

estaduais, objetivando por fim ao individualismo verificado no setor, ou seja, tentava romper definitivamente com o regionalismo nas construções rodoviárias.²⁵⁸ Com a descoberta do petróleo na Bahia e a entrada em funcionamento da refinaria Landulpho Alves na década de 1950 e a posterior implantação da indústria automobilística a partir do segundo governo de Vargas, a rodovia tornava-se, definitivamente, o modal de transporte por excelência no Brasil. Cada vez mais, as estradas de ferro ficavam em segundo plano e isto seria fatal para a sobrevivência do sistema como um todo.

Em 1951, nova reformulação é feita na política nacional para os transportes através de um novo PNV. Não precisamos nos deter muito nele, pois as linhas gerais do plano de 34 foram mantidas. A diferença é o que justificava o novo plano era que, nas palavras da comissão organizada para montá-lo, o de 34 tinha demonstrado a “preocupação de dotar as várias regiões do país de um único meio de transporte”,²⁵⁹ o que era um problema, pois tal visão poderia ser aplicada sem prejuízos apenas nas zonas de pouca significância econômica. Nas de maior desenvolvimento, o ideal seria um sistema de transporte multi-modal, onde um alimentasse o outro. Ele também dará reforço às rodovias em detrimento das ferrovias.

Não escapou a observadores e analistas da época esta preferência e o quanto ela era danosa à economia do país e ao sistema ferroviário. Oswaldo Gordilho, escrevendo em 1954, bem definiu o problema:

Sofremos [o sistema ferroviário] altamente a influência da concorrência do sistema rodoviário, que tanto pesa para o país, pela importação de todo o material, pela importação do combustível, que representa profunda carga em nossa economia, determinando as violentas quedas em nossas divisas.

Enquanto procuramos aumentar a intensidade de tráfego de certas linhas ferroviárias, seria aconselhável impor-lhe a concorrência de rodovias paralelas, largas e atraentes?²⁶⁰

Neste mesmo trabalho, Gordilho teceu severas críticas à forma como a política nacional dos transportes vinha sendo conduzida desde sempre. Para ele, haviam planos demais e vontade política de executá-los de menos. Na sua visão, “a política de expansão dos transportes no Brasil foi sempre de dúvida, de insegurança, de falta de confiança,

FRN, promoveriam a ligação com elas. Também é uma forma de se fazer política, através do “agrado” aos chefes locais.

²⁵⁸ FONTES, Adhemar de Souza. *Rodoviarismo na Bahia*. Salvador: Federação das Indústrias do Estado da Bahia, 1961, p. 7.

²⁵⁹ BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes, op. cit., pp. 179 – 180.

²⁶⁰ GORDILHO, Oswaldo. *Os transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, Serviço de Documentação, 1956, pp. 170 e 195.

desarmonia e, em todo o tempo, balda em recursos”. Sem pulso firme, sem a injeção maciça de capitais e com um sistema sendo preferido em relação a outro, o país jamais iria conseguir romper com o atraso.²⁶¹ Note-se que, mesmo nos anos 50, a idéia de que o progresso e o desenvolvimento econômico só seriam atingidos pela melhoria nos transportes ainda gozava de grande força, pois, no final das contas, era uma realidade.

As questões que se ligam a preferência rodoviária e a implantação da indústria automobilística são de enorme importância para que compreendamos as razões do insucesso da Leste Brasileiro, mesmo após as inúmeras melhorias que sofreu e de ter suas linhas interligadas nos anos 50. O muito que foi feito entre 1935 e 1951, o auge dos investimentos na empresa, ainda era pouco para sanar os defeitos de sua malha, o que deixou espaço para que caminhões e *marinettis* tomassem, dia a dia, suas cargas e seus passageiros.²⁶²

Mesmo com tamanha problemática envolvendo o sistema ferroviário e a concentração dos investimentos nas estradas de rodagem, podemos caracterizar a administração da Leste Brasileiro na era Lauro Farani como de grandes realizações. A linha tronco entre Salvador e Paripe foi duplicada; aumentou-se gradualmente a quantidade e a qualidade do material de tração com a aquisição e fabricação nas oficinas da empresa de locomotivas (montagem), automotrizes, carros e vagões; foram eletrificados os trechos entre Salvador e Alagoinhas (124 km) e Mapele a Santo Amaro (56 km), sendo abastecidos de energia pela usina termoelétrica construída nas imediações da capital; melhorou-se o atendimento social aos ferroviários; a qualidade das linhas, que tiveram grandes trechos de dormentes e trilhos trocados; construiu-se variantes para resolver, pelo menos em parte, a questão dos traçados inconvenientes; foi iniciado o processo de lastramento das linhas;²⁶³ inseriu-se a tecnologia das locomotivas diesel-elétricas no Brasil; aumentou a capacidade de armazenagem; reformou-se estações; melhorou-se as obras de arte, incluindo a construção da ponte São João, com 600 metros de extensão sobre a Baía de Todos os Santos; construiu-se açudes e reservatórios de água para atender tanto as demandas da empresa quanto das populações

²⁶¹ Idem, p. 254.

²⁶² Segundo conferência proferida no ano de 2002, o historiador Cid Teixeira explicou que a origem do termo *marinetti* para designar ônibus é a cidade de Salvador em 1922. Neste ano realizou-se em São Paulo a I Semana Nacional de Arte Moderna e fora convidado pelos organizadores do evento o grande expoente do modernismo naquele momento, o italiano Filippo Tommaso Marinetti. O mesmo navio que conduziu Marinetti ao Brasil trouxe em seus porões os primeiros auto-ônibus que foram utilizados na capital da Bahia. Na escala feita em Salvador, enquanto se procedia a descarga dos veículos, o modernista era saudado por autoridades e artistas baianos, o que levou o povo a associar seu sobrenome aos ônibus Alfa Romeo que serviram na capital.

²⁶³ O lastramento, que é a colocação de pedra britada entre os dormentes, é de suma importância para a segurança do tráfego. A pedra britada ajuda a reforçar tanto a fixação da linha no solo quanto os dormentes nos trilhos, além de dificultar o efeito erosivo das águas no leito da ferrovia.

do sertão, dentre outras medidas. Algumas dessas realizações não foram concluídas durante sua administração, contudo foram por ele iniciadas e, ao deixar a direção da Leste, as havia deixado bem encaminhadas.²⁶⁴

A mais importante realização na Leste neste período, sem dúvida, foi a interligação de suas linhas. Vimos no capítulo anterior que a capital da Bahia estava ligada por ferrovia ao vale do São Francisco em Juazeiro, a Sergipe através do prolongamento do antigo ramal do Timbó e a parte do Recôncavo pelas estradas estaduais Centro-Oeste e Santo Amaro. A estrada de ferro Central da Bahia encontrava-se desconectada da rede, assim como as estaduais de Nazaré e Ilhéus a Conquista. Essas duas jamais se ligariam a outras, apesar de, desde longa data, ser prevista a ligação da Nazaré com a Central, por um ramal de Santo Antonio de Jesus a Cruz das Almas, e com a Ilhéus a Conquista, prolongando-se a linha de Jequié, seu ponto terminal, até Ubaitaba, um dos pontos finais da ferrovia do cacau.

Com o PNV de 1934, a Central e a linha da Grota seriam parte importante do TM2 (tronco meridional 2), a linha ferroviária que ligaria o Rio de Janeiro a São Luis do Maranhão. Antes mesmo de retomar estas construções, paralisadas desde a década de 1930, a administração da Leste Brasileiro julgou mais conveniente, dados os problemas de verbas, promover primeiro a ligação da Central com a capital. Tratava-se de um pequeno trecho de 33 km entre Afligidos e Buranhém, no Recôncavo, no qual os serviços se arrastavam desde 1918 sem que praticamente nada fosse realizado.²⁶⁵ Finalmente em 1942, a capital da Bahia foi ligada a Central, passando a manter contato ferroviário com as importantes zonas de Feira de Santana, Cachoeira e São Felix e o vale do rio Paraguaçu.

Concluída esta ligação, restava à empresa prolongar a Central de Contendas do Sincorá até Monte Azul, cidade no norte de Minas Gerais, onde seus trilhos entroncariam com a estrada de ferro Central do Brasil. Os 383 km deste trecho começaram a ser construídos em 1942 só ficando definitivamente prontos em 1950. A Leste não teve forças financeiras para tocar toda a obra, construindo apenas os 136 km que separam Contendas de Brumado. Em face das dificuldades da Leste e dado o caráter estratégico e econômico da ligação norte – sul, o próprio Departamento Nacional de

²⁶⁴ Dados levantados nos relatórios da VFFLB dos exercícios de 1935 a 1948.

²⁶⁵ Havia um trecho de 23 km pronto partindo da Central da Bahia, na altura de Conceição da Feira até Afligidos que foi inaugurado em 1923, mas tal era a precariedade do projeto que, por ordem do governo, os serviços foram suspensos. O trecho de Santo Amaro a Buranhém existia desde o século XIX e fazia parte da antiga estrada de ferro de Santo Amaro, incorporada juntamente com a Centro-Oeste ao sistema Leste Brasileiro no final dos anos 30. A Santo Amaro se encontrava em tão más condições que a Leste precisou reconstruir quase toda a estrada. Para mais sobre a suspensão da ligação nos anos 20 ver TARQUÍNIO, op. cit., p. 400.

Estradas de Ferro tocou o restante da estrada de Brumado a Monte Azul, trecho de execução difícil e cara por cruzar zona montanhosa da serra das Almas.²⁶⁶ Depois da abertura ao tráfego já se poderia ir de Propriá, cidade sergipana às margens do rio São Francisco à região sul do Brasil. Faltava ainda concluir a parte norte do TM2, onde entram a linha da Grota e a estrada de ferro de Petrolina a Teresina.

Apesar das realizações da Leste Brasileiro, sua situação ainda era muito ruim e pior ficaria na década de 1950. Matéria do jornal *A Tarde* intitulada “o aumento é só dos trilhos” bem ilustra qual era o real problema da Leste:

Parece que a custa de tanto pensar que a nossa gente é capaz de façanhas como a de fazer o pior material rodante do mundo algo diariamente utilizável, vai a administração protelando sempre a adoção de providências que, em circunstâncias normais, deveriam ter sido executadas a muito tempo.²⁶⁷

Aumentou-se a quilometragem das linhas, mas o material rodante, eterno problema da empresa, não havia sido acrescido de modo significativo.²⁶⁸ Neste caso, mais trilhos significaram menos máquinas.

As dificuldades de tração da Leste Brasileiro e os problemas herdados das administrações passadas começaram a pesar de fato nos cofres da empresa a partir do exercício de 1944. A grande maioria dos estudiosos que se debruçaram sobre o tema das ferrovias reconhece que o princípio da crise que levaria o sistema, décadas depois, ao colapso deu-se exatamente em meados da década de 40.²⁶⁹ Não que a crise tenha sido geral e iniciada em todas as estradas neste mesmo período,²⁷⁰ contudo é nele que a situação se agrava e se torna insuportável em algumas redes, principalmente no nordeste, como na Leste Brasileiro e na Great Western, que abrangia de Alagoas ao Rio Grande do Norte. A crise foi resultado das dificuldades na obtenção de material ferroviário durante a guerra, da falta de investimentos quando o mercado se normalizou e, a nosso ver, principalmente devido à opção rodoviária. Na Bahia, até mesmo a única

²⁶⁶ O relato da construção deste trecho se encontra em MACEDO, Eurico. *Memórias de um ferroviário*. Salvador: Ed. do Autor, 1950, pp. 412 – 420.

²⁶⁷ *A Tarde*, 31 jul. 1952, p. 3.

²⁶⁸ GORDILHO, op. cit., p. 269.

²⁶⁹ Para não citarmos novamente trabalhos já referidos, fiquemos com a expressão de GORDILHO, op. cit, p. 248: “até meados da década de 40 as estradas de ferro bastaram-se a si próprias”. Quis o autor demonstrar que, mesmo com muitas estradas operando em regime de déficits, estes não eram muito elevados se comparados com as receitas, o que permitia que as estradas continuassem a funcionar mesmo que precariamente.

²⁷⁰ Essa importante ressalva é trabalhada por NUNES, Ivanil. *Douradense, a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2005.

estrada de ferro que desde sua construção operava em regime de saldos e oferecia bons serviços, passou a operar com déficits exatamente neste período.²⁷¹

Mesmo não dispondo de dados para o período de 1949 a 1956, vemos pela tabela XII que na Leste a crise realmente é filha dos 40.²⁷² A ferroviária apresentou saldos somente nos anos de 1935 a 1938. Entre 1940 e 1943, os saldos devedores não se elevaram desproporcionalmente ao aumento da receita. Já a partir de 1944, o aumento dos déficits são sempre muito superiores aos acréscimos nas receitas. Era a chegada da crise da qual a empresa jamais sairia, nem mesmo após tornar-se parte da Rede Ferroviária Federal S/A.

Tabela XII – Movimento financeiro da Leste Brasileiro (cruzeiros)*

Ano	Receita	Despesa	Saldos	
			Devedor	Credor
1935	15.754.685,50	14.255.083,60	-	1.449.601,90
1936	18.204.144,80	15.330.543,10	-	2.873.601,70
1937	19.956.883,90	18.828.719,70	-	1.128.164,20
1938	18.935.837,00	18.854.633,40	-	81.203,60
1939	18.134.801,20	19.513.519,00	1.378.617,80	-
1940	21.146.385,50	21.285.993,60	139.608,10	-
1941	20.417.582,10	25.235.834,50	4.818.252,40	-
1942	25.567.687,00	32.441.088,40	6.873.401,40	-
1943	35.531.835,40	35.591.888,90	2.060.053,50	-
1944	42.553.471,80	60.826.229,90	18.272.758,10	-
1945	40.048.535,80	68.189.370,60	28.140.834,80	-
1946	39.676.534,70	112.027.245,60	72.350.710,90	-
1947	35.150.854,60	121.301.231,30	86.150.376,70	-
1948	41.030.784,70	135.812.841,60	94.782.056,90	-

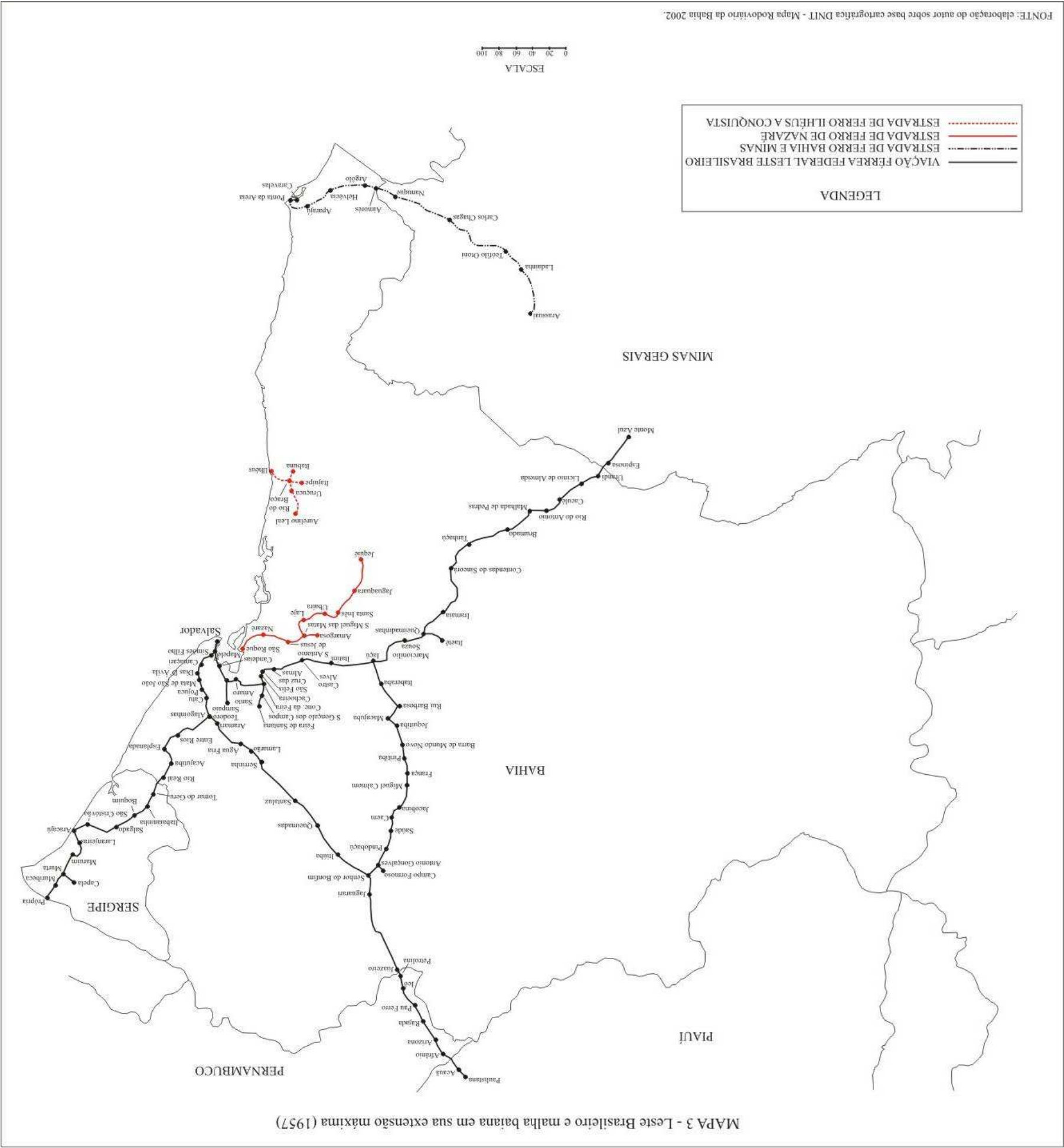
FONTE: VFFLB, 1948.

* O cruzeiro foi instituído em 1942. Para facilitar a leitura dos dados, optamos por converter de contos de réis para a nova moeda os valores anteriores a este ano.

²⁷¹ Conforme a pesquisa de Cassia Carletto, a Nazaré entre 1875 e 1944 apresentou saldo negativo apenas nos exercícios de 1875, 1920 e 1926. De 44 em diante os déficits, muito elevados, sempre prevaleceram. CARLETTO, op. cit., pp. 114, 178 e 233.

²⁷² Para os anos 50, os relatórios do MVOP e do DNEF não expressam os valores movimentados pela Leste Brasileiro.

MAPA 3 - Leste Brasileiro e malha baiana em sua extensão máxima (1957)



3.2 A GROTA E A LESTE

Quando a Leste Brasileiro foi criada, a linha da Grota permanecia desconectada. A ponta que partia de Bonfim estacionou em Piritiba e a de Iaçu, encontrava-se em Itaíba. Caberia a Leste ligá-las pela construção dos cerca de 110 km que separavam as duas pontas, para que os municípios de Mundo Novo, Macajuba e Rui Barbosa fossem finalmente tocados pelos trilhos e a interligação da Central com e São Francisco fosse de fato efetivada.

Como já demonstramos, a situação da empresa não era boa e por esta razão, mesmo a Grota sendo a mais nova das linhas que estavam sob o controle da Leste, a ferrovia apresentava uma série de problemas. Vejamos, antes de passarmos às construções, quais eram estes problemas e como eles afetavam negativamente tanto o funcionamento da estrada como a vida, principalmente comercial, das localidades atendidas.

Um sério problema continuava a ser a baixa capacidade de armazenagem que, aliada aos problemas de tração, mantinham as operações da estrada em nível muito precário. Elencando as dificuldades, Lauro Farani informa que *“igualmente, a maioria das estações e edifícios da Estrada carece de reconstrução e ampliação, para comportar as mercadorias que, dia a dia, se avolumam á falta de espaço e são largadas ao relento, sujeitas as intempéries e conseqüentes prejuízos materiais”*.²⁷³ O superintendente vinha insistindo na necessidade de ampliação da capacidade desde 1936, contudo até o início dos anos 40 nada foi realizado.

O espaço físico das estações era, de fato, reduzido em face das necessidades da região e isto gerava outro efeito perverso. A Leste tinha sérios problemas de locomotivas, carros e vagões, sempre em número inferior às necessidades. Como não havia depósitos suficientes, os vagões acabavam se tornando “os próprios armazéns de carga”,²⁷⁴ diminuindo ainda mais a oferta de material rodante. O problema era reconhecido também pelo MVOP. O ministro João Mendonça de Lima informava que, apesar dos esforços feitos desde a ocupação para melhorar a situação da Leste, estes representaram

(...) parcela diminuta diante do congestionamento do tráfego e da capacidade de produção das zonas servidas pela estrada, pois nada menos de 70.000 volumes aguardam embarque no interior,

²⁷³ VFFLB, 1939, p. 74.

²⁷⁴ VFFLB, 1938, p. 74 – 75.

enquanto que cifra diminuta de minérios temos conseguido transportar, ainda que os pedidos atinjam a 20.000 toneladas mensais.²⁷⁵

Adiante o ministro aborda os problemas da 3ª divisão, a de locomoção:

Continua de sobremodo deficiente a tração na Leste Brasileiro. A usura do material, a capacidade fraca de tração das locomotivas existentes, por obsoletas e cansadas, não permitem um tráfego perfeito, regular e econômico.²⁷⁶

Contra essas dificuldades, reconhecidas pela direção da empresa em seus relatórios, mas sistematicamente negada na imprensa, às classes proprietárias da área da Grota, através dos jornais, pediam medidas urgentes e começavam a acenar para a construção de estradas de rodagem em substituição à ferrovia, isso já em 1937.²⁷⁷ Jacobina, cidade mais importante e que teve grande desenvolvimento comercial a partir da implantação da estrada de ferro, era uma das que mais sofriam com as dificuldades de tração e armazenagem. Em face disto, a classe comercial e política da cidade se mobilizou contra os serviços da Leste. Nos primeiros dias de 1937, comerciantes de Jacobina depositaram suas mercadorias na estação da cidade, dificultando as operações dos trens, depois da divulgação de que a estação havia movimentado 647:963\$000 no ano anterior. Como a cidade era financeiramente importante para a Leste, os comerciantes da região achavam que a linha merecia melhor tratamento por parte da companhia ferroviária e, por isso, iniciaram o protesto. As classes conservadoras do município carregavam, e continuariam a fazê-lo, um sentimento de que eram desprivilegiados pelo governo.

O movimento, alegava através de seu braço político, o deputado estadual Francisco Rocha Pires, que somente as mercadorias que aguardavam embarque em depósitos particulares eram em quantidade maior do que tudo que a estação havia embarcado em todo ano anterior.²⁷⁸ Para a classe comercial, o que gerava a precariedade nos serviços da estrada de ferro era a má vontade do superintendente Lauro Farani,

²⁷⁵ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: S/E, 1937, p. 96.

²⁷⁶ Idem, p. 97.

²⁷⁷ Veja-se, por exemplo, *Correio do Sertão*, 19 abr. 1936, p. 4. e *O Lيدador*, 24 jan. 1937, p. 4. O Morro pedia pela estrada até Feira de Santana (a futura estrada do feijão) por não ter mais esperanças na construção do ramal para a cidade e para não precisar se utilizar dos “péssimos serviços da Leste”. Jacobina pleiteava a estrada para Feira (futura BR324). Toda região desejava uma forma mais ágil para chegar à cidade da Bahia.

²⁷⁸ Em telegrama que respondia ao interventor Juracy Magalhães que em 14 de janeiro pedira a intervenção do deputado jacobinense para solucionar o impasse, Francisco Rocha Pires alega que os comerciantes agiram a sua revelia, mas que tinham razão em pedir melhorias urgentes nos serviços. *O Lيدador*, 17 jan. 1937, p. 1.

batizado a esta altura de “campeão do livro das promessas”, em referência às promessas de melhoria nos serviços e da disponibilização de 5 locomotivas e 50 vagões feitas publicamente pela empresa em dezembro de 1936.²⁷⁹

A Leste, em telegrama do dia 15 identifica, erroneamente ou propositalmente para tentar minimizar o protesto, que apenas duas firmas exportadoras do município eram as responsáveis pela colocação das mercadorias na área da estação e determinava aos chefes de todas as estações da empresa que só procedessem o embarque de mercadorias das duas firmas em qualquer ponto das linhas, após a confirmação da desocupação da área federal em Jacobina.²⁸⁰ Na verdade, o movimento era mais amplo como comprova a comunicação enviada a Juracy Magalhães, dia 16 de janeiro pelo comércio local.²⁸¹ Subscreveram-na as principais casas comerciais da cidade como as firmas João Grassi & Cia., J. Gracindo & Cia., Otacílio Nunes de Souza & Filial e pessoas de destaque na sociedade jacobinense. É um forte indicativo de que as classes dominantes do município se sentiam prejudicadas pelos serviços da Leste. Alegavam na mesma comunicação ao interventor que estavam impedidos de cumprir seus contratos e, por conseguinte, não podiam honrar seus compromissos bancários.

No telegrama enviado ao interventor pela sociedade local, são apontadas as razões do protesto, como mercadorias que se encontravam a dez meses paradas a espera de embarque, transparecendo a idéia de que a ferrovia estrangula o desenvolvimento local, contribuindo para a manutenção da região na pobreza. Por razões óbvias, os signatários do comunicado procuram tratar a questão como de boa vontade para com a região, não observando a conjuntura econômica da época. Não que se justifique o fato de o governo deixar a ferrovia apodrecer, porém devemos lembrar que a situação herdada dos franceses em 1935 era calamitosa e, dado o vulto dos problemas enfrentados pela Leste, em dois anos não foi possível fazer muita coisa, “principalmente pela falta de créditos” como afirmara à época o ministro de viação.²⁸² Para a diretoria da companhia ferroviária, o comércio jacobinense não queria “(...) compreender situação vexatória em que estamos, em consequencia da falta de vehiculos de transporte, para attender ás justas exigencias de toda a vasta região”.²⁸³ Reconhecia o problema, mas depositava a culpa pela situação nos anos da administração francesa.

²⁷⁹ *O Lido*, 10 jan. 1937, p. 1. Sobre as garantias da chegada de material rodante ver a edição de 12 dez. 1936, p. 4.

²⁸⁰ *O Lido*, 24 jan. 1937, p. 1.

²⁸¹ Idem. *O Lido* se colocou desde o principio como porta voz da “sociedade” da cidade, defendendo ardentemente o protesto dos comerciantes. Desde sua fundação em 1933, o jornal não poupava críticas aos serviços prestados primeiro pela Este e depois pela Leste.

²⁸² BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas, op. cit., p. 95.

²⁸³ Telegrama da VFFLB à estação de Jacobina em: *Diário de Notícias*, 27 jan. 1937, p. 1.

A Leste divulgara o ofício enviado por Lauro Farani ao ministro de viação, Marques dos Reis, em 21 de dezembro 1936, onde informava que apesar de crédito de 16.000 contos ter sido liberado pelo governo e estar disponível, os trâmites legais e a demora na produção daquilo que foi encomendado aos fornecedores fariam com que “na melhor das hipóteses, só nos últimos meses de 1937, poderá esta Viação receber o material adquirido com o crédito acima”.²⁸⁴ Procurava o superintendente mostrar que medidas já estavam sendo tomadas e que os comerciantes de Jacobina, e de grande parte da Bahia, precisavam ter paciência, afinal, resolver problemas que se acumularam por mais de duas décadas demandava tempo. Para acelerar as ações de descongestionamento, Farani sugeria que outras companhias ferroviárias em melhor situação que a Leste, emprestassem material rodante como uma forma de diminuir a quantidade de mercadorias que aguardavam embarque.

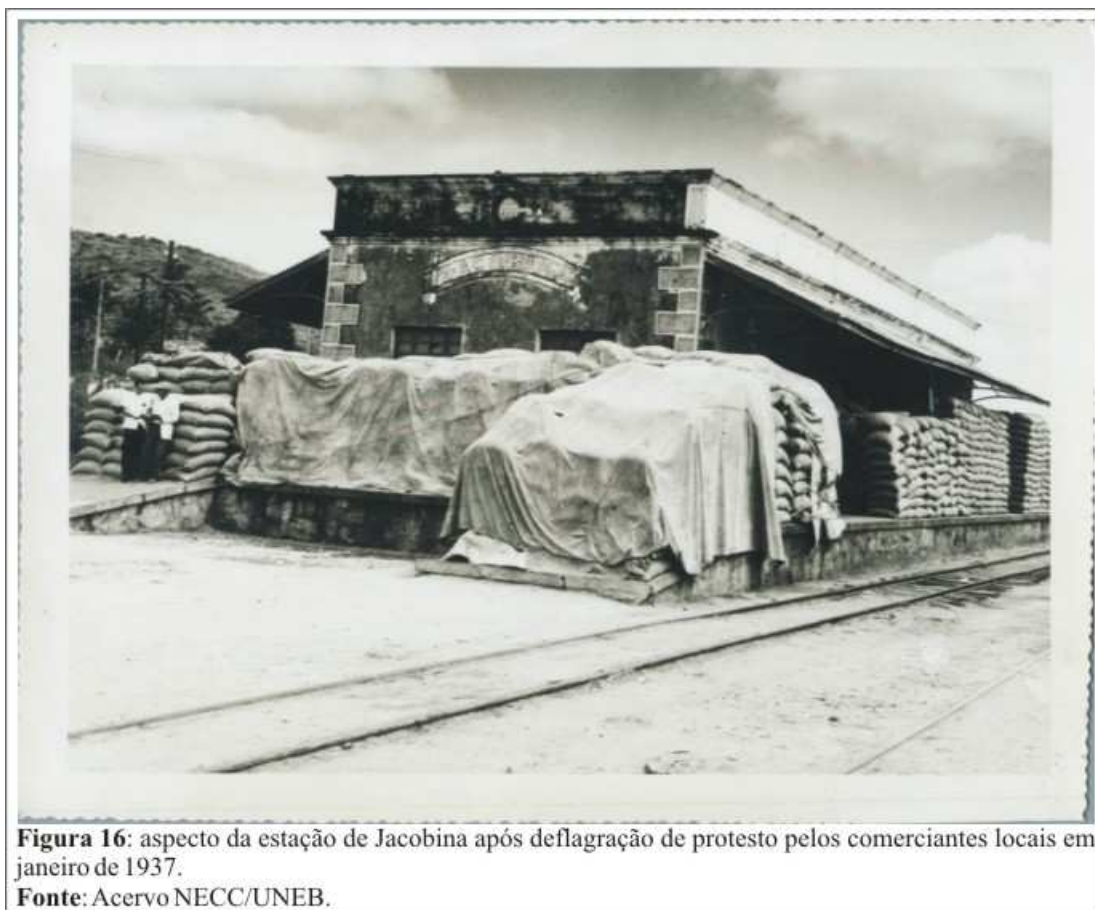
A classe comercial parecia cansada de esperar e não aguardaria até o final do ano. Para amenizar a situação e fazer a estação da cidade voltar ao normal, a empresa mandou comboios extras para dar vazão às mercadorias, o que foi feito em fins do mês de janeiro. Resolvia-se o problema do momento, a crise com os comerciantes, contudo as condições de armazenagem e tração jamais seriam suficientes para as demandas da área. Um editorial do *Lidador*, publicado em 1938 e intitulado “crédito e transporte”, é um bom exemplo de que os problemas de tração ainda estorvavam a região e que a estrada de ferro era vista como um agente não de progresso, mas de atraso:

Enquanto as lócos desengonçadas e rangentes arrastam-se penosa e miseravelmente pelos tabuleiros e serranias do sertão, apitando, soprando, resfolegando, não com arrogancias de arrancadas de progresso, como insinuam as passagens dos comboios em outras paragens, mas dando a impressão de que agonizam e se despedem, num ultimo esforço de que são ainda capazes, da velhice extrema a que atingiram.²⁸⁵

Como se vê pela linguagem carregada de tristeza, a ferrovia da Grota, tanto em Jacobina como na região como um todo, não conseguia atender aos anseios das classes proprietárias locais que, desejosas de ampliarem seus negócios, começaram a migrar para o transporte rodoviário.

²⁸⁴ Ofício ao Ministro de Viação em: *Diário de Notícias*, 3 fev. 1937, pp. 1 e 3.

²⁸⁵ *O Lidador*, 24 abr. 1938, p. 1.



Em todos os pontos da ferrovia da Grota encontramos severas queixas quanto à incapacidade da empresa em dar vazão à produção. Após a inauguração do trecho até Barra de Mundo Novo, o historiador local Adolfo Barretto, ele próprio membro da classe dominante, assim se manifestava sobre o problema:

Convém ficar aqui registrado que é lamentável presenciar-se os armazéns e depósitos das estações ferroviárias de Piritiba e Barra, neste município, abarrotadas sempre de milhares de volumes de mamona, farinha e outros produtos do município, sem meios de transporte para a capital e outros pontos, devido á eterna falta de carros e locomotivas na Leste, isto com enormes prejuízos para os comerciantes e lavradores que, por isso mesmo, desgostosos, vão ficando desiludidos e abandonado o campo de suas atividades.²⁸⁶

Obviamente há certo exagero quando afirma que os lavradores estão desistindo do campo em função da estrada de ferro, pois fatores outros, como a seca, as flutuações nos preços dos produtos e a atração exercida pelas cidades, certamente têm mais importância no processo. Contudo no que concerne “aos milhares de volumes” retidos

²⁸⁶ BARRETTO, Adolfo Alves. *Breve história do município de Mundo Novo*. S/L: S/E, 1946, p. 14.

nas estações, não há o que discutir, como as fotografias colocadas no relatório da Leste de 1937 demonstram.

Armazenagem e tração eram os maiores problemas, mas não os únicos. O serviço de tráfego – a movimentação dos trens – também era problemático, tornando as viagens ainda mais lentas. Nas operações ferroviárias, a capacidade de manobrar os trens é fundamental para agilizar o transporte. Neste período, duas eram as formas de mudar o sentido de uma locomotiva, usando-se giradores ou triângulos de reversão.²⁸⁷ Na linha da Grota só era possível realizar a operação no início dos dois ramais, Bonfim e Iaçu, e em Itaberaba, no França e Barra de Mundo Novo. Entre Itaíba e Itaberaba (12 km) e no ramal de Campo Formoso (10 km), as máquinas viajavam à ré, o que tornava as viagens lentas e perigosas, havendo registros de acidentes com mortos e muitos com prejuízos materiais nos dois trechos.²⁸⁸

Outro problema que aparecia com frequência nas queixas dos usuários da estrada era a falta de funcionários. Tomando a estação de Jacobina por exemplo, encontramos queixas de que todo o serviço era feito por apenas dois funcionários, os chefes de estação e de linha. Havia a estação passado quase todo o ano de 1936 sem telegrafista, sobrecarregando ainda mais os dois trabalhadores.²⁸⁹ O resultado, comum a outras estações do trecho, era que as viagens tornavam-se mais demoradas, provocando irritação e desconforto aos passageiros.

A via permanente não estava em bom estado. Tanto nos relatórios da VFFLB quanto na imprensa, inúmeros são os acidentes registrados no período, principalmente descarrilamentos. A maioria não tinha gravidade devido à baixa velocidade desenvolvida pelos comboios, contudo, quando o trem “saía”, era necessário aguardar o socorro, que sempre demorava, vindo de Bonfim ou Iaçu. Atrasos de 8, 10 e até 24 horas eram comuns e, às vezes, os próprios passageiros eram obrigados a recolocar a máquina e os vagões nos trilhos “no braço” para agilizar a viagem.²⁹⁰

²⁸⁷ No girador, a locomotiva deixa os vagões e se dirige a uma parte da linha montada sobre um eixo hidráulico. Aplicando força ao eixo, neste caso um trabalhador empurrava o girador, movia-se toda a estrutura para mudar a locomotiva de sentido. No triângulo de reversão é construído um prolongamento da linha em forma de triângulo com as pontas estendidas. A máquina vem em um sentido, entra no triângulo até a ponta estendida, volta de ré até o ângulo oposto e vai novamente à frente, já com o sentido invertido, dirigindo-se ao ângulo original de partida.

²⁸⁸ VFFLB, 1936, p. 54. Os passageiros em trânsito no ramal de Barra costumavam descer do trem em Antonio Gonçalves e aguardar que ele entrasse e saísse do ramal de Campo Formoso. Se, por um lado, isso era ruim para os que seguiam viagem, por outro, era bom para os pequenos comerciantes da localidade, notadamente bares, vendedores de comida e prestadores de serviços, como engraxates.

²⁸⁹ Sobre o problema da falta de funcionários em Jacobina, ver as edições de *O Lيدador* de 12 de julho e 23 de agosto de 1936.

²⁹⁰ “Saía” era a forma como usuários e ferroviários se referiam aos descarrilamentos. Recolocar o trem “no braço” indica que os passageiros utilizavam as próprias forças para colocar a composição nos trilhos. Essas expressões aparecem em alguns depoimentos que tomamos bem como na imprensa local.



Figura 17: destroços de grave descarrilamento, Antonio Gonçalves, 1948.
Fonte: Acervo Monaceis Foto, Senhor do Bonfim-BA.



Figura 18: o trem “saiu”. Descarrilamento próximo ao povoado de Água Branca, Miguel Calmom, dezembro de 1947.
Fonte: Acervo NECC/UNEB.

Problemas havia muitos e sua resolução demandava recursos que não vinham, mesmo assim, a partir dos anos 40, algumas medidas foram tomadas para tentar minorar os problemas da linha. Em 1955, por exemplo, a imprensa jacobinense noticiava que, atendendo a pedidos da zona, a Leste Brasileiro havia aumentado “*o número de classes nos trens do ramal de Senhor do Bonfim - Barra de Mundo Novo, os quais vinham trafegando superlotado de passageiros, numa promiscuidade e numa confusão insuportáveis*”.²⁹¹ Aumentou-se a capacidade no transporte de passageiros, mas há de se lembrar que o aumento no número de vagões exige mais esforço da locomotiva, portanto os trens certamente passaram a trafegar em velocidade ainda menor. Pequenas intervenções não resolvem grandes problemas e elas vieram tarde, pois a confiabilidade na empresa havia desaparecido e o automóvel tornava-se, cada vez com maior intensidade, o principal meio de transporte da região.

Em termos de construções novas e melhorias nas instalações físicas, a primeira medida tomada, ainda em 1936, foi reiniciar as obras até Barra de Mundo Novo. O povoado, a 6 km da sede municipal, seria o ponto de saída dos produtos das matas do Orobó, principalmente o gado e o algodão. Lembremo-nos que a riqueza e as possibilidades dessa zona deram origem as primeiras discussões sobre a estrada no século XIX. Nos anos 30, elas justificavam a intervenção imediata no trecho, mesmo com a empresa enfrentando dificuldades financeiras: “*uma vez inaugurado, o que esperamos que seja em breves dias, terá V. Excia. [o titular do MVOP] prestado um relevantíssimo serviço à zona de Mundo Novo, cuja exuberância e capacidade de produção são incontestáveis*”.²⁹²

A Leste encontrou grande parte dos 17 km de Piritiba a Barra com o leito praticamente pronto, mas abandonado desde 1933. Como em outros pontos da linha durante sua lenta progressão, “grande parcela dos trabalhos já realizados, entregues a ação destruidora do tempo” tiveram de ser refeitos, mas valia a pena por não haver grandes movimentos de terra a se fazer, sendo possível finalizar a obra com poucos recursos. Com a conclusão, em 16 de fevereiro de 1937, Lauro Farani considerava que o diminuto trecho havia dado “nova seiva de vida e de progresso a esses ubérrimos rincões de Mundo Novo, onde a pecuária encontrou seu habitat”.²⁹³ Um enorme exagero, como ele deveria saber melhor do que ninguém, já que tinha perfeita consciência das dificuldades materiais da Leste.

²⁹¹ *Vanguarda*, 19 nov. 1955, p. 1.

²⁹² VFFLB, 1936, p. 67.

²⁹³ VFFLB, 1937, pp. 79 – 80.

O que faltava, cerca de 90 km, para entroncar com o ramal de Itaíba ainda demoraria quatorze longos anos para ser concluído. Por que tamanha demora para concluir trecho tão curto de uma via férrea que, com o PNV de 1934, passara a ter grande importância estratégica? A resposta passa pelas dificuldades na obtenção de capitais e pela paralisação nas obras de outra importante estrada para conclusão do TM2, a estrada de ferro de Petrolina a Teresina.

Esta ferrovia fora concebida ainda durante o Império na medida em que o prolongamento da São Francisco até Juazeiro avançava. Ficou-se apenas nas boas intenções até 1919 quando, devido a grande estiagem por qual passava o nordeste, o governo Federal visando combater o efeitos da seca,²⁹⁴ determina que seu primeiro trecho, entre as cidades pernambucanas de Petrolina e Afrânio, tivesse os serviços iniciados. As obras corriam céleres e em 1926 o trecho era aberto ao tráfego. No total, deveria ter 776 km de extensão, pondo os vales do São Francisco e do Parnaíba em contato. Como era coisa comum nas construções ferroviárias no Brasil, após a rapidez dos primeiros anos, o ritmo diminuiu e as construções ficaram praticamente paralisadas até o início dos anos 30, quando foram retomadas e paralisadas novamente à altura do município piauiense de Paulistana em 1938. Em 1950, os trabalhos foram retomados para serem definitivamente suspensos dois anos depois.²⁹⁵ Do total, apenas 203 km foram construídos e ela se achava isolada pela inexistência da ponte sobre o rio São Francisco entre Juazeiro e Petrolina ou de *ferry boats*.²⁹⁶

Sem essa ferrovia não seria possível estabelecer o TM2 e, portanto, esvaziava-se a necessidade da linha da Grotá. Em parte, a não conclusão da estrada de Petrolina a Teresina deveu-se à concentração dos esforços do governo Federal na ligação da Central da Bahia com a Central do Brasil. A falta de capitais obrigava o governo a fazer escolhas, e esta foi a de ligar o nordeste ao sul do Brasil, parte pelo interior, parte pelo litoral. Em meados da década de 1940, já se podia viajar de Brumado, na Bahia, até o Rio Grande do Norte. O único inconveniente era transpor o São Francisco por *ferry boat* no trecho entre Propriá, em Sergipe, e Colégio em Alagoas. Resumindo, a ligação norte

²⁹⁴ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1919 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no ano de 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921, p. 450 – 451. Já demonstramos que desde o Império era comum determinar-se a construção de ferrovias para atenuar os efeitos das estiagens.

²⁹⁵ BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao exmº Sr. presidente de República. Fevereiro a dezembro de 1951*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1951, p. 35. Nos relatórios seguintes não existe nenhuma menção a continuidade dos trabalhos.

²⁹⁶ VFFLB, 1941, anexo 1. As obras da ponte Presidente Dutra foram iniciadas em 1949, mas somente em 1956 ela pode ser utilizada com sua tripla finalidade: tráfegos rodoviário e ferroviário e uma parte *pencil* (móvel) para permitir o tráfego dos vapores da Companhia de Navegação do São Francisco. A construção da ponte foi a responsável pela demolição da belíssima estação ferroviária de Juazeiro.

sul sairia bem mais barata se fossem utilizados os trechos já construídos pelo litoral. Por esta razão, houve a concentração de esforços e recursos na ligação da Bahia com Minas Gerais em detrimento da estrada para Teresina.

Outro aspecto que merece destaque quanto a não conclusão dessa estrada foi aventado por Eurico Macedo. Para ele, ferroviário de carreira, a não continuidade dos trabalhos se dera pela “falta da atenção dos poderes públicos estaduais, talvez porque não se interessassem por ela os políticos do Piauí e de Pernambuco, ciosos de não verem desviadas das capitais de seus estados as correntes comerciais.”²⁹⁷ A colocação de Macedo tem grande importância, pois, de fato, a complementação da estrada drenaria mercadorias e passageiros para o porto de Salvador ou diretamente para os centros consumidores do centro-sul do Brasil. Este tipo de preocupação era coisa comum no meio político brasileiro. No seu relatório de 1945 -1946, o ministro de viação mostrava-se preocupado com o andamento das obras em direção a Monte Azul na Central da Bahia, pois depois de concluída a linha, haveria disputa entre os portos de Salvador e do Rio de Janeiro.²⁹⁸ Enquanto o governo Federal tentava dar caráter nacional às ferrovias, nos estados ainda prevalecia o regionalismo.

Apesar destes impedimentos, havia a esperança de que a estrada para Teresina seria concluída um dia e por esta razão os serviços foram novamente atacados na linha da Grota, mas do mesmo modo como faziam os franceses, recomeçava-se os serviços e, depois de algum tempo, eles eram paralisados. O tempo acabava com as obras e tudo tinha de ser refeito novamente na próxima vez em que os trabalhos fossem retomados. Em 1938, a Leste Brasileiro comentava sobre a necessidade das obras no trecho:

Esses serviços também fazem parte do plano de viação do país. Para concluir-se tão útil tarefa, que, **além do objetivo estratégico** [destaque nosso], também encerra grandes benefícios para economia da região, apenas se acham inatacados 56 kms. Em cada extremidade, isto é, entre Barra de Mundo Novo e Covão, e entre Itahyba e Flôres, existem, com leito praticamente concluído, respectivamente 16 e 19 kms., podendo a qualquer momento regularizá-los para o assentamento dos trilhos.²⁹⁹

De 1938 a 1948 foram muitas as retomadas e paralisações nos serviços. Somente a partir deste último ano, quando o DNEF se responsabilizou pelo trecho Caculé X Monte Azul na Central da Bahia, a Leste pôde direcionar seus recursos

²⁹⁷ MACEDO, op. cit., pp. 422 – 423.

²⁹⁸ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Anos de 1945 - 1946*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946, p. 67.

²⁹⁹ VFFLB, 1938, p. 23.

para a conclusão da ferrovia. Como boa parte do leito estava pronto, foi necessário apenas retificar os pontos onde a ação do tempo se tinha feito sentir e implantar as obras de arte necessárias. Mesmo assim, a estrada só seria inaugurada em 15 de dezembro de 1951 e obras complementares continuaram a ser executadas até 1955. Quarenta anos depois, efetivava-se a ligação da São Francisco com a Central da Bahia.

Para além das razões elencadas que dificultaram a continuidade das obras, devemos notar que a diminuição das pressões políticas por elementos da região foi fator importante. Bonfim, Itaberaba e Jacobina, as cidades mais importantes e que possuíam representatividade política, estavam servidas, mesmo que precariamente, pela ferrovia. Nessas localidades, as cobranças pela implantação da estrada haviam sido substituídas por pedidos para melhoria nos serviços. Como dissemos anteriormente, para os elementos locais não importava o caráter estratégico da via férrea, o que interessava era ter um meio de transporte para a capital. Somente Morro do Chapéu e Mundo Novo continuavam a cobrar pela conclusão da estrada. No caso da primeira cidade, a cobrança pela continuidade dos serviços se dava, pois havia a esperança de que se atacando a linha, o ramal para a cidade finalmente saísse do papel. Em novembro de 1944, por exemplo, longa carta foi enviada a Getúlio Vargas pela sociedade municipal onde eram expostos os problemas de transporte da região, suas riquezas e o quanto a falta da estrada de ferro atravancava o desenvolvimento da zona.³⁰⁰ Com a saída de Vargas do poder e a eleição de Dutra, a elite morrense desistiu de fato da ferrovia, passando a direcionar seus esforços para a construção da rodagem para Feira de Santana.³⁰¹

Mundo Novo cobrava pela conclusão da ferrovia por razões de economia. Primeiramente, grande parte das matas do Orobó, a zona mais produtiva do município, se encontrava ao sul da estação de Barra de Mundo Novo, o que exigia que as mercadorias, principalmente o gado, a farinha e a mamona, fossem deslocadas até esta estação. Em segundo lugar a ligação da cidade à Itaíba permitiria grande economia, de tempo e dinheiro, nas viagens até a capital. No trajeto ferroviário para Salvador, viajava-se 213 km até Bonfim e mais 430 km até Salvador, portanto a viagem era de 643 km. Caso houvesse a ligação das duas pontas da linha, a viagem teria 293 km até o porto de São Felix e, com a conclusão do trecho Afligidos a Buranhém em 1942, a viagem direta à capital ficaria com 432 km, cerca de 200 km a menos do que por Bonfim. No ambiente local, prevaleciam os interesses locais e para atendê-los fazia-se polida pressão junto ao governo federal:

³⁰⁰ Publicada na íntegra em *Correio do Sertão*, 25 nov. 1944, pp. 1 e 4.

³⁰¹ Na análise que fizemos do *Correio do Sertão*, a ferrovia desapareceu das páginas do jornal entre 1945 e 1950.

Deus nos ajude que o Governo do ilustre General Eurico Dutra, do qual os brasileiros muito esperam, ante as suas demonstrações de patriotismo, honestidade, abnegação e capacidade, conclua, sem demora, este grande melhoramento, fator de enormes proventos para o erário público e de imenso progresso para uma grande e ubérrima zona.³⁰²

Além da conclusão da ferrovia, a Leste Brasileiro começou a tomar providências nos anos 40 para aumentar a capacidade de armazenagem, agilizar as viagens e dar mais segurança ao tráfego. Mesmo enfrentando sérios problemas financeiros, de 40 a 45, muitas obras foram executadas na linha da Grotta. A falta de segurança nas viagens foi em parte resolvida com o início do empedramento da via, que começou a partir de Barra do Mundo Novo devido à característica do solo da região, sujeito a correr, principalmente nas curvas, quando da passagem dos trens. Foram construídos giradores em Itaíba e Antonio Gonçalves para evitar o perigoso tráfego das composições à ré.



Figura 19: trecho da ferrovia nas imediações de Barra de Mundo Novo sendo empedrado.
Fonte: reprodução VFFLB, 1942.

A ferrovia da Grotta era uma estrada do semi-árido, portanto sujeita a sofrer com a falta de água. Na linha, mesmo com a dieselização iniciada nos anos 40, todas as locomotivas em serviço na era Leste eram a vapor, portanto a água era um insumo

³⁰² BARRETTO. *Breve história...*, p. 15.

extremamente importante. Para garantir as provisões do precioso líquido, foram construídos dois açudes, um em Miguel Calmon e outro em Mundo Novo, além de diversas caixas d'água em Bonfim, Saúde, Piritiba e adutoras para ligar as fontes aos reservatórios. Importante destacar que a população das cidades servia-se da água fornecida pela Leste, ampliando assim seu papel social.

Grande parte das estações foi reformada, tendo a capacidade ampliada. Pindobaçú, Miguel Calmon, Itaberaba, Campo Formoso e Bonfim viram as velhas e acahadas estações irem ao chão para dar lugar a edifícios mais amplos e modernos. Além da ampliação das estações, foram abertos diversos postos, pequenas estações utilizadas para o embarque rápido de mercadorias e passageiros que também serviam para facilitar o cruzamento dos trens (ver a lista completa na tabela XIII).



Figura 20: Senhor do Bonfim - o novo padrão das estações.

Fonte: Acervo família Sena Gomes, Senhor do Bonfim-BA.

Para facilitar a armazenagem das mercadorias e a manutenção das locomotivas, intervenções foram feitas em Senhor do Bonfim. Na cidade foi construído um grande armazém de carga e um imponente depósito de locomotivas, também responsável pela manutenção em caso de avarias simples. Isto era importante, pois evitava o deslocamento das escassas locomotivas para as oficinas de Aramari e Periperi, onde era realizada a manutenção mais pesada e também a montagem de novas unidades, em caso de problemas de resolução não tão complexa.



Figura 21: novo depósito de cargas de Senhor do Bonfim.
Fonte: Reprodução VFFLB, 1944.

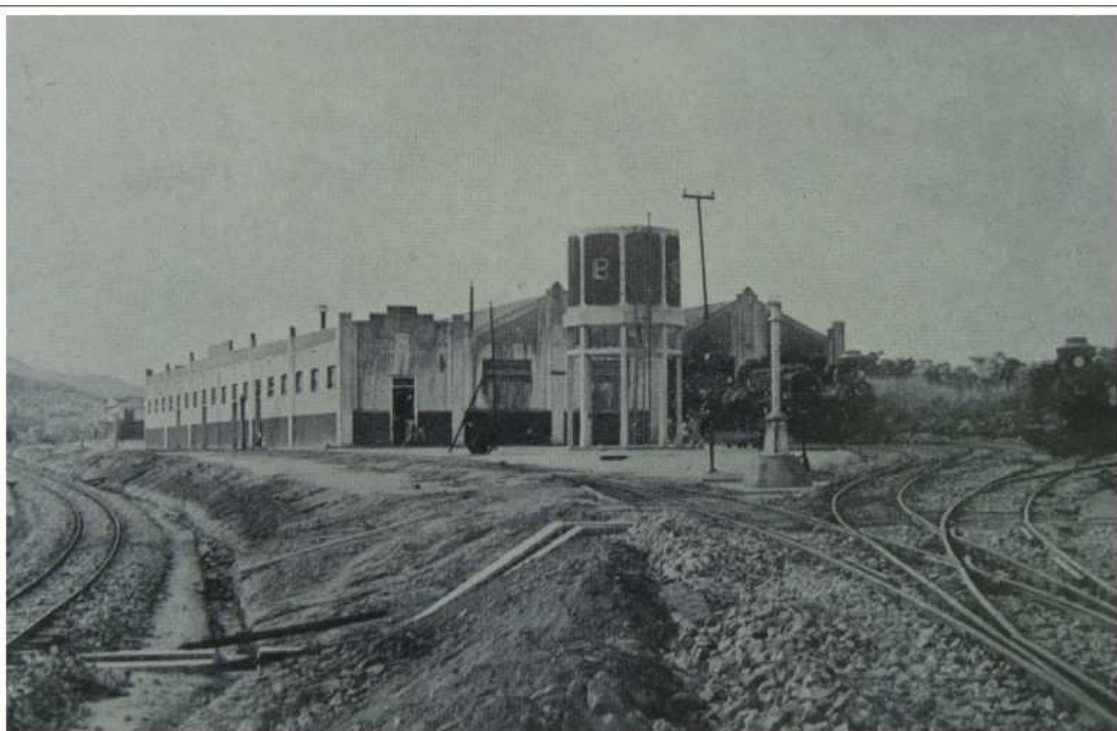


Figura 22: novo depósito de locomotivas de Senhor do Bonfim.
Fonte: reprodução VFFLB, 1944.

Outras intervenções também foram efetuadas, como a construção das casas de turma, de chefes de estação, melhoria do sistema telegráfico, indispensável para a segurança do tráfego, coordenação entre a polícia e a ferroviária para evitar distúrbios e furtos na área das estações.

Apesar de tantas realizações, a via permanente ainda sofria com os vícios herdados do passado. A linha utilizava trilhos de 22 a 25 k/m que não eram adequados ao traçado curvilíneo da estrada.³⁰³ Como as estradas de maior movimento eram priorizadas na substituição de trilhos antigos por outros novos e mais pesados, a linha da Grota viveu durante todo o período da Leste sob a sombra dos acidentes. O resultado é que, mesmo com as intervenções, a ferrovia ainda estava longe de prestar serviços regulares na zona.

Tabela XIII – Linha da Grota em seu formato final (estações e pontos de parada)

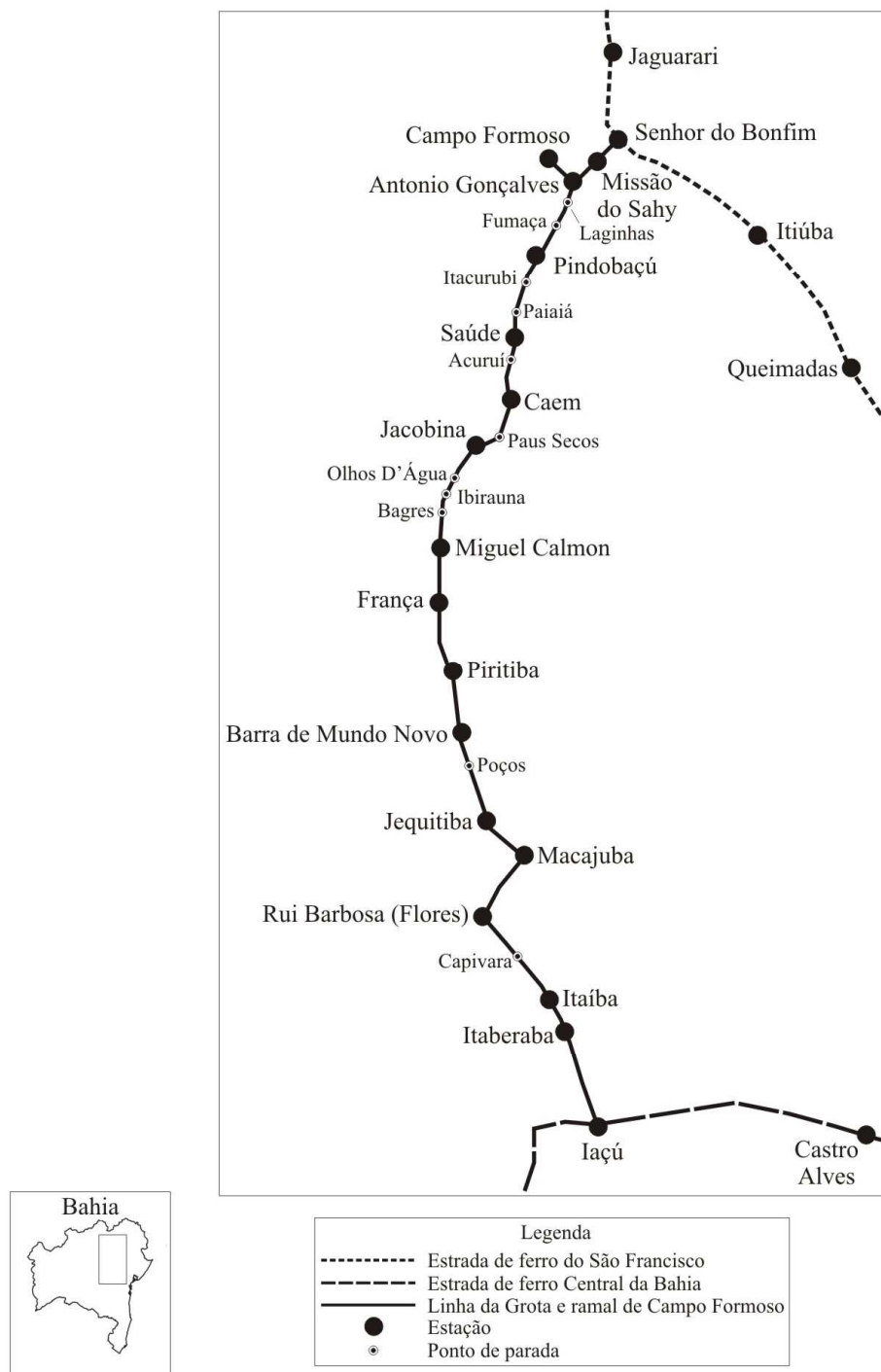
Estação / Ponto de Parada	Tipo*	Inauguração	Extensão do trecho (km)	Distância de Bonfim (km)
Senhor do Bonfim	E	31/08/1887	-	-
Missão	E	1/3/1917	12	12
Antonio Gonçalves	E	1/3/1917	9	21
Campo Formoso (ramal)	E	1/3/1917	10	31
Laginhas	P	1952	6	27
Fumaça	P	1947	8	35
Pindobaçu	E	1/3/1917	11	46
Itacurubi	P	1945	13	59
Paiaia	P	1945	9	68
Saúde	E	6/5/1918	6	74
Acurui	P	7/9/1943	13	87
Caem	E	13/10/1918	4	91
Paus Secos	P	1944	19	110
Jacobina	E	27/6/1920	10	120
Ibirauna	P	1945	16	136
Olhos D'Água	P	1943	5	141
Bagres	P	1953	5	146
Miguel Calmon	E	12/10/1923	10	156
França	E	12/10/1923	20	176
Piritiba	E	29/7/1934	20	196
Barra de Mundo Novo	E	16/2/1937	17	213
Poços	P	15/12/1951	10	223
Jequitibá	E	15/12/1951	18	241
Macajuba	E	15/12/1951	17	258
Rui Barbosa (Flores)	E	15/12/1951	14	272
Capivara	P	15/12/1951	17	289
Itaíba	E	4/9/1928	13	302
Itaberaba	E	1/10/1926	12	313
Iaçu	E	15/10/1883	30	343
Linha e ramal (km)	353			

FONTE: elaboração do autor

* E= estação P= ponto de parada.

³⁰³ VFFLB, 1948, p. 55. Quanto mais pesado é o trilho, maior a capacidade de tração que pode receber. Neste mesmo ano, os trilhos de 35 k/m adquiridos junto a Companhia Siderúrgica Nacional para construção do trecho Barra X Itaíba foram trocados por trilhos usados, de 25 k/m, retirados do trecho de Mapele a Buranhém, sob a justificativa de que o tráfego neste trecho era mais intenso do que seria na linha da Grota. Este fato é um forte indicativo da situação de penúria por qual passava a Leste Brasileiro.

Figura 23 - Linha da Grota em seu formato final (estações e pontos de parada)



3.3 A LINHA E A REGIÃO: A RODAGEM VENCEU

No período da Leste Brasileiro, os impactos continuaram a ser sentidos nas sociedades da região, tanto nas cidades já servidas pela estrada quanto nas que passaram a ser atendidas por ela, contudo seu peso diminuiu. Se, na fase *Chemins de Fer*, pudemos apontar algumas melhorias na produção de riqueza na região e nos intercâmbios culturais, como o incremento nos setores comercial e mineral e o desenvolvimento da imprensa, na era Leste este impacto foi menor, em parte devido aos péssimos serviços da estrada e a consequente migração dos usuários para as estradas de rodagem que, por proporcionar viagens mais rápidas e seguras, tornaram-se, com tempo, o mais importante meio de transporte na zona da Grota.

A problemática análise das receitas da linha, individualmente e em comparação com o movimento total da Leste Brasileiro, nos permite chegar a algumas conclusões importantes e, a partir daí, perceber de que forma a ferrovia contribuía ou não para o desenvolvimento da área e os fluxos e refluxos da produção na zona.³⁰⁴ A primeira diz respeito à hierarquia entre as estações da linha. Os dados indicam que de todas as estações da ferrovia da Grota as mais importantes eram Jacobina e Senhor do Bonfim. Se excluirmos esta cidade pelo fato de ela ser servida pela estrada do São Francisco e por esta razão possuir duplo movimento, Jacobina era, de longe, a estação de maior movimento financeiro. Nos anos 30, Bonfim e Jacobina se alternavam na liderança das rendas da estrada, contudo a partir de 1944 notamos a estagnação no crescimento das rendas de Jacobina, enquanto a de Bonfim cresceu mais de 50% entre este ano e 1948. As razões da perda de importância da estação de Jacobina em relação a Bonfim podem ser encontradas no avanço das estradas de rodagem e na origem das receitas de cada uma das estações.

O maior volume de renda era gerado pelo transporte de mercadorias, estando os passageiros em segundo lugar nas receitas. As exceções ficavam por conta de Mundo Novo, onde o gado era o principal produto, e Bonfim, que tinha no transporte de passageiros a maior fonte de renda. Nesta cidade, a receita dos passageiros sempre foi maior que o embarque de mercadorias e isto pode ser explicado pelos fluxos migratórios e pela zona de atração de Bonfim. Na imprensa bonfinense, encontramos muitas referências, a partir do final dos anos 30, a caminhões que “despejavam” na cidade os fugitivos da seca de grandes áreas do norte da Bahia e das regiões além do rio São

³⁰⁴ Os dados que utilizamos nesta seção foram obtidos nos relatórios da VFFLB de 1935 a 1948. São problemáticos por serem descontínuos e restritos ao período dos relatórios. Também nos trouxeram dificuldades, pois a forma como eram apresentados variou, com algumas informações que consideramos importantes sendo impossíveis de ser obtidas no período de 1935 a 1941. Por esta razão não colocamos no texto tabela referente ao tipo de produtos transportados.

Francisco. Estes migrantes, subvencionados pelo governo ou por conta própria, eram embarcados em Bonfim rumo a outras paragens, onde tentariam melhor sorte na vida. Havia dia específico para o trem dos flagelados: “todas as quartas os trens da Leste Brasileiro descem superlotados de nordestinos, rumo a São Paulo ou à zona do cacau, no sul do Estado”.³⁰⁵ Não queremos com isso afirmar que a zona servida pela linha da Grota perdia menos população que a zona de Bonfim em épocas de seca. A diferença é que, enquanto estações como Jacobina e Barra de Mundo Novo drenavam a população de uma zona relativamente limitada, em Bonfim se embarcava gente de uma área muito maior, que excedia os limites da Bahia. Como a partir do final da Segunda Guerra o movimento migratório dos nordestinos se intensificou, era natural que Bonfim, como entroncamento ferroviário, aumentasse consideravelmente suas receitas com o transporte de passageiros.³⁰⁶ Mais do que um sinal de progresso, o aumento das receitas de sua estação indicava a falta de oportunidades de crescimento individual no interior do nordeste.³⁰⁷

Existem razões práticas para que algumas estações apresentem acentuada queda ou acréscimo em suas receitas e a principal delas se liga à seca. Em toda zona da ferrovia, eram os produtos agropecuários os mais importantes, os geradores de riqueza, principalmente o gado, a mamona e o algodão. Como em toda região não havia sistemas de irrigação, a produção dos campos estava sujeita aos caprichos da natureza. Num ano de chuvas, os volumes transportados aumentavam, em anos de seca, diminuía. Veja-se o caso do ano de 1939, período pelo qual o nordeste passou por severa estiagem. Neste ano, a produção agropecuária diminuiu e isto se refletiu no movimento da estrada, pois todas as estações tiveram menor movimento que no ano anterior e as que mais embarcavam gado, Barra, Itaíba e Itaberaba, somadas, perderam cerca da metade do movimento em relação ao ano anterior.

³⁰⁵ *Correio do Bonfim*, 28, mai. 1939, p. 2.

³⁰⁶ João Manuel Cardoso de Mello e Fernando Novais chamam o período do pós-guerra como a época de uma sociedade em movimento: “movimento de homens e mulheres que se deslocam de uma região a outra do território nacional, de trem, pelas novas estradas de rodagem, de ônibus ou amontoados em caminhões paus de arara. São nordestinos ou mineiros, fugindo da miséria e da seca, em busca de um destino melhor em São Paulo, no Rio de Janeiro, no Paraná da terra roxa (...)”. MELLO, João Manuel Cardoso de e NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: NOVAIS, Fernando A. e SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História da vida privada no Brasil Vol. IV: contrastes da intimidade contemporânea*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, p. 585.

³⁰⁷ A documentação não nos permitiu entender a razão dos flagelados vindos de outros estados do nordeste não embarcarem em Juazeiro, contudo, observando o desenvolvimento das estradas de rodagem na região, percebemos que para se sair da zona central de Pernambuco, por exemplo, era mais fácil fazê-lo cruzando o rio São Francisco na altura de Ibó de onde seguia-se para região de Uauá e Monte Santo e daí a Senhor do Bonfim por estradas construídas, em sua maioria, pelos poderes locais. Note-se que entre a cachoeira de Paulo Afonso e Juazeiro, o São Francisco não é navegável.

Outra fonte de renda da ferrovia era o setor mineral. Minérios, como já dissemos, são cargas ferroviárias por natureza e, dessa forma, a ferrovia deveria ser um importante instrumento para desenvolvimento do setor. As estações das cidades mineralogicamente importantes apresentaram variações em suas receitas também em função da menor ou maior exploração de minérios. Neste sentido, os casos de Campo Formoso, Caem, Jacobina e Miguel Calmon são exemplares. Com a eclosão da guerra, a demanda mundial de minerais metálicos cresceu muito. A grande zona que vai de Senhor do Bonfim a Miguel Calmon, aos pés da Serra da Jacobina, possuía reservas de diversos minerais de interesse para a indústria de guerra, como o manganês e o cromo. Ambos eram explorados em diversos pontos da estrada, mas tiveram incremento na extração com a eclosão do conflito. Caem, que perdeu muito de sua relevância quando a ferrovia avançou seus trilhos até Jacobina e depois ao França, a partir de 1939 quase que triplicou a renda de sua estação, em grande medida devido às minas de manganês existentes na região.³⁰⁸ Miguel Calmon e Jacobina também experimentaram maior movimento devido ao manganês e Campo Formoso devido as suas enormes reservas de cromo. O trem possibilitava o incremento na produção mineral, porém e com certa razão, era considerado “o pavor das companhias que se organizam para explorar os nossos minérios”, devido às dificuldades de tração e pela falta de estrutura física adequada para o embarque.³⁰⁹

É possível também, pela análise dos dados, verificar a perda de importância de algumas estações. O França, ponta de linha entre 1923 e 1933, mesmo com a abertura da estação de Piritiba, manteve relevância econômica para a empresa até 1939. Num processo oposto ao de Caem e reflexo tanto de necessidades locais quanto do mercado mundial, o França entrou em processo de decadência. Além de o minério da zona ser embarcado em Jacobina e Miguel Calmon e o gado em Barra, no começo de 1938 foi inaugurada a estrada de rodagem entre Jacobina e Morro do Chapéu e, com isso, o local deixou de ser entreposto entre a Chapada e a estrada de ferro. O movimento financeiro e de gente cairia para jamais se recuperar. O França murchava, mesmo com a estrutura da ferrovia (casas de turmas de conservação e oficinas de revisão) sendo mantida até a desativação da estrada de ferro.

Analisando o conjunto das estações com a receita total da Leste Brasileiro, observamos que, no período do qual dispomos de dados, existe coerência na participação da linha da Grotá. Em 1935, a linha representava cerca de 10% da

³⁰⁸ Estas minas eram exploradas pelo homem que rebatizou a localidade, Henry de Brutelles, referido no capítulo anterior.

³⁰⁹ *Correio do Bonfim*, 03 dez. 1939, p. 2.

quilometragem da Leste e respondia por 11,8% do movimento financeiro da empresa. Em 48, continuava representado pouco mais de 10% do total e representava financeiramente o mesmo percentual. Esta representatividade girando em torno dos 10% se mantém durante todo o período aqui analisado, apenas com exceção dos anos de 1937 (14,5%), 1941 (17,9%) e 1942 (16,6%). As explicações destes crescimentos se encontram, no primeiro ano, na abertura da estação de Barra e no volume de gado embarcado. Note-se que este ano foi de chuvas, permitindo um maior aproveitamento da produção agropecuária. Também é de se notar que a estação chuvosa favorecia a estrada de ferro de outra maneira. As estradas de rodagem entre as cidades da região ou entre a zona e o litoral, pela ausência de pavimentação e, em muitos trechos, de pontes, durante o período chuvoso ficavam intransitáveis, obrigando àqueles que precisavam se locomover a utilizar a ferrovia para não perder a oportunidade de colocar a produção no mercado, mesmo considerando-se os fretes elevados. Nos outros dois, a razão do acréscimo se encontra tanto no aumento na extração de minérios devido às demandas da guerra quanto ao fato de serem anos bons, ou seja, as chuvas ajudaram a produção dos campos. Estes percentuais jamais seriam atingidos novamente.

Tabela XIV – Movimento financeiro por estações (cruzeiros)*

Estação	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
Bomfim	330.913	364.615	395.744	491.100	363.271	446.336	470.469	552.198	722.846	864.484	909.904	1.030.875	979.627	1.136.051
Missão	3.048	5.335	8.589	15.135	4.910	37.613	52.029	165.713	24.408	12.535	12.235	25.983	14.266	15.367
Antonio Gonçalves	53.357	50.634	55.353	54.479	42.011	51.327	69.744	75.435	64.274	75.029	88.919	107.636	114.853	113.291
Campo Formoso	113.757	169.075	200.103	157.468	205.655	266.298	334.246	384.714	395.198	465.166	336.627	232.148	459.036	393.115
Pindobaçu	71.490	72.580	91.065	98.477	62.838	92.233	113.873	114.570	142.951	178.396	167.436	201.503	271.982	231.434
Saúde	119.638	83.054	102.243	132.397	83.292	148.468	151.893	159.791	153.629	209.434	161.035	242.951	248.669	288.753
Caem	57.477	43.473	77.391	58.431	150.745	292.014	294.313	221.727	101.297	108.013	107.204	129.486	83.101	103.136
Jacobina	390.000	376.139	409.199	366.372	344.938	446.381	660.138	704.946	663.379	851.119	654.461	649.506	470.029	662.910
Miguel Calmon	286.565	322.316	386.659	294.886	175.651	191.227	292.239	404.490	523.461	710.640	590.200	480.602	274.052	584.468
França	163.239	202.617	265.994	166.302	105.221	68.907	92.224	134.815	78.683	48.789	68.664	95.019	62.413	52.173
Piritiba	86.454	240.332	260.191	218.918	211.914	200.713	300.679	602.382	457.620	256.537	495.203	313.740	416.486	379.840
Barra de Mundo Novo	-	-	227.844	173.299	82.187	137.300	239.664	305.482	399.358	447.573	436.655	366.968	279.914	192.812
Itaíba	74.032	162.719	228.075	150.219	77.974	149.909	126.906	163.530	254.797	257.991	191.243	140.294	68.897	177.890
Itaberaba	85.934	155.222	162.788	71.494	49.571	129.475	133.970	220.364	369.831	270.541	197.189	215.190	184.297	421.975
Iaçu	18.246	32.732	33.646	27.654	17.607	20.349	27.784	51.043	51.658	69.463	79.728	84.001	67.345	76.365
Total da Linha	1.854.150	2.280.842	2.904.884	2.476.632	1.977.784	2.678.549	3.655.201	4.261.198	4.403.389	4.825.710	4.496.702	4.315.902	3.994.967	4.829.581
Total da Leste	15.754.686	18.204.145	19.956.884	18.935.837	18.134.801	21.146.386	20.417.582	25.567.687	35.531.835	42.553.472	40.048.536	39.676.535	35.150.855	41.030.785
Linha / Leste (%)	11,8	12,5	14,5	13,1	10,9	12,7	17,9	16,6	12,4	11,4	11,2	10,9	11,4	11,8

FONTE: relatórios VFFLB de 1935 a 1948.

* Valores aproximados. Em função da mudança do padrão monetário para o cruzeiro em 1942, optamos por converter os valores dos anos anteriores para esta moeda.

Se a linha, pela sua quilometragem era relativamente importante para a Leste, qual a razão do seu insucesso e posterior desativação pela RFFSA? As respostas passam pela indiscutível incapacidade de tração, pela não conclusão da estrada de Petrolina a Teresina e, o mais importante para a região, do avanço do automóvel.

A linha da Grota e a Leste Brasileiro, assim como as outras estradas de ferro na Bahia, não resistiram ao avanço de um “filho de muitos pais”. O motor a explosão, desenvolvido na Europa a partir da década de 1870 por alemães e franceses, começou a se popularizar a partir do modelo T e da linha de montagem do norte americano Henry Ford.³¹⁰ Produzido em série e custando menos que seus congêneres europeus, rapidamente ganhou ruas e mentes nos Estados Unidos. A associação de uma série de avanços na tecnologia tornou o automóvel cada vez mais flexível. Os avanços na tecnologia dos motores à gasolina e depois diesel, a vulcanização da borracha, comandos hidráulicos para freios e engates, além da melhoria nas condições de pavimento em muitos lugares do mundo e o custo mais baixo para implantar a infraestrutura necessária, tornaram o automóvel, já nas primeiras décadas do século XX, um dos pilares do transporte mundial. Caminhões e ônibus seriam o complemento perfeito para o transporte ferroviário, transportando a distâncias menores as mercadorias e passageiros a serem transportados em longos percursos pelos trens.

No Brasil, essa complementaridade não se deu. Por estas terras, o automóvel se converteu num poderoso concorrente das estradas de ferro, drenando cargas e passageiros do sistema ferroviário e contribuindo para que a situação de penúria da maior parte de nossas vias férreas se agravasse a cada dia. Na realidade, houve a substituição de um meio de transporte por outro. Vejamos como este processo se deu na Bahia e na zona da ferrovia da Grota.

Vimos no capítulo anterior que as elites dirigentes dos municípios da zona da ferrovia da Grota, e por extensão de toda a Bahia, se mobilizaram para construir estradas de rodagem. Estes homens possuíam capitais para adquirir os veículos e as obras, não tão custosas quanto as estradas de ferro, poderiam ser custeadas pela associação entre eles. Muitas delas foram executadas sem nenhum tipo de apoio dos governos estadual e federal, recaindo os encargos financeiros nas classes produtoras e

³¹⁰ A expressão foi tomada em empréstimo de Luiz Pietsch e Tito Cavalcante. O motor a gasolina foi desenvolvido pelos engenheiros alemães Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach e Karl Benz e pelos franceses René Panhard e Émile Levassor. A tecnologia diesel foi desenvolvida pelo também germânico Rudolph Diesel e tornada economicamente viável com o norte americano Clessie Cummins. Para mais ver PIETSCH JR e CAVALCANTI, op. cit. e STIEL, Waldemar Corrêa. *Ônibus. Uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editora, 2001.

nas intendências. Não se tratava de altruísmo, tratava-se de investimento na reprodução dos seus próprios capitais. O governo da Bahia, desde os anos 20, apoiou algumas iniciativas e construiu ele próprio algumas estradas, mas na zona da ferrovia a única feita pelo Estado, até meados dos anos 30, fora a que ligava Itaberaba a Feira de Santana. A soldagem das partes do território baiano no todo, era o que pensavam, agora seria feita pelas rodagens.³¹¹

Para que melhor compreendamos a evolução das estradas de rodagem da Bahia, dividimos o rodoviarismo baiano em cinco fases:³¹²

1. Fase I (1917 – 1923): primeiras normatizações e estabelecimento de parâmetros; criação do Serviço de Estradas de Rodagem do governo do Estado; preceitos técnicos foram relegados em detrimento de baixo custo e rápida construção; houve grande pressão política, o que criou ligações sem muita objetividade e circunscritas à zona do Recôncavo.
2. Fase II (1923 – 1930): caracterizada pela reorganização dos serviços de estradas; preocupação com a conservação das rodovias existentes; forte ação dos interesses privados (sociedades rodoviárias); pouca ação federal; ampliação das ações do governo do Estado através da criação da Diretoria de Estradas e Rodagem; realização do 2º Congresso Panamericano de Estradas de Rodagem.
3. Fase III (1930 – 1937): marcada pelas ações da Diretoria de Estradas de Rodagem e do Instituto do Cacau; introdução de serviços mecanizados e da pavimentação com concreto e asfalto (trechos da Bahia a Feira e Santo Amaro a Tanque da Senzala); intensificação das ações do IFOCS na construção de rodagens.³¹³ Ao fim dessa fase possuía o Estado 1.340 km de estradas em tráfego.
4. Fase IV (1938 – 1945): primeiro plano rodoviário do Estado; revisão da política rodoviária estadual e Federal; construção de trechos importantes dentro dos

³¹¹ Em 1910, a Assembléia Legislativa da Bahia aprovou leis que incentivavam as construções rodoviárias por particulares. Até 1920, havia apenas vinte trechos construídos pelo governo da Bahia. Para mais sobre este período consultar COSTA, José Americano da. *Estradas de rodagem no Estado da Bahia. Memória apresentada ao Terceiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924.

³¹² De acordo com as proposições de FONTES, op. cit. e alguns acréscimos nossos. Esta divisão de que nos utilizamos difere pouco da proposta por Cid Teixeira em TEIXEIRA, Cid. *Bahia: caminhos, estradas, rodovias*. Salvador: SINDUSCON, ABEOR, CREA-BA, ALBA, 1998.

³¹³ A construção de estradas de rodagem pela Inspetoria Federal de Obras Contra a Seca tinha duplo fim: dar ocupação ao sertanejo durante a estiagem e melhorar as comunicações no nordeste para melhor controlar e aproveitar economicamente a região. As ações deste órgão a partir dos anos 30 é bem destacada em GORDILHO, op. cit., pp. 191 – 193.

propostos no plano. Havia 2.057 km em tráfego. A revisão do Plano Rodoviário Estadual em 1938 procurou evitar construções de rodovias paralelas às ferrovias.

5. Fase V (1946 em diante): reorganização do DERBA e do DNER; intensificação da pavimentação asfáltica; severa diminuição das ações privadas.

Nas fases de I a IV, concomitantemente às ações do Estado, seja no plano estadual ou federal, muitos quilômetros de rodagens foram construídos pela iniciativa privada e pelas prefeituras em associação com estes capitais. Somente na última fase, onde na esfera nacional o Estado instrumentaliza a indústria automobilística e ocorre o direcionamento para o asfalto em detrimento do trilho, há diminuição da participação de particulares nas construções. O setor privado, a partir daí, investiria nas revendas de automóveis, na montagem de empresas de transporte, dentre outras atividades ligadas ao meio rodoviário.

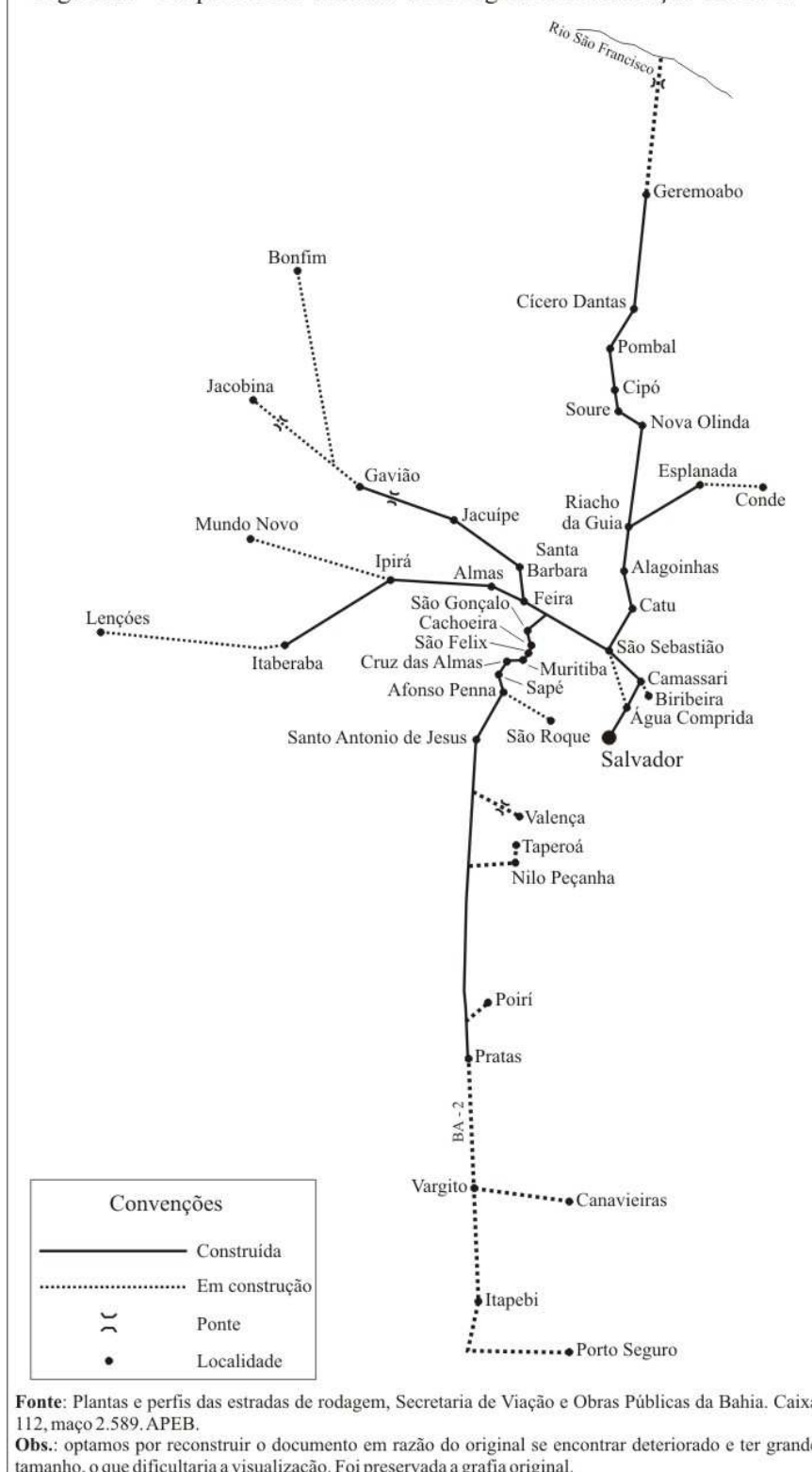
Na zona da ferrovia da Grota, a ação do Estado se fez sentir com mais efetividade apenas a partir da fase IV. É a partir dos anos 40 que as estradas que, mais tarde, inviabilizariam de vez a estrada de ferro, começam a ser construídas (figura 24). Como mostramos no capítulo I deste trabalho, a zona comunicava-se entre si por caminhos, mas estes não permitiam o tráfego regular de automóveis. Com o passar dos tempos, muitas daquelas primitivas vias começaram a ser adequadas ao novo usuário, cada vez mais pesado e veloz. Outras foram substituídas por estradas que encurtavam as distâncias entre as localidades. Vejamos alguns casos para entender como estas vias drenaram cargas e passageiros dos trens da Leste Brasileiro.

Primeiro é preciso ter em mente que havia dois tipos de demandas por estradas de rodagem. Uma visava à construção de estradas em direção a Feira de Santana e a Capital. A outra objetivava ligar as localidades da região, principalmente às cidades pólo, como Bonfim, Jacobina e Itaberaba. As do primeiro tipo, devido à grande extensão e a quantidade de municípios que seriam beneficiados, deveriam ser construídas pelo poder público. Era o caso das que de Jacobina, Morro do Chapéu e Mundo Novo iriam a Feira de Santana. Todas foram tocadas pelo governo do Estado e em meados da década de 1940 já possibilitavam a viagem por automóvel entre estes sertões e a capital da Bahia.

Estas estradas ainda não haviam recebido pavimentação, porém permitiam trafegabilidade em quase todo o ano e tiveram grande peso para o ostracismo da ferrovia da Grota, pois colocaram a região em contato com a capital através de percursos menores. A viagem de Jacobina a Salvador de trem tinha 550 km. Por rodovia esta

distância caía para menos de 400 km. De Mundo Novo para a capital, por via rodoviária, se economizava 100 km em relação à estrada de ferro. As rodovias, diminuindo as distâncias entre a região e a cidade da Bahia e zonas mais distantes como o sul cacaueiro e até São Paulo, e a Leste prestando serviços incertos, foram atrativos aos que possuíam capital. Por esta razão começaram a surgir empresas de transporte rodoviário na região.

Figura 24 - Esquema das estradas de rodagem em construção em 1946



Os homens de negócios ou aqueles que só podiam ter um caminhão alimentavam o sistema, pois era preciso ser rápido e rapidez é sinônimo de lucro. Não se deveria esperar pela ação do Estado e, por esta razão, o segundo tipo de demanda, as estradas de caráter local, recebeu forte influxo nos anos 30 e 40. É deste período a construção das estradas de Jacobina ao Morro do Chapéu pela serra do Tombador e Várzea Nova; de Bonfim a Euclides da Cunha via Monte Santo; de Morro do Chapéu a Utinga, dentre muitas outras. Matéria do *Correio do Bonfim* do ano de 1938 é bastante ilustrativa quanto à ação do capital privado no setor rodoviário:

As localidades servidas pelo ramal de Jacobina, da Leste Brasileiro, depois de clamarem repetidamente pela falta de transportes, que ao seu commercio vinha ocasionando crescentes prejuízos, rumaram para outros sectores e vão se dando bem. Em vez de telegrammas, representações, interferências officiaes, pedidos angustiosos, essa gente subitamente calou-se e começou a abrir estradas e a comprar caminhões. Os stocks de mercadorias entraram a diminuir, o commercio mui bem servido, communicações mais rápidas.

Resultado: de Cahem a Piritiba, zona de Mundo Novo abaixo e acima, o fonfonar dos carros anuncia vitoriosamente o êxito da iniciativa particular sobre a coisa pública, lenta, embaraçada, insufficiente e defficiente.³¹⁴

Ainda nos anos 30 e com mais força a partir dos 40, como resultado da melhoria e ampliação das estradas por particulares e pelo Estado, surgem na zona algumas empresas de transporte de passageiros e de cargas. A Sociedade Rodoviária de Bonfim, formada em 1925 para construir a estrada para Uauá dera origem, em 1936, a Empresa de Viação Bonfinense, especializada no transporte rodoviário de passageiros e cargas. Poucos vestígios das primeiras décadas de operação desta empresa chegaram até nós, contudo, a conversa com ex-usuários dos seus serviços e a consulta à imprensa, aponta que ela fazia a ligação de Bonfim com a região de Uauá, Monte Santo e Euclides da Cunha e, a partir dos anos 50, ligava o sertão da Bahia com o Rio de Janeiro e São Paulo, transportando gente e mercadorias. Sobreviveu até 1984 quando suas linhas e a frota de 140 ônibus foram adquiridas pela mineira Empresa Gontijo de Transportes.

Em 1947, Jacobina viu surgir a Empresa de Transporte São Luiz. Esta teve importância ainda maior que a Bonfinense no processo de drenagem de passageiros e cargas dos trens por ligar o sertão à capital da Bahia. Fundada por Feliciano Ângelo da Silva, começou como empresa de um único veículo, um caminhão Ford bigode com a

³¹⁴ *Correio do Bonfim*, 09 out. 1938, p. 2.

cabine estendida, o “mixto”, que transportava passageiros na parte da frente e carga no fundo da carroceria. Talvez como um sintoma dos maus serviços da Leste e em razão da expansão das rodovias na região, já nos anos 50 expandiu sua frota e linhas, ligando a região de Jacobina a Salvador, Feira de Santana e Juazeiro, implementando o serviço interestadual com viagens para o Rio de Janeiro em 1955. Vale aqui uma importante comparação. A viagem por trem de Jacobina para Salvador durava, se tudo corresse bem, no mínimo 30 horas.³¹⁵ No “mixto”, saía-se de Jacobina às 6h, chegando a Feira pouco depois das 18h onde era feito o pernoite para retomar a viagem no dia seguinte às 5h, chegando ao bairro do comércio, na capital, cerca de quatro horas depois. A duração era de cerca de 28 horas. Nos anos 50 com a melhoria da estrada e a aquisição de veículos mais modernos, toda a viagem era coberta em menos de 15 horas. A mesma imprensa que tecia severas críticas a Leste, considerava que a São Luiz prestava bons serviços a cidade.³¹⁶



Figura 25: o “mixto” parado no porto de Salvador. Primeiro veículo da Empresa de Transportes São Luiz. Nestes tempos, 1948, a empresa possuía apenas este veículo que rodava de Jacobina para Salvador.
Fonte: Acervo da empresa.

Durante os anos 50 outras empresas de ônibus surgiram na zona e em Feira de Santana. A Rodoviária São Francisco, rodando de Xique-Xique a Salvador e atendendo Morro do Chapéu e Mundo Novo; a Santa Rita, concorrente da São Francisco; a Feirense de Feira de Santana ligando a zona de Mundo Novo e Itaberaba à princesa do

³¹⁵ Chegamos a este número somando o tempo de viagem entre Jacobina e Bonfim (6 horas) e de Bonfim a Salvador (24 horas), conforme horários de partida e chegada dos trens publicados no *Correio do Bonfim* entre 1939 e 1943.

³¹⁶ *Vanguarda*, 28 set. 1957, p. 1.

sertão. Além delas, no começo dos anos 30, começaram a surgir transportadoras de cargas e não era pequena a quantidade de caminhões particulares que transitavam pela região, como o de Nelson Hayne em Jacobina e o de Alziro Santos em Morro do Chapéu.³¹⁷ A iniciativa privada, aliada as ações do Estado nas rodovias, esvaziava os comboios ferroviários.

A própria Leste dava prova da viabilidade do sistema rodoviário. Em 1940 a empresa adquiriu três ônibus que passaram a ser utilizados na ligação de São Thomé de Paripe à estação de Paripe (4 km), nos subúrbios da capital, e Alagoinhas a Cipó (137 km). Nas palavras do próprio superintendente, foram realizadas, neste mesmo ano, 2.737 viagens e não havia ocorrido um único acidente ou incidente que pudesse prejudicar o serviço. Em face do sucesso do serviço rodoviário, tencionava a empresa “estender êsse serviço a outras localidades, principalmente a cidade de Mundo Novo, distante 6 kms. da estação de Barra. Para isso torna-se preciso melhorar a estrada de rodagem e fazer-se a aquisição dos veículos.”³¹⁸ O serviço era utilizado como um alimentador da ferrovia, contudo já que a própria empresa ferroviária destacava sua viabilidade e não conseguia ser eficiente com os trens, abria espaço para que as iniciativas privadas concorressem com ela. A Leste Brasileiro alimentou duplamente seu mais poderoso algoz.

A fase da linha da Grota sob a Leste Brasileiro foi marcada por importantes intervenções na estrutura física da ferrovia além de, finalmente, a estrada ser completada, contudo os serviços eram de péssima qualidade, o que levou os usuários a migrar para o transporte rodoviário. Por esta razão, defendemos que o impacto da ferrovia na região foi menor do que na fase precedente e a tendência era que diminuísse ainda mais, já que é também na era Leste que se inicia a crise generalizada no setor ferroviário nacional. Essa crise, associada a outros fatores, seria decisiva para o futuro da estrada.

³¹⁷ A história do primeiro caminhão do Morro é curiosa e trágica. Festivamente recebido na cidade em março de 1931, o veículo despertou atenção por parte da população e interesse de parte das classes produtoras. Começou a realizar viagens entre a cidade, o povoado do Ventura e a estação do França na linha da Grota. Menos de um mês após o início de sua operação, tombou e incendiou-se próximo ao Ventura. Um ano mais tarde, Alziro Santos surgia na cidade com outro veículo. Conforme *Correio do Serião* de março de 1931 a fevereiro de 1932.

³¹⁸ VFLB, 1940, p. 31.

4. A RFFSA E O FIM DA LINHA

A linha da Grotta ficara pronta em 1951, contudo a qualidade dos serviços continuava ruim. Carregando na via permanente vícios deixados pela empresa francesa não completamente resolvidos pela Leste Brasileiro e, principalmente, não possuindo material rodante em quantidade e qualidade suficientes para atender às demandas da região, a ferrovia começou a perder passageiros e mercadorias para o transporte rodoviário.

A política nacional para o transporte ferroviário, antes calcada nas empresas federais independentes, começou a ser repensada nos primeiros anos da década de 1950. Novamente buscava o governo Federal soluções para melhorar a malha férrea nacional que, no seu conjunto, estava em péssima situação física e em terríveis condições financeiras.

As estradas de rodagem, que em meados dos anos 40 passaram ao primeiro plano na política nacional para os transportes, começaram a se espalhar pelo Brasil em velocidade cada vez maior. Os simples leitos carroçáveis, agora eram revestidos de asfalto, dotados de pontes e passaram a contar com manutenção periódica, afinal, automóveis e caminhões evoluíam a cada dia e era preciso dar estrutura para seu tráfego. Os caminhos viraram estradas que depois tornaram-se rodovias.

No meio social, o nordeste brasileiro conheceu o maior movimento migratório de toda sua história. Desde o princípio do século, a solução para o problema das secas era facilitar a migração dos nordestinos. A partir dos anos 50, com a melhoria nas estradas de rodagem e a manutenção da falta de oportunidades de crescimento pessoal, o fluxo migratório em direção ao sudeste, principalmente São Paulo, aumenta vigorosamente, diminuindo a população de grandes porções do nordeste, inclusive das cidades atendidas pela ferrovia da Grotta. Nem as ações da SUDENE, criada em 1959, foram suficientes para segurar o sertanejo em sua terra.

É neste ambiente onde se processou a derradeira fase de existência da ferrovia da Grotta.

4.1 A RFFSA E NOVOS PANORAMAS PARA BAHIA E A GROTA

A criação da Rede Ferroviária Federal S/A deve ser vista dentro de um processo maior de tentativa de racionalização do setor ferroviário, tanto no Brasil quanto no mundo. Após o término do conflito mundial em 1945, o automóvel havia ganhado muito terreno. Caminhões e ônibus cada vez maiores, mais possantes e velozes, a pequena quantidade de pessoal ocupado por tonelada transportada a cada

quilômetro além do aperfeiçoamento nas técnicas de construção de rodovias, anunciavam uma pretensa morte dos trilhos. Essa morte do setor ferroviário nunca veio, nem jamais viria. O que houve em diversas partes do mundo, inclusive em países onde as ferrovias eram bem administradas e como um todo superavitárias, foi a readequação dos sistemas para permitir seu melhor aproveitamento.

Para entendermos tanto a formação da RFFSA quanto as medidas tomadas para o setor dos transportes no Brasil, é preciso compreender as relações cada vez mais estreitas que o governo brasileiro passou a ter com os Estados Unidos. A predileção rodoviária e a supressão de grandes trechos ferroviários, dentre os quais a linha da Grota, é, também, resultado da aproximação com Washington.

A historiografia sobre o tema nota que, até o início do século XX, o Brasil se espelhava, enquanto nação que buscava o desenvolvimento e a entrada na modernidade, tanto na Europa quanto nos Estados Unidos, contudo as medidas práticas que tomava tinham forte influência européia. Nosso vizinho do norte era um modelo a ser atingido, mas por via européia.³¹⁹ Esse quadro começa a se reverter já na década de 1910, quando o Brasil aproxima-se cada vez mais dos Estados Unidos. Em fins dos anos 30 e nos anos 40 a simbiose se completa, com o país se aproximando total e irreversivelmente. Às vésperas da Segunda Grande Guerra, o Japão e principalmente a Alemanha, voltam seus olhos para as matérias primas brasileiras, o que criará dificuldades ao domínio norte americano no Brasil. Para resolver a questão, trazendo definitivamente o Brasil para sua esfera de influência, o governo Roosevelt tomou medidas nos campos econômico, militar e cultural para garantir a adesão do país ao bloco liderado pelos EUA. Os casos da construção da Companhia Siderúrgica Nacional, o reequipamento do Exército e da Força Área Brasileira e a invasão da cultura de massa dos EUA foram parte destas medidas.³²⁰

No que concerne aos transportes, a aproximação se inicia exatamente neste período. Se pegarmos o caso da Leste Brasileiro como exemplo, veremos que, a partir

³¹⁹ José Murilo de Carvalho aponta que, na proclamação da República e nos anos iniciais do novo regime, havia duas correntes políticas principais: uma que pregava a montagem de uma República representativa a maneira norte americana e outra, encabeçada pelos positivistas, que previa um governo centralizado e semi ditatorial, tal qual a República francesa da época da Revolução. Prevaleceu um meio termo, onde sobressaiu-se o modelo francês. Para mais, ver especialmente o capítulo dois de CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas. O imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

³²⁰ Estes eventos e a aproximação definitiva do Brasil aos Estados Unidos são trabalhados por TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000 e MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. Não devemos nos esquecer, como indicativo da aproximação cada vez mais forte entre os dois países, da atitude servil do chanceler Otávio Mangabeira, o baiano que beijou as mãos do general Dwight Eisenhower quando da sua visita ao Brasil em 1946.

de 1937, boa parte do material ferroviário que encomendara ao exterior vinha de empresas alemãs. Neste ano chegaram trilhos fabricados pela Siemens-Martin e em 1938, fora realizada encomenda à Schwartzkopf de doze locomotivas a vapor tipo ten-wheeled.³²¹ Duas foram entregues em 1939 e o restante do pedido foi cancelado em 1941 a pedido do governo dos Estados Unidos, que se encarregaria de prover a companhia dos materiais de que necessitava. A dieselização, iniciada de forma pioneira no país pela Leste, é o resultado desta guinada nas relações internacionais do Brasil. As máquinas alemãs a vapor foram substituídas por locomotivas diesel-elétricas fabricadas pela norte americana Davenport e as automotrizes utilizadas no tráfego suburbano entre as estações da Calçada e Paripe em Salvador foram fabricadas nas oficinas da Leste, mas utilizavam motorização da gigante Caterpillar.³²²

Passando a um plano mais amplo, os norte americanos após o fim do conflito mundial, passaram a dar as diretrizes para o sistema brasileiro de transportes num momento, como visto no capítulo anterior, em que as companhias ferroviárias enfrentavam sérias dificuldades. Vimos que, no caso baiano, as estradas de ferro passaram a operar com déficits que cresciam em proporções muito superiores às receitas, o que impossibilitava a manutenção adequada da via permanente e do material rodante, além de dificultar sobremaneira novas construções. Apesar disto, conseguiu-se completar a linha da Grota e a ligação da Central da Bahia com a Central do Brasil.

Os norte americanos começaram a penetrar na política brasileira a partir das missões. A primeira foi a missão Cooke enviada por Roosevelt em 1942 que, dentre outras coisas, opinara favoravelmente à criação da CSN. A segunda, a Missão Abbink, começou a trabalhar em 1948, publicando seu relatório final no ano seguinte. A Missão, chefiada pelo norte americano John Abbink e pelo brasileiro Otávio Gouvêa de Bulhões, tinha por objetivo “estudar a situação brasileira e traçar um programa concreto de desenvolvimento do país”.³²³ O relatório final enfatizava as deficiências nos setores elétricos e de transportes, estranguladores do desenvolvimento do Brasil, e preconizava forte ação estatal nestas áreas estratégicas.³²⁴ Também no governo Dutra, deve-se registrar a surgimento da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e Caribe) e do plano SALTE, elaborado no fim do governo e que encontrou forte oposição que impossibilitou sua execução.

³²¹ Cf. VFFLB, 1937, p. 60.

³²² VFFLB, 1942, pp. 5 e 36. Mais tarde, em 1948, a Leste encomendaria mais 15 locomotivas diesel-elétricas a empresa Whitcomb, também dos EUA. Lembremo-nos que o serviço rodoviário implantado pela Leste e referido no capítulo anterior utilizava ônibus da marca Chevrolet.

³²³ MONIZ BANDEIRA, op. cit., p. 436.

³²⁴ SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 100.

Para o que de fato nos interessa, o setor ferroviário, a instituição da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU), já no segundo governo de Getúlio Vargas, tem grande importância. Antes de prosseguirmos, é importante notar que todas estas comissões, missões e planos fizeram parte de um esforço de planificação da política econômica nacional, dentro do jogo da guerra fria e do imperialismo norte americano, esforço este que, como veremos, também se manifestava nos estados.

A CMBEU iniciou as atividades em 1951 publicando o relatório final em 1954. Nele, que reconhecia que algumas medidas propostas pela Comissão eram pauta não executada do plano SALTE, o setor ferroviário brasileiro era visto como um problema.³²⁵ Para os técnicos da Comissão, as relações comerciais entre o Brasil e os Estados Unidos não se intensificavam devido à precariedade dos meios de transportes nacionais, principalmente do setor ferroviário. Os transportes estrangulavam o desenvolvimento do país. Os problemas do sistema ferroviário brasileiro elencados pelos técnicos não constituíam, em absoluto, novidade: traçados inadequados, falta de coordenação entre os meios de transporte, falta de padronização das bitolas e dos materiais, ingerência política, dentre outros,³²⁶ eram conhecidos dos técnicos nacionais já de longa data. Vejamos um exemplo: os técnicos da CMBEU apontaram que a interferência política num setor industrial, como é o caso das ferrovias, era extremamente prejudicial. Cristiano Ottoni, em trabalho publicado no longínquo ano de 1859, apontava para o “perigo da afilhadagem” na administração das ferrovias nacionais.³²⁷ Nos capítulos anteriores, mostramos que esta afilhadagem era extremamente comum e encontramos na documentação pessoal de governadores e homens da nata política baiana dos séculos XIX e XX inúmeros pedidos de emprego para seus afilhados. O mal não se resolveu nem se resolveria após a constituição da RFFSA, mesmo com a empresa seguindo a cartilha da CMBEU. Um grande maço de documentos referentes à empresa, que abrange os anos de 1958 a 1962, localizado no CPDOC da Fundação Getúlio Vargas, está repleto de pedidos, atendidos ou não, de

³²⁵ O título do anexo que trata das ferrovias no Brasil é, sintomaticamente, “problema ferroviário brasileiro”. Em BRASIL. CMBEU. *Relatório geral: anexos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1954, 2º tomo, p. 22.

³²⁶ Idem, p. 23.

³²⁷ OTTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1859, pp. 83 - 84. Sobre os males das ferrovias brasileiras ver também JESUS, José Palhano de. Op. cit.

empregos nas estradas componentes da rede.³²⁸ O mal vinha de longe, era reconhecido e não se resolveria por mera indicação dos componentes da Comissão.

A novidade proposta estava na criação de uma subcomissão ou departamento governamental encarregado de articular as políticas para o transporte. Havia órgãos estatais que seguiam os Planos Nacionais de Viação, mas que trabalhavam de forma independente entre si, cuidando apenas do modal do qual eram responsáveis, não existindo nenhum com a função de integrar o sistema de transporte nacional. Ainda demoraria, mas o departamento seria criado em 1965 pelo governo Castelo Branco com o nome de GEIPOT – Grupo Executivo de Integração das Políticas para o Transporte.

As lições deixadas pela CMBEU foram em parte ouvidas, tanto é que o Plano de Metas do governo Juscelino Kubistchek contemplou muitas delas no seu texto. O governo do ilustre mineiro ficou marcado pelo lema “50 anos em 5”, pregando o desenvolvimento e a industrialização. Sem transportes eficientes, as metas não poderiam ser atingidas. Para o futuro da linha da Grota, a execução de alguns pontos do plano de Metas teria enorme importância por duas razões: primeiro porque previa o desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil e, portanto, era necessário dotar o país de estradas para estes automóveis, e, segundo, porque colocava a criação da Rede Ferroviária Federal S/A como necessidade premente.

As origens da RFFSA se encontram exatamente no esforço da planificação descrito, já que desde 1952 aventava o governo Federal a possibilidade de criar uma grande empresa ferroviária de capital misto que administrasse todas, ou a maioria, das estradas de ferro de propriedade da União.³²⁹ Ela significaria a unificação tanto administrativa quanto das políticas para o setor, na tentativa de remediar a precaríssima situação das ferrovias no Brasil, mas somente saiu do papel em 1957, quando pela Lei 3.115 de 16 de março deste ano, a empresa foi oficialmente criada. Era uma sociedade por ações, onde o governo federal era o acionista majoritário e tinha como função precípua “administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas”.³³⁰ Originalmente, a RFFSA controlava 17 companhias, dentre as quais a Leste Brasileiro, que possuíam cerca de 25.000 km de

³²⁸ Trata-se do maço EAP vop 1959.08.04, contendo 238 documentos, disponível no link <http://docvirt.com/docreader.net/docreader.aspx?bib=\\Acervo01\drive_S\Trbs\FGV_EAP_MiniVOP\EAP_MiniVOP.DOCPRO&pasta=EAP%20vop%201959.08.04>. Acesso em 22 out. 2010.

³²⁹ BRITO, Manoel Evangelista de. *A Rede Ferroviária Federal S/A como fator de desenvolvimento do nordeste e da segurança nacional*. Salvador: Fundação Gonçalo Moniz, 1969, p. 7, aponta que neste ano o presidente Vargas enviara ao Congresso Nacional mensagem onde esboçava e solicitava apoio para a criação da empresa.

³³⁰ Lei 3.115 de 16 de março de 1957, Artigo 7º, § 1º. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/sf/senado/prodasen/#topo>>. Acesso em 20 out. 2010.

trilhos em tráfego. Nascia uma gigante que deveria resolver o problema ferroviário brasileiro. Mas como isso seria possível se, ao mesmo tempo em que criava a companhia para melhorar as condições das ferrovias nacionais, o mesmo governo que a fez nascer direcionava a maior parte dos recursos para o setor rodoviário? Como retirar as ferrovias nacionais do ostracismo se a concorrência do automóvel se tornava cada vez mais severa e os males herdados do passado não eram resolvidos?³³¹

Estes dilemas jamais foram solucionados e, mesmo com a diminuição dos déficits e da padronização dos serviços e materiais, a RFFSA jamais conseguiu tirar as ferrovias nacionais da decadência em que se encontravam, pois a maioria das estradas, como as da Leste Brasileiro, agora rebatizada de 4ª Divisão Leste, sofriam com problemas de conservação da via permanente e do material rodante e não viam as interligações serem efetivadas através de velhas obras, pensadas e planejadas há décadas, mas que não saíam nem saíam das pranchetas dos engenheiros. Na Leste, no período que se seguiu à formação da RFFSA, nenhuma das ligações previstas foi de fato efetivada, à exceção da construção, na década de 1970, da ponte rodo ferroviária sobre o rio São Francisco entre Propriá em Sergipe e Colégio em Alagoas, que eliminou o uso do *ferry boat* na ligação entre a malha da Leste e da Rede Ferroviária do Nordeste. A complementação da estrada de Petrolina a Teresina, a ligação das estradas de ferro de Nazaré, Bahia a Minas e Ilhéus a Conquista às suas linhas jamais ocorreu, culminando com a desativação destas quatro estradas, como veremos adiante. Somente duas ações da RFFSA para com a Leste são dignas de nota. A primeira delas, já em maio de 1958, foi a categorização da empresa como rede regional, em virtude de sua extensão e influência em diversos estados, o que deu a 4ª Divisão maior liberdade operacional. A segunda, em 1961, foi a compra de 22 locomotivas norte americanas General Electric para minimizar, mas não resolver, o crônico problema de tração da empresa. Ironicamente, estas novas máquinas não podiam trafegar em grandes extensões das linhas da Leste em razão da precariedade das mesmas. Na linha tronco, Salvador a Alagoinhas, a situação, de fato, melhorou um pouco, mas na ferrovia da Grota as queixas dos usuários continuavam.

³³¹ Marcio Rogério Silveira aponta que o Plano de Metas de Juscelino destinou 60% das verbas dos transportes para o setor rodoviário. Nos governos João Goulart e com os militares, o autor mostra que as rodovias, por estarem atreladas a cadeia produtiva da indústria automobilística, tiveram aportes de recursos muito maiores do que a soma dos destinados aos outros setores do transporte. SILVEIRA, op. cit., pp. 45 e segs.

O resultado de tão poucas medidas não poderia ser outro: o sistema Leste continuou deficitário e incapaz de atender as demandas. A tabela XV mostra os resultados financeiros da empresa até 1975.³³²

Tabela XV – Receita e despesa da 4ª Divisão Leste*

Ano	Receita	Despesa	Saldos	
			Devedor	Credor
1957	225.600,00	688.300,00	462.700,00	-
1958	254.500,00	736.600,00	482.100,00	-
1959	260.800,00	863.900,00	603.100,00	-
1960	256.400,00	1.188.200,00	931.800,00	-
1961	434.000,00	2.306.500,00	1.872.500,00	-
1962	614.000,00	3.978.000,00	3.364.000,00	-
1963	1.183.000,00	9.239.000,00	8.056.000,00	-
1964	1.934.812,00	16.072.347,00	14.137.535,00	-
1965	4.430.512,00	23.150.033,00	18.719.521,00	-
1966	6.130.532,00	29.155.797,00	23.025.265,00	-
1967	6.705.000,00	34.084.224,00	27.379.224,00	-
1968	8.773.000,00	74.445.000,00	65.672.000,00	-
1969	12.271.000,00	90.306.000,00	78.035.000,00	-
1970	16.030.000,00	53.317.000,00	37.287.000,00	-
1971	15.834.000,00	65.871.000,00	50.037.000,00	-
1972	28.751.000,00	85.596.000,00	56.845.000,00	-
1973	32.559.000,00	95.606.000,00	63.047.000,00	-
1974	40.695.000,00	101.669.000,00	60.974.000,00	-
1975	64.559.000,00	136.671.000,00	72.112.000,00	-
1976	-	-	-	-

FONTES: 1) BRASIL. IBGE. *Anuários Estatísticos do Brasil*. 2) ALVAREZ, J. Rey. *Transporte ferroviário no Nordeste do Brasil*. Recife: SUDENE, Divisão de Documentação, 1962. 3) PEDROSA, Erasto Neves. *Panorama dos transportes no Nordeste brasileiro*. Recife: SUDENE, 1970.

* no período coberto pelos dados, tivemos duas trocas de padrão monetário no Brasil. O cruzeiro (CR\$) de 1942 deu lugar ao cruzeiro novo (NCR\$) em 1967 e, em 1970, novamente a moeda voltou a chamar-se cruzeiro (CR\$). Para facilitar a leitura dos dados, optamos por apresentá-los em cruzeiros de 1970, onde CR\$ 1,00 equivalia a CR\$ 1.000 de 1942.

Pelo que observamos até o momento, a partir do fim da Segunda Guerra o Brasil começou a passar por grandes transformações nos campos político, econômico e cultural. No social, estas transformações são relativas, pois mesmo elevando o padrão de vida de alguns, a maioria da população se mantinha miserável e analfabeta, notadamente no Nordeste, onde a saída para os problemas ligados à sobrevivência era a migração. Essa onda modernizante, encabeçada pela planificação e pela industrialização

³³² A partir deste ano, a RFFSA passou a não divulgar os números por estradas, fazendo apenas para a soma de todas elas. Por esta razão, não nos foi possível levantar os dados referentes a 1976, último ano de operação da ferrovia da Grota.

iniciada a partir do segundo governo de Vargas, respinga na Bahia e também na zona da Grota, mesmo que mais tardiamente do que em outras partes do Brasil.

As mudanças mais significativas ocorridas na Bahia depois de 1950, a nosso ver, se encontram na formação de um grupo político que dominaria o Estado por quase quatro décadas, na implantação da indústria pesada, no desenvolvimento da mineração e na melhoria da infraestrutura do Estado, com ampliação da oferta de energia elétrica, água e transportes rodoviários. Começamos com a questão da indústria.

A Bahia, nos anos 50, iniciou o rompimento com a situação de estagnação econômica e isolamento que vivia desde o final do século XIX. Sua economia continuava essencialmente agrícola e restrita a faixa litorânea. No sertão, assolado pelas estiagens periódicas, o panorama era de pobreza e controle social por parte das elites proprietárias. Parecia, ao olhar das classes dominantes, que a opulência da Bahia havia desaparecido com o Império, conforme observamos nos capítulos I e II. É buscando deixar pra trás essa Bahia que olhava para o passado com saudade, que parte da elite do estado e o próprio Estado buscaram romper com o que Pinto de Aguiar chamou de “enigma baiano”, a incapacidade de a Bahia se desenvolver social e economicamente. O ponto chave do enigma era a enorme dificuldade que o estado tinha para desenvolver, na verdade implantar, sua indústria.³³³

Os ventos modernizantes do pós-Guerra pareciam indicar o início de uma virada econômica. O governador Otávio Mangabeira, em 1947, lançou seu Plano de Ação Econômica, que visava à industrialização por “*via endógena, de acumulação e diversificação, associada a capitais estrangeiros, de capitais locais oriundos de atividades agromercantis e bancárias, beneficiadas por políticas federais de cunho liberal*”.³³⁴ Deveria ocorrer na Bahia do cacau, que ainda continuava como mais importante produto da pauta de exportações, algo semelhante a São Paulo do café, onde a indústria se originou dos capitais acumulados na produção da rubiácea.³³⁵ Ainda não foi desta vez e foi necessário esperar mais de uma década para que uma base industrial começasse a se estabelecer no estado e frutificasse.

³³³ Não é nossa intenção discutir acerca do tema em razão das inúmeras pesquisas publicadas sobre esta questão. Deixamos a indicação de dois trabalhos clássicos: AGUIAR, Manoel Pinto de. Notas sobre o Enigma Baiano. *Revista Planejamento*. Salvador: CPE, v.4, p. 123-136, out./dez. 1977 e TAVARES, Luis Henrique Dias. *O problema da involução industrial da Bahia*. Salvador: UFBA, 1966.

³³⁴ DANTAS NETO, Paulo Fábio. *Tradição, autocracia e carisma: a política de Antonio Carlos Magalhães na modernização da Bahia (1954 – 1974)*. Belo Horizonte: Editora UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006, p. 78.

³³⁵ Diversos autores apontam que não é possível pensar o surgimento da indústria em São Paulo sem o café. Sobre o tema ver HARDMAN e LEONARDI, op. cit. e SILVA, Sérgio. Op. cit.

No governo Antonio Balbino (1955 – 1959) importante medida é tomada rumo à modernização tanto da estrutura do aparelho de Estado quanto da economia com a criação da CPE – Comissão de Planejamento Econômico em 1955. Idealizada e dirigida inicialmente pelo economista Rômulo Almeida, pai da planificação e do planejamento no estado, a CPE tinha como função realizar estudos, projetos e análises acerca da conjuntura econômica da Bahia para facilitar e direcionar os esforços do governo estadual.³³⁶ Com o passar do tempo, a CPE teve suas atribuições ampliadas e trocou de nome algumas vezes, mas o que nos interessa é que seus estudos possibilitaram que se conhecesse melhor a Bahia, suas deficiências e potencialidades, permitindo que se estabelecessem planos de ação baseados em dados e não somente em vontades de grupo.

Entre 1955 e 1959 a CPE focou seu trabalho na elaboração do PLANDEB – Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia, que começou a ser posto em prática no governo Juracy Magalhães (1959 – 1963), mas encontrou resistências no plano estadual por parte da elite tradicional da Bahia que via no plano uma forma do Estado intervir na economia.³³⁷ Os elaboradores do PLANDEB o fizeram como uma forma de compensar o que consideravam como falhas do plano de Metas de Juscelino para com a Bahia, como “o atraso no programa relativo às construções rodoviárias e ao reequipamento da ferrovia federal Leste Brasileiro”. Em seguida, frisavam que os exemplos poderiam ser repetidos em outras áreas, inclusive no fomento à indústria que, na sua visão, deveria ser desenvolvida juntamente com a agricultura e os serviços, com um sistema alimentando o outro.³³⁸ Destacava que, quanto à indústria, os setores ligados à metalurgia, à mineração e ao petróleo deveriam receber atenção imediata, já que a Bahia sabidamente possuía grandes riquezas em seu subsolo. Para desenvolver estes setores seria necessária a “*realização de programas básicos de transporte e comunicações, suprimento de recursos variados de energia, facilidades urbanas fundamentais, principalmente água, localização industrial e habitação, de reserva de água para a agricultura e sua melhor utilização*”.³³⁹ Note-se que esta é a semente das transformações que consideramos, linhas atrás, as mais importantes pelas quais a Bahia do período passou.

³³⁶ A Bahia foi o primeiro estado brasileiro a criar um órgão especificamente voltado para o planejamento das ações estatais.

³³⁷ SPINOLA, Noélio Dantaslé. *O PLANDEB: uma análise histórica*. Salvador: 2009. Disponível em: <www.ipapesquisa.com.br/textos/o_plandeb.pdf> Acesso em 22 out. 2010, p. 5 – 6

³³⁸ BAHIA. CPE. *Plano de desenvolvimento da Bahia - PLANDEB: 1960-1963*. Salvador: CPE, 1960, pp. 14 – 15.

³³⁹ Idem, p. 19.

Apesar das dificuldades, algumas das propostas do PLANDEB saíram do papel ainda no governo Juracy, como a criação dos frigoríficos Mafrisa e Friusa, o primeiro voltado para as carnes bovinas e o segundo para o pescado, a fábrica de caçados Mirca e a processadora de leite Alimba.³⁴⁰ Ainda era pouco em face do atraso baiano e do alcance projetado pelo plano, mas uma outra semente, que em conjunção com alguns dos pontos do PLANDEB daria bons frutos, já havia sido plantada. Em 1956 entrara em operação a refinaria de petróleo em Mataripe, que inicialmente refinava 2.500 barris de petróleo / dia, passando em 1961 a fazer o refino de 42.000 barris. O efeito da produção petrolífera foi multiplicador, pois para aproveitar os subprodutos do petróleo, algumas empresas químicas começaram a operar no entorno da refinaria, aumentando tanto a capacidade industrial do estado quanto sua participação no mercado nacional. Também, em razão dos seus muitos empregados e dos salários relativamente altos pagos aos petroleiros, ocorreu a “ampliação da classe operária e da classe média urbana, esta última ocupada nas próprias fábricas e nas atividades de apoio do setor terciário”.³⁴¹

Em 1966, como resultado da política de desconcentração industrial do governo federal e com o apoio do governo do estado que dava a infra-estrutura necessária à implantação de indústrias, é criado o CIA – Centro Industrial de Aratu, nas imediações da capital. A partir daqui, a base industrial da Bahia iria se expandir nas décadas seguintes.³⁴² A criação do CIA tem grande importância para boa parte da zona da ferrovia da Grota, pois as indústrias que lá se instalaram eram especializadas na produção de bens intermediários, demandando matérias primas fartamente encontradas na área entre Senhor do Bonfim e Miguel Calmon. Três são estas empresas, todas ligadas ao setor metalúrgico: USIBA - Usina Siderúrgica da Bahia, SIBRA – Siderúrgica do Brasil e FERBASA – Ferroligas da Bahia S/A.

Como já demonstrado nos capítulos anteriores, a região da serra da Jacobina é mineralogicamente muito rica e três dos seus minerais contribuíram para dar sobrevida à estrada de ferro: o cromo, o minério de ferro e o manganês. Vimos que eles eram

³⁴⁰ SPINOLA, op. cit., p. 12.

³⁴¹ TEIXEIRA, Francisco e GUERRA, Oswaldo. 50 Anos da Industrialização Baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. In: *Bahia Análise e Dados*. Salvador: SEI, v.10, n.1, p. 87-98, jun. 2000, p. 89.

³⁴² Em razão de ter começado a operar oficialmente em 1978, portanto fora da época de funcionamento da ferrovia da Grota, não nos deteremos na descrição do Complexo Petroquímico de Camaçari, apesar de nele ter se instalado uma indústria muito importante para a região de Senhor do Bonfim. Trata-se da Caraíba Metais S/A, empresa líder na produção nacional de cobre, que começou suas atividades na região de Bonfim em 1971, quando foi lançada a pedra fundamental da mina subterrânea no território do município de Jaguarari, no hoje distrito de Pilar. Sua importância para Bonfim está no fato de que muitos dos seus trabalhadores passaram a residir na cidade e, mesmo aqueles que moravam em Pilar e Jaguarari, para ela se dirigiam em razão da grande oferta de produtos e serviços disponíveis na praça comercial local, onde deixavam parte dos seus salários, contribuindo para dinamizar a economia do município.

explorados desde o início do século XX, mas esta exploração se ligava basicamente às demandas do mercado internacional. Com a implantação das três plantas industriais, a produção da zona da Grota passou a ser mais constante, já que era destinada aos fornos dessas empresas, sendo transportados pela estrada de ferro até Senhor Bonfim, de onde seguiam para a região metropolitana de Salvador.



Figura 26: minério de manganês depositado no pátio da estação de Jacobina, início dos anos 60. Nota-se a falta de estrutura para embarque de minerais, situação comum a todas as estações da ferrovia da Grota.

Fonte: Tibor Jablonsky, GEBIS-IBGE.

Como a temática principal do nosso trabalho é a implantação e posterior substituição de um meio de transporte por outro, não poderíamos aqui deixar de desmistificar a idéia corrente de que a primeira iniciativa para produção de automotores na Bahia deu-se com a implantação da Ford em 2001. Muito antes dela, o CIA sediou algumas empresas que produziram motores diesel, chassis e carrocerias para ônibus. A primeira a se instalar, em 1967, foi Indústria de Auto-Motores do Nordeste S/A, nome nacional para a alemã Magirus Deutz AG, que produziu chassis e motores diesel refrigerados a ar para ônibus até 1969. Outra gigante na produção de motores diesel, a

norte americana Cummins, que na Bahia chamou-se Cummins Nordeste S/A Industrial, instalou sua planta no CIA em 1971, onde produziu motores e chassis até 1975 quando transferiu suas operação para o estado de São Paulo. As encarroçadoras de ônibus foram duas, a Carroçerias Aratu Ltda, que produziu inúmeros modelos urbanos e rodoviários entre 1969 e 1995 e, em 1970, a INCABASA – Indústria de Carrocerias da Bahia S/A que operou até 1978. Todas estas empresas aqui se instalaram de olho na expansão das estradas de rodagem e do potencial do mercado nordestino, mas à exceção da Aratu, tiveram vida efêmera.³⁴³

Pelo que observamos da formação do parque industrial baiano, notamos que ele se concentrou no entorno da capital do estado. Na zona da ferrovia da Grota, apenas dois empreendimentos industriais que surgiram antes da linha principal da ferrovia ser desativada são dignos de nota. Em 1969, o Departamento Nacional de Pesquisa Mineral concedeu autorização para que a empresa CISAFA – Cimento São Francisco S/A iniciasse a exploração de calcário no município de Campo Formoso.³⁴⁴ Este mineral é o insumo básico do cimento e, em razão da sua grande oferta bem próxima a sede do município e da cidade ser servida por estrada de ferro, meio de transporte ideal para produtos muito pesados, o grupo montou uma grande fábrica de cimento para produzir a marca Bonfim no início dos anos 70. A empresa tornou-se uma das principais produtoras de cimento na Bahia, tendo grande peso para a economia, tanto de Campo Formoso quanto de Antonio Gonçalves e Senhor do Bonfim, em função dos empregos que gerou e da conseqüente injeção de capitais nas economias locais. Importante notar que dos diversos minerais produzidos em Campo Formoso, o único a ser transformado na cidade, saindo pronto para o consumo, foi o cimento, pois todos os outros (cromo, cromita e manganês) eram levados para Região Metropolitana de Salvador para serem processados.

Outro empreendimento industrial que merece destaque na região é a CORMASA – Cortumes e Matadouros S/A, implantada em 1973 em Senhor do Bonfim e que consistia num grande matadouro de muares e asnos.³⁴⁵ Este tipo de carne não tem saída no mercado nacional, sendo a produção voltada para o mercado externo, principalmente o Oriente Médio. A importância da CORMASA para a região, além da

³⁴³ Informações compiladas pelo autor em STIEL, op. cit., Enciclopédia Ônibus <<http://enciclopediabus.wikispaces.com/INCABASA>>. Acesso em 27 out. 2010 e no banco de dados da JUCEB – Junta Comercial do Estado da Bahia.

³⁴⁴ Decreto 65.138, de 11 de setembro de 1969. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/sf/senado/prodasen/#topo>>. Acesso em 25 out. 2010.

³⁴⁵ Interessante notar que os jegues, que tantos serviços prestaram aos sertanejos, passaram a ser vistos como animais que “serviam única e exclusivamente para consumir as pastagens, em detrimento de outras espécies mais importantes (...)”. *Tribuna do Sertão*, 28 ago. 1973, p. 3.

geração de empregos e divisas, também reside no fato de que o grupo ampliou suas atividades com a criação da CEMASA (Central de Experimentação e Melhoramento Agropecuário S/A), empresa voltada para o melhoramento das raças de ovinos e caprinos criadas na região e que, futuramente, entrariam na sua pauta de exportações.

No restante da região, não havia outros empreendimentos industriais de vulto. Mesmo em Jacobina, cidade acostumada a extrair ouro por grandes companhias mineradoras, a atividade havia sido paralisada em 1966 pela canadense Mineração Northfield Ltda., sendo retomada somente em 1979 por outra empresa.³⁴⁶ Neste período, a mineração tanto do ouro quanto de esmeraldas, que ocorriam entre Campo Formoso, Pindobaçu e Saúde, era feita por garimpeiros autônomos, espalhados pelas encostas da Serra da Jacobina.

Por fim, é preciso notar que no período, a consulta ao banco de dados da JUCEB (Junta Comercial do Estado da Bahia) e à imprensa, verificamos o surgimento de inúmeras pequenas indústrias em toda a zona, a maioria ligada ao setor alimentício, mas também havia fábricas de bebidas alcoólicas, sabão, velas, cordoaria na região de Jacobina, cerâmicas nesta cidade, Miguel Calmom e Iaçu, alguns curtumes de pequeno porte na zona das matas do Orobó, trituradoras de oleaginosas em Saúde e Senhor do Bonfim, lapidadoras de gemas em Morro do Chapéu e Campo Formoso, dentre outras.

Este incremento na pequena indústria e a instalação dos dois projetos de porte que citamos se ligam diretamente a outra das transformações passadas pela Bahia neste período, a melhoria na infra-estrutura do estado. Sem dúvida um dos mais importantes foi a implantação da energia elétrica vinda do complexo de Paulo Afonso. Vimos no capítulo II que as maiores cidades da região possuíam sistemas próprios de abastecimento de energia, produzida por termoeletricas ou por pequenas usinas hidroelétricas, contudo eram sistemas ineficientes e inconvenientes, pois não asseguravam o abastecimento nas 24 horas do dia e havia dificuldade para manutenção dos serviços. Com as linhas de transmissão de Paulo Afonso, a tendência era de melhora e de expansão na distribuição.

O projeto da primeira usina do complexo Paulo Afonso foi elaborado pela CHESF – Companhia Hidroelétrica do São Francisco, criada por Vargas em 1945,³⁴⁷ mas com sua saída do poder o projeto voltou às gavetas só sendo retomado a partir de 1948 pelas mãos de Dutra. A inauguração das primeiras turbinas se deu em fins de 1954 e o restante das máquinas em janeiro do ano seguinte. Concebida para prover os dois

³⁴⁶ PONTE NETO, op. cit., p. 32.

³⁴⁷ Decreto Lei 8.031, de 03 de outubro de 1945. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/senado/prodasen/#topo>>. Acesso em 26 out. 2010

principais pólos econômicos do nordeste de energia, a usina operou de início de costas para o interior da região, já que foram construídas apenas duas linhas de transmissão que ligavam a usina a Salvador e Recife.

Para a Bahia, marco importante deu-se em 1960 com a criação da COELBA – Companhia de Eletricidade da Bahia, parte do PLANDEB. Inicialmente a empresa atendia apenas a capital e algumas cidades do interior, mas em associação com a Comissão do Vale do São Francisco começou a atuar no sertão do Estado, sendo estas duas instituições as responsáveis pela construção das linhas de transmissão em direção ao interior do Estado. Estas linhas atingiram a zona da ferrovia da Grota em 1967, quando Senhor do Bonfim e pouco depois Jacobina passaram a ser abastecidos pela energia produzida no grande rio. O processo prosseguiu com os cabos da eletricidade chegando a Itaberaba (1971), Mundo Novo (1972) e Morro do Chapéu (1974).³⁴⁸

É também do final da década de 1960 e início da seguinte que ocorre a expansão dos sistemas de abastecimento de água, telefonia e de educação, proporcionando melhorias na qualidade de vida nas cidades da zona. Obviamente nem todos podiam aproveitar da “chegada do progresso” e o comércio,³⁴⁹ a pequena indústria e os serviços não se desenvolveram da mesma forma nas cidades da zona da estrada de ferro e nas adjacentes, forçando as migrações tanto para outras áreas dentro do estado quanto para fora. A solução para muitos era embarcar nos trens, ônibus e paus de arara rumo a outras paragens. A melhoria na oferta dos serviços públicos não foi suficiente para manter o sertanejo em sua terra.

Se compararmos o crescimento da população da Bahia e da região confirmaremos o que dissemos. Entre 1950 e 1970 a população da Bahia cresceu 52,78% enquanto na área da ferrovia da Grota o índice ficou em 25,84%. Se ampliarmos a comparação para o período de 1950 a 1980, teremos um crescimento de 95,97% para a Bahia e de 57,76% para a Grota.³⁵⁰ O que explica a relativa recuperação no crescimento demográfico da região na década de 1970 é justamente a implantação dos dois projetos industriais em Campo Formoso e Senhor do Bonfim e o início / retomada da mineração em Campo Formoso e Jacobina. Também é preciso notar que incremento populacional significativo deu-se apenas nas cinco maiores cidades da zona,

³⁴⁸ Os dados que aparecem nesta seção foram compilados em LIMA, Dante de. *Mundo Novo: nossa terra, nossa gente*. Salvador: Contemp Editora, 1988; CERQUEIRA, Eptácio Pedreira de. *Pedra que brilha: caderno do município de Itaberaba*. Feira de Santana: Bahia Artes Gráficas Ltda, 1986; CUNEGUNDES, op. cit. e nos jornais *O Líder*, out. 1967 e *Nordeste Baiano*, 01 ago. 1967.

³⁴⁹ Tomamos a expressão em empréstimo a CUNEGUNDES, op. cit., p. 102.

³⁵⁰ Cálculos elaborados a partir dos recenseamentos de 1950 a 1980. Os dados levam em consideração as emancipações ocorridas no período, portanto municípios que não aparecem na tabela IV no capítulo I são computados para que os dados não fiquem distorcidos.

pela ordem, Jacobina, Bonfim, Campo Formoso, Itaberaba e Morro do Chapéu, isto em função de que a melhoria nos serviços públicos chegou primeiro a elas, para somente depois atingir as menores, o que provocou migrações das últimas para as primeiras.

Para finalizar as transformações passadas pela Bahia nas décadas que se seguiram a 1950, devemos registrar a formação do grupo político liderado por Antonio Carlos Magalhães. A importância da consolidação deste grupo no poder reside no fato de que ele estava imbuído do ideal de modernizar a Bahia, de acabar de vez com os resquícios do enigma. Não precisamos nos alongar neste ponto, pois das melhorias que citamos, boa parte delas foi executada no governo Antonio Carlos Magalhães (1970 – 1974) ou por seus aliados, antes ou depois da sua chegada ao executivo estadual, como a maioria dos autores locais que citamos faz questão de frisar: a estrada, a luz, a água, a agência do BANE, tudo isto foi conseguido pelo “doutor” Antonio Carlos.³⁵¹

Aspecto importante para elencarmos a ascensão da figura de ACM como das grandes transformações vividas pela Bahia foi sua ação em prol da construção e pavimentação de rodovias, o que lhe rendeu o apelido, dado pelo escritor João Ubaldo Ribeiro, de *Asphalt Man*. Deixemos para o tópico seguinte esta discussão, pois não é possível entender a desativação da linha da Grota sem obrigatoriamente analisarmos a expansão das rodovias em sua área de atração.

4.2 ASFALTO, AUTOMÓVEL E O FIM DA LINHA

Quando analisamos a operação da linha da Grota sob administração da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, vimos que seus serviços eram considerados ruins e que de fato a zona não era satisfatoriamente atendida. Em razão disto, desde os anos 30, as elites da região se mobilizaram para construir estradas de rodagem para facilitar o movimento de pessoas e mercadorias. Da década de 1940 em diante, o estado tomou para si este papel. Governar, finalmente, convertia-se em abrir estradas.³⁵² Para a ferrovia da Grota a opção rodoviária foi fatal, pois na medida em que as estradas avançavam e melhoravam em qualidade, seus serviços continuavam insatisfatórios, levando muitos dos seus usuários a migrarem para o automóvel.

Parte importante do plano de Metas de Juscelino Kubistchek, como já vimos, era a construção de rodovias. O Brasil precisava ser cortado de norte a sul por estradas

³⁵¹ A trajetória do mais importante e controverso político baiano da segunda metade século XX é descrita em inúmeros escritos, contudo, geralmente são trabalhos de amor ou ódio à sua pessoa que fogem a uma análise mais acurada de sua vida política. Acreditamos que o melhor trabalho sobre Antonio Carlos Magalhães, por fazer a análise no âmbito da ciência política, é DANTAS NETO, op. cit.

³⁵² A expressão “governar é abrir estradas” é atribuída a Washington Luis quando governador do estado de São Paulo na década de 1910.

pavimentadas para poder atingir o desenvolvimento. Neste sentido, podemos considerar o plano um sucesso, pois a quilometragem das estradas brasileiras aumentou consideravelmente, inclusive a pavimentação. As rodovias asfaltadas que atingiram a zona da ferrovia da Grota nas décadas de 1960 e 1970 são resultado deste esforço do governo Federal. Iniciado com Juscelino, tocado, mesmo que a duras penas por João Goulart em face da crise política e econômica por qual passava o país, e finalizado no governo dos militares, as BRs e as rodovias asfaltadas sob responsabilidade do governo do Estado, no início dos anos 70, já ligavam a região ao litoral e a outras áreas do país. O fim da ferrovia da Grota é resultado, também, deste processo.

A análise da expansão das estradas de rodagem no Brasil e na Bahia aponta seu papel cada vez mais importante para as comunicações. Ocorre aqui um movimento oposto ao ocorrido com as ferrovias, que a cada período analisado representavam menos para o total do Brasil.³⁵³ A Bahia possuía em 1930 cerca de 4.800 km de estradas, o que correspondia a 4% do total das existentes no Brasil. Em 1970, como resultado das diversas políticas de favorecimento à implantação de rodovias que vinham sendo executadas há pelo menos três décadas, o estado já possuía 73.978 km delas, aumentando sua fatia no bolo nacional para 6,1%.³⁵⁴ Em termos de crescimento, as rodovias na Bahia aumentaram sua extensão em 15 vezes, enquanto as estradas de ferro, no mesmo intervalo de tempo, apresentaram crescimento insignificante. Se compararmos as estradas pavimentadas, o crescimento é ainda mais espetacular, pois em 1930 não havia nenhum quilômetro revestido, enquanto em 1970 já eram 3.516 km de rodovias revestidas com asfalto ou concreto.³⁵⁵

Essa violenta expansão das estradas de rodagem não é fruto simplesmente da vontade dos governos. O aumento da presença do automóvel no cotidiano das pessoas acabou forçando o estado a investir em estradas. A partir dos anos 50, o Brasil iniciou a implantação da indústria automobilística, tornando o automóvel fabricado no Brasil, mesmo ainda inacessível a absoluta maioria da população, mais barato que os importados. Somando-se o crescimento da frota nacional de automotores, à flexibilidade do automóvel, ao menor custo de implantação das estradas e a maior rapidez nos serviços em relação às obras ferroviárias, não restou aos governos outra alternativa que não, mesmo que não desejassem, o que nunca foi o caso, investir maciçamente em

³⁵³ Para a representatividade das ferrovias baianas em relação ao Brasil ver a tabela I no capítulo I.

³⁵⁴ Cálculos realizados com base em BRASIL. IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil 1972*. Rio de Janeiro: IBGE, Setor de Representação Gráfica, 1972 e FONTES, op. cit.

³⁵⁵ Os trechos pioneiros em pavimentação na Bahia foram os primeiros seis quilômetros da Bahia a Feira e três quilômetros da estrada de Santo Amaro a Tanque da Senzala, ambos pavimentados com cimento. Sobre estes trechos pioneiros ver TEIXEIRA, *Bahia: caminhos, estradas, rodovias*.

rodovias. É um sistema de dupla alimentação, onde o aumento da estrutura viária favorece o aumento da frota e o crescimento desta exige mais investimentos em estradas. Difícil seria manter o trem competitivo neste cenário.

Tabela XVI - Frota de veículos automotores no Brasil e na Bahia.

Ano	Frota (un)		
	Brasil	Bahia	BA / BR (%)
1930	168.872	3.392*	2
1940**	190.612	3.978	2
1950	448.628	9.891	2,2
1960	1.046.475	29.887	2,8
1970	3.126.559	90.981	2,9
1980	10.826.198	308.372	2,8

FONTE: Anuários estatísticos do Brasil.

* Dados referentes a 1929.

** Dados referentes a 1939.

Quando os militares chegaram ao poder em 1964, obras em muitas das estradas que atingiram a região da Grota se encontravam em curso e algumas estavam com os serviços bastante adiantados, como as BRs 324, 407 e 242.³⁵⁶ Nas de responsabilidade do governo estadual, o velho sonho de se atingir o rio São Francisco em Xique-Xique começava a se materializar com o início das obras de pavimentação do primeiro trecho da BA 52, a estrada do Feijão, entre o entroncamento da BR 116, próximo a Feira de Santana, e Mundo Novo.³⁵⁷ Nos anos 70, Xique-Xique não seria mais sinônimo de lugar distante e inacessível.³⁵⁸

Estas quatro rodovias são os principais troncos que cortaram a região e que tiveram enorme importância para a desativação da estrada de ferro, pois atendiam ao fluxo natural de mercadorias e pessoas da zona em direção às áreas de Feira de Santana e da capital do estado. Antes de prosseguirmos, é importante ter noção de como eram estas estradas e como elas se diferenciavam de suas precedentes, pois assim perceberemos como a evolução de sua qualidade técnica contribuiu para a concorrência desigual com a estrada de ferro.

³⁵⁶ Para facilitar a compreensão, utilizamos a denominação atual dessas rodovias que é de meados da década de 1960.

³⁵⁷ Sobre esta rodovia consultar BAHIA. DERBA. *Rodovia BA-052: a estrada do feijão*. Salvador: S/E, S/D. A consulta ao PLANDEB indica que o governo do estado privilegiou, no início da década de 60, a zona do recôncavo tanto para construção quanto para pavimentação. As melhorias nas rodovias estaduais que cortam a zona da Grota são todas posteriores ao golpe de 1964 e ao governo Lomanto Junior.

³⁵⁸ Havia na Bahia, principalmente em Salvador e no Recôncavo, uma expressão popular utilizada para se referir a qualquer lugar distante e de difícil acesso. Estes locais, na boca do povo, eram tidos como “pra lá de Xique-Xique”, um indicativo das dificuldades de se chegar àquelas paragens sanfranciscanas. Bom lembrarmos que a BA 52 seguiu as diretrizes da estrada de ferro Feira de Santana a Barra, pensada no plano ferroviário estadual de 1893.

Quando, nos capítulos anteriores, nos referimos a rodovias, tratava-se na verdade de meros leitos carroçáveis. Na nossa zona de interesse, as técnicas de construção de rodagens não variaram muito do início da década de 1920 aos anos 50. Na grande maioria das estradas, apenas melhorava-se o leito e procurava-se manter os traçados os mais retilíneos possíveis.



Figura 27: rodovia Senhor do Bonfim a Uauá. A imagem, tomada em 1925, mostra a inauguração dessa estrada construída pelos poderes locais de Senhor do Bonfim, Monte Santo e Uauá. É um exemplo típico do que se chamava de estrada de rodagem a época.

Fonte: Batatinha, acervo Memorial Senhor do Bonfim.

Geralmente a construção dessas estradas era realizada por força manual, sendo rara a utilização de maquinário até os anos 40. O grande problema deste tipo de via é que não possibilitava trafegabilidade todo o ano. Sem pavimentação, ao chegar a estação chuvosa, transformavam-se em terríveis lamaçais. Apesar disto, eram a solução ideal para a região, pois tinham baixo custo de implantação e permitiam tráfego regular em, pelo menos, oito meses do ano. Em alguns casos, como na estrada de Senhor do Bonfim a Uauá, eram dotadas de pontes de madeira, o que tornava a trafegabilidade melhor. Mesmo apresentando estes problemas, tamanhas eram as vantagens destes leitos carroçáveis que elas continuaram a ser construídas por particulares e pelo estado até os anos de 1950, quando o asfalto começou a ser aplicado em larga escala na Bahia e as mais importantes estradas “de chão” tiveram seu leito melhorado pela utilização de técnicas mais apuradas, como o uso de maquinário e a aplicação de cascalho para suavizar o leito. Na verdade, a construção deste tipo de estrada nunca cessou, sendo utilizadas nos dias atuais, principalmente pelas prefeituras, para dar acesso a povoados e

distritos cuja população e movimento econômico não justifiquem os investimentos em estradas asfaltadas.

A partir de meados da década de 1950, o asfalto se tornou o rei do pavimento na Bahia, principalmente por parte importante dos seus componentes ser derivada de petróleo, cujo estado possuía além de reservas, a única refinaria em operação no país. A Petrobras, para além dos impactos já apontados na Bahia, também foi uma grande construtora de estradas. Nos anos 60, em associação com o DERBA, promoveu um amplo programa de pavimentação de rodovias no Recôncavo, área onde se localizavam suas operações. Melhorando a estrutura que lhe atendia, por tabela melhorou sobremaneira as comunicações da capital com essa importante região do Estado que, mesmo tão próxima, continuava distante.³⁵⁹ Na nossa zona de interesse o asfalto só chegou pelas mãos, primeiro, do governo Federal e, depois, pelo estadual.

As figuras a seguir são bastante ilustrativas quanto à verdadeira revolução promovida no transporte terrestre com o advento da pavimentação asfáltica.

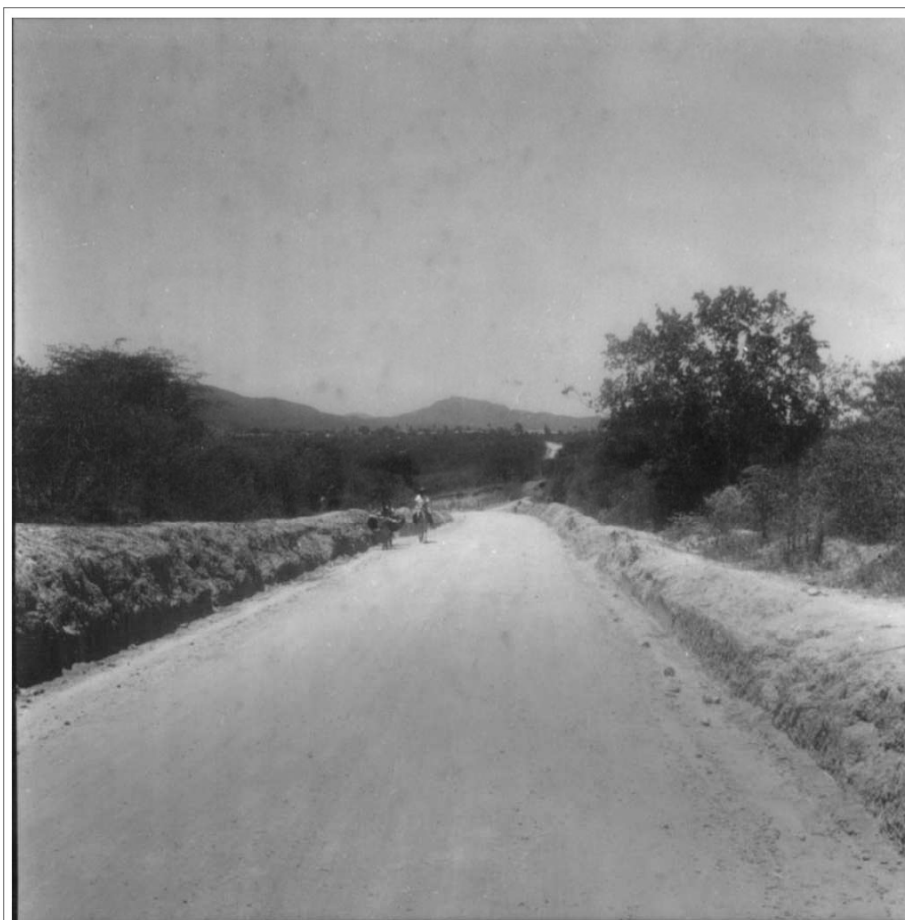


Figura 28: dois momentos da rodovia Lomanto Junior (BR 407). Imagem do início dos anos 60 na saída de Senhor do Bonfim para o povoado de Tijuaçu, mostra a rodovia conforme construída originalmente.

Fonte: Tibor Jablonsky, GEBIS-IBGE.

³⁵⁹ TEIXEIRA, op. cit., pp. 108 – 114.



Figura 29: dois momentos da rodovia Lomanto Junior (BR 407). Fotografia do ano de 1967, também na saída de Bonfim, após pavimentação asfáltica.
FONTES: Monaceis Foto, Senhor do Bonfim-BA.

A observação das figuras dá a entender o porquê da melhoria no pavimento proporcionada pelo asfalto ter colocado a linha da Grota em maiores dificuldades. Além de a estrada de ferro estar em péssimas condições de operação, com deficiências crônicas no seu traçado e enfrentando enormes dificuldades de tração, a viagem por trem era mais longa para a zona de Salvador do que pela estrada asfaltada, tanto que muitos usuários trocaram a ferrovia pelo asfalto, mesmo os que se utilizavam de roteiros diferentes do que levava ao litoral, como alguns depoimentos que colhemos comprovam. O Sr. Vavá Carvalho e a Sr^a. Loly Sena Gomes, não titubearam na resposta, ao serem questionados sobre se continuaram a viajar de trem após a pavimentação de rodovias na região. Eles trocaram o trem, mesmo considerando a viagem por ele muito prazerosa, pelo automóvel ou pelo ônibus. O caso do Sr. Vavá é exemplar.³⁶⁰ Pecuarista e comerciante, costumava viajar no trem da Grota para a região de Mundo Novo de onde seguia por automóvel para Morro do Chapéu onde possuía fazendas. Com a pavimentação da BR 407 de Bonfim a Capim Grosso e desta a

³⁶⁰ Florisvaldo Queiroz Carvalho, o Vavá Carvalho como gosta de ser chamado, é de tradicional família de comerciantes bonfinenses, sendo a casa comercial da família, a Comercial Carvalho, muito conhecida em toda a região e existente até os dias de hoje. Sempre viveu na cidade, mas viaja muito pela região tanto devido ao comércio quanto às fazendas que possuía. Foi usuário da ferrovia da Grota do fim dos anos 30 aos anos 60. No ato da entrevista, estava com 93 anos de idade. Entrevista realizada em 10 jun. 2009.

Jacobina pela BR 324, passou a ir de ônibus ou automóvel “pois era mais rápido”. A Sr^a. Ednólia, no período, não mais usava o trem da Grota com frequência, mas utilizava a estrada do São Francisco para ir à capital e, assim como Vavá, logo que a rodovia Lomanto Junior foi entregue asfaltada de Juazeiro a Feira de Santana, passou a utilizar os ônibus da Empresa de Transportes São Luiz. A justificativa era a mesma: de ônibus era mais rápido.³⁶¹ Tempo, mais do que nunca, era dinheiro.

A troca no meio de transporte promovida pelo Sr. Vavá de por D. Loly é muito bem ilustrada na figura a seguir. Nela, tomada na entrada de Jacobina em 1964, vemos a estrada de ferro, antes soberana, tendo a companhia da rodagem que levava a Feira de Santana. Entrando na cidade, o ônibus da São Luiz. Literalmente, a estrada e o automóvel passavam por cima do caminho de ferro.



Figura 30: antes mesmo da chegada do asfalto, o ônibus já era um forte concorrente da ferrovia. Jacobina, 1964.
Fonte: acervo NECC / UNEB.

Cabe agora observarmos como os governos implementaram essa política de pavimentação e como ela se constituiu numa política de substituição do modal

³⁶¹ Ednólia Sena Gomes, a Dona Loly, é natural de Senhor do Bonfim e filha de Augusto Sena Gomes, proprietário do tantas vezes citado *Correio do Bonfim*. Viveu dividida entre sua terra natal e Salvador, onde foi nos anos 30 para estudar. A partir dos anos 50 casou-se e estabeleceu residência na capital, retornando com frequência a sua terra. Na década de 1930, utilizava o trem da Grota basicamente para recreio e a estrada do São Francisco para chegar a Salvador. Quando o depoimento foi colhido, tinha 97 anos. Entrevista realizada em 16 de jun. 2009.

ferroviário pelo rodoviário em grandes regiões do país. Para isso precisamos nos deter na década de 60, enfatizando as medidas tomadas após o golpe de 1964.

A tomada do poder pelos militares teve grande repercussão para o transporte ferroviário. Que a opção rodoviária já havia sido tomada lá pelo menos há duas décadas, é fato, contudo os militares trouxeram uma inovação neste sentido. Em 05 de novembro de 1964 entrou em vigor a Lei 4.452, que versava sobre os impostos a serem cobrados sobre a produção e comercialização de combustíveis e lubrificantes. Sua importância para o nosso tema é que, além de fazer o rateio dos valores entre as três instâncias do poder executivo (40% para União, 48% para os Estados e o Distrito Federal e 12% para os municípios), determinava como estes valores deveriam ser aplicados (9,4% para a RFFSA, 14,4% para Petrobras e 76,2% para os programas rodoviários).³⁶² Dos recursos direcionados para os programas rodoviários, 11% do total deveriam ser utilizados para o “melhoramento e à construção de estradas de rodagem, destinadas à substituição de ferrovias ou trechos ferroviários federais, reconhecidamente antieconômicos”.³⁶³ Frisava que o trecho ferroviário só seria extinto após a conclusão do trecho rodoviário substitutivo. Pela primeira vez criava-se um instrumento legal destinado a suprimir estradas de ferro. Esta Lei teve sérios efeitos para a Bahia, já que a maior parte das ferrovias no estado era considerada deficitária.

As substituições não puderam começar imediatamente, pois os estudos existentes sobre as estradas deficitárias precisaram ser refeitos. A primeira notícia que temos deste tipo de trabalho é do ano de 1961, quando comissão formada por técnicos do DNEF e DNER, atendendo a recomendações da CMBEU, trabalhou na identificação de ferrovias de baixa densidade de tráfego e que não ofereciam justificativa econômica para manutenção de sua operação, sugerindo rodovias para substituir estes trechos. Os trabalhos cessaram no mesmo ano, quando outro grupo de estudos é formado. Os resultados de ambos os estudos deram origem ao Plano Quinquenal para Construção e Pavimentação de Rodovias Substitutas, mas em razão da falta de força política, nada foi feito e o plano permaneceu letra morta. Na região Nordeste, segundo o Plano, deveriam ser extintas duas linhas e 17 ramais, incluindo-se aí o ramal de Campo Formoso. A necessidade de mais estudos fez com que a SUDENE patrocinasse outro trabalho, desta vez específico sobre a região, o estudo Juan Reis Alvarez.³⁶⁴ Neste trabalho, finalizado em 1962, eram apontados os problemas e possibilidades das estradas de ferro na região

³⁶² Lei 4.452, de 05 de novembro de 1964. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/sf/senado/prodasen/#topo>>. Acesso em 01 nov. 2010.

³⁶³ Lei 4.442, artigo 6º, § I.

³⁶⁴ ALVAREZ, J. Rey. *Transporte ferroviário no Nordeste do Brasil*. Recife: SUDENE, Divisão de Documentação, 1962.

e é exatamente nele onde a sugestão de suprimir a linha da Grota e manter o ramal de Campo Formoso surge pela primeira vez.

O estudo de Alvarez apresentou uma situação nefasta para a 4ª Divisão Leste. Como um todo, as estradas sob seu controle apresentavam baixa densidade de tráfego e uma tão má situação da via permanente que as novas locomotivas diesel-elétricas General Electric U8B, adquiridas um ano antes, não podiam ser utilizadas em grande parte de suas linhas, devido a utilização de trilhos muito leves. Faltavam, também, carros e vagões, unidade administrativa e sobrava pessoal. Quanto às erradicações, apontava que, em consonância com a Comissão de 1961, deveriam ser supressos os ramais de Capela (12 km), Santa Terezinha (1 km), Itaetê (32 km), Catuiçara (35 km) e Bom Jardim (53 km), além da estrada de ferro de Petrolina a Paulistana.³⁶⁵ Sobre a linha da Grota, assim justificava inseri-la nos planos de erradicação:

Em nossa opinião, deveria ser incluída nos trechos a eliminar, a Linha Centro-Sul, desde Itinga até Iaçu, com uma extensão total de 330 km. A seguinte informação estatística justifica nossa opinião: (1961) passageiros embarcados 68.200 (190 por dia em média); mercadorias, vagões carregados nas estações do trecho durante o ano: Itinga 2, Pindobassú 2, Caem 21, Jacobina 87, Miguel Calmom 15, França 4, Piritiba 54, Barra de Mundo Novo 37, Jequitibá 28, Rui Barbosa 6, Itaberaba 88, total, 343. A receita bruta de todo o trecho foi de 17 milhões de cruzeiros.³⁶⁶

Os dados que apresenta como justificativa são ainda mais importantes se relacionarmos a receita da linha da Grota com as da Leste. No mesmo ano de 1961, a 4ª Divisão Leste teve receita de CR\$ 434 milhões. Os CR\$ 17 milhões aos quais se refere Alvarez correspondem a apenas 3,91% do total movimentado pela Leste. Se voltarmos à década de 1940, onde a participação da linha na Leste girou em torno de 11% do total, comprovaremos que, de fato, a linha perdera muito da importância que tivera.³⁶⁷ Mais grave fica a situação, se notarmos que ela continuava a responder pelos mesmos 12% da quilometragem das linhas em tráfego da empresa. O que explica essa expressiva queda na participação da linha da Grota é exatamente a migração dos usuários para o modal rodoviário.

A idéia de Alvarez quanto à ferrovia da Grota inicialmente não foi ouvida, pois em 1965 novo grupo de estudos é formado para discutir o problema e, como resultado final, foi apresentado no mesmo ano o Plano de Substituição de Ferrovias e Ramais Anti-Econômicos. Consistia em 110 trechos ferroviários, totalizando 6.843 km de vias,

³⁶⁵ Idem, p. 16.

³⁶⁶ Ibid., op. cit., p. 78.

³⁶⁷ Vide tabela XIV no capítulo anterior.

que deveriam ser substituídos por estradas de rodagem. Nas discussões que se seguiram, alguns trechos foram retirados da lista de erradicação, ficando a formatação final com 6.068 km de ferrovias a serem suprimidas.³⁶⁸ Através do Decreto 58.992, de 04 de agosto de 1966, o governo militar constituiu o instrumento legal para viabilizar o Plano de Substituição, contudo a ferrovia da Grota não figurava nele. O decreto estabelecia que o processo seria feito a partir de três grupos de estradas de ferro: as que já tinham rodovias substitutas, as que as rodovias estavam em construção e, por fim, as que as rodovias ainda não haviam sido projetadas. O ramal de Campo Formoso constava da lista e se enquadrava no último grupo,³⁶⁹ portanto sua extinção não seria imediata. O mapa a seguir indica os trechos a serem supressos na 4ª Divisão.

³⁶⁸ GEIPOT. *As estradas de ferro: análise da situação atual. I Fase*. New York: Coverdale & Colpitts Consulting Engineers, 1966, Vol. III A, pp. 211 – 213.

³⁶⁹ BRASIL. *Coleção das leis da República. Atos do Poder Executivo: decretos de julho a setembro de 1966*. Brasília: Imprensa Nacional, 1966, Vol. VI, p. 232.

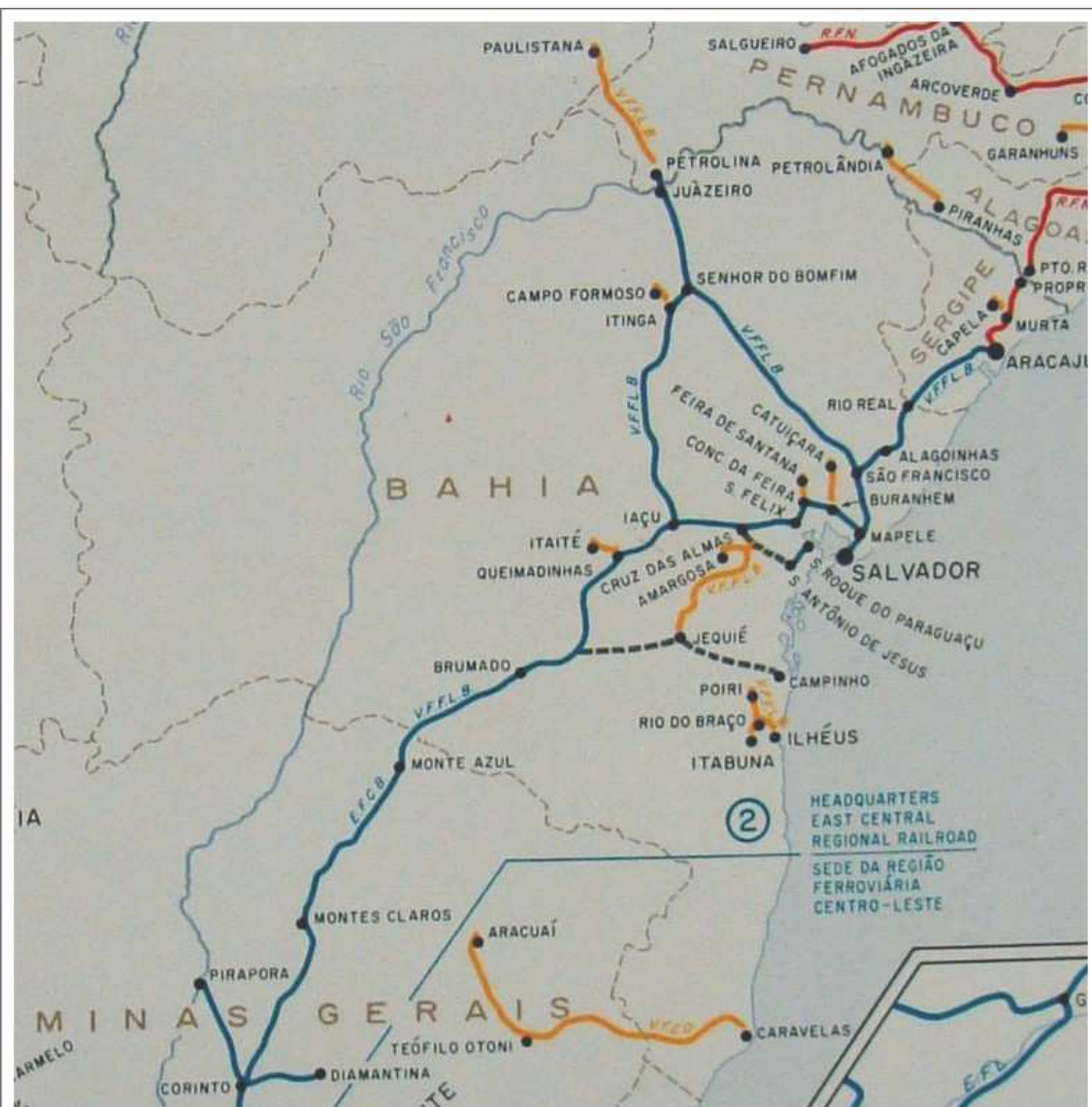


Figura 31: propostas do GEIPOT para a reorganização das estradas de ferro.
Fonte: recorte de mapa do Brasil constante em GEIPOT. *Estudos de transportes no Brasil. I Fase: as estradas de ferro, reorganização recomendada e plano de ação.* New York: Coverdale & Colpitts Consulting Engineers, 1966, Vol. IV.

De fato, no mesmo ano de 1966, começaram as erradicações. Das linhas apontadas pelo GEIPOT e reafirmadas pelo Decreto 58.992, foram supressas as estradas de ferro Bahia a Minas, Ilhéus a Conquista, Petrolina a Paulistana, a maior parte da Nazaré e os ramais de Itaetê, Feira de Santana, Catuiçara e Santa Terezinha. A linha da Grotá, talvez pela expectativa de incremento na produção mineral e por algumas

rodovias importantes para região ainda não terem sido concluídas, fora deixada de fora do processo, pelo menos por enquanto.

Em paralelo ao processo de erradicação, as estradas de rodagem pavimentadas avançavam e com elas toda cadeia econômica que de um modo ou outro a elas se liga. Em 1967 a rodovia Lomanto Junior foi entregue ao tráfego. No ano seguinte, o prolongamento da BR 324 entre Capim Grosso e Jacobina também. A esta altura a BR 242 já havia estendido sua língua negra além de Itaberaba e a BA 52, estrada do Feijão, marchava veloz rumo a Morro do Chapéu. Neste mesmo período, uma rodovia estadual que possuía o mesmo trajeto da linha da Grota e que na maior parte do seu trajeto corria ao lado da ferrovia, também fora entregue ao tráfego. Era a BA 131, que permitiu a ligação rodoviária de Senhor do Bonfim a Mundo Novo.³⁷⁰ Ela ainda não era uma rodovia asfaltada, era “de chão”, contudo seu leito era revestido de cascalho e possuía pontes em concreto armado, o que permitia viagens regulares durante todo o ano. Se o fluxo em direção ao litoral já estava sendo atendido por rodovias com as BRs e a estrada do Feijão, agora os contatos locais já podiam ser efetuados por via rodoviária de modo mais eficiente.

Estas obras, além de fazer parte de planos mais amplos, também eram resultado de pressões locais. O caso de Jacobina é exemplar. A cidade sempre foi a que mais se queixava dos serviços da ferrovia da Grota e desde os anos 40 as classes dominantes locais se mobilizaram para melhorar a rodagem em direção a Feira de Santana. Quando o governo Federal concluiu a rodovia Lomanto Junior, as pressões aumentaram e o governo do Estado tomou a frente na pavimentação dos 60 km que separavam essa importante rodovia da cidade. Quando a obra ficou pronta, assim o Estado justificou sua ação quando ela deveria ser do governo Federal:

A pavimentação desse segmento rodoviário, era uma necessidade inadiável, não só para atender ao tráfego que demanda a Jacobina, mas também porque Jacobina é uma importante “capital regional”, em torno da qual gravitam várias outras cidades, sedes de municípios (...). Jacobina é hoje um centro de polarização dessa vasta área em seu derredor, possuindo uma infra-estrutura de urbes que lhe dá essa posição de destaque.³⁷¹

O texto não diz, mas dá a entender que a importante cidade era mal servida no quesito transportes e isso foi resolvido pela pavimentação da BR 324.

³⁷⁰ Dados sobre esta rodovia, bem como acerca da expansão das estradas estaduais em fins da década de 1960 e início da seguinte, são encontrados em BAHIA. DERBA. *Rodovias no Estado da Bahia*. Salvador: S/E, 1969 e BAHIA. DERBA. *Cadastro das rodovias do Estado da Bahia. Situação em dezembro de 1975*. Salvador: S/E, 1976.

³⁷¹ BAHIA. DERBA. *Rodovias no Estado da Bahia*, sem paginação.



Figura 32: o trilho perdendo para o asfalto. Obras de pavimentação da BR 324 realizadas entre 1967 e 1968 na entrada de Jacobina. O traçado dessa rodovia, além de encurtar a distância para capital e Feira de Santana, permitiu a interligação das rodovias regionais que, correndo paralelas à ferrovia, davam acesso a Senhor do Bonfim e Mundo Novo.
Fonte: acervo NECC / UNEB.

Todas as cidades atendidas pela ferrovia foram conectadas por este sistema rodoviário que, junto consigo, trouxe outras importantes modificações na região. A consulta a base de dados da JUCEB nos mostra que no período de 1964 a 1970 algumas empresas de transporte de cargas e passageiros surgiram na região, notadamente em Jacobina e Itaberaba, onde três empresas se estabeleceram em cada uma das localidades. Além delas, grande quantidade de postos de gasolina, casas de autopeças, revendedoras de veículos, oficinas, dentre outras, surgiram na zona. Além das novas, as já estabelecidas na zona e já referidas neste trabalho, como a Empresa de Viação Bonfinense e a Empresa de Transporte São Luiz, melhoraram seus serviços pela compra de ônibus mais modernos e o estabelecimento de serviços diferenciados, como os carros

leito.³⁷² O automóvel precisava de suporte. Se também levarmos em consideração os depósitos, garagens, lanchonetes de beira de estrada e as diversas pessoas que passaram a viver direta e indiretamente do movimento rodoviário, certamente notaremos que a vida passou a girar em torno dos autos, ficando o trem relegado a um segundo e cada vez mais distante plano.



Figura 33: evoluindo. Ônibus da nova frota da Empresa de Transportes São Luiz utilizado nas linhas que ligavam Jacobina, Juazeiro e Senhor do Bonfim a Salvador a partir de 1968. Encarroçado pela Carrocerias Eliziario de Porto Alegre-RS, possuía chassi Magirus Deutz, de origem alemã, cuja fábrica ficava no Centro Industrial de Aratu. Nota-se o grande contraste entre este modelo e o “mixto” com o qual a empresa iniciou os serviço nos anos 40.
Fonte: Acervo da empresa.

Com os principais troncos rodoviários prontos, as discussões acerca da viabilidade econômica da ferrovia da Grota voltam à ordem do dia no início dos anos 70. Importante estudo que contribuiu para selar o destino da estrada de ferro não fora realizado pelo governo federal, mas sim pelo CEPLAB, o novo nome da CPE. O estudo visava o melhor aproveitamento das ferrovias na Bahia, principalmente a linha sul, que era parte importante da ligação do nordeste com o sudeste do país, e a qual a linha da Grota se ligava.

³⁷² Anúncios na imprensa da região indicam que as duas empresas aumentaram, a partir da segunda metade dos anos 60, a quantidade de horários, o número de localidades atendidas e os tipos de serviço. A São Luiz, em 1968, já contava com 4 ônibus diários entre Senhor do Bonfim e Salvador e a Bonfinense, inaugurou a rota Senhor do Bonfim X Saúde pela BA 131.

O trabalho dos técnicos do governo do estado apontou que a Leste possuía sistema inadequado em face do que lhe era solicitado e que todas as suas linhas se encontravam em precárias condições de operação.³⁷³ Quanto à linha da Grota, pinta um panorama em que outra medida, que não a erradicação, seria prejudicial aos cofres da União, pois “devido às condições precárias de largo trecho da via permanente, a operação é pontilhada de acidentes, os quais, na época da chuva, na prática, paralisam o tráfego”, e o volume do tráfego não justificava os investimentos necessários para que se sanasse os problemas.³⁷⁴ No ramal de Campo Formoso, apesar do volume a ser investido, valia a pena o aporte de capitais em razão das jazidas de minério e da fábrica de cimento. O estudo continuava a elencar outras razões que não justificavam investimentos na via no trecho de Antonio Gonçalves a Iaçu.

Analisando os fluxos e os principais produtos transportados pelos comboios da 4ª Divisão Leste, de um total de 17 mais significativos, circulavam pela ferrovia da Grota o cromo (de Campo Formoso a Pojuca), manganês (de Miguel Calmon para o CIA), cimento (de Monte Azul a Petrolina), mamona (Jacobina a Petrolina e Miguel Calmon a Bonfim) e gesso (Petrolina e Juazeiro para Monte Azul).³⁷⁵ Note-se pelos dados que os únicos produtos da própria região eram cromo, manganês e mamona. Estes e outros de menor importância faziam com que o índice utilizado para se medir o real aproveitamento de uma estrada de ferro, TKU,³⁷⁶ fosse dos mais baixos de toda a Leste. De dez trechos analisados, a linha da Grota estava na oitava posição, a mesma no quesito peso médio dos trens. No que concerne aos passageiros, a situação não era muito melhor, pois a estrada se encontrava na sétima posição neste tipo de transporte. Finalizava afirmando que, para se percorrer os cerca de 330 km que separam Antonio Gonçalves de Iaçu, eram necessárias longas 13 horas de viagem.³⁷⁷ A partir deste estudo, o destino da linha fora selado, pois o governo Federal passou a considerá-la como não em tráfego, o primeiro passo para desativação.

Um último estudo realizado antes da desativação merece menção, desta feita executado pelo GEIPOT. O trabalho em si não difere muito dos estudos anteriores, mas serviu como um reforço para a erradicação da estrada, apesar de no corpo do texto essa idéia não aparecer de forma explícita. A análise da situação da via aponta que em toda

³⁷³ BAHIA. CEPLAB. *Transporte ferroviário. Análise Conjuntural*. Salvador: CEPLAB, v.1, n.1, jul. 1974, pp. I 65 – I 68.

³⁷⁴ Idem, p. III 90.

³⁷⁵ Ibid., qd. III.2.15.

³⁷⁶ Tonelada por quilômetros úteis. Pega-se a tonelagem total transportada em um determinado período, multiplica-se por 10³ e divide-se pela quilometragem da via.

³⁷⁷ Ibid., qd. III.2.16, III.2.17, III.2.18 e III.2.19.

sua extensão os aterros apresentavam-se em boas condições, mas no trecho entre Pindobaçú e Itaíba e no ramal de Campo Formoso o tráfego era perigoso devido à instabilidade dos cortes, sujeitos a desmoronamentos, principalmente na estação chuvosa e da má situação de trilhos e dormentes. Quanto às pontes e pontilhões, cerca de metade se encontrava em bom estado e o restante em estado regular, ou seja, havia necessidade de intervenções para melhorar a segurança do tráfego.³⁷⁸

Quanto ao transporte realizado pela estrada, aponta que a média de vagões de carga e o volume de passageiros embarcados nas estações da linha era muito baixa. Jacobina, por exemplo, a maior cidade atendida pela ferrovia, embarcou em 1974 uma média mensal de apenas 8 vagões e, diariamente, uma média de 17 passageiros, com destinos não especificados no estudo.³⁷⁹ Confirmando o que havia informado sobre o ramal de Campo Formoso, apesar de não haver embarque de passageiros, a média mensal de vagões carregados na cidade foi de 153 e a tendência era de “ano a ano, crescer em importância pela densidade que se espera atingir com o cimento da Cisafrá e a cromita”.³⁸⁰ Mais um sinal que o ramal deveria ser preservado, mesmo com Campo Formoso já estando ligada a rodovia Lomanto Junior por estrada asfaltada.

Em face de tantos problemas elencados pelos técnicos durante mais de uma década, pelos custos que as soluções teriam e pela zona já se encontrar bem servida de estradas de rodagem, não restou outra alternativa ao governo que não a desativação da estrada, mantendo-se em tráfego o ramal de Campo Formoso para atender a produção mineral do município. Não nos foi possível encontrar a documentação que determinou a cessação do tráfego, mas a memória da região e depoimentos registram que ela ocorreu de forma repentina. Já se sabia qual seria o destino da ferrovia, mas não se imaginava quando e como ocorreria a suspensão do tráfego. O último trem do horário deixou Senhor do Bonfim rumo a Iaçu em novembro de 1976 levando carga. Na viagem de retorno, veio recolhendo os materiais de algumas estações.

O que nos chama atenção não é a desativação da linha em si, já que muitos fatores apontavam para este fim, mas o silêncio em torno do fato. Nossa pesquisa encontrou apenas uma manifestação, posterior a desativação, contrária a suspensão do tráfego e remoção dos trilhos. Carta de autoria do mundonovense Dante Lima, que fora

³⁷⁸ GEIPOT. *Estudo do sistema ferroviário servindo aos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e parte da Bahia: plano diretor*. Brasília: GEIPOT, 1975, Vol. 2, tomo I, qd. 02.24, 02.67, 02.68 e 02.69.

³⁷⁹ GEIPOT. *Estudo do sistema ferroviário servindo aos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e parte da Bahia: plano diretor*. Brasília: GEIPOT, 1975, Vol. 2, tomo II, qd. 03.E.3.

³⁸⁰ GEIPOT, 1975, Tomo I, p. 2115.

publicada no jornal *A Tarde* em 1977, queixava-se do fim da estrada. Seu título era “Maria fumaça chora sua saída de Mundo Novo”:

É de cortar o coração! Estão retirando os trilhos da estrada de ferro da Barra de Mundo Novo. Estão apagando, de uma vez, os resquícios da linha férrea que cortava o nosso sertão. Quanta luta tiveram nossos avós para trazer a “Maria Fumaça” ao nosso interior! Foram mais de 50 anos de reivindicações, e agora estão levando os trilhos, sabe Deus para onde.³⁸¹

Quantos corações foram cortados pelo fim da ferrovia da Grota, não sabemos, mas os que realmente sentiram o fim da linha não devem ter sido muitos, e aqueles que de fato sentiram o fizeram mais pela nostalgia de escutar o apito, depois buzina, do trem fazendo a curva na serra do que por sentir falta dos serviços da estrada. O automóvel já havia vencido a batalha contra a linha da Grota há mais de uma década, e o trem havia se convertido num resquício do passado a complicar a vida no presente, como a relação com os escombros da estrada de ferro nos ajuda a perceber.

4.3 A LINHA DA GROTA *POST MORTEM*

Depois de supresso o trecho de Antonio Gonçalves a Iaçu, cabe-nos observar o que restou da estrada de ferro e de que forma as populações das localidades da zona se relacionaram com os escombros. Nesta parte final do trabalho, faremos uso de depoimentos que colhemos na zona outrora servida pela ferrovia. Em face disso e de já termos nos utilizado das fontes orais em outros trechos desta pesquisa, é necessário tecer alguns esclarecimentos metodológicos acerca da utilização deste tipo de fonte.

Já dissemos no capítulo II, nos valendo das idéias de Maurice Halbwachs, que a fonte oral é importante, pois ela vem para completar informações de que já dispomos ou para que possamos perceber alguns aspectos que outras fontes nunca nos permitiriam.³⁸² Quando colhemos, por exemplo, o depoimento da senhora Ednólia Sena Gomes em Senhor do Bonfim, ela nos informou que nos anos 30 e 40, junto com algumas amigas, costumava pegar, aos domingos, o trem em Bonfim as 06:00h para ir até Jacobina, onde chegavam por volta do meio dia. As 14:00h, pegavam o comboio que vinha de Barra de Mundo Novo de volta a sua cidade. Razão da viagem: “aproveitar a própria viagem”. Este tipo de informe, onde pessoas ou grupos de pessoas pegavam o trem apenas para aproveitar o chacoalhar do comboio e a paisagem serrana da região,

³⁸¹ LIMA, op. cit. p. 73.

³⁸² HALBWACHS, op. cit., p. 25.

não surge em nenhuma das inúmeras fontes que consultamos. Este é um dos pontos “obscuros”, nas palavras de Halbwachs, que a fonte oral nos permite iluminar.

Ao nos utilizarmos das fontes orais, temos de ter cuidados especiais ao trabalhá-las. O primeiro deles é ter em mente que a memória é socialmente construída, que “(...) nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros (...). É porque, em realidade, nunca estamos sós”.³⁸³ Esta extraordinária definição de memória é um importante aviso de que ela é interessada, ou seja, lembramos aquilo que nos interessa lembrar, aquilo que o grupo sociocultural do qual fazemos parte nos faz lembrar. Assim, é necessário o cuidado de perceber que as fontes orais “não são experiências vividas em estado puro” e por isso precisam ser observadas com o mesmo olhar crítico que temos com outras fontes, confrontando os testemunhos com outros documentos, apesar disto nem sempre ser possível.³⁸⁴

O historiador, ao trabalhar com as fontes orais, deve levar em conta que aquilo que está sendo narrado sobre determinado período não está sendo feito como se nosso entrevistado tivesse voltado no tempo e estivesse lá novamente. Ele está aqui, no presente e, por isso, consciente ou inconscientemente, distorce o que narra já que “na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado”.³⁸⁵ Desta forma, julga os acontecimentos narrados com um olhar que é cronologicamente posterior. Por fim, não devemos esperar que uma entrevista esclareça tudo, até por que ela é “matéria prima e não informação elaborada”.³⁸⁶ Ela terá de ser trabalhada, interpretada, confrontada com outras fontes e teremos de pensar na significância dos acontecimentos narrados para quem os narra. Feitas estas considerações, voltemos à ferrovia da Grota.

Após a desativação da estrada, temos notícia de que alguns trens ainda rodaram por seus trilhos. Seja para remover os materiais das estações e da própria estrada ou para levar os funcionários para outras paragens, a população da região ainda chegou a ver alguns comboios na linha. Um em especial merece nossa atenção, a que levou embora os trabalhadores da 4ª Divisão Leste. Aqui recorremos experiência do Sr. João Soares Nascimento, de Miguel Calmon, o João da Leste como gosta de ser chamado.³⁸⁷ O ferroviário era chefe das turmas de conservação lotadas nesta cidade.

³⁸³ Idem, op. cit., p. 26.

³⁸⁴ HALL, Michael. História Oral: os riscos da inocência. In: *O direito à memória*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992, p. 157.

³⁸⁵ BOSI, Eclea. *Memória e Sociedade: Lembrança de Velhos*. São Paulo: Cia das Letras, 1994, p. 55.

³⁸⁶ ALCAZAR I GARRIDO, Joan Del. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. In: *Revista Brasileira de História*, 25/6, p. 45.

³⁸⁷ João Soares Nascimento entrou na 4ª Divisão Leste como trabalhador por contrato em 1965 e, três anos depois, foi efetivado no cargo. No começo dos anos 70 foi promovido a supervisor, assim

Em face da desorganização do setor ferroviário brasileiro que pudemos notar no correr deste trabalho, não ficamos surpresos quando João da Leste nos deu a seguinte declaração após ser perguntado sobre como se deu a remoção dos funcionários:

Os empregados daqui saíram num trem clandestino, fizeram um trem feito um trem de carregar animal e carregaram o pessoal como se fossem uns animais. Na época foi! Um negócio de última hora, o pessoal, os empregados, não tavam nem esperando, chegou um trem pra carregar o pessoal de ultima hora assim e nego arrumou as coisas tudo nas carrera, carregaram cachorro, porco, tudo misturado com gente. Foi uma confusão! Só você vendo a confusão no dia pra sair daqui.

Ninguém tava esperando. Já tava fechada a linha, mas ninguém tava sabendo o dia em que o pessoal ia ser transferido. Não sabia, quando pensou que não chegou um trem de última hora só pra carregar o pessoal. Aí o pessoal teve que arrumar as coisas tudo nas carrera pra puder ir embora. Teve uns que foram pra Aracaju, outros pra Queimadas, pra Alagoinhas, outros foram aqui pro Recôncavo aqui embaixo... muita gente desceu pra tudo que é lugar.

Fora o desrespeito com os trabalhadores, é importante notar que a remoção dos funcionários da via férrea trouxe, segundo “seo” João, prejuízos ao comércio local. Em outro momento de nossa conversa, ele nos expôs que a quantidade de ferroviários em Miguel Calmom era significativa e a saída dos funcionários prejudicou o comércio local. Sua declaração é abalizada, pois ele foi o último a ser removido da cidade, em 1980, em razão da falta de vagas em outras áreas da 4ª Divisão Leste para sua função. Segundo ele próprio: “passei três anos aqui sem fazer nada”.

Sua entrevista aponta que os ferroviários lotados na cidade eram uma importante fonte de circulação de capitais na cidade:

Meio mundo de gente trabalhava aqui na Leste e a maioria desse pessoal, Pedro Rios [comerciante de produtos alimentícios] enriqueceu tudo a custa dos ferroviários. Esses filhos de Pedro Rios foi tudo formado nas costas da gente. O dinheiro recebido era gasto lá porque tinha uma venda e os ferroviários compravam lá. E aí, você sabe como é né? Comprava pra pagar por mês e aí a coisa melhorava pra eles. É como hoje. O negócio hoje só tem movimento na rua quando chega dia de pagamento dos aposentados. Quando acaba esse negocinho, aí morre.

Ou seja, os salários dos ferroviários eram gastos na cidade, dando dinâmica ao comércio local. Se notarmos que a cadeia do setor rodoviário ainda não estava completamente estabelecida e que seus rendimentos não têm dia certo, por depender de haver ou não movimento, diferentemente de um trabalho que paga em dia certo, entendemos que, de

permanecendo até se aposentar em 1992. Quando colhemos o depoimento, tinha 73 anos. Entrevista realizada em 15 jul. 2009.

fato, a extinção da estrada de ferro trouxe certo desconforto a classe comercial de Miguel Calmon.³⁸⁸ Acrescente-se a isto o fato de que a região, a partir dos anos 50, sofreu forte processo de migração, num reflexo da falta de oportunidades na zona. A cidade de Miguel Calmon, por exemplo, entre os anos de 1950 e 1970 perdeu 24,66% de sua população.³⁸⁹

Obviamente nem toda localidade servida pelo trem da Grota sentiu este impacto, já que nem todas possuíam corpo de funcionários em número suficiente para pesar no comércio local. Se observarmos, por exemplo, as cidades de Saúde e Pindobaçú, que não possuíam turmas de manutenção nem outras ocupações além de guarda-chaves e dos funcionários da estação, veremos que nelas o impacto certamente foi bem menor.

A cessação do tráfego ferroviário também nos remete a outra importante questão. Vimos, principalmente nos capítulos I e II, que as ferrovias eram tidas como exemplo máximo de modernidade e de meio para o progresso. Num movimento oposto ao ufanismo dos anos de 1920, os escombros da ferrovia passaram a ser vistos em algumas cidades da zona como um exemplo de retrocesso, de arcaico, de algo imprestável, que enfeiava as cidades e dificultava a mobilidade urbana. Vejamos os casos de Jacobina e Itaberaba, locais onde esta percepção aparece com mais clareza e onde medidas drásticas foram tomadas para remover os restos da ferrovia.

Após o fim do tráfego ferroviário, boa parte da estrutura física foi abandonada ao tempo. Parte dos trilhos e dormentes, os que estavam em melhor estado, foram removidos e levados para Senhor do Bonfim de onde foram distribuídos a outros trechos da 4ª Divisão. Fora o material de escritório das estações e algumas chaves de mudança,³⁹⁰ foram os únicos elementos da via permanente a serem reutilizados. Como mostramos no correr deste trabalho que a via não se encontrava em boas condições, entendemos o porquê de parte considerável dos trilhos e dormentes terem sido deixados ao tempo. Este abandono levou a embates entre as prefeituras e a RFFSA.

³⁸⁸ Para que nossa afirmação seja melhor compreendida tomemos o seguinte exemplo: um borracheiro não recebe um salário fixo, mas pelo trabalho que realiza. Num mês de movimento recebe mais dinheiro, num mês ruim recebe menos e este movimento para mais e para menos depende de uma série de fatores. Se a estrada está ruim, mais carros poderão estragar as rodas e ele receberá mais, pois terá mais trabalho, se ela estiver boa ocorre o oposto.

³⁸⁹ Cálculo realizado a partir dos recenseamentos de 1950 e 1970. Registre-se que nenhum município emancipou-se da cidade no período.

³⁹⁰ As chaves de mudança mudam o comboio de uma linha para outra.

A localidade onde a tentativa de apagar os vestígios da estrada de ferro foi mais extrema e mais rápida foi Jacobina.³⁹¹ De certa forma, podemos ver esta agilidade em se livrar da ferrovia como resultado dos maus serviços prestados pela estrada, já que vimos que ela era a cidade que mais se queixava dos serviços da estrada de ferro. Para a elite política da cidade, os restos da estrada converteram-se num símbolo de atraso não condizente com a era de modernidade preconizada pelos grupos dirigentes locais e simbolizada pela reativação da mineração de ouro em caráter industrial com a implantação da Mineração Morro Velho S/A.³⁹²

Em 1983 era prefeito da cidade Carlos Alberto Pires Daltro e sua plataforma de governo previa a modernização da zona urbana, com a construção de avenidas, redes de esgoto, praças etc.³⁹³ Jacobina era uma das mais antigas cidades servidas pela estrada de ferro e, por esta razão e pela manutenção deficitária da ferrovia, o material da via permanente não tinha condições de ser reaproveitado e ficou onde estava após o fim do tráfego. Esse prefeito iniciou por conta própria a remoção dos trilhos em diversos pontos da cidade, justificando suas ações como parte do seu projeto de modernização. Começou agindo num dos pontos onde os trilhos da estrada atrapalhavam a circulação de veículos e pedestres:

Todos daqui a poucos dias estarão passando pela antiga travessia da linha da estrada de ferro na [rua] Duque de Caxias e jamais se lembrarão como era aquilo no passado.

Mas quantos pneus cortados, quantas molas quebradas, quantos amortecedores inutilizados, nós já perdemos a conta no tempo e no espaço. Quantas topadas nos pedestres, quantas quedas nos ciclistas.

E isto aí são pequenas coisas que marcam e que por certo o tempo se encarregará de com ele levar. Quantos carros danificados!³⁹⁴

Foi a primeira ação de outras que vieram com o tempo. No ano seguinte à conclusão da obra na rua Duque de Caxias foi a vez de a estação desaparecer. Máquinas da prefeitura colocaram abaixo os dois edifícios que compunham a estação e arrancaram

³⁹¹ Para infelicidade daqueles, como nós, preocupados com a preservação do patrimônio histórico, muitas cidades da Bahia, notadamente as mais importantes e pioneiras no ferroviarismo, destruíram ou deixaram que o tempo destruísse as estações ferroviárias. Os casos de Alagoinhas, Feira de Santana, Cruz das Almas e Juazeiro, dentre tantas outras que poderiam aqui ser elencadas, são tristes exemplos da falta de cuidado com o patrimônio ferroviário baiano.

³⁹² Sobre a mineração do ouro na Bahia e a implantação dos grandes projetos como o da Mineração Morro Velho S/A em Jacobina ver PONTE NETO, op. cit.

³⁹³ A pesquisa ainda não concluída de Carla Corte de Araujo intitulada “*Os Carcarás: política e sociedade na cidade de Jacobina (1965 – 1972)*”, aponta que a plataforma política do grupo Carcará, ao qual o prefeito de filiava, se baseava na modernização do espaço urbano da cidade. Agradecemos a historiadora por permitir a consulta a seu trabalho.

³⁹⁴ *A Palavra*, 22 out. 1983, p. 8.

os trilhos em longa extensão para dar lugar a uma avenida. Mais uma vez se justificava a destruição do patrimônio Federal em nome do progresso: na área da antiga estação seriam construídos, como de fato foram, um ginásio de esportes, a sede da Associação Comercial e Industrial de Jacobina e o campus da Universidade do Estado da Bahia. Estes eram os novos símbolos do progresso.

As ações do grupo político liderado por Carlos Daltro não pararam por aí, pois o prefeito e seus sucessores também agiram nos pontilhões. Nas terras do município de Jacobina havia três com mais de 20 metros sobre os rios Itapicurú-mirim e Canavieira. Eles, a partir de meados dos anos 80, foram adaptados para servirem ao tráfego rodoviário nas estradas que demandavam ao interior do município ou para dar acesso aos novos bairros que foram surgindo, como o da Bananeira. Passados muitos anos da desativação, continuam com suas imponentes estruturas em aço marcando a paisagem serrana da cidade. Pelo menos não foram abandonados para apodrecer ao sabor do sol e da chuva.



Figura 34: pontilhão de 50 metros sobre o rio Itapicurú-mirim na entrada de Jacobina. Trata-se do mesmo da figura 9 no capítulo II. Vê-se o piso em concreto feito para permitir o tráfego de automóveis.

Fonte: fotografia do autor. Jacobina, junho de 2009.

Treze anos após ser desativada, os restos da estrada de ferro ainda se faziam presentes no centro de Itaberaba e isto trazia desconforto à prefeitura municipal. A época, Miguel Passos era prefeito da cidade e, assim como muitos de seus congêneres na região, pretendia modernizar seu município. Esta modernização, sinônimo de progresso para o mandatário, passava, tal qual em Jacobina, por intervenções na zona

urbana. No início de 1989 o prefeito pôs em prática seu plano de reordenamento urbano da cidade e este consistia na construção de grande avenida sob o antigo leito da estrada de ferro que cortava a zona central da urbe. Em Itaberaba todo o material da via permanente não fora removido pela RFFSA e permanecia no local onde foram instalados originalmente. Já que os equipamentos não foram removidos e os terrenos da ferrovia vinham sendo ocupados irregularmente “devido à indiferença administrativa da empresa”, a prefeitura iniciou por conta própria a retirada dos trilhos para dar lugar à nova avenida, argumentando que os materiais da estrada “vinham trazendo transtornos aos planos de desenvolvimento urbanístico da cidade na atual administração”.

A RFFSA tentou embargar a remoção, mas não conseguiu. Em reunião entre os representantes da empresa Federal e o prefeito, este perguntou aos enviados da RFFSA se ela “era contra o progresso” e, em nome deste progresso, os serviços não seriam interrompidos, como de fato não foram. Trabalhadores contratados pela prefeitura cortavam os trilhos e grampos dos trilhos para depois eles serem arrancados do solo e dos dormentes por tratores. Os trilhos foram armazenados em depósito da prefeitura que os entregou a RFFSA e os dormentes foram recolhidos pela população “para utilizarem como madeira para suas cozinhas, ou mesmo para utilizar como estacas para cercar quintais”.³⁹⁵ Apenas salvou-se a estação e a casa do chefe da estação. A primeira foi convertida, sintomaticamente, em terminal rodoviário e a segunda continuou abandonada, da mesma forma em que se encontra nos dias de hoje.



Figura 35: remoção dos trilhos da ferrovia da Grota a mando da Prefeitura Municipal de Itaberaba, maio de 1989.
Fonte: reprodução de *O Paraguassú*, 15 mai. 1989, p. 3.

A justificativa da prefeitura de Itaberaba de que os terrenos estavam sendo invadidos por particulares de fato era verdade e o mesmo ocorreu em muitos outros

³⁹⁵ Tanto este parágrafo quanto o anterior foram compostos a partir de longa matéria publicada no jornal itaberabense *O Paraguassú*, 15 mai. 1989, p. 3.

lugares. Voltando a Jacobina, enquanto a prefeitura destruía o patrimônio da estrada, houve sério embate entre a RFFSA, a própria prefeitura e barraqueiros que ocuparam a área da estação. Estes pequenos comerciantes invadiram o pátio de manobras e construíram barracas onde vendiam os mais diversos produtos.³⁹⁶ No início de 1983, a empresa enviou ofício à prefeitura municipal e às autoridades solicitando a imediata desocupação dos terrenos de propriedade do governo. Segue, transcrito na íntegra, o ofício enviado ao delegado de Jacobina:

Salvador, 17 de fevereiro de 1983.

Ilmº. Sr.

Bel. MOUZINHO

MD. DELGADO DE POLÍCIA DE JACOBINA

JACOBINA-BAHIA

Assunto – Apoio Policial – SOLICITA

Prezado Senhor,

Apraz-nos apresentar a V.S.a o Supervisor Auxiliar de Segurança José Pezo Garrido Filho, Chefe do Grupo de Segurança desta empresa, sediado em Senhor do Bonfim, o qual está orientado no sentido de adotar as providências policiais necessárias para retirar diversas barracas, na sua maioria de madeira, construídas dentro da área de segurança e de domínio da RFFSA, caracterizando pois, invasão de área pertencente a esta empresa cujos os invasores tem se mostrado recalcitrantes aos inúmeros apelos que lhes temos dirigido.

Para a concretização da medida, esperamos contar com o necessário apoio dessa delegacia, como devemos ter a colaboração do Sr. Prefeito Municipal para retirada das barracas.

Ao ensejo apresentamos a V.S.a, o testemunho de nossa estima e alta consideração.

Atenciosamente,

José Ribeiro de Carvalho – Ten. Cel. R/1

Chefe do Departamento Regional de Segurança Empresarial.³⁹⁷

O mandatário de fato interveio, solicitando à empresa que concedesse sessenta dias de prazo para que os barraqueiros fossem removidos, o que foi feito. Por fim, em fins de abril, a área foi desocupada. Note-se que um ano depois, a estação ia ao chão pelas mãos do mesmo prefeito. Cabe aqui a pergunta: de onde os prefeitos de Jacobina e Itaberaba tiraram forças para duelar e vencer a RFFSA? Não encontramos respostas na imprensa, mas aventamos a possibilidade de as forças locais terem buscado apoio junto

³⁹⁶ A área da estação ficava muito próxima da feira livre da cidade. Esta foi a razão pela qual os comerciantes ocuparam a área.

³⁹⁷ *A Palavra*, 05 mar. 1983, p. 1. Todo o processo pode ser acompanhado, no mesmo semanário, nas edições que cobrem o período de 05 de março a 30 de abril de 1983.

às forças estaduais e federais, pois as duas importantes cidades possuíam representantes na Assembléia Legislativa da Bahia, além dos próprios prefeitos terem participação na vida política do estado

O importante a se notar nestes processos que descrevemos, é que o abandono do patrimônio público deixou espaço para que as prefeituras e a população, principalmente ex-ferroviários e seus descendentes, passassem a ocupar os galpões, estações e casas pertencentes a 4ª Divisão Leste, dando-lhes o uso que lhes convinha. A RFFSA ao tentar frear estes movimentos, quando e nos locais nos quais se interessou em fazer, foi derrotada. No França, Miguel Calmon, Barra de Mundo Novo e Caem, por exemplo, as casas de chefes de estação e de turmas tornaram-se propriedade privada. Em alguns casos, como em Miguel Calmon, a prefeitura do município intercedeu junto a RFFSA para que a empresa cedesse as instalações ao município e este deu novos usos às construções. A estação foi convertida em terminal rodoviário e a casa do chefe da estação foi doada alguns anos após a desativação.

Neste sentido, o da ocupação dos imóveis da RFFSA, o depoimento da senhora Maria Elisia da Silva nos trás alguns esclarecimentos.³⁹⁸ Seu esposo era funcionário da ferrovia lotado em Jacobina e, após a suspensão do tráfego, foi enviado a Miguel Calmon para tomar conta dos materiais que ainda não haviam sido removidos.

Aqui ficou o material, o pessoal que foi mudado e eu fiquei pelo seguinte... é tanto que aqui nessa região só tem eu, seo Dão, seo João, que já é aposentado também, mas ele já aposentou antes do último trem, ele já era um ferroviário aposentado [refere-se a João da Leste e comete pequeno erro, pois ele aposentou-se anos após a desativação da estrada]... foi que meu marido ficou tomando conta dos materiais, rancando os trilhos, até que ele botava pessoas na época, pessoas particular pra trabalhar pra rancar os trilhos e ir tirando, aí vinha um caminhão, não sei se era da Leste ou de quem era, eu sei que vinha um caminhão pegar, não era mais o trem que levava e aí pronto, terminou e ficou aí o chão, o chão dali da rodoviária, que também era parte de coisa da Leste, aí depois o pessoal da prefeitura, tomaram conta, eu não sei se foi combinado com a Leste, não sei de nada disso... até que lá no França, meu marido ficava lá também, naquela casa da turma que tem na estação, ele ficou muito tempo ali, aí... hoje eu tava dizendo, se a gente tivesse sido assim umas pessoas ambiciosas, ali era da gente hoje, porque na época ele ficava a semana toda lá pra cuidar dos materiais, aí ele comprou arame, cercou em volta das casas lá, fez plantio de laranja, de tudo que ele plantou e tudo ficou lá pro povo. Hoje quem usufrui dessas coisas lá é o pessoal do finado Cantídio, que era da Leste.

³⁹⁸ A Srª. Maria Elisia da Silva é natural do da região cacaueira, vindo morar em Jacobina na década de 60. Dona de casa, morou em Jacobina até 1976, quando devido a desativação da estrada seu esposo foi transferido para Miguel Calmon, onde se aposentou pouco tempo depois. Na data do depoimento, tinha 68 anos. Entrevista realizada em 15 jul. 2009.

Estivemos no França no ano de 2009 e pudemos comprovar que dona Maria Elisia estava correta, pois quem ocupa as instalações da ferrovia até os dias de hoje (casas, estação e galpão de manutenção) são a esposa e os filhos do antigo administrador do complexo, o senhor Cantídio. Narramos casos passados em Jacobina, Miguel Calmon e Itaberaba, contudo em todas as outras localidades da zona da estrada as prefeituras e a população se apropriaram do patrimônio ferroviário.



Figura 36: estação do França. Atualmente funciona como bar e parque de vaquejadas improvisado.
Fonte: fotografia do autor em julho de 2009.

Quem hoje visitar as localidades da área da ferrovia da Grotá encontrará em todas elas, sem exceção, inúmeras defensas e redutores de velocidade – o popular quebra-molas – pontes e mata-burros no interior das municipalidades feitas com os escombros da linha da Grotá. Vasculhando nossa própria memória, já que nascemos em Jacobina, nos lembramos que, nos anos 80, víamos muitos cravos à venda na feira livre de Jacobina. O cravo é o grande prego que prende o trilho ao dormente e, devido a sua forma, era utilizado como talhadeira em obras de construção civil e na mineração. Vê-se que a população deu novos usos ao que restou da estrada de ferro, reaproveitando qualquer pedaço de metal ou os vendendo nos ferros-velhos. Sintoma de que a miséria da população continuava, como continua, a ser um grande problema social.

Depois dos trens de recolhimento de materiais, cessou completamente o tráfego. Apenas o ramal de Campo Formoso continua a operar, mas em Iaçu uma pequena parte da estrada ainda via trens. Vimos que na localidade havia importante

estrutura da 4ª Divisão Leste, com oficinas, depósitos, casas de conservação, dentre outros. Nela se localizava uma das oficinas de revisão de vagões da rede. Após determinado tempo de uso, os vagões eram para lá enviados para passar por manutenção preventiva, o que fazia com que sempre uma grande quantidade deles estivessem estacionados na cidade. Após desativada a ferrovia, este trecho da linha da Grota passou a ser utilizado para guardar os vagões já revisados ou a espera de revisão. Foi em Iaçu onde um dos mais tristes capítulos da história da estrada se deu. Em 1983, encontravam-se nos seus trilhos e sobre a ponte do rio Paraguassú dezenas de vagões. A memória local registra que garotos começaram a esvaziar os balões de freio dos vagões que se encontravam antes da ponte. Como resultado, os vagões movimentaram-se e se chocaram com outros estacionados sobre a ponte. A estrutura não suportou o impacto e o segundo vão desabou, precipitando alguns vagões dentro do rio. Assim era destruída a mais imponente obra de arte da linha da Grota.



Figura 37: acidente que derrubou uma das seções da grande ponte sobre o rio Paraguassú. Iaçu, 1983. A cidade perdeu a ferrovia e ganhou um inusitado cartão postal.
Fonte: Projeto Iaçu Cultural.

Tal a gravidade e a destruição provocada pelo acidente, que somente no ano seguinte foi concluído um desvio e uma ponte provisória sobre o rio Paraguassú para

permitir que os diversos vagões que ficaram presos na outra margem do rio pudessem ser recuperados.



Figura 38: construção de desvio e ponte provisória para resgatar os vagões presos na outra margem do rio após o acidente de 1983. Iacú, março de 1984.
Fonte: Projeto Iacú Cultural

Depois de mais de três décadas de desativada, o que restou? Além dos escombros, ficaram inúmeros morros pelados que tiveram sua vegetação consumida pelas vorazes caldeiras das locomotivas a vapor. Além disto, ficou nostalgia e saudade para aqueles que utilizaram os serviços ou trabalharam na estrada de ferro que corria ao pé das serras. Todas as pessoas que entrevistamos, mesmo aqueles que trocaram o trem pelo automóvel em virtude dos seus precários serviços, lembram com saudade dos tempos em que, fazendo a curva na serra, a locomotiva deixava sua serpente de fumaça.

Que fiquem, ao final deste trabalho, as palavras do cantor e compositor bonfinense Carlos Grotta, em música dedicada à estrada de ferro que sofreu e seguiu por caminhos administrativos errados, os descaminhos, desde que foi aberta ao tráfego no hoje distante ano de 1917:

Traz o sinal das florestas gravado em sua chaminé
Traz o sinal das florestas gravado em sua chaminé
Corre por todos os trilhos
Levando notícias pra quem quer saber
Corre por todos os trilhos
Levando notícias pra quem quer saber

O trem da Grota partiu
Não sei, não pra onde
O trem da Grota partiu
Não sei, não pra onde.³⁹⁹

Tabela XVII – Uso atual das estações da linha da Grota.

Estação	Uso atual
Senhor do Bonfim	Em uso pela FCA - Ferrovia Centro Atlântica S/A.
Missão do Sahy	Abandonada e depredada.
Antonio Gonçalves	Abandonada e depredada.
Campo Formoso	Abandonada.
Pindobaçu	Abandonada.
Saúde	Centro cultural administrado pela prefeitura, mas não funciona regularmente.
Caem	Centro cultural administrado pela prefeitura, mas somente o bar funciona regularmente.
Jacobina	Demolida.
Miguel Calmon	Terminal rodoviário.
França	Abandonada e depredada. Parte das instalações deu lugar a um bar e o antigo pátio de manobras transformou-se num parque de vaquejadas improvisado.
Piritiba	Centro cultural administrado pela prefeitura.
Barra de Mundo Novo	Abandonada e depredada.
Jequitibá	Depósito da associação comunitária local.
Macajuba	Abandonada.
Rui Barbosa	Abandonada.
Itaíba	Abandonada e depredada.
Itaberaba	Terminal rodoviário.
Iaçu	Em uso pela FCA - Ferrovia Centro Atlântica S/A.

FONTE: elaboração do autor a partir de visitas as estações.

³⁹⁹ GROTA, Carlos e BARRETO, Deni. Trem da Grota. Interprete: Carlos Grota. In: *Passaredo*. [S.I.]: Sondise Produções Fonográficas, 1993. 1 disco sonoro. Lado B, faixa 2.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo do caso da ferrovia da Grota nos permitiu entender alguns aspectos importantes acerca das estradas de ferro no Brasil. Para estudá-la, foi necessário vê-la dentro de âmbitos maiores do que o da região e isto permitiu que percebêssemos que o transporte ferroviário, em grandes áreas do país, jamais recebeu a atenção devida. Seja nas mãos do capital internacional ou dos governos federal e estadual, a malha férrea nacional na sua quase totalidade passou por momentos extremamente difíceis durante todo o século XX. Obras mal construídas, estradas sem conservação adequada, carência crônica de recursos, ingerência política nas administrações e a predileção rodoviária levaram o sistema ao colapso a partir do fim da Segunda Grande Guerra. A solução encontrada não passou pela melhoria e ampliação da malha para dar-lhe nova vida. Resolveu-se o “problema ferroviário” brasileiro construindo-se estradas asfaltadas em substituição as de ferro. De modo geral e com poucas exceções, este foi o quadro das estradas de ferro brasileiras da sua origem no século XIX às privatizações da década de 1990.

A Bahia, como estado tornado marginal no jogo político e econômico nacional desde fins de século XIX, não fugiu a esta regra. No século XX, tentou-se unir as estradas criando uma rede, passando-se a administração ao capital internacional para, depois de retumbante fracasso, torná-las bens do Estado novamente. A última cartada foi a criação da RFFSA, a gigante caolha que não conseguiu resolver, nem de longe, os inúmeros problemas das ferrovias na Bahia. A linha da Grota é filha de sangue deste infeliz processo.

Ela nascera como uma estrada de ferro que deveria ser o estopim para o desenvolvimento de ampla região da Bahia, contudo passou longe, muito longe disso por diversas razões. A primeira e mais óbvia é que o trem sozinho não tem a capacidade de transformar as realidades de determinada região, contudo, se bem administrado, funcionando regularmente, transmitindo confiabilidade e, o mais importante, seguido por medidas nos campos econômico, político e social para fomento do desenvolvimento, converter-se-ia em poderoso instrumento de progresso. É exatamente neste ponto que a história do tem da Grota é exemplar. A estrada cruzava uma zona de possibilidades, futura como os propagandistas da região gostavam de chamá-la, mas seus efeitos foram poucos em face do que poderia ter sido. O historiador não deve pensar no futuro do pretérito, contudo não devemos deixar de reconhecer que, caso a estrada fosse melhor operada e os governos tivessem tomado medidas que fomentassem

o desenvolvimento da zona, sua história poderia ter sido outra e ela poderia ter contribuído para o desenvolvimento da zona.

Não foi o que ocorreu e, assim que as estradas de rodagem começaram a melhorar em quantidade e qualidade, houve a progressiva migração dos usuários para o automóvel, tornando ainda mais precária a situação da ferrovia. Este é um segundo ponto a ser destacado. Muito se discutiu se no Brasil houve ou não concorrência entre o asfalto e o trilho. Não nos atreveremos a estender nossa conclusão para todo o país em face das especificidades de cada região da nossa nação continente, contudo, na ferrovia da Grota, o automóvel e a rodagem foram seus poderosos algozes. Só não foram maiores do que ela própria que, mal construída e operada, levou os usuários a optar – na verdade buscar – por outro meio de transporte.

Estamos, ao fazer esta afirmação, querendo dizer que as estradas de rodagem e o automóvel trouxeram progresso e desenvolvimento para a região e o trem não? Esta jamais fora nossa intenção, pois isto não é verdade. A zona da Grota, apesar dos avanços que conheceu a partir dos anos 60 com a melhoria ou implantação de diversos serviços públicos, continua pobre, com a riqueza concentrada nas mãos de poucos e com a maior parte da população vivendo de auxílios governamentais, enfim, um espelho do que é o Brasil.

A ferrovia, e depois as estradas asfaltadas, contribuíram para que alguns, os mesmos donos do poder político-econômico de sempre, aumentassem suas fortunas, mandassem seus filhos estudar na capital e pudessem usufruir mais rapidamente das últimas modas surgidas nos grandes centros. Para a enorme massa empobrecida e analfabeta que compõe a região, o trem serviu apenas para facilitar a fuga para outras regiões do país. Esta, talvez, seja a grande ironia na história do trem da Grota: pensado para ampliar as oportunidades na zona que servia, mantendo, por conseguinte, a população na sua terra, na prática fez com que os habitantes da região fossem buscá-las em outras paragens.

Apesar da constatação de que a estrada de ferro, da forma como fora construída e administrada, passou longe de contribuir para o desenvolvimento da zona, não podemos deixar de reconhecer que ela teve importância. Ela, por ser o único meio de transporte rápido existente então, principalmente na sua primeira fase de existência quando estava sob a administração da *Chemins de Fer* e nos anos iniciais da fase Leste Brasileiro, agilizou os contatos em toda a zona, facilitando a circulação de mercadorias e pessoas neste vasto sertão. Ela permitiu o maior desenvolvimento das atividades comerciais e deu agilidade a dinâmica de funcionamento da zona. Como já dissemos, a

vida, antes medida pelo passo das mulas e boiadas, agora tinha como parâmetro a velocidade da locomotiva e o horário de chegada e partida dos comboios. Nesse caso, podemos afirmar que a estrada de ferro contribuiu para mudar a percepção de tempo das pessoas, inserindo-as, mesmo que apenas simbolicamente, no veloz mundo do capitalismo.

A estrada também teve outro importante papel, o de criar um novo ambiente social nas cidades que cruzou, pelo menos até os anos 50. A chegada dos comboios atraía grande massa de população para as estações. Estas pessoas não iriam viajar nem despachar mercadorias, iam apenas apreciar o movimento e travar contato com pessoas diferentes. As chegadas e partidas dos comboios converteram-se em eventos, com moços e moças vestindo seus trajes do domingo para esperar as composições chegarem bufando nas diminutas gares da zona da Grotá. Depois, e em menores proporções, esse burburinho lentamente se transferiu para a chegada do ônibus que vinha da capital, como a imprensa nos anos 50 atesta. Note-se que muito cedo a estrada de ferro perdeu seu glamour.

No título deste trabalho, utilizamos a expressão “o caso do trem da Grotá”. Ao final da leitura, pode muito bem o leitor modificar a expressão para “ocaso do trem da Grotá”. Que a história da estrada de ferro sertaneja que corria ao pé das serras nos sirva de lição: a coisa pública, os bens do Estado, portanto da sociedade, precisam de seriedade na sua administração, sob pena de não cumprirem seu papel e de desperdiçar preciosos recursos públicos.

Para a historiografia, acreditamos que este trabalho também deixa contribuição, pois além de demonstrar que uma análise ampla é possível e necessária, mesmo abrangendo-se recorte temporal tão longo quanto o nosso, ele trouxe à luz, para reconstruir o passado das localidades da zona da estrada, fontes pouco ou nunca trabalhadas, como alguns periódicos e documentos utilizados. O trem da Grotá partiu, mas seu passado e a análise dele ficam, é o que esperamos, como apoio a futuros estudos sobre o tema e, também, como exemplo de como não se deve tratar o bem público.

FONTES

Arquivo Publico do Estado da Bahia

BORGES, Carlos de Castro. Chorographia do município de Mundo Novo. *Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia*. Salvador: IGHB, 1918, Vol. 2.

COSTA, Afonso. Duzentos Anos Depois: a então Vila de Jacobina. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Vol. 48. Salvador: IHGB, 1923, v. 48.

COSTA, Afonso. Minha Terra: Jacobina de antanho e de agora. *Anais do 5º Congresso Brasileiro de Geografia*. Salvador: IGHB, 1918, Vol. 2.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza Governador do Estado. Bahia: Of. do Diário da Bahia, 1907.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1908.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 10ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1909.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 10ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1910.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1911.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 12ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1913.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária da 12ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1914.

MENSAGEM apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária da 13ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1915.

Outros:

Plantas e perfis das estradas de rodagem. Caixa 112, maço 2.589.

Arquivo Público Municipal de Itaberaba

Periódico:

O Paraguassú

Biblioteca Pública do Estado da Bahia

Periódicos:

A Tarde

Diário da Bahia

Diário de Notícias

A Época. Salvador: S/E, Ano 7, N°. 71, 11 mar. 1930.

Relatórios:

BAHIA. *Actas das Sessões do Senado do Estado Federado da Bahia 1891 -1892. Parecer a maioria da Comissão Externa nomeada pelo senado sobre o plano geral de viação férrea do estado: apresentado na seção de 01/10/1891*. Salvador: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1892.

BRASIL. CMBEU. *Relatório geral: anexos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1954, 2º tomo.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1935*. Salvador: Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1936.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1936*. Salvador: Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1937.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1937*. Salvador: Gráfica Comercial, 1938.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1938*. Salvador: Gráfica Comercial, 1939.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1939*. Salvador: Gráfica Comercial, 1940.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1940*. Salvador: Tipografia da Leste, 1941.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1941*. Salvador: Tipografia da Leste, 1942.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1943*. Salvador: Tipografia da Leste, 1944.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório do exercício de 1944*. Salvador: Tipografia da Leste, 1945.

BRASIL. Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. *Relatório de exercício de 1948*. Salvador: Tipografia da Leste, 1949.

Outros:

BAHIA. *Diário Oficial do Estado da Bahia. Edição Comemorativa ao Centenário da Independência da Bahia*, 1923, (fac-símile).

Center for Reseach Libraries (<http://brazil.crl.edu/>)

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do anno de 1917 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1918*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do anno de 1919 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1920 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1920*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1922 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1922*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1926 apresentado ao presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1926*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1927 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1928*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Ano de 1937*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Anos de 1945 - 1946*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao exmº Sr. presidente de República. Fevereiro a dezembro de 1951*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1951.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao exmº Sr. presidente de República. Janeiro a dezembro de 1952*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1953.

FALLA *que recitou o exm.o presidente da provincia da Bahia , dr. João Mauricio Wanderley, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia no 1.o de março de 1853*. Bahia: Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1853.

FALLA *que recitou na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia, o vice-presidente da provincia, dr José Augusto Chaves, no dia 1.o de setembro de 1861*. Bahia: Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1861.

Companhia Baiana de Pesquisa Mineral

MASCARENHAS, Juracy de Freitas. *Estudo geológico da parte leste de Campo Formoso, Bahia*. Salvador: UFBA, 1969.

MENEZES, M. G., GUIMARÃES, A. J. e SOUZA, W. T. Cronologia da mineração no Brasil. Em: BARBOSA, Frederico Lopes Meira e GURMENDI, Alfredo C. (Coord.). *Economia mineral do Brasil*. Brasília: DNPM, 1995.

SOUZA, H. C. A. de. Garimpos na região de Jacobina - Estado da Bahia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro: v. 3, n. 4, p. 815-824, 1941.

Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
(<http://cpdoc.fgv.br/>)

Documentos diversos:

Maço EAP vop 1959.08.04

Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Bahia

BAHIA. DERBA. *Cadastro das rodovias do Estado da Bahia. Situação em dezembro de 1975*. Salvador: S/E, 1976.

BAHIA. DERBA. *Rodovia BA-052: a estrada do feijão*. Salvador: S/E, S/D.

BAHIA. DERBA. *Rodovias no Estado da Bahia*. Salvador: S/E, 1969.

Fundação Clemente Mariani

BRITO, Manoel Evangelista de. *A Rêde Ferroviária Federal S/A como fator de desenvolvimento do nordeste e da segurança nacional*. Salvador: Fundação Gonçalo Moniz, 1969.

SAMPAIO, Teodoro. *O Estado da Bahia: agricultura, criação de gado, indústria e comércio*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1925.

FOLGUEIRA, Manuel Rodriguez. *Album artistico, commercial e industrial do estado da Bahia*. Salvador: M. Rodriguez Folgueira, 1930.

The Guardian Archives (<http://archive.guardian.co.uk>)

Periódico:

The Guardian

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (<http://biblioteca.ibge.gov.br/>)

BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil* (diversos números).

BRASIL. Directoria Geral de Estatística. *Recenseamento do Brazil realizado em 1º de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1928, Vol. 4, 2ª parte, Tomo I.

BRASIL. IBGE. *Enciclopedia dos Municipios Brasileiros. Vol. XX*, Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

BRASIL. IBGE. *Enciclopedia dos Municípios Brasileiros. Vol. XXI*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

BRASIL. IBGE. *Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1940)*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1950, Série Regional, parte XII, Bahia, Tomo I (população e habitação).

BRASIL. IBGE. *Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1940)*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1950, Série Regional, parte XII, Bahia, Tomo II (censos econômicos).

BRASIL. IBGE. *Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1950)*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1955, Série Regional, Vol. XX, Bahia, Tomo I (censo demográfico).

BRASIL. IBGE. *Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1950)*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1956, Série Regional, Volume XX, Bahia, Tomo II (censo agrícola).

BRASIL. IBGE. *Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1950)*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1956, Série Regional, Volume XX, Bahia, Tomo III (censos industrial, comercial e dos serviços).

BRASIL. IBGE. *Censo demográfico de 1960*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1962, Série Regional, Vol. I, Tomo VII.

BRASIL. IBGE. *Censo demográfico de 1970*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1973, Série Regional, Vol. I, Tomo XIII.

BRASIL. *Revista dos Municípios Brasileiros* (diversos números).

Junta Comercial do Estado da Bahia

Banco de dados: cadastro das casas comerciais da Bahia.

Memorial Senhor do Bonfim

Periódicos:

O Círio

Correio do Bonfim

O Imparcial

Jornal do Sertão

Fotografias diversas.

Áudio:

GROTA, Carlos e BARRETO, Deni. Trem da Grot. Interprete: Carlos Grot. In: *Passaredo*. [S.I.]: Sondise Produções Fonográficas, 1993. 1 disco sonoro. Lado B, faixa 2.

Ministério da Fazenda - Memória Estatística do Brasil
(<http://memoria.nemesis.org.br/>)

BRASIL. Departamento Nacional de Estatística. *Estatística dos meios de transporte no Brasil*. Rio de Janeiro: Typografia do Departamento Nacional de Estatística, 1933.

BRASIL. *Legislação ferro-viaria federal do Brazil: leis, decretos, regulamentos, instrucções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921*. Edição commemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas. Rio de Janeiro: 15 volumes, 1922.

BRASIL. *Estudo descriptivo da viação ferrea do Brazil: organizado na Comissão Central e Construção de Estradas de Ferro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

BRASIL. *Estatistica das estradas de ferro da União e das fiscalisadas pela União no anno de 1905*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

BRASIL. *Estatistica das estradas de ferro da União e das fiscalisadas pela União no anno de 1906*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

BRASIL. *Estatistica das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1907*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

BRASIL. *Estatistica das estradas de ferro da União e das fiscalisadas pela União no anno de 1908*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910.

BRASIL. *Estatistica das estradas de ferro da União e das fiscalisadas pela União no anno de 1909*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

BRASIL. *Estatistica das estradas de ferro da União e das fiscalisadas pela União no anno de 1910*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1911*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1912*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1913*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1914*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1915*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1916*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1918*. Rio de Janeiro: Pap. Typographia Gomes Brandão, 1922.

BRASIL. *Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União no anno de 1919*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

JESUS, José Palhano de. Rápida notícia sobre as estradas de ferro. Em: *Diccionario historico, geographico e ethnographico do Brasil (commemorativo do primeiro centenario da independencia) introdução geral, (Brasil)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, Vol. 1.

Núcleo de Estudos em Cultura e Cidade (UNEB, Campus IV)

Periódicos:

Correio do Sertão

O Ideal

O Jornal

O Lidador

Nordeste Baiano

A Palavra

A Primavera

Vanguarda

Fotografias diversas.

Portal Câmara dos Deputados

(<http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica>)

BRASIL. *Coleção das leis da República. Atos do Poder Executivo: decretos de julho a setembro de 1966*. Brasília: Imprensa Nacional, 1966, Vol. VI.

BRASIL. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1934*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935, Vol. III.

Processamento de Dados do Senado Federal

(<http://www.senado.gov.br/sf/senado/prodasen/#topo>)

Legislação do Brasil republicano.

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia

BAHIA. *Anuário Estatístico 1931 – 1932*. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1934.

BAHIA. CPE. *Plano de desenvolvimento da Bahia - PLANDEB: 1960-1963*. Salvador: CPE, 1960.

BAHIA. Fundação Centro de Pesquisas e Estudos. *A inserção da Bahia na evolução nacional 2ª etapa: 1890-1930*. Salvador: CPE, 1980.

BAHIA. CEPLAB. *Transporte ferroviário. Análise Conjuntural*. Salvador: CEPLAB, v.1, n.1, jul. 1974.

BRASIL. DNEF. *Relatório 1954 / 1955*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1956.

BRASIL. DNER. *Evolução da frota brasileira de autoveículos*. Rio de Janeiro: DNER, 1968.

BRASIL. Ministério da Agricultura. *Estatística do gado abatido nos matadouros municipais e postos de matança do Estado da Bahia 1946*. Rio de Janeiro: Serviço de Estatística da Produção, 1947.

COSTA, José Americano da. *Estradas de rodagem no Estado da Bahia. Memória apresentada ao Terceiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924.

FONTES, Adhemar de Souza. *Rodoviarismo na Bahia*. Salvador: Federação das Indústrias do Estado da Bahia, 1961.

GEIPOT e Consórcio TRANSCON - ASTEP - TENPO. *Transportes na Bahia: estudo de viabilidade técnico-econômico, relatório final*. Rio de Janeiro: GEIPOT, 1974.

GEIPOT. *Estudo do sistema ferroviário servindo aos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e parte da Bahia: plano diretor*. Brasília: GEIPOT, 1975, Vol. 2, tomos I e II, Vol. 3 e Vol. 4.

Entrevistas:

Florisvaldo Queiroz Carvalho. Entrevista realizada em 10 jun. 2009.

Ednólia Sena Gomes. Entrevista realizada em 16 jun. 2009.

João Soares Nascimento. Entrevista realizada em 15 jul. 2009.

Maria Elisia da Silva. Entrevista realizada em 15 jul. 2009.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Manoel Pinto de. *Abastecimento: crises, motins e intervenção*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1985.
- AGUIAR, Manoel Pinto de. Notas sobre o Enigma Baiano. *Revista Planejamento*. Salvador: CPE, v.4, p. 123-136, out./dez. 1977.
- ALCAZAR I GARRIDO, Joan Del. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. *Revista Brasileira de História*, 25/6.
- ALVAREZ, J. Rey. *Transporte ferroviário no Nordeste do Brasil*. Recife: SUDENE, Divisão de Documentação, 1962.
- ALVES, Castro. *Poesias completas*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1995
- ARAÚJO, Carla Corte de. *Os Carcarás: política e sociedade na cidade de Jacobina (1965 – 1972)*. Trabalho inédito.
- ARGOLO, Miguel de Teive e FERREIRA, Justino da Silva. *Memória Sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia*. Salvador: Typografia e Encadernadora Reis, 1908.
- ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões*. Bauru: EDUSC, 2000.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1964.
- BAHIA. Companhia Baiana de Pesquisa Mineral. *Patrimônio mineral da Bahia. CBPM 35 anos*. Salvador: CBPM, 2008.
- BARRETTO, Adolfo Alves. *Breve história do município de Mundo Novo*. S/L: S/E, 1946.
- BARRETTO, Adolfo Alves. *História da Estrada de ferro na cidade de Mundo Novo*. Jacobina: Tipografia Vitória, 1947.
- BLACKWOOD'S EDINBURGH MAGAZINE. Número 178, novembro de 1830, Vol. 38.
- BLOCH, Marc. *Introdução à História*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1965.
- BOOTH, Henry. *An Account of the Liverpool and Manchester Railway*. Philadelphia: Carey & Lea, 1831.
- BOSI, Eclea. *Memória e Sociedade: Lembrança de Velhos*. São Paulo, Cia das Letras, 1994.
- BRANDÃO, Maria de Azevedo e CARDOSO, Suzana Alice (orgs). *Jacobina: passado e futuro*. Jacobina: ACIJA, 1993.

BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. *Planos de Viação: evolução histórica (1808 – 1973)*. Rio de Janeiro: S/E, 1973.

BRASIL. Rede Ferroviária Federal S/A. *Sistema Ferroviário em 1974*. S/L: RFFSA, 1974.

BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Presença, 1972.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV – XVIII. O tempo do mundo*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. Tese (Doutorado em Economia), Campinas: UNICAMP, 2000.

CARLEIAL, Papirio. *Aspecto do problema ferroviário brasileiro*. Salvador: DNEF, 1964.

CARLETTO, Cássia Maria M. *A Estrada de Ferro Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Salvador: Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, 1979.

CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas. O imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

CARVALHO, Patricia Carneiro Santos Moreira. *Juracy Magalhães e a construção do juracismo: um perfil da política baiana*. Dissertação (Mestrado em História), Salvador: UFBA, 2005.

CERQUEIRA, Epitácio Pedreira de. *Pedra que brilha: caderno do município de Itaberaba*. Feira de Santana: Bahia Artes Gráficas Ltda, 1986.

COSTA, Emilia Viotti da. *Da Monarquia a República: momentos decisivos*. São Paulo: Unesp, 2007.

CUNEGUNDES, Jubilino. *Morro do Chapéu: um pouco de sua história, sua vida político-administrativa, suas belezas e sua gente*. Salvador: EGBA, 1999.

CUNHA, Joaci de Souza. *Estado e política fora dos trilhos*. Texto de Qualificação (Doutorado em História). Orientação Prof^{ra}. Cecília Velasco Cruz, UFBA. Apresentado em 19 nov. 2009.

DANTAS NETO, Paulo Fábio. *Tradição, autocracia e carisma: a política de Antonio Carlos Magalhães na modernização da Bahia (1954 – 1974)*. Belo Horizonte: Editora UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2006.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia o rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.

FERREIRA, Benedito Genésio. *A estrada de ferro Baturité (1870 – 1930)*. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, Núcleo de Documentação Cultural, Projeto História do Ceará, 1989.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 2005.

FONTES, Oleone Coelho. *Lampião na Bahia*. Petrópolis: Vozes, 2001.

FRAGOSO, João. Para que serve a história econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: n. 29, 2002.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: *Bahia, análise e dados*. Salvador: SEI, V9, nº 4, pp. 24 – 37, 2000.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de e PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *Caminhos ao encontro do mundo: a capitania, os frutos de ouro e a princesa do sul – Ilhéus 1534 – 1940*. Ilhéus: Editus, 2001.

GEIPOT. *As estradas de ferro: análise da situação atual. I Fase*. New York: Coverdale & Colpitts Consulting Engineers, 1966, Vol. III A.

GEIPOT. *As estradas de ferro: análise da situação atual. I Fase*. New York: Coverdale & Colpitts Consulting Engineers, 1966, Vol. III B.

GEIPOT. *Estudos de transportes no Brasil. I Fase: as estradas de ferro, reorganização recomendada e plano de ação*. New York: Coverdale & Colpitts Consulting Engineers, 1966, Vol. IV.

GORDILHO, Osvaldo. *Os transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, Serviço de Documentação, 1956.

GOULART, José Alípio. *Brasil do boi e do couro*. Rio de Janeiro: Edições GRD, 1965.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Edições Vértice, 1990.

HALL, Michael. História Oral: os riscos da inocência. In: *O direito à memória*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992,

HARDMAN, Francisco Foot e LEONARDI, Vitor. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. São Paulo: Global Editora, 1982.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

HILTON, Stanley E. *O Brasil e a crise internacional (1930 – 1945)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

HOBBSAWN, Eric. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978.

HOBBSAWN, Eric. *A era das revoluções (1789 – 1848)*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HOBBSBAWN, Eric. *A era do capital (1848 – 1875)*. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

HOBBSBAWN, Eric. *A era dos extremos. O breve século XX (1914 – 1991)*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

HOBBSBAWN, Eric. *Sobre história*. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

JESUS, Zeneide Rios de. *Eldorado Sertanejo: garimpos e garimpeiros nas serras de Jacobina (1930 – 1940)*. Dissertação (Mestrado em História Social), Salvador: UFBA, 2005.

LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto. O município e o regime representativo no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

LEITE, Rinaldo César Nascimento. *A rainha destronada: discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. Tese (Doutorado em História Social), São Paulo: PUC, 2005.

LEITE, Rinaldo César Nascimento. *E a Bahia civiliza-se... ideais de civilização e cenas de anticivilidade em um contexto de modernização urbana 1912-1916*. Dissertação (Mestrado em História Social), Salvador: UFBA, 1996.

LEMONS, Doracy Araújo. *Jacobina, sua história e sua gente: memórias*. Jacobina: D. A. Lemos, 1995.

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

LOPES, Lucas. *O Vale do São Francisco*. Rio de Janeiro: Ministério de Viação e Obras Públicas, Serviço de Documentação, 1955.

MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MACEDO, Eurico. *Memórias de um ferroviário*. Salvador: Ed. do Autor, 1950.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política, livro I, vol. I*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

MARX, Karl. *O Capital (edição popular)*. Lisboa: Edições 70, 1974.

MATOS, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas: Pontes, 1990.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

MELLO, João Manuel Cardoso de e NOVAIS, Fernando A. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: NOVAIS, Fernando A. e SCHWARCZ, Lilia Moritz.

História da vida privada no Brasil Vol. 4. Contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

MENESES, Adriano Antonio Lima. A imprensa sertaneja: uma busca de identidade cultural no Piemonte da Chapada Diamantina. In: *Anuário de Pesquisa da UNEB*. Salvador: edição 1. Disponível em <<http://www.anuarioppg.uneb.br/arquivos/ed1/1.pdf>>. Acesso em 05 jul. 2010.

MESQUITA, Elpídio Pereira de. *Viação férrea da Bahia*. Rio de Janeiro: Jornal do Comercio, 1910.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MORAES, Walfrido. *Jagunços e heróis. A civilização do diamante nas lavras da Bahia*. Salvador: EGBA, 1997.

MOTTA, Antônio Carlos Casulari Roxxo da. *Cobrasma: trajetória de uma empresa brasileira*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: USP, 2006.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *História regional e local: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade*. Feira de Santana: UEFS; Salvador: Arcádia, 2002.

NEVES, Erivaldo Fagundes e MIGUEL, Antonieta (orgs.). *Caminhos do sertão. Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia*. Salvador: Arcádia, 2007.

NUNES, Ivanil. *Douradense, a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2005.

OTTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1859

PAES, Jurema Mascarenhas. *Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no alto sertão baiano*. Dissertação (Mestrado em História Social). Salvador: UFBA, 2001.

PEDROSA, Erasto Neves. *Panorama dos transportes no Nordeste brasileiro*. Recife: SUDENE, 1970.

PEQUENA história das invenções. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

PIETSCH JR, Luiz e CAVALCANTI, Tito. *Rodas: história de alguns veículos de todos os tempos*. Rio de Janeiro: Borghoff, 1982.

PINTO, Estevão. *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

PONTE NETO, Oséas. *Panorama do ouro na Bahia*. Salvador: Superintendência de Geologia e Recursos Minerais, 1998.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a estrada de ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru: EDUSC, Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

REVISTA FERROVIÁRIA. *Estradas de ferro do Brasil em 1960*. Rio de Janeiro: CBEI, 1960, (Suplemento).

SACRAMENTO, Antenor. *O despertar econômico dos sertões baianos e panoramas ferroviários no vale do rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1965.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *Partido políticos da Bahia na primeira república: uma política de acomodação*. Salvador: EDUFBA, 1998.

SAMPAIO, Teodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. São Paulo: Cia. das Letras, 2002.

SANTOS, Mario Augusto da Silva. *A República do povo: sobrevivência e tensão*. Salvador: Edufba, 2001.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: NOVAIS, Fernando A. e SEVCENKO, Nicolau. *História da vida privada no Brasil Vol. 3. República: da belle époque à era do rádio*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.

SILVA, Adolpho. *Bonfim, terra do bom começo*. Salvador: Ed. Mensageiro da Fé, 1971.

SILVA, Aldo José Moraes. *Instituto Histórico e Geográfico da Bahia. Origens e estratégias de consolidação institucional (1894 – 1930)*. Tese (Doutorado em História). Salvador: UFBA, 2006.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig e MELLO E SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de. *Cidade e região no Estado da Bahia*. Salvador: Centro editorial e didático da UFBA, 1991.

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

SILVA, Lourenço Pereira da. *Apreciação circunstanciada sobre o município do Bonfim*. Salvador: Typographia D'A Bahia, 1906.

SILVA, Lourenço Pereira da. *Memória histórica e geographica sobre a comarca do Bonfim*. Salvador: Litho. Typo. e Encadernação Reis & C., 1915.

SILVA, Paulo Santos. *Âncoras de tradição: luta política, intelectuais e construção do discurso histórico na Bahia (1930 – 1949)*. Salvador: EDUFBA, 2000.

SILVA, Paulo Santos (org.). *Desarquivamento e narrativas: história, literatura e memória*. Salvador: Quarteto, 2010.

SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa – Omega, 1976.

SILVA, Vera Alice Cardoso. Regionalismo: o enfoque metodológico e a concepção histórica. In: SILVA, Marcos A. da (coord.). *República em migalhas: história regional e local*. São Paulo: Marco Zero, 1990.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

SODRÉ, Moniz. *Estradas de ferro da Bahia: as arengas do snr. José Ignacio*. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio de Rodrigues & Cia., 1910.

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

SPINOLA, Noélio Dantaslé. *O PLANDEB: uma análise histórica*. Salvador: 2009. Disponível em: <www.ipapesquisa.com.br/textos/o_plandeb.pdf> Acesso em 22 out. 2010.

STIEL, Waldemar Corrêa. *Ônibus. Uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editora, 2001.

TARQUÍNIO, Mario. Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia. In: *Revista IGHB*, Salvador: 1934.

TAVARES, Luis Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

TAVARES, Luis Henrique Dias. *O problema da involução industrial da Bahia*. Salvador: UFBA, 1966.

TEIXEIRA, Cid. *Bahia: caminhos, estradas, rodovias*. Salvador: SINDUSCON, ABEOR, CREA-BA, ALBA, 1998.

TEIXEIRA, Cid. *Mineração na Bahia: ciclos históricos e panorama atual*. Salvador: Superintendência de Geologia e Recursos Minerais, 1998.

TEIXEIRA, Francisco e GUERRA, Oswaldo. 50 Anos da industrialização baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. In: *Bahia Análise e Dados*. Salvador: SEI, v.10, n.1, p. 87-98, jun. 2000.

- TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.
- THOMPSON, E. P. *Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998.
- TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1987.
- TOTA, Antonio Pedro. *O imperialismo sedutor. A americanização do Brasil na época da Segunda Guerra*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- VIANNA, Ialmar Leocádia. *A estrada de ferro Ilhéus – Conquista e a lavoura do cacau na Bahia*. Dissertação (Mestrado em História), Recife: UFPE, 1986.
- VOLDMAN, Daniele. “Definições e usos”. In: FERREIRA, Marieta de M. e AMADO, Janaína (orgs). *Usos & abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.
- ZORZO, Francisco Antônio. Retornando à história do sistema viário. In: *Sitientibus. Revista da Universidade Estadual de Feira de Santana*. Feira de Santana: n. 22, p. 99-119, 2000.
- ZORZO, Francisco Antônio. O Movimento de tráfego da estrada de ferro Central da Bahia e seu impacto comercial. In: *Sitientibus. Revista da Universidade Estadual de Feira de Santana*. Feira de Santana: n. 1, p. 63-79, 2002.