

A FERROVIA E OS DISCURSOS DE PROGRESSO NA REGIÃO DE MUNDO NOVO: 1923 – 1941¹

Lucas Adriel Silva de Almeida
Professor da Educação Básica
E-mail: lucasadriel@gmail.com

Palavras-chave: Ferrovias. Mundo Novo. Discursos. Progresso.

Introdução

Esta comunicação pretende tecer uma análise sobre os discursos de progresso difundidos no município de Mundo Novo, no intervalo cronológico compreendido entre os anos de 1923 a 1941, entendendo a ligação existente entre estes discursos e a inserção ferroviária de maneira “covalente”, observada neste caso. Para tanto, recorreremos à perspectiva da História Regional e Local tal como é entendida por Erivaldo Fagundes Neves, para ele:

A história Regional e Local consiste numa proposta de estudo de atividades de determinado grupo social historicamente constituído, conectado numa base territorial com vínculos de afinidades, como manifestações culturais, organização comunitária, práticas econômicas, identificando-se suas interações internas e articulações exteriores e mantendo-se a perspectiva da totalidade histórica (NEVES, 2002, p. 45).

Salvaguardados nesta perspectiva teórica, compreendemos o município de Mundo Novo no mencionado recorte temporal como região de Mundo Novo, visto que Neves defende a real possibilidade de se aplicar a História Regional e Local a um município. Observemos ainda os conceitos de *região* e de *local*. Segundo Neves (2002):

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

¹ Parte substancial desta comunicação foi retirada da minha monografia de conclusão de curso *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923 – 1941)*, defendida na Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS, no ano de 2010.

poder sobre um conjunto mais amplo, expondo a sua fluidez (NEVES, 2002, p. 45-46).

A análise dos sentidos dos discursos produzidos por grupos sociais historicamente constituídos levou-nos a convergir este estudo para o campo da História Cultural, como é defendida por Roger Chartier (1990), para ele a mesma “tem por principal objetivo identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma realidade social é construída, pensada, dada a ler” (CHARTIER, 1990, p. 16).

Assim, os discursos de progresso serão compreendidos aqui como Representações que, para Roger Chartier (1990),

não são de forma alguma discursos neutros; produzem estratégias e práticas (sociais, escolares, políticas) que tentam impor uma autoridade à custa, por elas menosprezadas, a legitimar um projeto reformador ou justificar, para os próprios indivíduos, as escolhas e condutas (CHARTIER, 1990, p. 16).

Observando a questão ferroviária, podemos constatar que desde o seu advento na revolução industrial inglesa e sua expansão para os lugares que os trilhos chegaram, as ferrovias transformam as sociedades por onde passaram, para Zorzo (2001):

A ferrovia alcançou cada lugar com condições distintas e territorializou-se de modo diferente em cada região onde foi construída. Pode-se dizer que o impacto da ferrovia na zona rural de cada cidade foi se dando de modo diferenciado, já que nem o próprio universo rural permanecia o mesmo geograficamente, na medida em que a ferrovia avançava e que as cidades polarizavam uma zona diferente, de tamanho maior ou menor (ZORZO, 2001, p. 160).

Assim, buscaremos compreender o sentido dos discursos de progresso apregoados pelos defensores da inserção ferroviária no município, observando os sentidos atrelados a este processo, que mesmo não atendendo aos planos iniciais, causou um conjunto de agitações no então município de Mundo Novo. Para tanto, nos apoiaremos em algumas notícias jornalísticas referentes à inserção ferroviária na região de Mundo Novo, bem como em fragmentos trazidos em livros memorialistas, buscando compreender assim o sentido deste progresso.

Trilhos para um Mundo Novo

O projeto ferroviário na Bahia foi longo e conturbado, remonta ao Império e o período republicano também assistiu a uma sobreposição de projetos inacabados que cruzaram os anos sendo reinventados, muitos dos quais não saíam sequer do papel. No caso do ramal que alcança a região de Mundo Novo, sua gênese deu-se quando em “1912 foi autorizada a construção do ramal Senhor do Bonfim – Jacobina, o chamado trem da grotta, numa extensão de 118 km” (FREITAS, 2000, p. 29), chegando à Jacobina em 1920² e em outra fase em Mundo Novo em 1923.

No ano de 1923 se acentuam muitas transformações para no município de Mundo Novo. Observemos como ponto de partida da nossa análise as palavras de Adolfo Alves Barreto, citadas por Dante de Lima (1988), ao relatar o que ocorreu no França, então distrito de Mundo Novo, aos 12 dias do mês de outubro do já referido ano, onde, segundo notícia do jornal *Correio do Sertão*, fizeram-se presentes na Estação Ferroviária do França mais de duas mil pessoas.³ As palavras do nosso interlocutor sintetizam o que ali ocorreu e a sua devida importância para os habitantes de Mundo Novo (na estação do França).

Foi um passeio magnífico!

A prancha, com grande massa de manifestantes, inclusive a Filarmônica Lyra Mundonovense, que executava peças escolhidas de seu repertório, cortando as caatingas, anunciava uma nova era de civilização e progresso, para a importantíssima zona da grande Pátria (LIMA, 1988, p. 73).

A transcrição acima demonstra a importância da inserção ferroviária no município de Mundo Novo para os habitantes da referida região. A nossa intenção aqui é procurar entender em que consistia a nova era, descritas por eles como uma era de progresso. Estes discursos de progresso foram utilizados em matérias jornalísticas atrelados a notícias sobre o processo de introdução do arcabouço ferroviário, que se inicia anos antes do referido recorte, sendo encontradas informações sobre interesses de inserção ferroviária em Mundo Novo, por exemplo, em 1898, a qual relata que:

A principal arteria ferra é a que vae desta Capital à Cidade do Joazeiro com a extensão de 376 kilometros. 521m. de linha principal e 82 kilometros. 388 de ramal. Segue-se a linha Central, a partir de S. Felix com 300 kilometros. a

² Jornal *Correio do Sertão*, n. 157, 15 jul. 1920, p. 1.

³ Jornal *Correio do Sertão*, n. 328, 21 out. 1923, p. 2.

qual projecta diversos ramaes de grande futuro. merecendo salientação o de Sítio Novo a Mundo Novo.⁴

As reivindicações junto às esferas governamentais para a efetivação do projeto ferroviário era antiga, no entanto, apenas no ano de 1923 se materializava de fato com a inauguração da estação ferroviária do distrito do França, tornando real agora o sonho das elites de transformar trilhos em progresso.

O principal objetivo dos mundonovenses consistia em levar os trilhos à sede do município, fato que ocorreu parcialmente⁵ e apenas no ano de 1937⁶ quando os trilhos da empresa Leste Brasileira chegaram a Barra, passando pelo nascente arraial de Piritiba⁷ em 1934.⁸ O sonho das ferrovias se aproximava a cada dormente fincado; o lento e inconstante avanço dos trilhos era noticiado em jornais, trazendo junto com eles os sentimentos de que a justiça começava a ser feita para com os mundonovenses.

Depois de grandes esforços por parte de suas três últimas administrações políticas, inumeros apelos e reclamações encaminhados improficuamente aos poderes, em prol da decantada inauguração da estação ferroviaria de Barra, a cidade de Mundo Novo, ao que parece, verá, dentro de quatro mezes, realizadas as suas justas aspirações.

A Ci^a. Ferro-Viaria ja mandou atacar o serviço convenientemente anunciado que o entregara concluído em janeiro.

Assim seja!⁹

Logicamente um discurso de progresso, sustentado nestas condições, privilegiaria, de maneira mais contundente, a parcela da população capaz de se beneficiar deste novo contexto socioeconômico de maneira mais expressiva. A grande maioria da população conheceria este progresso apenas de longe, nas ofertas de subemprego que sustentavam a opulência local dos

⁴ Fragmento extraído da Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna, governador da Bahia em 14 de abril de 1898, p. 18. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u013/000078.html>>. Acesso em: 04 out. 2009.

⁵ Digo parcialmente pelo fato de que Barra era na verdade um povoado distante cerca de seis quilômetros da sede do município e passa a ser encarado, quando recebe a estação ferroviária como um bairro mais afastado. Recebe também do poder publico municipal uma atenção especial para tornar o trajeto até a sede do município (e do município para Barra) apropriado ao grande afluxo de pessoas que agora receberia.

⁶ Jornal *O Lidador*, n. 174, 21 fev. 1937, p. 4.

⁷ Piritiba, hoje emancipada do município de Mundo Novo é neste momento um pequeno arraial que tem seu nascedouro por volta do ano de 1925. É a localidade mais beneficiada no que tange ao processo ferroviário e suas elites fizeram coro juntamente com as do restante do município na difusão do discurso de progresso. Optei, no entanto, por fala genericamente de elites mundonovenses, porque a questão piritibana sozinha daria uma outra comunicação, pela importância que a ferrovia teve para a sociedade piritibana, que neste momento é parte integrante do município de Mundo Novo.

⁸ Jornal *O Lidador*, n. 46, 20 jul. 1934.

⁹ Jornal *O Lidador*, n. 7, 20 out. 1933, p. 2.

detentores da terra, uma elite agrária, que de certa forma dava continuidade a um processo de exploração que lembrava o coronelismo.

Em outra notícia jornalística, o chefe do executivo municipal descreve a relação do progresso com as atividades produtivas municipais, em que a sua figura de gestor funciona não como o promotor de tal progresso, mas como um gerente ou organizador do processo, segundo a notícia:

Sob a gestão criteriosa do sr. dr. Raul da Costa Victoria, continua a prosperar o município de Mundo Novo, em que envulta a criação de gado, em especial do vaccum, e se faz larga exportação de couros, lacticínios, madeiras, cereais, fumo, café, mamona e outros productos.¹⁰

Portanto, quem se beneficiou avultosamente da inserção ferroviária de fato foram os criadores de gado e os produtores dos chamados produtos de exportação, todos ligados a propriedade da terra. Estes eram quem de fato tinham total interesse na chegada das ferrovias e nada mais lógico do que serem seus maiores defensores e difusores deste discurso de progresso sustentado pela locomotiva.¹¹

O Município de Mundo Novo

O recorte territorial que destacamos aqui ainda carece de diversos estudos historiográficos que venham a nos permitir refletir com mais clareza sobre esta região. Devido à falta ainda existente deste tipo de trabalho, levantei principalmente junto aos memorialistas algumas informações que nos ajudassem a compreender de fato um pouco mais sobre esta região que nasceu sob a égide da criação de gado.

As informações que temos sobre o município apontam para uma inserção territorial rumo à região da Chapada Diamantina a partir de Alagoinhas em busca de novas terras que possibilitassem a criação de gado, promovidas por um grupo de desbravadores liderados por José Carlos da Motta. Acreditamos assim como encontramos descrita pelo memorialista Dante de Lima em total concordância com algumas outras informações que dispomos:

As terras descobertas por José Carlos da Motta eram, na verdade, uma grande sesmaria há muitos anos abandonada. Foram terras arrematadas em

¹⁰ Jornal *Folha do Norte*, Ano XXVI, n. 1342.

¹¹ Em fontes manuscritas e entrevista oral utilizadas na monografia já citada na primeira nota desta comunicação, também encontramos informações de que a ferrovia desenvolve a agricultura da região de Mundo Novo, temos como exemplo a produção de mamona e de ouricuri.

praça pública pelo Visconde de Itaparica, na “Vila de Nossa Senhora do Rosário do Porto de Cachoeira”. Eram cerca de cinquenta léguas quadradas, situadas entre o Orobó, Monte Alegre e Itaberaba (LIMA, 1988, p. 29).

Assim, portanto, não é apenas um processo de transformação que se aplica a este contexto, para além disto, se inscreve um acentuado grau de permanência de diversas práticas sociais herdadas do modelo coronelista, onde a fixação do homem no campo circunscreve uma situação de acentuada dominação imposta por uma elite que articula o poder; e a propagação de tal discurso funciona como fator de manutenção de tal sistema.

A propagação da idéia de progresso tal como foi forjada pelas elites agrárias e mais tarde também pelas comerciais, mantinha o controle da riqueza produzida atrelada às atividades agrícolas, abrindo espaço apenas para novas atividades com o caráter estritamente elitizado. Eram comerciantes capazes de articular com outros centros, a exemplo do que podemos constatar nas firmas de exportação que são criadas e funcionam como atravessadores na compra e venda dos produtos regionais e funcionários ligados às atividades ferroviárias, o restante da população se manteria subjugada a atividades braçais agrícolas ou ao pequeno comércio informal que gravitava ao redor da ferrovia.

Considerações Finais

Mudanças ocorreram de fato na região de Mundo Novo com a inserção ferroviária, mas substancialmente a inserção ferroviária se deu de modo a criar novas condições para a permanência das antigas estruturas de poder. Consistiu, neste sentido, numa reinvenção das estratégias que buscavam perpetuar a hierarquização social vigente, fundamentada numa estrutura agrária que ganharia corpo, vencendo suas atuais limitações promovidas pela falta de possibilidades de escoamento da produção.

Ao mesmo passo, tal inserção ferroviária proporcionou a criação de novas relações sociais, promovidas, sobretudo pelos novos espaços de socialização criados pela ferrovia. Em síntese, podemos dizer que a era de progresso mencionada no início deste texto era entendida desta maneira pela possibilidade de se promover uma intensificação das práticas agrícolas, de modo a possibilitar a perpetuação de uma estrutura do poder que vislumbrasse a manutenção do mesmo nas mãos dos grupos sociais historicamente favorecidos.

Referências

- ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923 – 1941)*. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.
- BARREIROS, Patrício Nunes. *Cantos Tristes, no Cemitério da Ilusão: Edição dos Sonetos de Eulálio Motta*. 2007. Dissertação (Mestrado em Literatura e Diversidade Cultural) – Universidade Estadual de Feira Santana, Feira de Santana, 2007.
- BARRETO, Maria das Graças Coutinho. *Sedução da Modernidade: Modernidade em Piritiba*. Trabalho de Conclusão de Curso (História) - Universidade do Estado da Bahia, Jacobina, 2004.
- BARROS, Maria Helena Almeida. *O êxodo rural em Piritiba nas três últimas décadas do século XX*. 2000. Trabalho de Conclusão de Curso (História) – Universidade do Estado da Bahia, Jacobina, 2000.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.
- CARVALHO, Jose Murilo de. Mandonismo, Coronelismo, Clientelismo: Uma discussão Conceitual. In: _____. *Pontos e bordados: escritos de historia e política*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- CHARTIER, Roger. *A História Cultural entre Práticas e Representações*. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; Lisboa: DIFEL, 1990.
- CORREIO DO SERTÃO. Morro do Chapéu, Ano III, n. 157, 15 jul. 1920.
- _____. Morro do chapéu, Ano VII, n. 328, 21 out. 1923.
- FACO, Rui. *Cangaceiros e fanáticos: Gênese e lutas*. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.
- FOLHA DO NORTE. Feira de Santana, Ano XXVI, n. 1342.
- FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para a Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v. 9, mar. 2000.
- GOMES, Josildete. Povoamento da Chapada Diamantina. *Revista Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, n. 17, 1952.

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

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

LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto – o município e o regime representativo no Brasil*. 5. ed. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1976.

LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. *A Rainha Destronada. Discursos das Elites sobre as Grandezas e os Infortúnios da Bahia nas Primeiras Décadas Republicanas*. Tese (Doutorado em História Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

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

LIMA, Dante de. *Mundo Novo, Nossa terra, Nossa gente*. Salvador: Contemp, 1988.

LIMA, Sabrina de Souza. *Em Busca do Progresso: Higienização, Urbanização e Ordem Pública em Jacobina (1930-1942)*. 2004. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História da Bahia) – Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2004.

MAURO, Frédéric. As empresas Francesas e o Financiamento da Industrialização do Brasil. *Revista de Economia Política*, v. 19, n. 3 (75), jul./set. 1999.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *Historia regional e local: fragmentação e recomposição da historia da modernidade*. Feira de Santana: UEFS; Salvador: Arcádia, 2002.

PANG, Eul - Soo. *Coronelismo e Oligarquias (1889-1934): A Bahia na primeira Republica brasileira*. Tradução de Vera Teixeira Soares. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

SILVA, Fabiana Machado da. O Trem das Grotas: Entre as Serras e a Cidade de Jacobina (1920-1945). In: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA - ANPUH-BA - HISTÓRIA: SUJEITOS, SABERES E PRÁTICAS, 4., 2008, Vitória da Conquista. *Anais...* Vitória da Conquista: 2008.

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

ZORZO, Francisco Antônio. Retomando à historia da rede viária baiana: O estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850 – 1950). *Revista Sitientibus*, Feira de Santana, n. 22, p. 99–115, jan./jun. 2000.

_____. *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.