

▣ **TRABALHANDO E SEGUINDO A ESTRADA: EXPERIÊNCIAS CAMPONESAS NA RECONSTRUÇÃO DA BAHIA-FEIRA (1948-1960)**

Andréa Santos Teixeira Silva *

Resumo: Neste artigo, busca-se compreender a atuação de parte dos camponeses de Feira de Santana na reconstrução da estrada Bahia-Feira, responsável pela ligação entre esta cidade e a capital baiana. Egressos de famílias que viviam tradicionalmente da produção agropecuária e de farinha de mandioca, muitos jovens buscaram alternativas diferenciadas de trabalho na reconstrução desta via, experimentando variadas situações narradas atualmente em seus depoimentos. Tal realidade, quando confrontada com jornais baianos das décadas de 1940 e de 1950 e com fotografias, aponta para a dinâmica de transformações vivenciada num período em que a expansão capitalista e industrial se processava na Bahia.

Palavras chave: Camponeses, estradas, depoimentos orais.

Abstract: This article aims at analyzing the peasants families experiences of Feira de Santana in the rebuilding of the road Bahia-Feira. This road bonded Feira de Santana to the city of Salvador. Those families originally worked in the production of manioc flower, since XIX century, but the young generations searched distinct alternatives of work when the new road was opened. Their narratives, photographies and newspapers of 1940 to 1950 help us to understand the transformation of capitalist process in Bahia.

Key words: Peasants, roads, narratives.

Considerações iniciais

Apreciar a atuação dos camponeses de Feira de Santana na reconstrução da estrada Bahia-Feira, ou BA-01, é se debruçar sobre a análise de um período de transição de uma economia rural para outra, urbana e industrial. Neste sentido, Raymond Williams argumenta que as experiências dos sujeitos históricos ajudam a nortear reflexões sobre estudos contemporâneos ou de transição (WILLIAMS, 1989).

Para este estudo, foi utilizada parte dos depoimentos orais de um grupo de camponeses da cidade de Feira de Santana, analisado durante as pesquisas de mestrado. As narrativas destes não são aqui consideradas para se comprovar idéias previamente estabelecidas. Ponderando as discussões feitas por Yara Khoury e Janaína Amado, os depoimentos orais possibilitam compreender as experiências de trabalho e o modo como os depoentes relatam o que viveram e pensaram a respeito do processo de transformações ocorrido na localidade em que moravam a partir da remodelação da Bahia-Feira (AMADO, 1996; KHOURY, 2001, p.

* Mestre em História do Brasil pela Universidade Federal da Bahia e professora da rede municipal de ensino da cidade do Salvador.

79-81). Por outro lado, ao focar a ótica destes sujeitos, aborda-se o termo experiência, tendo como base as reflexões realizadas por Edward Thompson, para quem a vivência cotidiana de variadas situações por uma pessoa ou por um grupo de pessoas pode vir acompanhada de pensamentos e sentimentos que dão certo sentido, certo significado a estas mesmas situações. (THOMPSON, 1981, p. 15-16).

Os trabalhadores em foco distribuíam-se entre várias famílias proprietárias e não proprietárias de terras, localizadas há várias gerações nas proximidades do distrito de Humildes em Feira de Santana. Esta é hoje a maior cidade do interior do estado e teve sua origem ainda no período colonial, pois funcionava como ponto de parada dos tropeiros e suas boiadas que se dirigiam do interior da província da Bahia em direção à capital (POPPINO, 1968, p. 55-56). Em decorrência das constantes travessias das tropas, surgiu uma feira que deu origem ao núcleo populacional da cidade, reconhecida enquanto tal no ano de 1873 (POPPINO, 1968, p. 306). Além da importante atividade mercantil, nela também se desenvolviam a agropecuária e a produção de farinha de mandioca, especialmente, nas propriedades camponesas até aproximadamente os anos 60, ocasião em que foi inaugurada a estrada Bahia-Feira. Quando não se ocupavam da produção agropecuária, muitos descendentes das famílias camponesas locais se empregavam como tropeiros ou nas usinas de cana-de-açúcar no Recôncavo baiano. No entanto, era a produção agrícola e de farinha de mandioca a atividade mais importante e disseminada no cotidiano rural feirense até meados do século XX (POPPINO, 1968, p. 60).

Em sentido oposto, a redefinição do traçado da antiga BA-01, iniciada em 1948 e concluída em 1960, propunha uma nova feição para a cidade, distanciando-a de suas especificidades comercial e rural, como pode ser observado nos jornais baianos da época.¹ Estava em voga todo um conjunto de interesses em urbanizar e industrializar a cidade de Feira de Santana, numa conjuntura em que o sistema capitalista vigente no Brasil se expandia e se intensificava, em grande parte com a implementação do Plano de Metas do governo Juscelino Kubsticheck, entre 1956 e 1961 (LIMONCIC, 1997, p. 88). Antes mesmo, quando se delineavam as primeiras intenções de reconstruir a estrada, nos congressos brasileiros sobre rodovias, engenheiros ligados à administração pública baiana, através do Departamento Estadual de Estradas de Rodagens, o DER, já sinalizavam seus anseios em igualar a Bahia às ditas “modernas civilizações” mundiais, leia-se européias e norte-americana (COSTA, 1924;

1 Foram consultados os seguintes jornais: na biblioteca Central da Bahia, Setor Revistas e Jornais Raros: *O Momento* (1948 - 1950) e no Centro de Digitação (CEDIG) do Programa de Pós-Graduação em História da UFBA, o jornal *A Tarde* (1951 – fev/1952).

VISCO, 1933).² Do outro lado deste processo, os lavradores feirenses experimentaram as possibilidades de sustento oferecidas pela estrada nas obras de reconstrução.

Caminhos percorridos, horizontes diferenciados

Algumas lembranças da reconstrução da Bahia-Feira de Zenaide da Silva Lima, 63 anos, remontam ao seu tempo de criança, ocasião em que carregava água para os trabalhadores da estrada beberem: “Em 54, (...) estava fazendo a pista. Eu era tão gente que eu carregava uma lata de água faltando isso para encher (faz o gesto). Para ganhar quinhentos réis. (...) Eles guardavam ferramentas lá em casa. Eu carregava água para eles”.³ Sendo assim, a proximidade da moradia da depoente com o local onde se delineava a estrada proporcionou uma pequena fonte de renda para ela e sua família ao oferecerem seus préstimos em favor desta obra. Observe-se que, o trabalho infantil já era uma prática comum à realidade dos camponeses locais, décadas antes, na atividade agropecuária.

De igual modo, outros descendentes dos trabalhadores da região de Humildes viram na implantação da estrada uma possibilidade de sustento. Qual não foi a surpresa em, perguntando ao casal Maria Lúcia e José Gabriel, da fazenda Rio da Prata, se acompanhou a construção desta via, o marido, conhecido na localidade como boiadeiro, afirmou ter se empregado durante a realização das obras como “garimpeiro”.

José Gabriel – Eu trabalhei nela. Até perto de Salvador eu trabalhei nela. (...) Na construção, media. Aterrava para a máquina vir trabalhando. Nesse tempo era mato, muito mato. (...) Era. Medindo e roçando a mata.⁴

Ser “garimpeiro” na construção de uma estrada nos anos 50 significava realizar tarefas iniciais que exigiam grande esforço físico: cortar a mata, medir e aplainar o terreno com cascalho e areia para que as máquinas pudessem complementar o trabalho. Sob esta perspectiva, é possível estabelecer uma relação entre a narrativa de José Gabriel de Oliveira e a fotografia apresentada na obra do historiador Cid Teixeira, retratando um grupo de “garimpeiros” na preparação da estrada da cidade baiana de Senhor do Bonfim (TEIXEIRA, 1998).

2 [□] Os anais dos Congressos Brasileiros de Estradas de Rodagens estão disponíveis no Departamento de Obras Raras da Biblioteca Central da Bahia. São eles: o de José Américo da Costa e de Edmundo Visco, os quais constam na relação bibliográfica.

3 [□] Zenaide da Silva Lima, camponesa aposentada. Entrevista conjunta com o esposo Francisco Paulo de Lima em 26 de junho de 2006.

4 José Gabriel de Oliveira e Maria Lúcia dos Santos Oliveira, camponeses aposentados. Entrevista realizada em junho de 2006.



Fotografia 01. Trabalho de garimpeiros

A imagem mostra pessoas jovens e fortes, vestidas com roupas simples de trabalho e usando sandálias de dedo e chapéus, um deles é até de couro, o que lembra os objetos utilizados geralmente por camponeses baianos.⁵ A paisagem dá uma idéia do que já foi desmatado na localidade, para dar lugar a estrada. A mata fica à distância, de onde se pode ver uma casa simples. Há também um homem, trajando roupas diferenciadas, mais próximo dos trabalhadores; possivelmente se trata de algum funcionário hierarquicamente superior, que supervisiona o trabalho deles. O aspecto que mais chama atenção para este estudo é a semelhança dos “garimpeiros”, na forma de se vestirem, com os trajes camponeses. Ao que tudo indica, boa parte da mão-de-obra utilizada nesta fase dos empreendimentos rodoviários da Bahia veio do meio rural.

Em uma trajetória semelhante à de José Gabriel, Francisco Paulo de Lima, antes de casar-se com Zenaide da Silva Lima, relatou sua experiência de trabalho nas obras da estrada Bahia-Feira, como ajudante de um caminhão utilizado no transporte de areia da cidade de Simões Filho, nas proximidades de Salvador, ao local da construção.

Quando eu trabalhei (...) enchia os caminhões de areia lá de Simões Filho para jogar na estrada para fazer a rodagem. (...) O chefe da rodagem era Miranda. Era o chefe desta estrada nova. Muita gente aí trabalhou para ele. Eu trabalhei e não agüentei porque o dinheiro demorava, quando vinha ligeiro era um mês. Quer dizer, a gente só podia comer quando tinha uma venda, quem tinha uma venda para comprar. Ou, senão, ele fazia um vale para a pessoa comprar naquela venda. Quando o dinheiro vinha, já vinha descontado. Muitas vezes, a gente ainda ficava devendo.⁶

5 As fotografias do período de implantação da Bahia-Feira permitem avaliar algumas especificidades, como os operários contratados, as condições da estrada e de tráfego e a interação com as zonas rurais por onde a via passou. Há uma interessante discussão sobre a relação entre memória e imagens no artigo de Ciro Cardoso e Ana Maria Mauad, na obra *Domínios da História*, que aparou as análises sobre as fotografias presentes nos anais dos Congressos Brasileiros de Estradas de Rodagens.

6 [□] Francisco Paulo de Lima, camponês aposentado. Entrevista citada.

Na narrativa de Francisco Paulo, há também a referência à participação dos trabalhadores feirenses nesse empreendimento: “muita gente aí trabalhou para ele”, o “chefe da rodagem”. Todavia, a garantia de ocupação no setor rodoviário implicava costumeiramente no enfrentamento de muitas dificuldades. Desta forma, a demora e os atrasos constantes na (além disso, baixa) remuneração das tarefas desenvolvidas contribuíam para desmotivar os trabalhadores e até fazê-los desistir da tarefa. Foi o que ocorreu com Francisco Paulo, que, após deixar a profissão de ajudante de motorista, retomou suas atividades na lavoura: “aí eu me entreguei na roça”.

Saliente-se que o período para o pagamento dos funcionários era bastante incerto, tendo em vista a narrativa de Francisco Paulo. Geralmente, as obras percorriam lugares ermos, não dando a possibilidade aos trabalhadores de adquirir alimentos mais baratos. Diante do problema, a solução freqüentemente se apresentava como a compra dos gêneros de primeira necessidade nas pequenas mercearias instaladas próximas às obras ou já existentes nos povoados por onde passavam. Tal situação culminava em uma dependência contínua das “vendas” para garantir o sustento, na maioria das vezes, a preços mais caros que os habituais. Agravando ainda mais a situação, os salários pareciam não ser muito compensadores já que, ao recebê-los, os operários ficavam devendo, por vezes, aos comerciantes de alimentos.

Relacionado a esse fato, o jornal comunista *O Momento* publicou uma reportagem sobre o atraso das verbas para a reconstrução da estrada BA 01, em janeiro de 1950, dois anos depois do início das obras. Neste periódico, há uma crítica à postura do governador Octávio Mangabeira em relação ao mau uso dos recursos destinados a esta via, sem o devido planejamento dos custos.

Estão suspensas as obras de rodagens

As verbas de 1950 só dão para pagar o que se fez no ano passado. O DER intima os empreiteiros: ou pára ou não recebe! Cada dia que passa, mais se desmascara este governo da Bahia. A cada dia um caso. E cada caso é um pedaço da máscara de “benemerências” e de “capacidade administrativa” do Sr. Octávio Mangabeira. (...) Quem, de ânimo incauto, tem lido e escutado, a propaganda feita pela imprensa “sadia”, das realizações do governo da Bahia em matéria de estradas de rodagens, está longe de imaginar o que neste assunto, está havendo, na prática, de audácia e descalabro. (...) Em 1949, sobretudo, o governo baiano, com grande alarde, pôs-se a iniciar construções de estradas de rodagem por toda a parte. (...) A “política” era dizer que se estava fazendo estradas... Política estradeira, para fazer cartaz. (...) Findo o exercício de 1949, balanceado os compromissos e os recursos, o Departamento Estadual de Estradas acaba de chegar a uma conclusão espantosa. Está em bancarrota. (...) Sob o pretexto de “regularizar” os serviços de seu Departamento o Sr. Edmundo Visco anda intimando empreiteiros a se sujeitarem a uma absurda e injusta situação. Ou param as obras ou, se submetem a receberem o pagamento do que fizeram daqui por diante – no exercício de 1951. (...) Na ânsia de proclamar “realizações”, o governo “avançou o sinal”. (...) Caloteou todo mundo.⁷

⁷ □ “Estão suspensas as obras de rodagens na Bahia”. In: *O Momento*, Ano 5, 10/ 01/ 1950, p. principal.

Como se pôde observar, a falta de verbas, ou ainda, de planejamento do seu uso foi aludida pelo periódico *O Momento*. Analisando o trecho acima, nota-se que a narrativa é construída tendo como base a declaração do engenheiro Edmundo Visco, representante do DER-BA. Não tendo, em 1950, verbas para financiar as obras daquele ano, a saída apontada pelo órgão era paralisar os trabalhos. Daí, a principal objeção do jornal *O Momento* à administração do estado da Bahia na época, o qual iniciou um empreendimento sem dispor da quantia necessária para isso. Sob esta ótica, o jornal fala da “política estradeira” do governo do estado, imperceptível aos olhos dos baianos acostumados às notícias elogiosas da imprensa “sadia” sobre as obras da estrada BA 01. A título de exemplo, cerca de quinze dias depois, o jornal *A Tarde* também mencionava o empreendimento na reportagem intitulada “A estrada Bahia-Feira será uma das mais belas do país”, sem fazer qualquer referência às declarações feitas pelo engenheiro Edmundo Visco, no que diz respeito à ausência de dinheiro.⁸

Em posição contrária à do jornal *A Tarde*, o periódico *O Momento* é ainda mais enfático em sua apreciação sobre o Governo Mangabeira, ressaltando a ausência de organização, de respeito e de honestidade no trato com os empreiteiros e o povo baiano. Neste sentido, expressões como "a máscara" caiu, "o governo caloteou todo mundo" são empregadas para demonstrar o contraste existente entre a divulgação dos feitos da administração de Octávio Mangabeira e a prática destas ações. Isto porque, a disseminação dos futuros benefícios conseguidos pela população baiana com a conclusão da Bahia-Feira, para “dar cartaz”, ao mesmo tempo encobria, de certa forma, a vivência de situações desanimadoras pelos trabalhadores empregados em sua reconstrução. Deste modo, a pressão exercida pelo DER sobre os empreiteiros, com a ameaça de recebimento apenas no exercício do ano seguinte, possivelmente contribuiu para a demora nas remunerações das pessoas contratadas para a obra, como foi relatado pelo filho de camponeses, Francisco Paulo de Lima.

Apesar dos atrasos de pagamento aos operários na construção da estrada, muitas pessoas permaneceram, a exemplo do motorista de caminhão e herdeiro da fazenda Gonçalves, João dos Santos Teixeira de 70 anos.⁹ Como afirma o depoente, ainda que fosse pequeno o valor da remuneração e que a mesma atrasasse, as despesas de um jovem trabalhador eram poucas na época, pois só arcavam com a comida e não havia possibilidades de lazer, implicando em gastos adicionais. Além disso, os operários dormiam em alojamentos instalados no próprio local de trabalho. Nesta perspectiva, conclui-se que os diferentes relatos

8 □ “A estrada Bahia-Feira será uma das mais belas do país” In: *A Tarde*, Ano 38, nº. 12912, 24/01/1950, p. 03.

9 □ João dos Santos Teixeira, motorista aposentado. Entrevista realizada em 08 de abril de 2007.

de João Teixeira e de Francisco Paulo de Lima apontam para escolhas diversas, a partir das concepções de vida e dos anseios de cada um, na complexa realidade de trabalho experimentada em Feira de Santana; não cabendo a este estudo questionar os caminhos por eles percorridos. Diante disto, ao analisar a trajetória de vida de João Teixeira, verifica-se um direcionamento para vivências cada vez mais distantes do cotidiano vigente na zona rural feirense.

Desde jovem, ele aprendeu a profissão de motorista, deixando a atividade na roça para trabalhar com o comerciante e proprietário de terras local, Zeca Sergipano.¹⁰ Além de empregar várias pessoas da localidade na produção agrícola, o comerciante também lidava com a venda de gado para o abate na capital, contratando, para isto, boiadeiros da região, como José Gabriel de Oliveira; hoje morador do povoado Rio da Prata.

Na época em que trabalhou para Zeca Sergipano, João Teixeira viajava para o mercado soteropolitano do bairro Sete Portas, com o objetivo de transportar as verduras produzidas na fazenda Rio da Prata, em Feira de Santana. Para ajudá-lo no carregamento e retirada das verduras do veículo, outro trabalhador e descendente do proprietário da fazenda Mamão, Antônio Anunciação de Jesus, 70 anos, também se deslocava rumo à capital.¹¹ Contudo, quando os negócios entraram em decadência, ambos os trabalhadores tiveram que buscar outro serviço. Neste contexto, Antônio de Jesus retomou suas atividades na roça e João Teixeira conseguiu empregar-se como motorista de caminhão nas obras da Bahia-Feira. Em seu relato, há uma narrativa sobre o recrutamento dos condutores dos veículos realizado pelos empreiteiros, bem como, do funcionamento das obras.

João Teixeira – Tinha quarenta caçamba e oitenta caminhão. É, naquele tempo, os motoristas era tudo sem carteira e era profissional porque a coisa andava assim: à toa. Não assinava carteira, nem nada. (...) Mas, não tinha essa perseguição de Ministério do Trabalho, não tinha nada. (...) Os carros que trabalhavam para o Estado... Era tudo sem placa. Depois foi que foi se organizando o tempo. (...) Ah! Naquele tempo, o pessoal que já era pronto, profissional saía, ia trabalhar com eles. Chegava lá, ia fazer aquele exame de trabalho, não de leitura, nem de nada, o exame era do profissional. Depois do profissional, ia trabalhar.

O trecho acima ilustra a dimensão do trabalho realizado e o volume de mão-de-obra ao citar a quantidade de veículos utilizada nas tarefas rodoviárias. Ressalte-se que, além dos motoristas, constatou-se nas narrativas, grosso modo, a existência de outros funcionários como os garimpeiros, os ajudantes de caminhão e a equipe de engenharia e

10 Conforme informações de João dos Santos Teixeira. Entrevista citada.

11 Antônio Anunciação de Jesus, camponês aposentado. Entrevista realizada em 21 de janeiro de 2007.

supervisionamento. É interessante notar, ainda, algumas características desta mão-de-obra recrutada. Como não havia não existia muito controle sobre as condições de trabalho e o registro dos funcionários pelo órgão competente para isto, “a coisa andava assim: à toa”, segundo João Teixeira. Trabalhava-se sem registro ou sem as garantias da carteira assinada e com pouco preparo para desenvolver as tarefas, o que dava margem à clandestinidade na contratação dos serviços dos trabalhadores. Aliado a isto, contratavam-se pessoas sem carteira de habilitação: “os motoristas era tudo sem carteira e era profissional”. Por fim, agregava-se ao saldo de irregularidades o fato dos motoristas geralmente conduzirem caminhões sem emplacamento.

Esse aspecto da realização das atividades rodoviárias reforça a idéia de que camponeses, ou pelo menos seus descendentes, se empregavam neste ramo nas localidades por onde passavam as obras, como no exemplo de João Teixeira. Assim, as pessoas que tinham a condição mínima necessária ao desempenho destas atividades buscavam o trabalho, pois, ao que parece, não se exigiam outros atributos como a “leitura”. Ocorre que, o campo não empregava a todos na região do distrito de Humildes, local onde foram realizadas as entrevistas deste estudo e por onde passou a “nova” estrada na cidade de Feira de Santana. Tal situação se deve a vários fatores, como o baixo retorno financeiro, a concentração da terra e porque a vida na roça era difícil e depreciada, como relatou um trabalhador que preferiu se empregar em um dos postos de combustíveis após o término das obras da Bahia-Feira: “a vida na roça é um lugar sem jeito”.¹² Isto explica o porquê de muitos optarem por este caminho. Outros ainda foram empurrados pela necessidade de sobrevivência. Entretanto, boa parte dos que se dispuseram ao emprego em outras profissões, retornou com o tempo às atividades agropecuárias, vendo serem frustradas suas expectativas de melhoria de vida e de abandono das tarefas realizadas desde a infância. Sobre este fato, chamou atenção a conduta de Antônio Anunciação de Jesus que, mesmo não tratando diretamente do assunto, calou-se por um tempo em sua narrativa sobre o trabalho no caminhão de Zeca Sergipano e o retorno para a lida na roça e mudou de assunto logo em seguida.¹³

Contrariamente, notou-se através dos depoimentos, a continuidade de outros descendentes de camponeses da região em ocupações fora do âmbito agropecuário, como no exemplo de João dos Santos Teixeira. Depois da reconstrução da Bahia-Feira, o motorista continuou realizando trabalhos junto a um dos construtores desta via, no estado de Sergipe e empregou-se mais tarde na empresa de ônibus Bonfim, na qual realizava viagens para vários

¹² □ Hamilton Bispo da Santana, comerciante de 47 anos. Entrevista realizada em 18 de junho de 2006.

¹³ □ Antônio Anunciação de Jesus. Entrevista citada.

estados brasileiros. Após aposentar-se na empresa, hoje trabalha em Aracaju como motorista de táxi. De igual modo, a inauguração do novo traçado da Bahia-Feira, em fevereiro de 1960, trouxe possibilidades diversas de emprego para Feira de Santana, inclusive para a região nas proximidades do distrito de Humildes, nos postos de combustíveis instalados ao longo da via e nas indústrias do Centro Industrial Subaé, implantado entre 1960 e 1980.

Considerações finais

A estrada Bahia-Feira se constituiu um elemento de ligação entre as duas economias, comercial e rural, de um lado e, urbana e industrial, de outro, alterando significativamente as características físicas da cidade e o cotidiano de seus trabalhadores. Ao longo da história de Feira de Santana, a atividade agropecuária e de produção de farinha de mandioca conviviam paralelamente e era complementada por outros ofícios como o pastoreio de gado, o trabalho nas tropas de boiadas ou nas usinas de cana de açúcar, já que, devido à forte concentração da terra na cidade, os jovens camponeses tinham que buscar ocupação em regiões distantes.

Entretanto, a reconstrução da estrada Bahia-Feira e as possibilidades de sustento dela decorrentes suplantou em grande parte os ofícios locais ao ampliar o “horizonte de expectativas” dos jovens trabalhadores egressos das famílias proprietárias das fazendas da região Humildes. Aqui é uma alusão as reflexões feitas por Edward Thompson sobre os efeitos da Revolução Industrial na Inglaterra, que, para o autor teve seu grande mérito não em aumentar o volume da produção, mas em alargar o horizonte de necessidades e expectativas das pessoas (THOMPSON, 1998, p.22). Isto se torna perceptível ao considerar o depoimento do filho de camponeses, Hamilton de Santana, quando relata sua experiência de saída da roça para trabalhar em um dos postos de gasolina locais em sua juventude, tornando-se anos mais tarde um proprietário de um pequeno restaurante e lavatório de carros.¹⁴ Como Seu Hamilton, muitos jovens não retornaram a lida na roça e outros tantos conciliaram este ofício com o emprego nas indústrias do Centro Industrial do Subaé, implantado em boa medida na zona rural da cidade. Dessa forma, Feira de Santana não estava alheia ao que se processava nacionalmente, mas vivenciava de forma rápida a expansão dos interesses capitalistas. Sob este aspecto, pode-se afirmar que este processo se assentou na Bahia, e em Feira de Santana, sob os braços dos camponeses e, contraditoriamente, ainda que se declarasse propiciador da modernização no estado, não se deu de forma tão valorosa assim, mas a partir da exploração de seus trabalhadores.

¹⁴ □ Hamilton Bispo de Santana. Entrevista citada.

Relação bibliográfica

CARDOSO, Ciro Flamarion e MAUAD, Ana M^a. “História e imagem: os exemplos da fotografia e do cinema”. In: CARDOSO, C. F. e VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. 5^a. Edição.

COSTA, José Américo da. *Estradas de rodagem no estado da Bahia. Memória apresentada ao Terceiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1924.

FERREIRA, Marieta de M. e AMADO, Janaina. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

KHOURY, Yara Aun. “Narrativas orais na investigação de história social”. *Revista Projeto História – História e Oralidade*, nº 22, Jun/2001.

LIMONCIC, Flávio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista (1956-1961)*. Rio de Janeiro, 1997. Tese de doutorado.

NEGRO, Antônio Luigi. *Linhas de montagem: o industrialismo nacional-desenvolvimentista e a sindicalização dos trabalhadores, 1945 – 1978*. São Paulo: Boitempo, 2004.

POPPINO, Rollie E. *Feira de Santana*. Salvador: Editora Itapuã, 1968.

TEIXEIRA, Cid. *Caminhos, estradas, rodovias da Bahia: notas para a história*. Salvador: SINDUSCON – Ba, 1998.

THOMPSON, Edward P. “Patrícios e plebeus” In: *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. 2^a edição.

VISCO, Edmundo. *Serviços rodoviários no estado da Bahia. Comunicação ao 5º Congresso de Estradas de Rodagens*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1933.

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade na história e na literatura*. São Paulo: Cia das Letras, 1989.