

**ENTRE O PÚBLICO E O PRIVADO: A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE
RODAGEM DE SENHOR DO BONFIM A UAUÁ (BAHIA, DÉCADA DE 1920)**

Aloisio Santos da Cunha

Instituto Federal do Maranhão, Campus Codó

aloisio.cunha@ifma.edu.br

O texto que segue faz parte de pesquisa que vem sendo desenvolvida em nível de doutorado junto a Universidade Federal da Bahia e que tem como foco a análise do processo de abertura de uma estrada de rodagem entre as cidades Senhor do Bonfim e Uauá no Centro-Norte da Bahia. A partir do momento em que o automóvel começou a se tornar mais comum, notadamente na década de 1920, foi preciso abrir caminhos para atendê-lo e isto envolveu tanto a iniciativa dos poderes públicos, com a União, estados e municípios tomando medidas para tal empreendimento, bem como aqueles investimentos tocados por particulares que, sozinhos ou em parceria com o Estado, abriram estradas que deveriam contribuir para manutenção e aumento do poder destes indivíduos nas regiões que controlavam, atuando no processo de modernização e progresso pretendido pela elites regionais.

O interesse por este objeto de estudo surgiu em 2006 quando, designado para acompanhar um grupo de alunos a um evento sobre a Guerra de Canudos que se realizava nos municípios de Euclides da Cunha, Canudos, Uauá e em Monte Santo, escutei em Uauá a fala do autointitulado Coronel Jerônimo Rodrigues Ribeiro (1916 – 2015), homem de grande poder e prestígio na zona dominada pela paisagem ressequida do Raso da Catarina e que era tratado pela gente da região nos seus últimos anos de vida como o “último coronel do sertão”, o derradeiro representante de uma era onde o poder pessoal de certos indivíduos se sobrepunha e se imbricava ao do Estado, fazendo muitas vezes o papel deste. Narrando eventos de sua trajetória nas décadas de 1930 e 1940, descreveu com riqueza de detalhes as viagens realizadas semanalmente a Senhor do Bonfim, cidade que a época era o mais importante polo regional do norte da Bahia.

Entre relatos de encontros com o bando de Lampião, muito ativo na região e usuário contumaz do caminho do Uauá, e a participação nas festas realizadas nos

povoados, o que mais chamou a atenção era a própria viagem em si, cuja estrada de cerca de 140 quilômetros havia sido aberta, segundo o Cel. Ribeiro, por força e vontade de João Borges de Sá, senhor daqueles sertões até 1935, ano de sua morte. Essa história, narrada em tom de aventura épica, estava em simetria com um estudo que tratava do modo como pessoas e mercadorias circulavam pelo interior da Bahia nas primeiras décadas da República, bem como estes caminhos contribuíram para criar novas regionalidades e teias de dependência entre as cidades e as regiões interioranas. (FREITAS, 2000)

A referência à construção da estrada de Senhor do Bonfim a Uauá e as políticas postas em prática pelo governo de Francisco Marques de Góis Calmon (1924 – 1928) para dotar a Bahia de mais rodovias estão em destaque. Foi a década de 1920 o período no qual o automóvel começou a se tornar o meio de transporte versátil e onipresente que é e, por essa razão, passou a demandar vias de circulação que incrementassem seu uso e o governo estadual agiu, direta e indiretamente, através de formas diversificadas para executar tão complicada e cara tarefa em face da extensão territorial da Bahia e de suas características geográficas.¹ No caso da rodovia de Senhor do Bonfim a Uauá, foram as lideranças regionais, associadas a interesses mercantis da capital, que construíram a estrada em um longo e penoso processo de reconhecimento por parte do governo estadual.

Em artigo publicado na Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Mario Tarquínio (1934) analisou a evolução dos meios de transporte na Bahia, fossem eles terrestres, aquáticos ou aéreos, e registrou as estradas de rodagem e carroçáveis existentes no estado até o ano de 1933, dividindo-as nas seguintes categorias: estaduais, auxiliadas pelos Estado, municipais e particulares e, por fim, concedidas pelo estado. O que saltou imediatamente aos olhos foi que, dos mais de duzentos trechos rodoviários construídos ou em construção listados pelo autor, apenas um se encaixava na última categoria: a estrada de Senhor do Bonfim para Uauá.

A partir dos estudos sobre a trajetória do Trem da Grota (CUNHA, 2011) tivemos acesso ao semanário bonfinense *Correio do Bomfim*, o mais longo jornal daquele

¹ Tendo grande parte do seu território no domínio do semiárido, a Bahia possui pouquíssimos rios navegáveis e por essa razão o transporte terrestre deveria predominar. A ideia de que a tarefa teria custos elevados faz referência à quantidade de estradas que precisavam ser construídas.

período a ser editado na cidade, tendo circulado entre 1912 e 1942.² Nas suas páginas, o editor chefe e proprietário Augusto Sena Gomes, promoveu campanha em meados da década de 1920 para que a estrada se materializasse. Os primeiros movimentos, passando pela abertura da Caixa Rural – o banco local que administrou a parte financeira da obra – à realização da assembleia que formou a Sociedade Rodoviária do Bomfim, associação que foi responsável pela construção, passando por informes detalhados do andamento dos trabalhos e a entrega de trechos abertos ao tráfego foram registrados pelo periódico. Do mesmo modo, a luta das elites bonfinenses para, primeiro, levantar os capitais necessários para tal empreitada; e, segundo, para receber do governo da Bahia a subvenção garantida pela Lei 1.847, de 28 de agosto de 1925, (BAHIA, 1925, p. 8390 – 8392) que instituiu o Plano Rodoviário do Estado, aparece nas páginas do jornal. Uma hipótese para essa resistência do governo em reconhecer e dar o subsídio a essa estrada, enquanto o fez rapidamente em muitas outras construídas por particulares que se valeram da mesma lei Bahia afora, passa pelas lutas políticas entre os diversos grupos de pressão na capital e no interior do estado.³

As dúvidas começaram a se avolumar e as particularidades do processo chamavam, cada vez mais, atenção, com muitos elementos precisando de análise para um entendimento mais completo do processo. Se faz necessário, portanto, entender as razões que justificavam o esforço político e econômico feito pela Sociedade Rodoviária do Bomfim, intendências e outros indivíduos para executar o projeto de construção da estrada, bem como observar a tentativa de Senhor do Bonfim, àquela altura um importante polo ferroviário baiano,⁴ em drenar as gentes e o comércio de áreas mais distantes para sua praça. Do mesmo modo, as ligações de Uauá com Bonfim que, fortalecidas com

² Os periódicos editados na cidade se encontraram no Memorial Senhor do Bonfim (MSB), arquivo administrado pelo Centro Educacional Sagrado Coração, instituição privada que faz o importante papel de guardião do passado documental o município.

³ Dentre os muitos exemplos no período, podemos citar, na mesma época da abertura da estrada do Uauá, o do comerciante Júlio Paixão, que propôs e construiu uma rodovia ligando São Raimundo Nonato no Piauí a Remanso na Bahia. Pronta em 1926, entrou o governo do estado da Bahia, no mesmo ano, com cerca de 1/3 do valor total da obra. *Diário de Notícias*, 11 mar. 1926, p. 1.

⁴ As pontas dos trilhos da estrada de ferro do São Francisco, que da capital Baiana mirava as margens do Grande Rio em Juazeiro, tocaram a cidade e o tráfego fora aberto em 1896. Em 1912 começaram as obras da ferrovia da Grota, que ligaria, anos mais tarde, os dois principais troncos do estado: a estrada do São Francisco, em Senhor do Bonfim, e a Central da Bahia na localidade de Iaçú. Por ter se tornado cidade entroncamento, grandes oficinas e galpões da ferrovia foram construídos na cidade por toda primeira metade do século XX.

abertura do caminho, impactaram as duas localidades e a região, diminuindo o peso de Monte Santo e Queimadas como linhas de intenção dos movimentos da localidade, criando-se uma nova territorialidade na área.⁵ Por fim, mas não menos importante, é preciso observar como a construção da estrada se circunscrevia na ideia de civilizar os sertões, tão em voga naquele momento no Brasil, tendo Bonfim como referencial regional de civilidade.

O automóvel movido a derivado de petróleo que pioneiramente chegou à Bahia em 1901 pelas mãos do industrial soteropolitano Henrique Lanat e que, tanto no plano local quanto no nacional, era utilizado como uma máquina a serviço do lazer dos ricos e um fator de distinção social, passou a se tornar, mais e mais, comum com o projeto rodoviário em curso na Bahia. Evoluindo tecnologicamente, passou a ser cada vez maior, mais rápido e pesado, exigindo vias mais adequadas a sua utilização.

Outra característica que ajudou o automóvel a se firmar como meio de transporte é que ele possibilitava se chegar onde o trem ou o bonde não poderiam. Da porteira da fazenda à feira de gado, da residência do morador da cidade ao seu local de trabalho, a chamada “carruagem sem cavalos” apresentou ao mundo uma versatilidade mecânica nunca dantes vista. Depois da Primeira Grande Guerra (1914 – 1918) ficou evidente para os políticos baianos – e brasileiros – que era preciso abrir estradas para este novo cliente, já que os antigos caminhos para carroças e carros de bois não atendiam às necessidades da máquina.

Ao mesmo tempo e também por efeito da guerra, que privou o Brasil dos seus principais fornecedores de máquinas e equipamentos para o setor, o transporte ferroviário perdia qualidade, mesmo havendo expansão quilométrica. Começara o processo de concorrência entre a estrada de rodagem e a de ferro. Esta situação de dois meios de transporte se colocando como concorrentes teria severas, duradouras e funestas consequências para o desenvolvimento dos transportes como um sistema de viação, ou seja, com um modal sendo entendido e instrumentalizado para operar como complementar aos outros.

⁵ A primeira era o município ao qual Uauá pertencera até 1925, ano de sua emancipação; no segundo, havia estação da estrada de ferro do São Francisco, para onde uma rede de caminhos se dirigia.

Foi naquele contexto de demonstração da eficiência do automóvel e das obras ferroviárias que andavam a passos lentos, além das já existentes serem ineficientes e prestarem péssimos serviços, onde ocorreu a fusão de outros aspectos, como o fascínio que o automóvel exercia sobre as pessoas e a necessidade de se ligar os diversos pontos da Bahia a baixo custo, o que abria espaço para os grupos detentores do poder político e econômico construírem estradas por conta própria ou em associação com o governo do Estado.

Neste ambiente, as primeiras legislações de estímulo ao rodoviarismo começam a ser feitas. No plano estadual, um marco importante para o fomento à construção de estradas de rodagem na Bahia deu-se em 1917 durante o governo de Antonio Ferrão Moniz de Aragão que editou a Lei 1.227, de 31 de agosto daquele ano, e que mandava construir estradas por todo estado.⁶ Apesar da validade da iniciativa, ela veio num momento complicado para a Bahia como aponta Luís Henrique Dias Tavares (2001, p. 334): “Estado pobre e de pequena produção, como sempre foi a Bahia, o custo de vida subiu nos três anos mais agudos da Primeira Guerra Mundial (1916 – 1918). Cresceu a insatisfação social e política e surgiram na cidade do Salvador manifestações de rua contra carestia”. Essa é uma importante explicação para a o conjunto normativo de fomento às estradas elaborado por Moniz de Aragão não ter surtido efeito e permanecido letra morta até a década de 1920, o marco zero da era rodoviária baiana. A estrada para Uauá se insere e é resultado desse processo.⁷

A antiga Vila Nova da Rainha, Senhor do Bonfim, exercia influência política e econômica numa enorme região. Era o seu comércio que abastecia as pequenas localidades e mesmo municípios maiores da região. Para lá acorriam pessoas que precisavam de serviços básicos, como educação, saúde, justiça etc., fossem eles ofertados pelo setor privado ou pelo público. Monte Santo, cidade santuário fundada no século XVIII, era menor e para muitas coisas dependia de Senhor do Bonfim, constituindo laços que duram até os dias atuais, apesar de estarem separadas por 130 quilômetros. Uauá,

⁶ A primeira norma de fomento ao transporte rodoviário foi a Lei 828 de 17 de agosto de 1910, que autorizava o governo estadual a contratar linhas de transporte de passageiros e carga entre dois ou mais municípios, portos e estações ferroviárias. Diferenciamos esta norma da de 1917 por conta de o estímulo ser ao transporte em si e não a construção de estradas de rodagem. (Cf. FONTES, 1961)

⁷ As fontes consultadas até o momento se referem a “estrada para Uauá” e não “para Bonfim”. Apesar de parecer apenas uma questão terminológica, é um indicativo de quem conduziu o processo: as elites bonfinenses.

como muitas outras pequenas vilas perdidas na imensidão das caatingas, não possuía estrutura urbana ou comercial que pudesse atender aos seus moradores e, por conta disso, precisava das praças de Bonfim e Monte Santo para se abastecer.

A dependência dessas localidades, e não somente delas, para com Bonfim mantinha o prestígio e o poder da cidade na região e, para aumentá-lo, as elites bonfinenses visaram acompanhar a era rodoviária nascente. Neste processo é preciso averiguar como estes grupos foram ou não beneficiados, se haviam outros municípios que ameaçavam a posição de Bonfim enquanto polo regional, como se davam as relações políticas dos representantes da cidade na capital, dentre outros aspectos a serem observados para que possamos reconstruir a trajetória e analisar os impactos econômicos, políticos e sociais da estrada de rodagem para Uauá.

Na execução desta tarefa, precisamos tocar na questão do estudo dos espaços regionais. Ao longo da história, utilizaram-se diversos meios para se proceder com essa delimitação: um domínio biológico, complexo cultural, zonas de diferenciação dentro de um espaço maior, formas utilizadas pelos homens para organizar e explorar este espaço etc. Dos positivistas do século XIX à moderníssima história do presente, as questões ligadas à definição destes limites ocuparam – e ainda o fazem – o centro das discussões quando se trata de analisar a ação dos homens no tempo e num espaço específico, ou seja, a própria história. O fato é que os historiadores geralmente tomam emprestado da geografia o arcabouço teórico necessário para estabelecer estas definições

Nesta pesquisa, o diálogo com esta disciplina é fundamental. Tanto é assim que recorremos a Milton Santos para tentar entender e explicar as questões ligadas à transformação espacial intentada pelos indivíduos na área de atração da estrada de Bonfim para Uauá. O geógrafo baiano entendia que o espaço se transforma de duas maneiras, horizontalmente e verticalmente. Na primeira forma, os pontos do território se agregam sem que haja descontinuidades territoriais, ou seja, zonas vizinhas vão umas agindo sobre as outras num processo homogeneizante que altera as feições e funções do espaço, “(...) impondo novos mapas ao mesmo território”. (SANTOS, 2006, p. 193) A segunda, que age sobre o território de modo vertical, é externa a região, vem de longe e, impondo seus interesses, molda o território muitas das vezes atropelando os de certos grupos locais em detrimento de outros. Estes grupos acabam tomando para si determinações alienígenas

como se fossem elaborações deles próprios. Neste processo, dois tipos de forças agem na transformação do espaço: forças centrípetas, de agregação, que fazem interesses convergirem, mantendo na região o comando e o controle das forças produtivas; e forças centrífugas que, ao contrário, retiram o comando da instância regional, pois o poder emana de longe, de fora, obedecendo a interesses externos a ela e impondo modelos estranhos.

Gilmar Arruda (2000), analisando a área que começava a ser tocada pelos trilhos da estrada de ferro Noroeste do Brasil na década de 1900, o Oeste do estado de São Paulo e porções do então Mato Grosso, chama a atenção para o fato de que regiões de fora e autointituladas modernas e civilizadas, principalmente as capitais e os centros urbanos mais populosos e notadamente nas primeiras décadas do século XX, tentaram moldar os espaços interiores do país à sua imagem e semelhança, ou seja, impuseram um modelo de sociedade muitas vezes estranho aos hábitos e a cultura dos habitantes das zonas mais distantes desses centros. Dessa forma, Senhor do Bonfim, que se via, pelo menos por suas elites, como centro de civilidade sertaneja, visava tocar com seu pretensão progresso e modernidade as regiões limites, estendendo, ao mesmo tempo, estes ideais para áreas mais amplas.⁸

Espaço – e a região como um recorte dele – deve ser entendido como sempre em mutação e movimento e, para isso, precisa ter os meios para que este se processe com agilidade, acompanhando a modernidade dos tempos. Ao estudarmos os transportes, precisamos deixar de ver apenas seu caráter técnico e a ideia simplista de que sua função é apenas a de transportar pessoas e mercadorias para entendê-lo como atividade de relação, ou seja, um elemento de ligação entre atividades econômicas outras, mas que também impacta os meios políticos, sociais, culturais, religiosos etc.

Transportar gente é carregar junto ideias, padrões, modelos, perspectivas de sociabilidade e de vida. Para além, se observarmos mais detidamente o sentido econômico dos transportes, e isto não deve ter passado despercebido daqueles que se mobilizaram para construir o caminho do Uauá, veremos que ele transforma a massa produzida em

⁸ Carta do comerciante bonfinense Sergio Mariano Barbosa publicada na imprensa da capital evidencia que o caminho para Uauá possuía sentido ambicioso, pois “(...) se estenderá a Patamuté, Feira do Bomfim, Chorochó e Rodéllas, indo terminar em Santo Antônio da Gloria, à margem direta do Rio São Francisco”. Portanto, a estrada “facilitará com vantagens extraordinárias o intercambio commercial” em um sertão que considerava abandonado. (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 10 out. 1925, p. 1)

fluxo, ou seja, determinado produto só tem valor quando levado para o local de consumo, para o mercado, pois a

(...) necessidade de rápida transformação do produto em mercadoria ou capital-dinheiro, isto é, nas condições atuais de reprodução, a capacidade maior ou menor de fazer circular rapidamente o produto é condição, para cada firma, de sua capacidade maior ou menor de realização, ou, em outras palavras, do seu poder de mercado, o que também quer dizer poder político. (SANTOS, 2014, p. 83)

Neste ponto nos surge um problema que é o de como estabelecer o recorte do espaço em regiões para poder entender melhor como os transportes contribuíram para modificar, manter, criar ou recriar regionalidades e espaços regionais diferenciados e hierarquizá-los. No que concerne à divisão dos espaços em zonas regionais, o fato é que, muitas das vezes, isto parece, mas só parece, pelo menos para o Estado que é a entidade que perpetra essas divisões na enorme maioria das vezes, ser aleatório e feito para atender apenas a interesses geopolíticos que desprezam os interesses dos indivíduos.

Se, por exemplo, colocarmos o elemento cultural à frente, mas entendendo a cultura num sentido thompsoniano, onde ela é definida como o modo como as pessoas vivem (THOMPSON, 2008), existem várias Bahias e muitas não ficam dentro do domínio geopolítico do Nordeste.⁹ Por mais complicado que seja pensar nesses elementos culturais definidores, pois pressupõem algo perigoso, a homogeneização, eles somente se encaixariam em porções do centro norte e do vale do São Francisco, nas zonas mais áridas; do sudoeste até a região de Brumado, Caetitê e Guanambi, a cultura do norte de Minas se mistura; no Oeste baiano, que já teve mais proximidade com a cultura e hábitos do atual Centro-Oeste do Brasil, há um amálgama que mistura Nordeste, a cultura do Centro-Oeste e um forte elemento do Sul do Brasil. Existe na Bahia uma forte cultura de fronteira, onde elementos de diversas áreas se fundem, gerando hábitos, costumes e práticas que soariam absolutamente estranhos se encaixados dentro da ideia de uma cultura nordestina ou baiana.

⁹ A Bahia foi incluída na região Nordeste na divisão do Brasil em regiões efetuada em 1970. Em 1913, a Bahia fazia parte da região Oriental; na divisão de 1940, do Centro; 1945, Leste Setentrional e na de 1950, Leste.

A análise dos múltiplos traços que compõem a vida em sociedade deve tomar em empréstimo arcabouços analíticos de diversas disciplinas e áreas da própria história, mas é preciso que todo trabalho historiográfico tenha uma base, um ponto de partida que aglutinará esses saberes e lhes dará sentido. No caso do que aqui propomos, buscamos alicerçar esta proposição de pesquisa na chamada história regional e local, entendida aqui como:

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

No plano regional, Senhor do Bonfim buscou aglutinar em torno de si uma região e isto afetou a relação com outras localidades na mesma área. A análise destes eventos será feita sem se perder a noção de que estes lugares e a região às quais pertenciam faziam parte de uma totalidade, de um espaço maior que, por vezes, determinava como a vida iria se processar no espaço regional ou fornecia a este espaço o modelo que deveria ser seguido para que se atingisse um ideal de civilização e sociedade moderna desejável por determinados grupos. Buscava-se elaborar uma nova territorialização – ou reterritorialização – ou seja, dar-se-ia novo sentido ao território tendo-se Bonfim por centro. Para entender este processo “é imprescindível trabalhar com o território numa interação entre as múltiplas dimensões sociais” (HAESBAERT, 2007, p. 52), não desprezando quaisquer elemento analítico que venha a ser útil.

Neste sentido, uma análise do ambiente político – e da história política – por detrás da construção da estrada precisa ser observado e entendido. Antes de tudo, é preciso ter em mente que o meio político é algo que não pode ser delineado dentro de limites sociais ou espaciais rígidos, pois “as tentativas de fechá-lo dentro de limites traçados para todo sempre são inúteis” (RÉMOND, 2003, p. 443). Para além, a atividade política se imiscui nos domínios do público e do privado, se intercomunicando com diversos setores da sociedade: “Nada seria mais contrário à compreensão do político e de sua natureza que representá-lo como domínio isolado: ele não tem margens e comunica-se com a maioria dos outros domínios” (Idem, p. 444). Em nosso estudo, a relação entre os interesses públicos e privados esbarraram em outra característica fundamental da política: a busca

pelo poder e pelo controle seja ele econômico, territorial, eleitoral, cultural etc. Tanto os indivíduos com interesses na área da estrada quanto o governo do Estado conflitaram durante o processo para terem mais controle, portanto, poder, sobre as coisas e as gentes daqueles sertões e esta disputa se deu no âmbito da política.

O geógrafo Francisco Zorzo (2001), em estudo sobre a formação de uma rede de cidades pela estrada de ferro de Nazaré, na Bahia de finais do século XIX e início do XX, lembra que para entender os efeitos territorializantes dos meios de transporte e como isto fora posto em prática é necessário tanto uma análise histórico-geográfica da região naquele momento quanto deve-se “(...) considerar a história política, quer dizer, que tais práticas estavam imersas estrategicamente no campo político para serem manejadas dentro de uma certa temporalidade.” (p. 6). Neste sentido e como tem-se colocado neste texto, tanto o ambiente político quanto o território são fluidos, cabendo a colocação de Pierre Rosanvallon (2010) ao apontar que “(...) em razão de sua própria natureza, o estudo do político toma de diversos caminhos, com a conseqüente desmontagem de estreitas fronteiras disciplinares.” (p. 51)

Os ensinamentos deste historiador são de grande importância para a pesquisa em curso. Defendendo uma história filosófica do político, não nega as outras formas de se fazer a história, muito menos a história social, porém se propõe a ir além dela:

A história filosófica do político pretende manter as duas extremidades da cadeia sob controle. Ao buscar identificar de modo exaustivo as intersecções entre os conflitos humanos e suas representações no mundo, essa história filosófica considera o político como terreno em que a sociedade transforma a si mesma. Não se trata, portanto, de fazer uma simples história das ideias, mas de entender o pano de fundo contra o qual as categorias que refletem a ação são tanto construídas quanto transformadas; de analisar como surgem as questões e elas se refletem na ordem social, traçando uma estrutura de possibilidades, delineando sistemas de oposição de tipos e desafios. (ROSANVALLON, 2010, p. 59 – 60)

A definição está muito próxima do que intenta este trabalho: entender o surgimento da questão da estrada para Uauá como um elemento que materializava tanto os interesses políticos quanto econômicos de determinado grupo social, a classe detentora do dinheiro e do poder em Senhor do Bonfim e adjacências, como este processo se refletiu na ordem social da cidade e da região e o modo como reverberou e foi entendido na capital do estado. Para isso deve o historiador basear-se “(...) na empatia, já que pressupõe a

capacidade de seu operador de se dirigir a um objeto, colocando-se na situação em que este emergiu.” (Ibidem, p. 48)¹⁰ Neste caso, temos de observar o objeto em estudo na e para região e como ele se encaixava (ou não) no ambiente político baiano naquele momento.

Durante o governo de Góis Calmon ocorreu uma modificação nas relações políticas na Bahia onde “o homem político assume funções semelhantes às do advogado em relação aos seus clientes. Promete defender as causas e atender aos pedidos de quantos o procuram.” (SAMPAIO, 1998, p. 211 – 212) Dessa forma, o sucesso no atendimento dos pedidos dependia muito mais da capacidade de barganhar junto as autoridades no poder naquele momento do que da força pura e simples. Outra novidade em relação ao modelo anterior é que o homem político não é mais o coronel interiorano, são seus intermediários, gente que geralmente tinha formação acadêmica e representava os interesses de grupos de chefes interioranos. Os coronéis continuavam e mantiveram seu poder, porém eram esses indivíduos que garantiam o atendimento das demandas dos chefes locais. Senhor do Bonfim por ser sede do 3º Distrito Eleitoral da Bahia e por ter tradição de força nos meios políticos da capital desde o Império, tinha nas relações políticas importante elemento do seu dia a dia e suas elites, cientes disso, precisavam mobilizar estas relações para assegurar que seus interesses fossem atendidos.¹¹

Para discutir o processo de construção da estrada tendo em mente o modelo analítico descrito, a pesquisa irá prospectar e analisar fontes dos mais diversos tipos. O trabalho de levantamento e obtenção delas vem sendo realizado já há algum tempo, através de visitas a arquivos nas cidades de Senhor do Bonfim, Salvador e Monte Santo e a consulta a bancos de dados de instituições que digitalizaram seus documentos e que são de grande importância para a feitura deste trabalho.

Um elemento fundamental para que possamos tentar reconstruir a história da estrada do Uauá em profundidade, ou seja, olhando para além da questão pura e simples de se construir uma estrada de rodagem, é a fonte jornalística. Senhor do Bonfim, como

¹⁰ Rosanvallon continua e aponta que “(...) esta é naturalmente uma forma de empatia limitada em razão de uma distância que permita também compreender os pontos cegos e as contradições dos atores e autores. Trata-se, pois, de uma empatia controlada, por assim dizer.” (Ibidem, p. 49)

¹¹ Bonfim era responsável eleitoralmente pelos seguintes municípios no início dos anos 20: Mundo Novo, Ipirá, Serrinha, Ribeira do Pombal, Riachão do Jacuípe, Monte Santo, Queimadas, Irará, Coração de Maria, Juazeiro, Jacobina, Campo Formoso, Araci, Rio Real, Ribeira do Amparo, Entre Rios, Paripiranga, Mairi, Sento Sé, Curaçá, Itaberaba e Glória. (Cf. SILVA, Lourenço, 1915) Utilizamos seus nomes atuais.

já referido, era uma cidade que fazia o papel de polo regional na primeira metade do século XX. Por conta disso e dentro do ideal de civilidade e modernização do período, teve imprensa com jornais impressos ininterruptamente na própria cidade a partir de 1898. (SILVA, 1971, p. 108) O mais importante semanário em razão da longevidade e circulação foi o já citado *Correio do Bomfim*, cujas edições que sobreviveram ao tempo e a falta de cuidado, e foram muitas nas suas três décadas de existência (1912 a 1942), se encontram digitalizadas.

A imprensa da região também é fonte importante, pois jornais como *O Lidador* de Jacobina e o *Correio do Sertão* de Morro do Chapéu,¹² para além de fazerem referências aos acontecimentos em Bonfim, eram porta-vozes nas suas cidades das ideias de progresso e, portanto, defensores da abertura de estradas em suas regiões em processos muito semelhantes ao que ocorria em Senhor do Bonfim.¹³ Os da capital também os são, com *A Tarde* e *Diário de Notícias*, por exemplo, sendo grandes incentivadores, cada um a seu modo, das construções rodoviárias na Bahia das décadas de 1910 e 20.

Jean-Nöel Jeanneney (2003) aponta que, primordialmente, ao se utilizar da imprensa como fonte, os historiadores precisam identificar “o dinheiro mais ou menos oculto que a irriga” (p. 219), ou seja, é preciso saber de onde vem os recursos que mantêm determinado órgão de imprensa e a quais grupos ele atende, afinal os jornais não são isentos, tendendo a falar bem daquilo que lhes interessa e mal do que não, principalmente quando se trata do meio político. No caso dos jornais interioranos citados, todos, sem exceção, atendiam e eram porta vozes dos grupos políticos dominantes, sendo comum eles próprios se definirem como a serviço das classes comerciais que eram as mesmas, diga-se, que detinham o poder político, isso em associação com os grandes proprietários de terras. Nos da capital, o ambiente político também dominava, com os dois que citamos, *A Tarde* e *Diário de Notícias*, se colocando muitas das vezes em campos opostos, num reflexo de uma Bahia politicamente desunida como a chamou Luís Henrique Dias Tavares (2001). Neste contexto, Rémond (2003) nos lembra que “os meios de comunicação não são por natureza realidades propriamente políticas: podem tornar-se políticos em virtude

¹² As edições das décadas de 1910 a de 1940 foram digitalizadas pelo Núcleo de Estudos em Cultura e Cidade (NECC) da Universidade do Estado da Bahia, Campus IV, Jacobina-BA.

¹³ O *Correio do Bomfim* chamou este movimento de construção de estradas de rodagem de “febre por estradas” na sua edição de 20 de junho de 1926, p. 1, creditando esse *boom* rodoviário as ações do governo Góis Calmon.

de sua destinação, como se diz dos instrumentos que são transformados em armas.”. (p. 441)

É necessário acompanhar as notícias em sequência, pois no calor do momento aquilo que é dito hoje pode ser negado amanhã ou pode pura e simplesmente não ser verdade e isto pode ser colocado de modo deliberado ou não. É por isso que “recomenda-se somente extrair informações de um jornal depois de conhecer a cronologia dos fatos e certificar-se de sua veracidade”. (NEVES, 2002, p. 101) Dessa forma, ao relatar os acontecimentos “produzidos no calor da hora e, por conseguinte, menos censurados e contidos, apesar das vinculações partidárias e dos interesses econômicos que lhes sustentam” (Idem), a imprensa é valioso instrumento a serviço dos historiadores, um elemento fundamental para analisar as demandas, humores, expectativas etc., dos indivíduos que buscaram, no nosso caso, abrir o caminho para Uauá.

Os jornais são fontes muito importantes para a execução dessa pesquisa, mas não os únicos e nem poderiam sê-lo. Tem-se consultado livros de autores locais, como o já citado trabalho de Adolpho Silva (1971) e de seu predecessor Lourenço Pereira da Silva (1906, 1915) ambos sobre Senhor do Bonfim, o do Cel. Jerônimo Ribeiro (1999), Oleone Coelho Fontes (1996) sobre Uauá, Raimundo Venâncio Filho (2016) sobre Monte Santo, dentre outros trabalhos de gente da região. Importante dizer que, notadamente os autores mais antigos como os três primeiros, possuíam vinculações políticas e econômicas na e para região, portanto seus discursos tendem a ser ufanistas e engrandecer as suas ações e das pessoas que pertenciam ao seu grupo político-econômico, omitindo ou minimizando os feitos de indivíduos ou grupos não ligados aos seus. Estes relatos locais, apesar de muitas vezes exagerarem e mascararem a realidade por conta dos interesses envolvidos, trazem informações importantes e, quando cruzados com outras fontes, externam valiosas visões de mundo, valores, posicionamentos políticos etc. de seus autores e do modo como viam suas cidades e a região, bem como as perspectivas que tinham para o desenvolvimento delas e de sua gente e, obviamente, deles próprios.

Na Sessão Republicana do Arquivo Público do Estado da Bahia encontramos um conjunto documental com os trâmites burocráticos exigidos pelo poder público para a

concessão de auxílio aos construtores do caminho do Uauá.¹⁴ Sua análise, por si só, já renderia muita discussão, porém, para a elaboração de um panorama mais completo, documentos do mesmo tipo que foram enviados por outros interessados em abrir estradas no interior da Bahia também estão sendo consultados. Por se tratar de construção que só poderia ser realizada através de autorização do governo estadual, também estamos consultando a legislação do período, como já frisamos, e as Mensagens dos governadores, pois esses dois tipos de documentos são fundamentais no sentido de, primeiro, normatizarem as construções; e, segundo, identificar de que modo o problema dos transportes era visto pelo poder público e o que ele tentava fazer para diminuir as dificuldades de circulação pelo interior da Bahia.

As falas dos presidentes de província imperiais também foram consultadas e isto não deve ser visto como algo estranho ou deslocado do objetivo central deste trabalho,¹⁵ pois apesar de temporalmente estarem distantes do objeto em estudo, a análise do que pensaram os chefes políticos baianos a partir da Independência sobre os transportes e a circulação na Bahia é de grande valia para que possamos construir um quadro que nos mostre o que fora feito até então para melhorar as comunicações internas.

Também se incluem no conjunto de documentos gerados por fontes oficiais as estatísticas publicadas anualmente pelo governo estadual através do seu órgão criado para este fim, os Anuários Estatísticos da Bahia, disponíveis para as décadas de 1920 e 1930. Sua análise ajuda a mensurar a importância econômica das regiões da Bahia e, portanto, contribuem para entendermos certos pareceres e decretos emitidos pelo Estado, autorizando ou não as construções subvencionadas. Apesar de reconhecermos que esses dados são incompletos, pois dependiam do envio por parte dos municípios e alguns não enviavam certas informações, ajudam a traçar um panorama geral de como viviam e produziam cidades e regiões da Bahia.

Outras fontes terão de ser consultadas para que possamos continuar no caminho, com o perdão do trocadilho, que nos levará a entender o porquê e o para que/quem se

¹⁴ APEB. Seção Republicana. Caixa 2335, Maço 25, Documento 229. As regras não eram específicas para certas estradas, eram gerais e baseadas na Lei 1.847, de 28 de agosto de 1925. O que mudava eram as condições e especificações técnicas das construções.

¹⁵ Estes documentos, bem como as Mensagens dos governadores republicanos, foram localizados *Center for Research Libraries* da Universidade de Chicago (<http://www.crl.edu/>) e na Biblioteca Digital do Senado Federal (<https://www12.senado.leg.br/institucional/biblioteca>).

abriu a estrada para Uauá e como os indivíduos da região, notadamente os de Senhor do Bonfim, agiram política e economicamente para manter e ampliar um controle que já existia

REFERÊNCIAS

- APEB. Seção Republicana. Caixa 2335, Maço 25, Documento 229.
- ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória**. Bauru-SP: EDUSC, 2000.
- BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial, Número 240, 01 de setembro de 1917.
- BAHIA. **Diário Oficial do Estado da Bahia**. Salvador: Imprensa Oficial, Número 239, 01 de setembro de 1925.
- CUNHA, Aloisio Santos da. **O trem partiu!** Curitiba: Prismas: 2016.
- FONTES, Adhemar de Souza. **Rodoviarismo na Bahia**. Salvador: Federação das Indústrias do Estado da Bahia, 1961 (Fac Símile).
- FONTES, Oleone Coelho. **Uauá, terra dos vagalumes**. Salvador: Formu2001, 1996.
- FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: **Bahia, análise e dados**. Salvador: SEI, V9, nº 4, p. 24 – 37, 2000.
- JEANNENEY, Jean-Noël. A mídia. In: RÉMOND, René (Org.). **Por uma história política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.
- NEVES, Erivaldo Fagundes e MIGUEL, Antonieta (orgs.). **Caminhos do sertão**. Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia. Salvador: Arcádia, 2007.
- RÉMOND, René. Do político. In: RÉMOND, René (Org.). **Por uma história política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.
- RIBEIRO, Jerônimo Rodrigues. **Uauá: histórias e memórias**. S/E: Salvador, 1999.
- ROSANVALLON, Pierre. **Por uma história do político**. São Paulo: Alameda, 2010.
- SAMPAIO, Consuelo Novais. **Partidos políticos da Bahia na Primeira República: uma política de acomodação**. Salvador: EDUFBA, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2014.

SILVA, Adolpho. **Bonfim, terra do bom começo**. Salvador: Ed. Mensageiro da Fé, 1971.

SILVA, Lourenço Pereira da. **Memória histórica e geographica sobre a comarca do Bonfim, Estado da Bahia**. Salvador: Litho. Typo. e Encadernação Reis & C., 1915

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.

VENÂNCIO FILHO, Raimundo. **O sagrado e o profano no sertão da Bahia**: a religiosidade em Monte Santo. São Paulo: Lura Editorial, 2016.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovias 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.