

AS ESTRADAS DA ESPERANÇA: A REGIÃO PERCORRIDA PELO TREM DE NAZARÉ (BAHIA)

Oscar Santana Dos Santos
Professor de Educação Básica
E-mail: oscarinhopp@hotmail.com

Palavras-chave: As estradas da esperança. Santa Inez. Região. Trem de Nazaré.

Introdução

Na segunda metade do século XIX e início do XX, na Europa, América do Norte, no Brasil e na Bahia, a implantação e expansão de ferrovias representou um agenciamento moderno, que ampliou e alterou as trocas regionais, criando povoados e vilas, emancipando cidades e ligando o litoral ao sertão.

O objeto deste estudo é a linha ferroviária que ficou conhecida como Estrada de Ferro de Nazaré (EFN). Como estação central para construir a narrativa da região percorrida por esta ferrovia, será feita uma viagem histórica no romance *As estradas da esperança*, escrito por Antônio Leal de Santa Inez¹. A obra conta a história da Estrada de Ferro Tram Road de Nazaré/EFN (no Recôncavo Sul e no Sudoeste da Bahia), de um trem que existiu e foi desativado. Ao criar seus personagens e relatar a viagem do trem, de estação em estação, o autor constrói uma representação da história dessa estrada de forma significativa.

A região percorrida pelo trem de Nazaré destaca as cidades servidas pela ferrovia, bem como suas características geográficas, culturais, sociais e econômicas. Seguiremos a narrativa de Santa Inez para dizer que sua obra é memória; é história; é literatura, que possibilita viajar na EFN e caracterizar, historicamente, Jequié como a cidade sol, porta do sertão; Areia, atual Ubaíra, Vale do Jequiriçá, porta da região verde e Santo Antônio de Jesus e Nazaré, Recôncavo Sul, janela do litoral.

O trem sai da água, ou seja, janela do litoral (Nazaré, zona do Recôncavo Baiano) em direção ao Sudoeste do Estado (Jequié, porta do sertão). A construção da EFN segue o traçado

¹ O autor nasceu em Laje, sudoeste da Bahia, em 1927. Formou-se em Direito pela Universidade do Distrito Federal (atual UERJ), dedicou-se à Publicidade e, em particular, à Pesquisa Mercadológica. Publicou *Serra do Meio* (seu primeiro livro), alcançou *Menção Honrosa* no 6º Concurso *Prêmio Nacional Clube do Livro*, com a obra *A Ilha Esquecida*. Ver SANTA INEZ, Antônio Leal de. *As Estradas da Esperança*. São Paulo: Clube do Livro, 1982. p. 9.

Nazaré – Onha – Santo Antônio de Jesus (SAJ) – Amargosa – São Miguel – Laje – Mutuípe (na época, Distrito de Paz de Mutum², que pertencia a Jequiriçá) – Jequiriçá – Areia (atual Ubaíra) – Santa Inês – Itaquara – Jaguaquara – Jequié. Ainda vale ressaltar os nomes de estações (povoados que aparecem na obra de Santa Inez), servidas pelo trem, como Corta-mão (Amargosa), Barra do Jaguaritu (entre Mutuípe e Jequiriçá), Jenipapo e Volta do Rio (entre Ubaíra e Santa Inês), Lagoa Queimada (entre Santa Inês e Itaquara) e Baixão (entre Toca da Onça – atual Jaguaquara e Jequié).

Entre Nazaré e Jequié, o trem percorria uma zona intermediária litoral – sertão, de aspecto montanhoso, cheia de vales extensos e grotas sinuosas, coberta de matas e regada por muitos cursos d'água, conhecida de muitos anos por Matas de Nazaré, passando pelo Chamado “Baixo Sudoeste”, hoje denominado Vale do Jequiriçá, justamente por causa do rio, que nasce em Maracás e deságua em Valença – oceano Atlântico.

O trem percorria também, uma parte que se costuma denominar de região semi-árida (Santa Inês a Jequié). Mas, não podemos pensar a região como algo estático, inalterável, porque o tempo altera e mistura paisagens naturais, citadinas e imaginárias. A mata vira cidade ou extensas plantações de cacau, mandioca, café; o rio vira riacho, depósito de lixos e esgotos, desaparece; a cidade poderá ser transformada em metrópole, megalópole, inundada e levada pelas enchentes.

Silva e Silveira (1990) explicam que o conceito de região não deve ser recortado apenas como uma unidade econômica, política ou geográfica. A historiadora Vera Alice Cardoso Silva (1990) argumenta que só se entende a região, metodologicamente falando, como parte de um sistema de relações que ela integra. Assim, pode-se falar de uma região no sistema internacional, dentro do estado nacional ou dentro de uma das unidades de um sistema político federativo. As regiões se distinguem pela disponibilidade de recursos econômicos, pelos atrativos que oferecem à sua ocupação produtiva, pelos aspectos naturais, culturais e pela circulação de riqueza.

Nota-se que o conceito de região varia conforme fatores físicos, sociais, culturais e econômicos, porém, na maioria das vezes, é relacionado aos elementos naturais que interferem nas atividades humanas: o clima, o relevo, o solo, a vegetação e a hidrografia.³ O rio Jequiriçá é uma das referências que caracteriza parte da região percorrida pelo trem – o

² Sobre a influência da EFN na emancipação política de Mutuípe ver SANTOS, Oscar Santana dos. *A Emancipação Política de Mutuípe – 1926*. 2007. 54 f. Trabalho de conclusão de curso – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2007.

³ Ver NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja: da sesmaria ao minifúndio* (um estudo de história regional e local). Salvador: EDUFBA; Feira de Santana: UEFS, 2008. p. 25–30.

Vale do Jequiçá. Neste sentido, o trem de Nazaré percorria uma região ou micro-regiões mista, composta por áreas de matas, abundância e escassez de água, plantações agrícolas variadas (o café, o cacau, a mandioca, o fumo, o sisal e cereais) e ligava o litoral ao sertão. Entretanto, faremos o caminho inverso (do sertão para o litoral), seguindo a fuga do personagem Alípio que deixa a personagem Rosa grávida, em Jequié; porta do sertão; conhecida ainda hoje como a cidade sol.

JEQUIÉ, CIDADE SOL – PORTA DO SERTÃO

A obra *As estradas da esperança*, com sua riqueza histórica – literária, nos permite caracterizar a região nos aspectos culturais, geo-físico, econômico e social. Quando Santa Inez apresenta *As riquezas do licuri*, ele revela o conhecimento com o tipo de trabalho empregado para fazer a “rapaduras” e nos diz muito acerca da região.

Era uma vida miserável. Acordava ainda no escuro da madrugada e ia, cada vez mais longe, derrubar as palmas dos licurizeiros. E trazia-as, como um imenso buquê verde, amarrados ao gancho, na cancalha de Curió. E daquelas folhas retiravam a cera – homens, mulheres e crianças de faquinha à Mao, raspando o dorso de cada folha – pó branco e leve que era, depois, derretido, e formava “rapaduras”.

Depois, Alípio foi aprendendo. Levava uma escada, usava uma foice de cabo longo para derrubar as folhas e, finalmente, descobriu que era mais prático levar as mulheres e crianças, armar um rancho, no mato, e trazer apenas as “rapaduras” de cera.

Aquilo parecia mais uma festa. Sem saber, tornou-se empresário (SANTA INEZ, 1982: 22).

Nesta tentativa de caracterizar a região estamos em Jequié, o fim de linha da EFN e Alípio fugirá das noites quentes desta cidade para onde o trem lhe levar, pois como diziam meus avôs – “tirar a filha dos outros de casa”, ou seja, engravidá-la antes do casamento seria motivo de morte, ou casar-se obrigatoriamente por desonrar os valores familiares de uma época.

A narrativa de Santa Inez, além de nos apresentar o calor de Jequié, nos informa também, que Rosa escondia a barriga porque seu pai, certamente lhe daria uma surra ou a colocaria para fora de casa. Alípio, em sua 1ª viagem de trem, fugindo como um medroso, sentido Jequié – Nazaré, chegava à estação de Baixão, um pobre lugarejo, com algumas casas, poucas pessoas, entre elas, os empregados da ferrovia. “O trem subia, aos poucos, para o friozinho da serra. Caatingas estaria logo ali. Onde, das janelas, se poderia comprar cuscuz de tapioca, café com leite... Era o café da manhã. Em cinco minutos” (SANTA INEZ, 1982: 30).

Quem já viajou ou viaja, hoje, na linha rodoviária Jequié – Bom despacho, passando pelo Vale do Jequiricá, sabe que saindo de Jequié passa pelo lugarejo chamado Baixão, depois entrocamento de Jaguaquara, que aparece na citação acima como Caatingas e 10 km mais adiante a cidade de Jaguaquara. Agora, entre o conhecimento sobre o plantio da mandioca, o personagem do Aleijado e do sanfoneiro Patrocínio, descrição de vales e serras, planícies e montanhas, casas humildes, o comércio, enfim, o cotidiano dos personagens (passageiros), Santa Inez nos informa sobre o café da manhã: crianças, homens e mulheres vendiam em seus tabuleiros de comida, requeijão, banana frita e cozida, mingau, café com leite...

Entrava gente bem vestida, na primeira classe, fazendeiros de guarda-pó branco e boina escura, para se protegerem da poeira, enquanto na segunda, gente mais humilde enfrentava a sujeira que o pó, brilhante de malacacheta, jogava para dentro dos vagões, endurecendo os cabelos oleados de brilhantina e irritando os olhos, muitos deles já chorosos das despedidas.

Alípio comprou mesmo pão com manteiga e um copo de café com leite... Recostouse, fechando os olhos, ouviu o apito do chefe da estação, o apito do trem, o barulho das rodas iniciando o movimento leve, mais rápido, mais rápido, subindo para Jaguaquara. E para o mundo (SANTA INEZ, 1982: 30 - 31).

O objetivo aqui não é provar se os personagens criados por Santa Inez eram realmente passageiros do trem de Nazaré ou não, mas suscitar alguns questionamentos: como o autor desta obra é capaz de apresentar tais informações? Estas informações são úteis para caracterizar a região e conhecer o cotidiano de alguns passageiros do trem de Nazaré? Em nota explicativa, prefaciando o livro de seu pai, Vânia Santa Inez relata que ele viajou neste trem e conheceu as personagens que descreve. “Foi numa daquelas viagens que ele conheceu Dona Maria Carmelita, minha mãe. Porque meu pai nasceu naquelas matas da Bahia, naqueles sertões tão bem retratados por ele”.⁴

Alternando informações do cotidiano com relações familiares, com informação do melhor colégio da Bahia – o de Jaguaquara, o diálogo do aleijado com Alípio, o barulho do trem, o som da sanfona de Patrocínio, loucura, sabedoria, política, religião, fé, enfim, histórias, Santa Inez apresenta Jaguaquara, a toca da onça:

O trem chegou, parando, parando, chiando, espirrando, fumaçando... O maquinista olhou para trás, automaticamente, onde umas dezenas de pessoas se acotovelavam, corriam, se abraçavam, se despediam. Uns chegavam, uns que partiam... Um grupo de estudantes entrou, correndo, desceu pela outra porta, cumprimentou alguém conhecido e reuniu-se ao grupinho fardado de

⁴ SANTA INEZ, Vânia Maria Moura de. Nota explicativa. In: SANTA INEZ, Antônio Leal de. *As Estradas da Esperança*. São Paulo: Clube do Livro, 1982. p. 7.

cáqui, cabelo aparado, falando alto, gesticulando. Foi aí, então, que entraram os dois soldados e o louco.
Ninguém gostou. Viajar junto com um louco! Ainda bem que os soldados estavam ali, tomando conta... (SANTA INEZ, 1982, p. 37).

Ao passar a estação de Jaguaquara, a narrativa de Santa Inez nos apresenta personagens como dois soldados, o louco, estudantes do colégio de Jaguaquara, Zé Felício (curandeiro), o maquinista e nos leva a Itaquara, onde *O trem quebrou oportunamente*, para esperar o Coronel Astério, fazendeiro rico e político de prestígio que viajaria com a família para Salvador. Ao descrever *A festa, a miséria, o amor*, este historiador – literato (ou vice-versa), por guardar em sua memória muitas histórias de suas viagens no trem de Nazaré e, por reinventá-las, apresenta o cotidiano das pessoas em torno da ferrovia.

E vieram os mendigos. Uma procissão de miseráveis, cegos, aleijados e, principalmente, velhos. A idade era o seu grande mal. E mulheres rencadas de filhos, e até grávidas, justificando com isto a necessidade de esmolas. O aleijado se revoltava com aquela desonestidade. Os namoros surgiam, em cada vagão, em cada janela, em cada sombra de árvore. Mocinhas endomingadas, sorrindo acanhadas, ou rapazes curtidos de sol, chapéu levantado na testa, e o nível de aparência dividindo o mundo: Os mais bem vestidos em frente às primeiras classes, os outros namorando as passageiras das segundas, fora da sombra da estação... (SANTA INEZ, 1982, p. 42).

A feira, os alimentos comercializados, bem como os indivíduos (crianças, mendigos, cegos, aleijados, velhos, mulheres grávidas, enfim, miseráveis), a forma como os rapazes e as moças estavam vestidos, os namoros em frente às primeiras e segundas classes, tudo isso revela um pouco da região cortada pelo trem. Depois da cidade de Itaquara, o trem chega à estação de Lagoa Queimada. Logo depois estava a cidade de Santa Inês, local em que o poder e riqueza do coronel sobressai quando o chefe do trem entra na classe, para conferir o bilhete de passagem e ignora a presença do sanfoneiro, por este ter sido convidado pelo coronel.

Antônio Leal de Santa Inez nomeia a cidade de Santa Inês como a terra dos umbus e licuris, composta por vegetação, clima e relevo semelhantes aos das cidades de Itaquara, Jaguaquara e Jequié. Ao se referir à parada do trem na estação de Santa Inês, o autor informa que o movimento era grande: gente desembarcando, gente vendendo seus produtos – cajá, “rosários” de licuris e umbus. Assim que houve o apito do trem e o barulho das engrenagens, a cidade ficava para trás e os passageiros observavam os burros amarrados, as cabras pastando, algumas crianças brincando, rostos nas janelas, as casinhas de palha das pontas de rua, os campos onde florescia de branco as juremas e, na beira dos riachos, as ingazeiras. “E

na paisagem cinzento-parda os pontos verdes marcados pelos umbuzeiros, como uma nota de esperança na paisagem agreste” (SANTA INÊS, 1982, p. 54).

As características da região e, especificamente, das cidades servidas pelo trem de Nazaré estão relacionadas aos produtos (frutos) que eram vendidos e cultivados, bem como, as criações de animais (cabras, gados) e a paisagem agreste. Nota-se também, que ao parar na estação, o trem promovia o comércio (a feira e a “festa”), principalmente da população humilde que ganhava a vida às margens dos trilhos da EFN.

Areia (Ubaíra), Vale do Jequiriçá – Porta da Região Verde

Pouco a pouco o trem deixava para trás o sertão e adentrava uma região mais verde, com maior volume de água, porque ainda hoje, quem passa na cidade de Santa Inês, percebe que o rio Jequiriçá é apenas um riacho chorando por mais água. Já *Areia, a cidade importante*, atual Ubaíra é caracterizada pelo autor como uma cidade de “progresso”, principalmente, se comparada a outras cidades do Vale, na época (Itaquara, Santa Inês, Jequiriçá, Mutuípe, Laje). Entre a cidade de Santa Inês e Ubaíra havia as estaçõeszinhas de Volta do Rio e de Jenipapo (hoje, povoados com escolas, quadra de esportes e posto de saúde). Ao se referir a Ubaíra, Santa Inez (1982) informa:

A paisagem mudava pouco a pouco. As árvores apareciam mais freqüentes, as terras ficavam mais verdes. O riozinho que acompanhavam a ferrovia tomava ares de importância e se dava ao luxo de formar aguadas, pequenos lagos e represas e até alguma corredeira. Para trás iam ficando as estaçõeszinhas de Volta do Rio e de Jenipapo. Em frente, Areia se preparava para receber o trem.

Areia era muito importante. Era comarca. Tinha fórum e juiz. Tinha médico – Dr. André – famoso em todo sudoeste. Suas ruas ainda sentiam os passos e o prestígio do Padre Galvão, político famoso; do Coronel Marcionílio, fazendeiro temido. Sua saga incluía o crime, e mais que o crime, o julgamento do Dr. Nogueira.

Areia era, pois, muito importante. E foi uma das grandes vítimas da morte do trem. Deficitário ou não, primitivo ou não, quem matou aquela ferrovia contribuiu – e continua contribuindo – para o despovoamento do sudoeste baiano. E para o crescimento da marginalidade miserável e mal adaptada da periferia de Salvador, de São Paulo, do Rio de Janeiro.

O trem era um símbolo de progresso. Hoje é uma saudade (SANTA INEZ, 1982, p. 54-55).

É notável na narrativa de Santa Inez que no período de existência da ferrovia, Areia (Ubaíra) era uma cidade importante, mas com a morte do trem sofreu despovoamento e estagnou seu crescimento. Ao mesmo tempo em que lamenta o fim da ferrovia, o autor revela

um trem lento, atrasado, enguiçando na estrada. “O trem estava atrasado. Pequenas demoras, pequenos enguiços, improvisaram em Areia o almoço que seria em São Miguel, cinco ou seis estações a frente” (SANTA INEZ, 1982, p. 57).

À medida que o trem se afasta de Jequié e deixa para trás Jaguaquara, Itaquara e Santa Inês, cidades localizadas numa região semi-árida, a vegetação ganha outras cores. Em Ubaíra, Jequiriçá, mutuípe, Laje e até Nazaré, a região adquire nova caracterização: matas chuvosas e sombrias, pequenos afluentes que deságuam no Rio Jequiriçá e ampliação dos produtos agrícolas cultivados. Ao enfatizar a parada do trem na estação de Jaguaritu, Santa Inez relata:

Em Jaguaritu, que ninguém chama de Jaguaritu, mas apenas de Barra, o Rio Jequiriçá recebe uma porção de pequenos afluentes, que vêm daquelas matas chuvosas e sombrias, terras de mandioca e de cacau, terras de onça e de caietetus, terras de farinha boa e de gente melhor ainda.

Barra é uma fazenda, um rio, uma parada de trem – quando havia trem.

Hoje, Barra é uma saudade. Como é saudade a alegria, o progresso, a esperança daquelas cidades onde o trem era uma festa. Trem de gado, trem de carga, trem de passageiros, trem político... (SANTA INEZ, 1982, p. 62).

Hoje, Barra é a curva; é o campo de futebol; é a divisa limite entre as cidades de Mutuípe e Jequiriçá e poucos conhecem o segundo nome (Jaguaritu). A rodovia criou outra referência – curva da Barra, local em que já aconteceram muitos acidentes de automóveis, caindo em baixo, no campo de futebol, próximo ao rio. Logo depois da estação de Jaguaritu estava Mutuípe, cidade caracterizada por Santa Inez como produtora de farinha, café, cacau, laranja, fumo e os festejos culturais: Carnaval, São João e a festa de São Roque, o padroeiro da cidade. O trem morreu, mas a festa de São Roque continua, com caminhadas pelas ruas da cidade, todos os anos, organizada por homens e mulheres religiosos, ligados à Igreja Católica. A passagem de Alípio era para Santo Antônio, mas ele troca com o aleijado e resolve ficar em Mutuípe, seu novo destino (SANTA INEZ, 1982, p. 64).

Com base na narrativa de Santa Inez, depois da cidade de Mutuípe, o trem entrou em Laje por um extenso pontilhão que cortava o rio. A cidade se chamava Nova Laje porque todo ano a enchente⁵ levava as casas, e o povo tinha que reconstruí-la. “O trem atravessou o longo pontilhão, respirou o cheiro de cachaça dos alambiques, que ficavam à margem da ferrovia e parou na estação” (SANTA INEZ, 1982, p. 68).

⁵ As enchentes mais comentadas, ainda hoje, pela população do Vale do Jequiriçá, são a de 1914 e de 1960, que destruíram casas da cidade de Laje e de outras cidades do Vale como Mutuípe, Jequiriçá e Ubaíra. Nos relatórios e Plano de Reequipamento da EFN, referentes aos exercícios de 1947, 1952 e 1960 constam enchentes nos rios Jequiriçá e Jaguaripe, que causaram sérios prejuízos à estrada.

A narrativa de Santa Inez apresenta as características das cidades e estações servidas pelo trem, fala dos lugarejos rurais que existem, ainda hoje, descreve a população da região e sua forma de vestir-se, alimentar-se, cultivar, festejar, enfim, viver. Fala também das enchentes e descreve o trem como um espaço móvel que permitia o reencontro das pessoas.

No traçado da estrada e da narrativa de Santa Inez, sentido Jequié – Nazaré, depois de Laje vem Engenheiro Pontes e o trem chegou a São Miguel das Matas. Dalí, o trem partia para Amargosa, passando por Corta-Mão. Misturando história, literatura, memória, criatividade e o diálogo dos personagens (o aleijado, o sanfoneiro, o coronel, Lininha, o louco, os soldados e outros), o autor “desenha” a região, dizendo muito do seu conhecimento acerca da EFN.

Algumas pesquisas sobre ferrovia na Bahia e no Brasil não tem como fugir das tabelas e gráficos sobre as receitas, quantidade de passageiros e mercadorias transportadas, enfim, dos aspectos econômicos das estradas de ferro.⁶ Entretanto, pretende-se afirmar com este estudo que o cotidiano, o econômico, o político, o social e o cultural aparecem misturados na narrativa de Santa Inez. E a região? E as cidades, cortadas pelo trem de Nazaré, o urbano e o rural? Também aparecem, na medida em que o autor relata que o trem cortava pastagens, roças de fumo, plantações de mandioca e descia para o litoral, para o nascente, para as matas do sertão de baixo (Nazaré).

Santo Antônio de Jesus e Nazaré, Recôncavo Sul, Janela do Litoral

De Varzedo, o trem parte para SAJ, cidade caracterizada por Santa Inez como das angélicas, das palmeiras imperiais, dos horizontes abertos, planos, arenosos, salpicados de casinhas pobres.

Planas, arenosas, salpicadas de casinhas pobres, de roupas estendidas, de crianças brincando, as margens da estrada se pontilhavam de branco, pequenos jardins de perfumadas angélicas, o enfeite das igrejas, o buquê tradicional das noivas. Era o cartão de visitas de Santo Antônio de Jesus, a cidade das palmeiras imperiais, dos horizontes abertos. Para trás, iam ficando os alambiques de Ponto Sampaio, de Santana, com suas malhadas, seus canaviais, seus riachinhos correndo sobre pedras...

O trem parou, e pela importância da cidade ficaria parado mais tempo do que nas outras estações... (SANTA INEZ, 1982, p. 75).

⁶ Alguns exemplos de estudos sobre ferrovia na Bahia e no Brasil que pontuam, entre outros, também, os aspectos econômicos são: Zorzo (2001); Simões (1970); Carletto (1979); Jesus (2007); Paula (2000); Nunes (2005). Já *Mad Maria* (2. ed., 2005), romance escrito por Márcio de Souza, que tenta reconstruir a história dos trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré enfatiza mais os aspectos do cotidiano; o cultural e o social.

Carletto assinala que na abertura dessa estrada, em 1880, quando foi inaugurado o trecho Nazaré - Santo Antônio, o município foi ponta de trilhos durante dez anos. Por isso, “em pouco tempo a cidade se tornou um dos principais centros comerciais da redondeza” (CARLETTO, 1979, p. 59).

Outro aspecto que pode ter influenciado no crescimento e na prosperidade de Santo Antônio de Jesus, sobressaindo-se mais que outras cidades do Vale, foi a forma como aconteceu a morte do trem. Ao explicar em sua narrativa que a estrada seria desativada aos poucos, Santa Inez ressalta: “daqui a um mês ou dois o trem só vem até Laje. Eles fazem assim. Depois só até São Miguel. Depois só até Santo Antônio. Depois acaba. Fica só na saudade” (SANTA INEZ, 1982, p. 65). Fica subtendido que a cidade foi beneficiada com a estrada de ferro por mais tempo que outras cidades da região, tanto na inauguração, quanto no momento de desativação. Sem falar que a cidade foi logo contemplada com as estradas de rodagem e depois, com a Br. 101. “Em 1930, foi construída a estrada de rodagem de Nazaré a SAJ, praticamente margeando a via férrea. O sistema rodoviário passaria a substituir gradativamente a ferrovia” (ZORZO, 2001, p. 202). A sua localização geográfica também influenciou (a proximidade a Nazaré e Salvador).

Pela importância da cidade, o trem ficaria parado mais tempo. Logo depois de SAJ estava Taitinga, também conhecido como Rio Fundo (Muniz Ferreira), onde o curandeiro Zé Felício era a esperança para realizar milagres e curar as pessoas. Santa Inez informa também que havia pessoas que não acreditavam no “curador” Zé Felício, porém, quase todos os vagões da segunda classe ficariam naquela estação. “Todos em busca do milagre que fluía das mãos de Zé Felício, dos seus tambores, do seu incenso, das suas preces, do seu conhecimento daquelas almas aparentemente tão simples, mas, no fundo, tão complexas” (SANTA INEZ, 1982, p. 75).

Nazaré se aproximava. Alípio ficou em Mutuípe, o aleijado em SAJ, o louco, os soldados e a senhora com a filha doente, em Rio Fundo. O sanfoneiro Patrocínio que se apaixonara pela filha do coronel ficaria em Nazaré, hospedado no Hotel Colombo. Com base na narrativa de Santa Inez, o trem cortava planícies, cada vez mais, sentindo a presença do mar, a influência dos rios lentos, do litoral, passando Onha e chegando a Nazaré. Escrita com th (Nazareth) na parede da estação, as ruas estreitas, quase um túnel por onde o trem passava, estavam *Os encantamentos de Nazaré*. “Durante muito tempo, ali foi o fim, ou o começo, da ferrovia. E os navios, os pequenos navios da Navegação Baiana, subiam o Jaguaripe até ali, para levar os passageiros do trem até Salvador” (SANTA INEZ, 1982, p. 83).

No tópico *Os encantamentos de Nazaré*, Santa Inez nos informa sobre as ruas estreitas, o rio Jaguaripe, a Navegação Baiana, o prolongamento da ferrovia até São Roque, o povo da cidade e a culinária. Com sua forma de narrar e envolver o leitor, ele nos leva a refletir a morte do trem e uma possível ressurreição.

Foi melancólica a agonia do trem. As velhas locomotivas, umas a óleo, outras a lenha, numeradas – 23, 26, 18, 29, 33 – que marcavam de fumaça e de barulho aquelas paragens; que riscavam, na noite, clarões de farol; que levavam e traziam carga, e gente, e animais; aquelas velhas locomotivas morreram sem glória, devagarinho, despedaçadas, estraçalhadas, um cano arrancado, uma torneira quebrada, um sino roubado, um pedaço de metal vendido irregularmente...

E nos olhos da população isolada, abandonada, a saudade daquelas paisagens: As caatingas, os riachinhos, as fazendas, os adeuses, a alegria das estações, o comércio...

Quem Sabe, um dia aquele trem voltaria? Quando o petróleo tornar proibitivos os motores, e quando o povo compreender que alguns hectares de eucaliptos plantados à margem das ferrovias resolvem o problema do trem, que não polui, não provoca acidentes, não dá enfarte. (SANTA INEZ, 1982, p. 84).

O traçado da estrada, as cidades cortadas pelo trem, a utilidade da ferrovia, a decadência, o surgimento das rodovias, a crítica à indústria automobilística define Santa Inez como um escritor que denunciou o fim da estrada. Em relação à região pode-se dizer que ela é mapeada de forma histórica, com referência às cidades servidas pelo trem, envolvendo o comércio, a feira, os produtos agrícolas cultivados, os habitantes, a hidrografia, o clima e a vegetação.

Referências

CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A Estrada de Ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea*. 1979. 360 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1979.

JESUS, Elenildo Café de. *Mudança na paisagem física e social associados à ferrovia: Estrada de Ferro de Nazaré no Vale do Jequiriçá, Bahia*. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, 2007.

NEVES, Erivaldo Fagundes. *Uma comunidade sertaneja: da sesmaria ao minifúndio (um estudo de história regional e local)*. Salvador: EDUFBA; Feira de Santana: UEFS, 2008.

NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2005.

SANTA INEZ, Antônio Leal de. *As Estradas da Esperança*. São Paulo: Clube do Livro, 1982.

SANTOS, Oscar Santana dos. *A Emancipação Política de Mutuípe – 1926*. 2007. 54 f. Trabalho de conclusão de curso – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2007.

SILVA, Marcos A. da (Coord.). *República em migalhas – história regional e local*. São Paulo: ANPUH e Marco Zero; Brasília: CNPq, 1990.

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: ANPUH e Marco Zero; Brasília: CNPq, 1990.

SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. Região e História. Questão de Método. In: SILVA, Marcos A. da (Coord.). *República em migalhas – história regional e local*. São Paulo: ANPUH e Marco Zero; Brasília: CNPq, 1990.

SIMÕES, Lindinalva. *As Estradas de Ferro do Recôncavo*. 1970. 166 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1970.

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: UEFS, 2001. 264 p.