

## **“PASSANDO PELOS FERTILÍSSIMOS TERRENOS<sup>1</sup>:”**

**Campo, Cidade e Ferrovias na Região de Mundo Novo – BA na Década de 1930.**

**Lucas Adriel Silva de Almeida<sup>2</sup>**

**Resumo:** Buscamos analisar a relação entre ferrovias, campo e cidade no município de Mundo Novo - BA, na década de 1930. Neste momento a linha férrea avançou sobre este município e com ela todo o aparato ferroviário tangível e intangível, promovendo ou intensificando um processo de urbanização nas localidades de Piritiba e Barra em Mundo Novo. O foco é problematizar o referido processo de urbanização analisando a relação que se estabeleceu entre estes pequenos centros populacionais e o ambiente rural do entorno. Com base em relatórios de engenharia civil, notícias jornalísticas e leis municipais, tentamos entender como estes relatos pensavam a questão ferroviária na Bahia focalizando as interseções entre o urbano e o rural. Nos apoiaremos na História Regional e Local para estudar a Região de Mundo Novo no referido contexto.

**Palavras - Chave:** Campo; Cidade; Ferrovias.

### **Considerações iniciais.**

Este texto tem por intenção esboçar algumas considerações sobre a formação de núcleos urbanos no município de Mundo Novo na década de 1930, focalizando dois pontos específicos deste contexto. O primeiro investiga estudos na área de Engenharia Civil que orientaram a construção da malha ferroviária no início do século XX e motivaram processos de urbanização no entorno das ferrovias, no então município de Mundo Novo. O ponto conseguinte busca analisar a relação existente entre o rural e o urbano, ou entre os elementos que os compõe, no mencionado recorte espaço-temporal.

Para tanto, seguimos “os rastros de fumaça” deixados pela malha ferroviária, quando de sua penetração no município de Mundo Novo. A introdução do aparato ferroviário em questão foi noticiada em jornais, documentada em relatórios da empresa ferroviária e mobilizou o governo municipal na elaboração de leis e ações que apoiassem o avançar dos trilhos. Seguir os trilhos da linha ferroviária nos possibilitou encontrar fragmentos e a partir destes tecer análises sobre a sociedade em questão, bem como a respeito dos sujeitos que por ela transitaram.

Assim, a nossa intenção é problematizar algumas questões que a aparição do aparato ferroviário evidenciou sobre o cotidiano deste município, sendo a nossa principal preocupação focalizar a interrelação produzida neste contexto entre o campo e os elementos

tradicionalmente compreendidos como urbanos. Em síntese a nossa intenção é problematizar a ferrovia como um elo entre o urbano e o rural, um lugar comum entre estes dois mundos.

### **O estudo das Cidades**

O estudo das cidades não é algo de certa forma recente. Temos como exemplo o clássico estudo de Fustel de Coulanges.<sup>3</sup> O relativo processo de urbanização pelo qual passava o mundo no século XIX desencadeou uma preocupação até então pouco existente entre os historiadores, a de entender o funcionamento das cidades e seus desdobramentos ocorridos no tempo e no espaço. Desde então, estudos foram se sobrepondo e acabando por criar diversas perspectivas de análise a respeito das cidades, com diversidade de metodologias convergentes a compreensão sobre os vários aspectos que compõe as cidades.<sup>4</sup>

Como exemplo desta variedade, destacamos as possibilidades de análise propostas por Sandra Jatahy Pesavento. Em *Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias*<sup>5</sup> a autora nos conchama a uma interessante reflexão sobre o estudo das cidades, analisando como estes estudos foram se constituindo no campo historiográfico. Seu trabalho evidencia a complexidade de tais estudos, orientando a compreensão da cidade para além de questões funcionalistas e materialistas. Propõe atentarmos para o fato de que a cidade se constitui para além do material das suas construções, podendo ser lida e analisada também a partir de como foi sentida e imaginada pelos sujeitos que a compõe. Os estudos de Pesavento e outros tantos a respeito das cidades demonstram a diversidade, a variedade de olhares que se pode exercer quando tomamos a cidade como objeto de estudo da história.<sup>6</sup>

### **O estudo das Ferrovias**

No Brasil já existe uma discussão historiográfica considerável sobre as ferrovias. Seguramente, um trabalho que se tornou clássico é o estudo de Francisco Foot Hardman, que em suas primorosas análises sobre a compreensão do arcabouço ferroviário entende as ferrovias como elemento modificador das estruturas sociais que a circunscrevem.<sup>7</sup> Analisando um mundo burguês em expansão, Foot Hardman pensa as ferrovias como um elemento de importante relevância para compreender os processos sociais decorrente da dita expansão burguesa que resignificou antigas práticas, visto que modificou apenas parcialmente a sociedade ou inseriu novas perspectivas, trabalhando principalmente com a percepção humana da realidade na qual estão inseridas.

Ainda existe um conjunto de trabalhos que adotam uma abordagem que pensam as ferrovias a partir da experiência dos trabalhadores. Estes estudos procuram analisar como a cultura ferroviária é experimentada pelos sujeitos sendo fundamental no processo de formação de uma consciência de classe, que orientavam práticas grevistas e sindicalistas.<sup>8</sup> Por outro lado, existem estudos que preferem uma abordagem econômica, focalizando as ferrovias a partir de sua dinâmica comercial e industrial. Estes trabalhos valorizam as questões do âmbito quantitativo centrando as suas análises estatísticas das exportações de determinados produtos e nos fluxos mercadológicos promovidos pelas ferrovias.<sup>9</sup>

No que se refere aos trabalhos historiográficos a respeito das ferrovias produzidos sobre a Bahia, se percebe uma diversidade de abordagens com relação ao tema. Podemos salientar o trabalho Robério Santos Souza que investiga as experiências dos trabalhadores da estrada ferro da Bahia ao São Francisco enfatizando as práticas associativas, formas de auxílio mútuo e a constituição de mobilizações grevistas.<sup>10</sup>

Antonio Francisco Zorzo analisou o desenvolvimento de doze cidades no sul do recôncavo e no sudoeste baiano atrelado à Estrada de Ferro de Nazaré; focalizou a conectividade promovida pela estrutura ferroviária salientando a dinâmica comercial que se acentuou em função da mesma.<sup>11</sup> Por sua vez, Fabiana Machado da Silva investigou as transformações promovidas pela ferrovia na cidade de Jacobina, buscando captar as mudanças nas formas de sociabilidade a partir da introdução dos elementos ferroviários relacionando-os com o ideal de civilidade na cidade.<sup>12</sup>

### **A cidade de Mundo Novo e as ferrovias**

O estudo das ferrovias está intimamente ligado ao estudo das cidades. A relação entre ferrovias e cidades é de certa forma, algo bastante trabalhado em vários dos estudos citados acima. No entanto, a relação entre as ferrovias, os espaços urbanos e o campo é algo ainda pouco investigado. Esta relação se apresenta principalmente quando investigamos pequenos núcleos urbanos, mesmo que estes ainda não se constituíssem cidades, enquanto sede administrativa, no recorte trabalhado – ou constituíssem - os elementos da urbe que lhe são empregados em função do advento das ferrovias produzem um local fértil para análises historiográficas que procurem perceber as interseções entre campo, cidades e ferrovias.

Partindo de tais prerrogativas, problematizamos algumas questões sobre o município de Mundo Novo na década de 1930 com especial atenção às localidades de Piritiba e Barra .<sup>13</sup>O

primeiro núcleo urbano do município de Mundo Novo a receber o aparato ferroviário foi o vigoroso distrito do França no ano de 1923,<sup>14</sup> inaugurando assim o processo de inserção ferroviária no município de Mundo Novo da década de 1920. Na década de 1930 receberam estações Piritiba e Barra.<sup>15</sup> Nos anos 1930, o arraial de Piritiba - originalmente denominado de Cinco Várzeas – sofre uma acentuada dinamização no que tange a processos de urbanização e Barra nesta mesma década é praticamente incorporado ao perímetro urbano da cidade de Mundo Novo em função da presença da estação Ferroviária.<sup>16</sup>

A nossa análise focaliza o processo de desenvolvimento da malha ferroviária e algumas das questões que gravitaram em sua órbita, na delimitada região. Apesar deste processo somente se materializar efetivamente a partir da década de 1920, esta questão já era discutida algumas décadas antes. A zona de Mundo Novo era destacada por estudos de engenharia civil como no trecho “cuja exuberância e capacidade de produção são incontestáveis”.<sup>17</sup> Esta incontestável capacidade, descrita pelo engenheiro, já havia sido destacada por outros profissionais da área em relatórios produzidos décadas antes da materialização da estrada no município de Mundo Novo.

Exemplo disto é o relatório que, já no início do século XX, apontava que se fazia necessário investir numa ligação ferroviária: “h) de Feira de Sant'na ao ponto mais conveniente do Rio Preto, de onde parte a linha para Pedro Afonso, passando por Mundo Novo, Morro do Chapéu e Barra, com um ramal para Jacobina”. Para os autores deste trabalho a região acima grifada não haveria se desenvolvido até então por falta de oportunidades que lhes foram negadas por um plano de ferrovias incompetente, mas que, a partir daquele momento, deveria ser modificado para que pudesse transformar estas regiões de enorme potencial.<sup>18</sup>

Portanto, convém salientar a relevância destes estudos e, conseqüentemente dos relatórios produzidos, no processo de proliferação da urbanização no interior baiano. Estes trabalhos orientaram um processo de intervenção na mencionada região e direcionaram investimentos públicos e privados para o desenvolvimento de uma malha ferroviária em Mundo Novo. É importante reinteirar que os relatórios evidenciavam os potenciais agrícolas da região como um ponto favorável à implantação da ferrovia. Ao destacar este aspecto como relevante, os estudos evidenciam que as ferrovias, em Mundo Novo e provavelmente em outras zonas do interior baiano, se relacionaram de forma harmoniosa com o meio rural.

Os relatórios ainda nos permitem mencionar que, no caso do particular da região nordeste, o aparato ferroviário extrapolou a questão dos transportes e se estendeu para

questões como o combate à seca, o povoamento do interior, a comunicação do interior com o litoral, a produção de produtos agrícolas ou primários, dentre outras questões. Convergente neste sentido é perceber os elementos que acompanhavam os trilhos, a empresa ferroviária destacava em seus relatórios intervenções promovidas ao longo dos trilhos como a construção de barragens, caixas d' água e habitações.<sup>19</sup>

### **A relação entre o Campo e a Cidade**

Pensados muitas vezes como opostos, campo e cidade não necessariamente fazem jus a essa polarização. O nosso ponto de partida para teorizar esta posição são os estudos de Raymond Williams que nos orientam a entender a relação entre campo e cidade não como antagônica e/ou maniqueísta. A proposta de Williams nos direciona a perceber a interrelação existente entre estes mundos como complementar ou dialética. Esta concepção teórica nos ajuda a perceber a complementaridade existente entre o campo e a cidade na região de Mundo Novo principalmente quando atentamos para a formação do núcleo urbano de Piritiba que se solidifica na década de 1930 e assim como a localidade de Barra sofre uma série de intervenções em função das ferrovias.<sup>20</sup> Estes elementos produzem ares de urbanização, no entanto tal inserção não pode ser vista como aniquiladora ou contrária a manutenção de uma composição rural nesta localidade.<sup>21</sup>

O conjunto de ações, de caráter tangível e também intangível, que avançou junto com a ferrovia promoveu em Piritiba uma razoável urbanização. A lenta mais proeminente chegada da malha ferroviária, aliada as potencialidades de agricultura e comércio, bem como a mobilização dos sujeitos locais acabou por desenvolver características urbanas mais sólidas e visíveis no jovem arraial. Estes elementos da composição ferroviária caracterizavam um processo de urbanização ao passo que dinamizava e enrijecia o cotidiano<sup>22</sup> rural.

A partir da inserção ferroviária práticas agrícolas ganham novo fôlego, ao passo que sustentam e justificam o alongar dos trilhos pela região de Mundo Novo. A malha ferroviária recebe do campo a força que impulsiona o avançar dos vagões. Mamona, farinha, couro e outros tantos produtos provenientes da zona rural é o que de fato viabiliza a ferrovia na região e permite a dinâmica urbana em Piritiba e Barra de Mundo Novo. Evidencia-se, portanto, uma relação de complementaridade, a introdução ou intensificação do citadino ou do urbano não anula ou exclui o rural.<sup>23</sup>

Olhando para este recorte e dando ênfase a interrelação proposta pelos estudos de Raymond Williams nos é possível compreender de forma mais nítida o destaque dado pelos

engenheiros sobre a capacidade produtiva da terra, bem como a descrição de sua qualidade para as práticas agrícolas. As ferrovias funcionaram neste caso com o elo, uma conexão de mão dupla entre o campo e a cidade, entre o urbano e o rural.

Podemos salientar ainda que a intensificação do processo de urbanização promoveu um maior contato entre as populações destes Locais com os elementos urbanos de outros centros modificando ou reafirmando o cotidiano desta Região. Um sintoma deste processo pode ser encontrado em janeiro de 1937, por oportunidade da realização da Festa de São Sebastião no município de Mundo Novo no qual se fez presente o grupo musical “Jazz Serrano” da cidade de Jacobina. A notícia evidencia a capacidade da ferrovia em intensificar antigas práticas socioculturais assim como também de transforma-las, diz a notícia que:

Aceitando ao convite que lhe foi dirigido pela comissão organizadora da festa de São Sebastião, em Mundo Novo, o “Jazz Serrano”, desta cidade, já está ensaiando para este formidável passeio.

O programa da festa consta de missa festiva e procissão no dia 20, e bailes na Sociedade Lira nos dias 20 e 21. O “Serrano”, bem assim a luzida caravana que o acompanhará até Mundo Novo, partirá desta cidade em classe requisitada para esse fim no dia 19, pelo trem do horário, terça-feira, regressando sexta.

A notícia da ida do “Jazz Serrano” desperta, naquela cidade, grande contentamento por parte da sua hospitaleira população, que vai assistir, por certo, o brilhantismo de dois dias de festas e alegrias dobradas.<sup>24</sup>

### **Considerações finais**

A problemática proposta por este estudo é ampla e este texto não tem por intenção esgotá-la. Apesar de apresentar algumas considerações conclusivas como a interrelação entre o campo e a cidade tendo a questão ferroviária como elo, este texto objetiva – como foi dito inicialmente – esboçar algumas considerações a respeito de núcleos urbanos do município de Mundo Novo, interior da Bahia, na década de 1930. A pouca quantidade de estudos historiográficos existentes sobre o nosso recorte espacial salienta ainda mais sua intenção introdutória.

Por fim, salientamos a importância dos estudos da área de engenharia civil para entender as potencialidades agrícolas das zonas a serem cortadas pelas ferrovias. Esta constatação reforça o destaque que merece ter este campo do saber nos estudos sobre zonas urbanas que receberam as ferrovias no interior baiano. O destaque para o potencial agrícola demonstra a importância do campo neste contexto, a relevância das atividades agrícolas e a

necessidade de se perceber historicamente o interior da Bahia, suas formas de vida cotidiana e a maneira como os sujeitos que ali transitaram se relacionaram com este processo.

---

<sup>1</sup> Teive e Argolo e Silveira França no livro *Memória sobre as estradas de ferro na Bahia*, apresentado ao Instituto Polytechnico da Bahia, 1908. Esta expressão foi utilizada pelos relatores para justificar a empreitada ferroviária, não propriamente para se referir a Mundo Novo, mas a zonas próximas. No entanto, justificativas semelhantes enfatizando as potencialidades agrícolas e a fertilidade dos terrenos a serem alcançados pelas ferrovias, permeiam todo o texto dos engenheiros relatores.

<sup>2</sup> Lucas Adriel Silva de Almeida é mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Feira de Santana, e-mail: lucasadriel@gmail.com.

<sup>3</sup> COULANGES, Fustel de. *A Cidade Antiga*. São Paulo-SP. Hemus Editora Limitada: 1975, (edição original 1864).

<sup>4</sup> Para uma melhor compreensão sugerimos: BARROS, José D' Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis-RJ. Editoras Vozes: 2007.

<sup>5</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. Abertura – *Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias*. In Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 11-23, jun. 2007.

<sup>6</sup> Ainda a critério de exemplo podemos citar: SANTANA, Charles D' Almeida. *Linguagens Urbanas, Memórias da Cidade*. São Paulo-SP. Annablume: 2009; MONTEIRO, Charles. *Imagens sedutoras da modernidade urbana: reflexões sobre a construção de um novo padrão de visualidade urbana nas revistas ilustradas na década de 1950*. In *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 159-176, jun. 2007.

<sup>7</sup> HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

<sup>8</sup> Como exemplo, sugerimos: SACRAMENTO, Cleivaldo de Almeida. *Mundo do Trabalho no Rêconcavo Sul: Cotidiano, trabalhadores, costumes e solidariedades. 1879 – 1910*. (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007; LEME, Dulce Maria P. de C. *Trabalhadores ferroviários em greve*. Campinas: Editora da Unicamp, 1996; FERREIRA, Maria S. *Ferrovia e ferroviário: a politização do processo do trabalho*. In: *História*, São Paulo, n. 9, 23 – 37, 1990.

<sup>9</sup> Sugerimos: 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; TENÓRIO, Douglas. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996; LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias, agricultura de exportação e mão obra no Brasil no século XIX*. In: *História econômica de empresas*, volume 3, p. 43-76, 2000.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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

<sup>12</sup> SILVA, Fabiana Machado da. *O Trem das Grotas: A Ferrovia Leste Brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945)*. Dissertação de Mestrado em História Regional e Local – UNEB – Campus V, Santo Antonio de Jesus, 2009.

<sup>13</sup> O núcleo urbano de Piritiba emancipou-se do município de Mundo Novo na década de 1950, o processo ferroviário teve relevante papel no seu fortalecimento enquanto núcleo urbano. Já a localidade de Barra de Mundo Novo ou simplesmente Barra nos tempos áureos do processo ferroviário chegou a ser encarada como uma espécie de bairro afastado da cidade, mesmo estando distante 5km do perímetro urbano de Mundo Novo.

<sup>14</sup> *Jornal Correio do Sertão*, n.328, 21 de outubro de 1923, pg.2- Anno VII. Morro do Chapéu – Bahia.

<sup>15</sup> Na minha monografia de conclusão de curso tive oportunidade de demonstrar mais profundamente este processo. Ver: ALMEIDA, Lucas Adriel Silva de. *Fumaça, Dormentes e Trilhos: Discursos de Progresso na Região de Mundo Novo (1923-1941)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História), Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2010.

---

<sup>16</sup> O poder público do município de Mundo Novo neste momento passa a encarar a localidade de Barra, distante 5 km da sede do município, como um bairro afastado em virtude de ser este o local mais próximo onde os trilhos da ferrovia passam. Logicamente se inserem aí o fato de Barra, que chegou a ser denominada Barra de Mundo Novo, possuir uma estação ferroviária. Pode-se perceber esta posição do poder público municipal ao analisar algumas das Leis Municipais criadas neste contexto que procuram facilitar o contato da sede com a localidade de Barra.

<sup>17</sup> Expressão utilizada pelo Eng. Civil Lauro F. P. de Freitas, Director da Estrada em explanação presente no Relatório do exercício de 1936 da Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro, Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1937.

<sup>18</sup> Teive e Argolo e Silveira França no livro *Memória sobre as estradas de ferro na Bahia*, apresentado ao Instituto Polytechnico da Bahia, datado de 1908.- grifo nosso.

<sup>19</sup> Relatório do exercício de 1936 da Viação Ferrea Federal Leste Brasileiro, Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1937.

<sup>20</sup> Como exemplo, podemos citar Lei Municipal (do Município de Mundo Novo) de 18 de setembro de 1936, onde o poder público municipal autorizou a construção de uma aguada, as águas seriam represadas por uma trincheira que teria diversas funções.

<sup>21</sup> WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade: na História e na literatura*. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

<sup>22</sup> Ver: DE CERTEAU, Michel de. *A Invenção do cotidiano 1: artes de fazer*. Petrópolis. Rio de Janeiro: Vozes, 1994; Segundo Certeau o sujeito produz estratégias e táticas, dialogando com o meio em que vive. As fontes nos orientam a perceber a formulação destas estratégias e táticas, problematizá-las nos levariam a escrever um texto demasiadamente longo, o que nos leva a optar por não detalhar este processo aqui. No entanto, mencionamos que em várias fontes pesquisadas percebemos o diálogo dos sujeitos que habitaram a região de Mundo Novo com as transformações provenientes da introdução ferroviária. Assim é evidente a construção de estratégias e práticas que permitiram pessoas acostumadas com o meio rural transitar entre estes elementos da urbanidade.

<sup>23</sup> Ao longo da década de 1930 o Jornal *O Lidador* traz em seu corpo de anunciantes “firmas de exportação” que descrevem em seus anúncios uma variedade de produtos agrícolas que comercializam e algumas destas firmas se estabeleceram nos arraiais de Piritiba e França. Além disso, podemos citar também o n. 253 de *O Lidador* que noticia a grande produção de farinha de mandioca produzida e exportada pelo arraial de Piritiba para outros estados do país através da ferrovia.

<sup>24</sup> Jornal *O Lidador*, n. 168, Anno IV 10 de janeiro de 1937.