

O TREM DAS GROTTAS: A ferrovia Leste Brasileiro e seu impacto social em Jacobina (1920-1945)

Fabiana Machado da Silva¹

RESUMO

Entre os aspectos da modernidade em Jacobina entre 1920 a 1945, a ferrovia foi um elemento significativo pela representatividade e influência modificadora. A *Leste* teve um lugar principal na disputa sobre o que poderia ser considerado moderno em Jacobina, uma vez que trouxe mudanças não só na paisagem urbana como também na vida social e cultural de seus habitantes. Abordam-se as transformações sociais, culturais e urbanas, os aspectos do cotidiano, da construção das relações sociais, ressaltando em que medida as elites locais vivenciaram a modernidade e o progresso, proporcionados pela influência e simbologia da ferrovia, como isso influenciou a reestruturação e a transformação da infra-estrutura urbana e suas representações sócio-culturais. Discutem-se os impactos da *Leste* em Jacobina, as relações entre as transformações sociais e seu ambiente ferroviário, com a articulação sócio-regional e redes de sociabilidade.

Palavras-chave: Ferrovia. Impacto Social. Jacobina-Ba.

ABSTRACT

Among the aspects of the modernity in Jacobina among 1920 to 1945, the railway was a significant element for the representativeness and modifier influence. The East had a main room in the dispute on what it was it could be considered modern in Jacobina, once she brought changes not only in the urban landscape as in the its inhabitants' social and cultural life. The social, cultural and urban transformations are approached, the aspects of the daily, of the construction of the social relationships, standing out in that measured the elites local experienced the modernity and the progress, provided by the influence and symbolism of the railway, as that influenced the restructuring and the transformation of the urban infrastructure and its partner-cultural representations. The impacts of the East are discussed in Jacobina, the relationships between the social transformations and its rail atmosphere, with the partner-regional articulation and sociability nets.

KEYWORDS: Railway. Social impact. Jacobina-Ba.

¹ Mestre em História Regional e Local pela Universidade do Estado da Bahia – UNEB/Campus V. e-mail: fabimasilva@hotmail.com



INTRODUÇÃO

Dentro da recente historiografia baiana tem-se avolumado o número de trabalhos que se debruçam sobre as cidades e a cultura urbana, em especial sobre os municípios baianos². Jacobina foi por muito tempo relegada a uma posição periférica por estudos que enfatizavam Salvador e o Recôncavo. A ausência, até recentemente, de trabalhos específicos sobre o interior baiano, mesmo de outros Estados brasileiros, contribuiu durante muito tempo para nutrir uma visão do sertão baiano enquanto lugar de “atraso” e de pessoas “incultas”, contrapondo a cidade tida como moderna e civilizada.

Desmistificando esta idéia, Arruda mostra que a cidade era considerada progressista e representante de novos valores modernos e democráticos, onde se usava a razão para convencer, sendo o lugar de vivência e atuação de cidadãos livres e conscientes. Enquanto que o sertão era considerado arcaico, o lugar da ação do clientelismo político, dos coronéis, do populismo, da violência e onde não havia liberdade política e de expressão³.

A empresa ferroviária federal *Leste Brasileiro* foi um marco da nova visão de modernidade que começava a se configurar na cidade. A partir daí, se constituem os objetivos gerais do nosso trabalho, quais sejam: analisar o processo de implantação e funcionamento da *Leste* em Jacobina entre 1920 e 1945 e estudar a relação do dispositivo ferroviário com o dispositivo territorial da cidade⁴, enquanto um mecanismo desestruturador e reestruturador do espaço urbano, compreendendo de que maneira, juntamente com outros melhoramentos, a *Leste* influenciou na transformação das funções urbanas⁵, dos hábitos, costumes e modos de vida da população.

Delineou-se a problemática deste estudo em torno da importância e contribuição da *Leste* para o desenvolvimento comercial do município entre os anos referidos. Questionamos até que ponto, como e em quais aspectos a ferrovia foi um fator de mudança social e sinal de progresso e modernidade para Jacobina, procurando com isso, mostrar a significação da *Leste Brasileiro* para os cidadãos jacobinenses, sejam eles,

² Sobre a cidade de Jacobina, vejam as obras que consultamos relacionadas nas Referências, no final deste trabalho.

³ Gilmar Arruda. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: Edusc, 2000. p. 13.

⁴ Consideramos a ferrovia enquanto um dispositivo de poder, engendrado e em constante relação com o meio social, conforme analisa Francisco Antonio Zorzo. *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. p. 2.

⁵ As funções urbanas referem-se à forma de organização social e infra-estrutura da cidade, ligadas diretamente ao modo de vida e à cultura urbana. Marcel Roncayollo. “Cidade”. In: *Enciclopédia Einaudi: Região*. v. 8. Lisboa, Portugal: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986. p. 422, estuda as transformações nas funções urbanas associadas a cultura urbana.

aqueles considerados cidadãos comuns ou parte do grupo mais influente na sociedade (os coronéis, políticos, comerciantes, médicos e intelectuais) e como eles se portaram diante da implantação do transporte ferroviário. Abordamos também a memória em torno do trem, ao buscar recompor a visão que antigos moradores e ex-ferroviários demonstram ter sobre a ferrovia e a cidade.

Discutem-se os impactos da chegada da ferrovia em Jacobina, considerando a história urbana, a memória sobre a ferrovia guardada por um jornal local da época, *O Lidador* e pelos trabalhadores da empresa ferroviária; como também as relações entre as transformações sociais ocorridas na sociedade de Jacobina e seu ambiente ferroviário, com a articulação sócio-regional e redes de sociabilidade, a conectividade e assentamentos de núcleos urbanos na região.

A CIDADE ANTES DO TREM.

Em razão da atividade mineradora e produção agrícola diversificada, Jacobina possuía representatividade e importância econômica entre os municípios que compõe a região Piemonte da Chapada Diamantina e sempre foi uma das principais portas de entrada para o sertão, sobretudo após o ciclo da mineração⁶.

Apesar do engrandecimento em riquezas naturais e econômicas, a população de Jacobina concentrou-se na zona rural de forma desordenada e conflituosa. Com aparência física de um povoado, suas casas eram de palha e cresciam de forma irregular. A população era etnicamente diversificada tanto na zona rural quanto perímetro urbano: “São rostos de negros, índios, mestiços, brancos, europeus, que foram constituindo essa trama urbana ao longo dos séculos”⁷.

Por sua vez, na área urbana, sede da cidade, verificaram-se poucos investimentos e melhoramentos em serviços e equipamentos coletivos. Não havia fornecimento de água encanada nem sistema de eletrificação nem meios de comunicação ou transportes, além dos lombos de burros e muares sobre os quais se faziam a condução dos produtos da região.

⁶ O jornal *O Lidador*, semanário que circulava na cidade, na década de 1930, faz constantes referências às descobertas e desordens nas minas e à quantidade de jazidas de ouro extraídas das terras de Jacobina. Segundo consta, muito ouro aluvião foi garimpado nos leitos dos rios que passam na cidade de Jacobina, depois ficou escasso, entrando em declínio a mineração. O trabalho de exploração de ouro na época era feito pela Companhia das Minas de Jacobina, fundada em 1880, e após um processo de decadência, iniciado em 1896, reaberta neste período.

⁷ Vanicléia Silva Santos. *A “Civilidade” Chegando à Jacobina*. p. 2. [Texto em processo de publicação].

A iluminação da cidade era feita por *fifós*⁸ de querosene, antigos candeeiros ou lamparinas, lampiões a gás, e algumas pessoas usavam velas para iluminar o interior das casas. A população, enquanto não possuía água encanada, principalmente aqueles indivíduos que não possuíam cisternas, utilizavam as águas dos rios para beber e uso doméstico, como tomar banho e lavar roupas, prática que passou mais tarde a ser vista como uma cena de anticivilidade e recriminada pela elite, como constatamos no texto da professora Doracy Lemos ao relembrar a existência de tal cena urbana.

Em época não muito distante, quando não havia água encanada, era comum verem-se as lavadeiras debruçadas sobre as pedras esfregando roupas, enquanto outras peças eram estendidas nos coradouros de pedra, ou secando-as nas balaustradas que margeiam os rios, emprestando àquele ambiente uma paisagem bucólica⁹.

A educação formal também pouco cresceu em investimento. A maioria da população era pouco instruída por quase não existir instituições de ensino na cidade. Apenas havia o Instituto Senhor do Bonfim de Jacobina¹⁰ (foi construído um prédio para abrigar a Escola Normal de Jacobina, que sequer entrou em funcionamento). Este Instituto oferecia formação até o curso Normal, o qual foi extinto para dar lugar ao curso Ginásial. A educação formal era limitada. O Instituto Senhor do Bonfim de Jacobina não era suficiente para atender a todas as crianças e jovens. Aqueles que quisessem continuar a estudar e ingressar na carreira de Magistério ou em curso universitário tinham que se deslocar para a capital.

Em relação ao comércio, podemos dizer que era constituído por um pequeno centro atacadista ainda pouco desenvolvido, com algumas lojas comerciais cujos donos exerciam influência no interior da sociedade jacobinense. A população empregava-se na lavoura e criação de gado, destacando-se a produção de ouro.

Mesmo com algumas imprecisões, devido a falta de estimativas populacionais precisas, tivemos acesso a alguns dados da quantidade da população de Jacobina entre 1923 e 1933. Com relação à década de 1920, levantamos que o total da população da Bahia era de 3.334.465 habitantes, do qual 48. 804 em 1923 correspondiam a

⁸ Antigos lampiões de querosene, usado no Norte do Brasil, na época uma das formas de iluminação artificial da cidade. Onomatopéia do ruído assoprado que faz a chama do lampião.

⁹ Doracy Araújo Lemos. “Jacobina”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, set. 2001. p. 37.

¹⁰ Alcira Pereira Carvalho Silva. “Lembranças do Centro Educacional Deocleciano Barbosa de Castro”. Academia Jacobinense de Letras (Org.). *Letras Douradas: Antologia*. Jacobina, Bahia: Tipô Carimbo, 1998. p. 197.

Jacobina¹¹. Tal população da Bahia, de 1928 a 1932, era calculada em 4. 045.701 habitantes, sendo a parte do sertão e da chapada estimada em 1.303.455, estando Jacobina em segundo lugar entre os principais municípios, pelo número de habitantes, com o mesmo percentual indicado para o ano de 1923¹².

Nesta época, o Estado da Bahia era uma das regiões brasileiras que mais crescia em termos de população. Seja próximo ao litoral ou nas áreas dos sertões, a densidade demográfica era alta, existindo 7 a 8 habitantes por quilômetro quadrado, sendo que sua distribuição variava, segundo a intensidade da produção econômica, estando Jacobina entre as zonas de maior atividade agro-mineradora. Tenta-se justificar o crescimento da população mais pelo aumento da taxa de natalidade no Estado do que pelo efeito de ondas imigratórias, pouco perceptíveis na época¹³. Tal justificativa não pode ser aceita como única, devendo-se levar em conta outros fatores que interferem no crescimento da população, não esclarecendo e nem ajudando a desvendar o contingente populacional em Jacobina.

Segundo cálculos encontrados no Livro de Mensagens dos Governadores de 1933, expostos na tabela abaixo, o total da população da Bahia era de 4.432.812 habitantes, sendo 351.648 da capital do Estado e o restante, dos municípios do interior, estando Jacobina em oitavo lugar entre os municípios com maior número de população, ficando a abaixo das cidades de Salvador, Feira de Santana e Vitória da Conquista, acima de Jequié, Morro do Chapéu e Campo Formoso.

Tabela 1 - População do Estado da Bahia em 1932.

	CIDADE	POPULAÇÃO
1	Capital	351.648
2	Santo Amaro	113.764
3	Feira de Santana	103.946
4	Ilhéus	84.393
5	Macaúbas	84.093
6	Candeúba	80.767
7	Conquista	75.071
8	Jacobina	74.636
9	Jequié	65.943
10	Cipó	61.385
11	Itabuna	56.231
12	Esplanada	55.700
13	Monte Santo	55.446

¹¹ “Municípios do Interior-Jacobina”. *Diário Oficial do Estado da Bahia. 1823-1923*. Edição Especial do Centenário da Independência. Bahia: Salvador, 1923. p. 562; F. Borges de Barros. “Os municípios da Bahia (1823-1923)”. *Ibidem*. p. 520.

¹² *Álbum Artístico, Comercial e Industrial do Estado da Bahia*, organizado e editado por Manoel Rodriguez Folgueira, dedicado ao governo do Exm^o. Sr. Vital Henriques Baptista Soares. Edição Folgueira: PerArduaSurgo; Brasil, 1930. p. 264 e 272.

¹³ *Idem. Ibidem*. p. 272.

14	Morro do chapéu	53.128
15	Caetité	52.340
16	Irará	50.292
17	Campo Formoso	50.131
<hr/>		
População total do Estado		4.432.812
<hr/>		

Fonte: Juracy Magalhães. Livro de Mensagens do Governador. Salvador: Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1933.

A análise dos dados da tabela acima mostra que são, até certo ponto, questionáveis. Os mesmos demonstram um aumento significativo da população da Bahia de quase 100.000.00 mil habitantes em um período de dez anos. Em Jacobina por sua vez, houve um aumento de mais de 25. 000.00 habitantes. Consideramos um crescimento populacional grande, em um espaço de tempo relativamente curto, mas infelizmente não encontramos outros documentos que confrontassem esses dados. De qualquer maneira, ressaltam que Jacobina estava entre as cidades do interior, em franco desenvolvimento urbano, acarretado pelo aumento da população. Este relativo crescimento trouxe sérios problemas para cidade em relação à moradia, saúde e educação, devido a uma ocupação desordenada do espaço urbano¹⁴.

Se o desenvolvimento social, comercial e urbano de Jacobina, desde a sua origem até as primeiras décadas do século XX, esteve atrelado às atividades agrária, mineradora e comercial, será a chegada da ferrovia, aliada a outros fatores igualmente transformadores, que impulsionarão e implantarão uma nova organização funcional da cidade, trazendo uma nova dinâmica social.

A FERROVIA EM JACOBINA.

A ferrovia chegou à cidade de Jacobina com um pouco de atraso em relação a outras cidades do sertão baiano, que tinham menor representatividade no âmbito regional a exemplo de Senhor do Bonfim e Juazeiro. Jacobina somente será beneficiada com o meio de transporte ferroviário quarenta anos após sua emancipação política e elevação à categoria de Agrícola Cidade de Santo Antônio Jacobina o que, de certa maneira, causou expectativas e a deixou em desvantagem em termos de crescimento comercial, devido à demora de sua inserção na malha ferroviária do Estado em relação a essas outras cidades, que haviam sido prioritariamente atendidas com o transporte ferroviário.

¹⁴ Afonso Costa. “Duzentos Anos Depois: a então Vila de Jacobina”. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. v. 48. Salvador, 1923. p. 277-282.

As ferrovias sempre serviram como instrumento de poder das elites desejosas por “[...] redesenhar o perfil do país e de seus habitantes, afastando a imagem de ‘atrasado’ e ‘exótico’ que julgavam herança do período imperial [...]”¹⁵. “Nestes termos, colocava-se como uma necessidade ‘civilizar’ os sertões, impondo aos seus moradores novas concepções de tempo, propriedade e trabalho”¹⁶. É com o objetivo de trazer desenvolvimento e de integração econômica da região sertaneja à capital baiana, que o transporte ferroviário foi implantado, em 1920, na cidade de Jacobina.

Sua instalação tinha o intuito de ligar Jacobina à capital baiana e colocá-la em contato com a modernidade que atingiu a maioria das grandes cidades brasileiras, a exemplo do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Esta influência chegou a algumas cidades do interior baiano, trazendo consigo transformações no âmbito social e cultural e também o anseio de uma maior visibilidade e desenvolvimento para a cidade e região, o que poderia vir a acontecer com a passagem da linha férrea. Porém, foi em contexto conturbado e redefinidor das suas funções urbanas que a ferrovia chegou à Jacobina.

A linha férrea que passava pela sede de Piemonte da Diamantina, denominada Estrada de Ferro de São Francisco, ligava Salvador a Juazeiro¹⁷. O ramal que entrava em Jacobina originava-se no município baiano de Senhor do Bonfim, passando pelo sub-ramal de Campo Formoso, até chegar ao destino final em Iaçú (nesta época conhecida como Paraguaçu). Em Paraguaçu, a Estrada de Ferro do São Francisco desembocava pelo lado sul na Estrada de Ferro Central da Bahia, interligando assim o Estado da Bahia ao de Minas Gerais.

A primeira parte da linha que passaria em Jacobina começou sua construção em 27 de maio de 1912¹⁸ no município de Senhor do Bonfim (doravante chamada de Bonfim) com uma extensão de 118 km. O primeiro trecho desta linha ligava Bonfim à cidade Pindobaçú (que fica pouco antes de se chegar a Jacobina, vindo de Bonfim) foi inaugurado em março de 1917; mais tarde este trecho ampliou-se atingindo a cidade de Jacobina, graças à edificação do sub-ramal que, partindo da estação de Itinga (atual município de Antônio Gonçalves), ao subir o curso do Riacho Água Branca, chegou a

¹⁵ Gilmar Arruda. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: Edusc, 2000. p. 103.

¹⁶ *Idem. Ibidem.* p. 99.

¹⁷ *Antiga Bahia and São Francisco Railway*, construída a partir de um contrato entre o Governo Federal e a *Viação Geral da Bahia*, em 15 abr. 1911, aprovado pelo decreto n°. 8.648, de 31 mar. do mesmo ano, como revisão do contrato de 31 out. 1910, aprovado pelo decreto de n°. 8.321, de 23 do mesmo mês e ano.

¹⁸ Aprovada pelo decreto n°. 9.597.

Campo Formoso¹⁹. O primeiro trem de ferro chegou a Jacobina em 21 de março de 1919, no entanto sua operacionalização somente foi ocorrer um ano e meio depois (27 de junho de 1920²⁰), atravessando a linha Centro Sul da 4ª Divisão da *Leste*²¹.

A *Leste* adotava idéias comerciais competitivas, atendendo a ordens getulistas e trabalhistas, obedecendo às decisões de fora do país, sendo que, a maioria do que era comercializado através da ferrovia, era programado a partir das possibilidades dos mercados regional e nacional, visando ao lucro e ao atendimento dos interesses e bem-estar de algumas pessoas, ou seja, a população rica de Jacobina.

Devemos pensar o contexto da chegada da ferrovia em Jacobina, analisando a que interesses e a quem, a qual grupo social, a implantação da *Leste Brasileiro* atendia e interessava. É preciso perguntar o que representou o transporte ferroviário no final do século XIX e início do seguinte no Brasil e qual a importância da ferrovia nos aspectos sociais e econômicos para a cidade em estudo.

A chegada da ferrovia gerou entusiasmos e expectativas por uma parte da população jacobinense, que esperava com a vinda do trem, mudanças na dinâmica dos transportes e um desenvolvimento comercial e urbano. Como podemos ver no trecho abaixo, a sensação de quem viu uma Maria Fumaça cortar os sertões baianos era uma “mistura de espanto, admiração e expectativa”²².

De repente, eles perceberam por trás das janelinhas da tal máquina esquisita, mais parecida com uma cobra gigante, uns lencinhos brancos se agitando ao vento. Um sinal de aquele troço sobre os trilhos vai mudar suas vidas, tirando-os do isolamento com o qual já se acostumaram, [...]. Era o trem que chegava e junto com ele a promessa do desenvolvimento²³.

Entretanto essa expectativa não foi correspondida, visto que, a situação financeira deficitária contribuiu para que a empresa investisse cada vez menos na manutenção e reposição de equipamento ferroviário, gerando uma insatisfação nas pessoas que utilizavam seus serviços. Essa situação suscitou críticas sobre sua forma de

¹⁹ Construção aprovada pelo decreto n.º. 9. 597, de 14 de agosto de 1912 e inaugurado em 1º mai. 1917. José Trajano. *História da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro*. [s.n.t.], p. 8.

²⁰ De acordo com o *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas Articuladas*. G-1, Nomenclatura, posição, altitude, data de inauguração, regime de funcionamento de estações, portos e agências. [s.l.]: [s.ed.], 1960, a ferrovia atingiu Jacobina em 27 jun. 1920, a uma altitude de 468 metros, distante do ponto inicial da linha 558.948 metros.

²¹ Segundo Aloísio Sales Queiroz. “O Trem das Grotas”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, Set. 2001. p. 17 e em José Trajano. *História da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro*. [s.n.t.], p. 8, a linha férrea chegou à estação de Jacobina em 7 set. 1920.

²² “Maria Fumaça: Estrada de ferro nasceu em meados do século XIX como símbolo da integração nacional”. *Correio da Bahia*. Repórter, 24 jul. 2001.

²³ *Ibidem*.

administração e funcionamento, que não correspondiam mais aos objetivos que nela foram depositados. Em outra matéria, o jornal *O Lidador* expõe certa decepção com o estado de coisas que essa condição da ferrovia traz e por si não podia mudar.

Os passageiros estavam todos contrariados e sobressaltados com a falta de luz, de higiene e de segurança daquele trem que vinha largando os pedaços pelo caminho. Enquanto a companhia nos trata como a um burgo podre, as estações do ramal, de Piritiba a Bonfim, lhe dão renda nunca inferior a 300 contos mensais. Só a estação de Jacobina rende 30 contos, mensalmente e, por sinal, é iluminada a fífó, porque a E'ste que continua absorvendo o nosso ouro e servindo pessimamente o brasileiro²⁴.

AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS EM JACOBINA.

A chegada dos trilhos em Jacobina foi muito esperada pela maioria da população que habitava as imediações da cidade. Este fato trouxe várias mudanças na forma de organização e funcionamento estrutural do espaço urbano, transformando os modos de vida e aspecto físico de Jacobina. Mas o cenário de Jacobina antes da ferrovia não mudou tanto e as mudanças não decorreram somente deste fator específico. Ocorreu na mesma época a construção de novas praças, pavimentação das ruas, o fornecimento de eletricidade pública, canalização de água para as residências em projeto de saneamento básico, ainda que tenha deixando de fora a população da zona rural. Contribuíram, assim, lentamente e cada um do seu modo, para o processo urbanização e modernização de Jacobina. As alterações não ocorreram de uma hora para outra e não atingiram a todos, sendo sentidas, atendidas e aceitas de formas diferenciadas pela sociedade.

Após ser alcançada pela linha férrea, Jacobina passou a ter um povoamento mais intenso e regular, tornando-se extensivo, espalhando-se e atingindo as áreas mais afastadas do centro da cidade. A cidade cresceu em todas as direções, subindo os morros e entre as serras. “As moradas tomaram a direção dos vales e ‘cayons’[sic]: Bananeira, Grotinha, Pingadeira, Leader, seguindo rumo às nascentes do Rio do Ouro. No vale do ‘Sol Poente’ a cidade se estendeu, encontrou espaço e deu lugar à construção de bairros populares”²⁵, concentrando-se principalmente na área próxima à Estação que tinha o nome do município servido por ela, começando a chegar cada vez mais gente para a

²⁴ *O Lidador*, 8 dez. 1934.

²⁵ Doracy Araújo Lemos. “Jacobina”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, set. 2001. p. 37.

cidade, dando outro delineamento ao processo de povoamento, expansão e desenvolvimento local.

Novos moradores instalaram-se nas imediações da Estação da estrada de ferro por ter acesso mais fácil à *gare*²⁶. Eram gente importante e gente simples, principalmente trabalhadores que ficavam nas proximidades como os carregadores dos grandes armazéns das empresas exportadoras de matéria-prima da região e importadoras de produtos manufaturados. Os empregados da empresa ferroviária com suas famílias, por comodidade ou praticidade, passaram também a habitar nessas proximidades, que com o passar do tempo, cresceu e se tornou o *Bairro da Estação*, denominação que resiste até os dias atuais.

A implantação da ferrovia trouxe consigo a modificação e modernização do acesso à informação e a facilidade dos meios de comunicação. Havia um posto d' Os Correios e Telégrafos em cada Estação, e Jacobina também tinha o seu, cuja função principal era a comunicação entre as Estações da *Leste* e utilizado também pela população em geral para enviar e receber mensagens curtas e urgentes. Essa mudança na área das comunicações, proposta pela ferrovia não foi, à princípio, tão eficiente e o sistema de telégrafos da *Leste Brasileiro* foi alvo de críticas. A imprensa reclamou do mau funcionamento, das irregularidades e das várias interrupções dos serviços de transmissão das mensagens, atrasando o envio de recados urgentes. O prejuízo era da população e, muitas vezes, da própria empresa ferroviária que dependia, por vezes, de informes passados entre as estações para seu pleno desempenho²⁷.

A educação formal em Jacobina também lucrou com a implantação do transporte ferroviário. Neste período, em que a *Leste* esteve ativa no município, a sociedade ganhou mais um estabelecimento de ensino secundário. Com a encampação do antigo Instituto Senhor do Bonfim da Bahia²⁸ foi criado o Ginásio Estadual Deoclaciano Barbosa de Castro para os jovens que quisessem continuar os estudos secundários²⁹.

A reforma educacional da instrução pública, pela qual passava o país, chegou a Jacobina logo após a realização dos exames admissionais para ingresso no novo Ginásio Estadual. A extinção do antigo regimento do Curso Normal deu lugar a um novo modelo de curso comportando o curso Ginásial, com duração de quatro anos, seguido de

²⁶ Embarcadouro e desembarcadouro das estações de estrada de ferro.

²⁷ As críticas a esse tipo de serviço disponibilizado pela *Leste* mostram mais uma vez a situação de desordem e ruína da empresa.

²⁸ Pelo decreto de 20 fev. 1952, publicado em diário oficial do dia 23.

²⁹ Alcira Pereira Carvalho Silva. "Lembranças do Centro Educacional Deocleciano Barbosa de Castro". Academia Jacobinense de Letras (Org.). *Letras Douradas: Antologia*. Jacobina, Bahia: Tipô Carimbos, 1998. p. 199.

um ano de curso intermediário e depois, mais três para aqueles que quisessem cursar o Pedagógico a fim de concluírem os estudos de formação de professores primários. Esta mudança legou a Jacobina a possibilidade de ampliação do curso de Magistério para o ensino primário, sendo o mesmo abrigado pelo Ginásio Estadual Deoclaciano que, por esta razão, passou a chamar-se Colégio Estadual Deoclaciano Barbosa de Castro - C. E. D. B. C, sigla e denominação que persiste até hoje³⁰.

O trem trouxe também expectativas para muitos jovens desejosos de estudar e fazer o ensino superior na capital. Somente os filhos de famílias da classe média urbana, que faziam parte das elites jacobinenses, puderam ter seu sonho realizado, pois eram os únicos que poderiam pagar para viver em Salvador. Com o transporte ferroviário ficou mais fácil o contato da população de Jacobina com as novidades e a produção do conhecimento na capital do Estado, possibilitando o deslocamento e a ida desses jovens para continuarem e aperfeiçoarem seus estudos, visando, a maior parte deles, retornar para aplicar e exercer suas profissões em benefício de sua terra natal³¹.

A influência do transporte ferroviário na região intensificou a diversificação das atividades comerciais. Jacobina tornou-se um centro econômico produtor e comercial de mamona, algodão e outras matérias primas quase que específicas da região jacobinense, interferindo na produção econômica do Estado, inclusive pela continuidade da exploração aurífera (que remonta ao período colonial). Jacobina teve uma movimentação intensa de pessoas, comerciantes, mineradores, aumentando sazonalmente a população local, provendo um crescimento financeiro e maior circulação de renda, tornando-se detentora de um “comércio centralizador, para onde se dirigiam os habitantes dos municípios circunvizinhos, principalmente os da região oeste; ditos, o povo do sertão”³².

Aliadas as atividades agrícolas, houve algumas transformações na função urbana da cidade que, impulsionada pela ferrovia, passa a assumir uma função comercial, exigindo-se intervenções sociais e urbanas. Iniciou-se um período de reformas com a abertura e pavimentação de ruas, construção de praças e jardins, canalização dos rios que passavam na cidade, com a edificação de pontes sobre os mesmos, fornecimento do serviço de água encanada, de energia elétrica e transporte ferroviário, conforme aludimos anteriormente.

³⁰ *Idem. Ibidem.* p. 200.

³¹ Aloísio Sales Queiroz. “O Trem das Grotas”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, set. 2001. p. 19.

³² *Ibidem.*

Na época da chegada da ferrovia a cidade viveu uma perspectiva e ideal modernizadores, alimentou-se uma expectativa promissora de desenvolvimento e progresso, depositada principalmente na vinda de um tão esperado meio de transporte mais moderno, que traria benefícios de âmbito comercial e representação social para a região. Aos poucos Jacobina crescia e ganhava impulso, principalmente a partir da agilidade na condução e comercialização de mercadorias com o transporte ferroviário.

REFERÊNCIAS:

- “Municípios do Interior-Jacobina”. *Diário oficial do Estado da Bahia. 1823-1923*. Edição Especial do Centenário da Independência. Bahia: Salvador, 1923. p. 562.
- ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru, SP: Edusc, 2000.
- BARROS, F. Borges de. “Os municípios da Bahia (1823-1923)”. *Diário oficial do Estado da Bahia. 1823-1923*. Edição Especial do Centenário da Independência. Bahia: Salvador, 1923. p. 518- 520.
- COSTA, Afonso. “Duzentos anos depois: a então Vila de Jacobina”. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. v. 48. Salvador, 1923. p. 277-282.
- Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas Articuladas*. G-1, Nomenclatura, posição, altitude, data de inauguração, regime de funcionamento de estações, portos e agências. [s.l.]: [s.ed.], 1960.
- LEMONS, Doracy Araújo. “Jacobina”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, Set. 2001. p. 37-38.
- Maria Fumaça: Estrada de ferro nasceu em meados do século XIX como símbolo da integração nacional. *Correio da Bahia*. Repórter, 24 Jul. 2001.
- QUEIROZ, Aloísio Sales. “O Trem das Grotas”. *A Letra em Revista*. Jacobina-Ba: Academia Jacobinense de Letras, Set. 2001. p. 17-19.
- RONCAYOLLO, Marcel. “Cidade”. In: *Enciclopédia Einaudi: Região*. v. 8. Lisboa, Portugal: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986.
- SANTOS, Vanicléia Silva. *A “Civilidade” Chegando à Jacobina*. [Texto em processo de publicação].
- SILVA, Alcira Pereira Carvalho. “Lembranças do Centro Educacional Deocleciano Barbosa de Castro”. Academia Jacobinense de Letras (Org.). *Letras Douradas: Antologia*. Jacobina, Bahia: Tipô Carimbos, 1998. p. 197-204.
- TRAJANO, José. *História da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro*. [s.n.t.].
- ZORZO, Francisco Antonio. *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.