

UMA VIAGEM HISTÓRICA NA ESTRADA DE FERRO NAZARÉ – JEQUIÉ (BAHIA): A MORTE DO TREM

Oscar Santana dos Santos (oscarinhopp@hotmail.com)¹

INTRODUÇÃO

Este texto tem a pretensão de analisar e interpretar o romance “As Estradas da Esperança”, escrito por Antônio Leal de Santa Inês.² A obra conta a história da Estrada de Ferro Tram Road de Nazaré (no Recôncavo Sul e no Sudoeste da Bahia), de um trem que realmente existiu e que um dia foi desativado. Ao criar seus personagens e relatar a viagem do trem, de estação em estação, falando das noites quentes em Jequié, do acidente em Lagoa Queimada (povoado localizado entre as cidades de Santa Inês e Itaquara na região do Vale do Jequiriçá), do aleijado, do sanfoneiro, da banana frita, do mingau de tapioca, de Jaguaquara (a toca da onça), da farinha de mandioca, dos beijus, dos umbus e licuris de Santa Inês, do Coronel e sua grandeza maior, de Areia, a cidade importante (atual Ubaíra), da notícia da morte do trem em Mutuípe, de Laje, de São Miguel, Amargosa, enfim, de todas as estações ou cidades que o trem passava, o autor apresenta a história dessa estrada de forma literária e artística.

Com a abertura, em 1880, da Estrada de Ferro Nazaré - Santo Antônio de Jesus, Amargosa, São Miguel e suas sucessivas extensões a partir de 1901, a Laje, Mutuípe, Jequiriçá, Ubaíra e Santa Inês, com prolongamento até Jaguaquara e Jequié³, a região do Vale do Jequiriçá conhece o seu período de maior apogeu economicamente. Com o auge da cultura do café na Bahia e no Brasil, a Estrada de Ferro Nazaré – Jequié servia para transportar passageiros e escoar a produção cafeeira do Vale, que se integrou aos principais centros regionais da época como

¹ Mestrando em História Regional e Local, Universidade Estadual da Bahia – UNEB.

² O autor nasceu em Laje, sudoeste da Bahia, em 1927, onde passou a infância, a adolescência e viajava no trem com seu pai que era comerciante de produtos agrícolas. Formou-se em Direito pela Universidade do Distrito Federal (atual UERJ), dedicou-se à Publicidade e, em particular, à Pesquisa Mercadológica. Publicou **Serra do Meio** (seu primeiro livro), alcançou **Menção Honrosa** no 6º Concurso **Prêmio Nacional Clube do Livro**, com a obra **A Ilha Esquecida**. Ver SANTA INÊS, Antônio Leal de. **As Estradas da Esperança**. São Paulo: Clube do Livro, 1982. p. 9.

³ A Estrada de Ferro Nazaré não foi construída imediatamente; ela inicia-se em Nazaré em 1880 e chega em Jequié em 1927. Partia do porto fluvial no rio Jaguaripe na borda Sul do Recôncavo, e dirigia-se para o Sudoeste da província atravessando o vale do rio Jequiricá e atingindo o meio curso do rio de Contas, numa extensão de 290 Km (ZORZO, 2000: 102).

Nazaré, Santo Antônio de Jesus e extra-regionais como Salvador e Jequié⁴. Com isso, houve aumento da população, oferta de empregos e um maior vínculo comercial entre os municípios.

Portanto, no início do século XX, a região do Jequiçá encontrava-se integrada a sistemas de transporte e comércio direcionados para exportação, com base em produtos como café, fumo e cana-de-açúcar. Já no mercado interno – carne bovina, mandioca e produtos de subsistência. É nesse contexto que as cidades do Vale do Jequiçá estão surgindo e se estruturando em função da estrada de ferro.

De acordo com Freitas “cidades e vilas nasceram às margens dos trilhos ou na rota dos vapores” (FREITAS, 2000: 28). Pensando a construção da regionalidade contemporânea, esse autor destaca:

Desde a província, e nos primeiros anos da república, discutia-se e tentava-se fazer um diagnóstico visando à abertura da Bahia, ou seja, integrar outros espaços, ocupar o território, avançar para o interior com o intuito de tornar real toda potencialidade cantada e anunciada por viajantes e cronistas (FREITAS, 2000: 28).

O uso da fonte literária, nesse estudo, o romance “As Estradas da Esperança”, como possibilidade de análise interpretativa para escrever a história e abordar questões que outras fontes não permitiriam, torna-se uma prática significativa para percebermos que discursos histórico e literário constroem a ideia de realidade e nos ajuda a refletir o ofício do historiador. É válido ressaltar que historiadores como John Gledson (2003) e Sidney Chalhoub (2003), por exemplos, analisando obras de Machado de Assis, nos apresentam considerações relevantes acerca da história do Brasil. Esses autores, a partir de análises de obras como “Memórias Póstumas de Brás Cubas”, “Quincas Borba”, “Dom Casmurro”, “Casa Velha”, “Esaú e Jacó” e “Memorial de Aires”, tentam reconstruir a visão machadiana da História do Brasil no século XIX.

Além de Gledson e Chalhoub, pode-se destacar também Nicolau Sevcenko (2003) e Martha Abreu (1999) como estudiosos que fazem uso da literatura para construir seus discursos e interpretar a história do Brasil. Quem escreve, escreve de um determinado lugar, com base no

⁴ Diagnóstico de Municípios Vale do Jequiçá. Edição SEBRAE. Salvador, Março de 1995, p. 29. Sobre a expansão e importância da Estrada de Ferro Nazaré (EFN) no Recôncavo e Sudoeste da Bahia ver SIMÕES, Lindinalva. **As Estradas de Ferro no Recôncavo**. UFBA, Salvador – BA. Dissertação de Mestrado, 1970 e ZORZO, Antônio Francisco. **Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870 – 1930)**. Feira de Santana, UEFS, 2001.

conhecimento que possui, nas leituras que executam, utilizando-se do imaginário, com a intenção de produzir uma narrativa que além de revelar vestígios da história, pode ser atraente, ficcional e divertida para o leitor.

Ao discutir a relação da história com a literatura, Sandra Jatahy Pesavento nos ajuda a refletir sobre conceitos como imaginário, real, representação, discurso, narrativa histórica e, ao se referir a ficção afirma:

Para construir a sua representação sobre o passado a partir das fontes ou rastros, o caminho do historiador é montado através de estratégias que se aproximam das dos escritores de ficção, através de escolhas, seleções, organização de tramas, decifração de enredo, uso e escolha de palavras e conceitos (PESAVENTO, 2006: 6).

Pesavento nos alerta que Clío se aproxima de Calíope, sem com ela se confundir. História e literatura correspondem a narrativas explicativas do real que se renovam no tempo e no espaço, mas que são dotadas de um traço de permanência ancestral: “os homens, desde sempre, expressaram pela linguagem o mundo do visto e do não visto, através das suas diferentes formas: a oralidade, a escrita, a imagem, a música” (PESAVENTO, 2006: 3).

Ainda que Antônio Leal de Santa Inês, não tivesse a pretensão de apresentar aspectos históricos importantes da Estrada de Ferro Nazaré (EFN) quem mora na região do recôncavo baiano e na região do Vale do Jequiçá, quem leu ou já ouviu algo referente ao trem e a essa estrada, basta fazer a leitura de algumas páginas do romance “As Estradas da Esperança”, para perceber que a obra revela vestígios da história e uma memória do autor acerca das viagens no trem.

O que o autor denomina como “As Estradas da Esperança” é uma interpretação do desenvolvimento do comércio e do surgimento de povoados e cidades, em função do trem e da estrada. Santa Inês foi um romancista anônimo, um homem simples, filho de pequenos agricultores, que sai do Vale do Jequiçá na Bahia, deixando pai, mãe, irmãos, primos e vai tentar a sorte no Rio de Janeiro; chegando lá forma-se em direito, depois muda-se para São Paulo

e encontra na literatura um refúgio para amenizar a saudade da família, das cidades, vilas, povoados, localidades rurais e estações da EFN, que ele conhecia muito bem⁵.

Santa Inês não é um Machado de Assis, um Euclides da Cunha, Jorge Amado, Graciliano Ramos, José de Alencar, entre outros, conhecidos nacional e mundialmente. Esses escritores possuem seus méritos, mas, além do público consumidor de suas obras, são os discursos produzidos por pesquisadores (da área de história, linguagens e outras), que os tornam mais conhecidos e visíveis. O escritor de “As Estradas da Esperança” não é um romancista famoso, consagrado pela literatura brasileira. Porém, a sua obra conta história de forma poética e artística, envolvendo o leitor e revelando “verdades históricas”.

Segundo Gledson “os romances, como um todo, pretendem transmitir grandes e importantes verdades históricas, de surpreendente profundidade e amplitude” (GLEDSON, 2003: 25). Esse autor tenta interpretar o pensamento machadiano, a partir de fontes como o que restou da biblioteca de machado, que ainda está na Academia Brasileira de Letras e com base nas citações que Machado faz nos romances, nos contos e nas crônicas. Gledson assinala que Machado tinha muitos livros de história na sua biblioteca: historiadores clássicos, gregos e romanos, historiadores europeus do século XIX, historiadores de uma tendência mais sociológica ou até antropológica, historiadores de outras tendências e os historiadores brasileiros (GLEDSON, 2003: 298-304).

É importante destacar a forma como Gledson tenta interpretar o pensamento machadiano, porque a viagem histórica na Estrada de Ferro Nazaré baseia-se principalmente na análise da obra “As Estradas da Esperança”, publicada pela editora Clube do Livro, em 1982, em textos datilografados que o autor enviava de São Paulo para a família na Bahia, em outros estudos acerca dessa estrada e nas informações obtidas, através de uma conversa Com Antônio Rosiery Bulhões de Santa Inês; sobrinho do autor, que reside em Mutuípe (Bahia) e falou um pouco da família e da história de vida deste romancista anônimo, que poderá ganhar maior visibilidade ou não, com a produção deste trabalho. Este texto é fruto de pesquisas iniciais, para organizar minha

⁵ Em um texto datilografado, sem data de publicação (47 p), que envia para sua família na Bahia, chamado “A família é um arquipélago ou Os Santa Inez da Bahia”, o autor descreve sua origem familiar, territorial (Serra Grande, ainda hoje distrito de Valença – BA), faz referência ao trabalho com seu pai no alambique, a uma enchente de 1914, que causou estragos ao povoado próspero de Corta-mão, onde existia uma estação da EFN, ainda hoje, distrito de Amargosa, enfim, conta suas memórias “trabalhei muito no engenho de meu pai. Ainda criança tangia os bois... cozinhava mel quente, era um trabalho perigoso” (p. 14). Ele faz referência a quase todas as estações da EFN em “As estradas da esperança”, pois viajava com seu pai no trem, comercializando produtos agrícolas.

dissertação de mestrado, na linha de pesquisa Campo e Cidade, em História Regional e Local (UNEB).

Analisando a obra foi possível notar aspectos históricos importantes sobre o cotidiano de pessoas simples, dos passageiros que viajavam no trem, da memória do autor sobre as condições de moradia tanto em espaços rurais quanto em urbanos, localizados nas proximidades dessa estrada. Ao relatar sobre a noite quente em Jequié, Santa Inês destaca:

As pessoas pareciam fantasmas, na escuridão das ruas. A iluminação elétrica era muito ruim, e as lâmpadas, esparsas, pareciam brasas. Água, luz, calçamento, tudo era precário em Jequié. As ruas da periferia apresentavam enormes valetas, erosão no barro vermelho do que seria a calçada. A Rua Rio de Contas, a Gameleira, a Ladeira do 29, mesmo o Maracujá, de tantos pecados, tudo era sujo, pobre e esburacado. E nem se precisa falar na pobreza do Barro Preto, da Caixinha das Almas, do Mandacaru. Mas havia o trem. Jequié era porta do sertão. Era e é. Hoje, bonita e cuidada, asfaltada e limpa, já não se lembra a falta de água e de luz, mas ainda guarda algumas palhoças, nas pontas de ruas distantes, onde se dançava o “pó de palha” e de onde vinham os moleques esfarrapados que, por um níquel, guardavam o lugar no trem para os passageiros importantes que se levantavam na madrugada (SANTA INÊS, 1982: 21-22).

É notável na citação acima que o autor enfatiza principalmente a precariedade da cidade de Jequié e também as transformações, ressaltando a importância do trem, pois Jequié era o fim da linha da estrada. A obra suscita discutir particularidades específicas das cidades pelas quais o trem passava: os modos de viver, as tradições de lugares, situações sócio-econômica, enfim, o cotidiano das pessoas de um modo geral.

Descrevendo o romance do personagem Alípio, que engravida a personagem Rosa e é obrigado a fugir para que o pai da moça não o matasse, Santa Inês revela o dia-a-dia da viagem do trem de Nazaré. Do início ao fim da obra, muita história é contada com foco no enredo desses personagens. Ao mencionar a conversa do homem aleijado com Alípio, Santa Inês nos informa:

O trem rodava para o nascente. Três vagões de primeira classe, dois de segunda, um de carga, arrastados pela velha locomotiva n.º 23, queimando lenha e tomando água estrada afora.

Alípio viajava de segunda classe, junto a uma porção de gente humilde, malas, sacos, balaços, pacotes. A maioria cochilava, alguns conversavam baixinho, alguns olhavam o vazio da noite. O calor era abrandado pelo vento que entrava pelas janelas abertas, junto com o barulho monótono das rodas: Té-té-té-té-té-té.

Alípio pensava em Rosa quando o aleijado puxou conversa:

- *Té onde vai, mano?*
- *Santo Antônio.*
- *Boa cidade. Já tive lá. Mas agora só vou até Mutuípe.*

Alípio resolveu dar corda ao assunto. Precisava de saber tudo daquele mundo que lhe era estranho.

- *Teve muito tempo em Santo Antônio?*
- *Oito dias.*
- *Nunca fui. A feira é boa?*

O aleijado entusiasmou-se. Enfim, alguém queria ouvi-lo:

- *Boa, boa, não é. Mas é bem diferente daqui. Muita farinha, fumo, café, cacau, rapadura... E cada moça! Mas não é boa de esmola. Aqui em Conquista eu tiro muito mais. Acho que é porque eu já tenho freguesia⁶.*

Só aí que Alípio reparou nas muletas.

O homem não tinha pernas. E percebeu que o coitado falava como se estivesse ainda na sua cidade, em Conquista⁷.

- *Você é de Conquista?*
- *Nasci lá. Mas foi em Minas que fiquei doente.*
- *Como foi?*
- *Foi o trem. Eu era criança... Não morri porque Deus foi por mim.*

Continuou falando, mas Alípio não o ouviu durante algum tempo. Pensava na infelicidade que era viver de cidade em cidade, esmolando. Até que a atenção voltou, outra vez, para a conversa do aleijado:

... quem não gosta é minha mulher. Ela tem ciúme de mim. Ela sabe que eu engano mesmo. Mas ela não tem de que se queixar, mano. Em casa eu não deixo faltar nada. Pobre, sim, mas nem ela nem os meninos passam fome. Só se eu morrer.

Alípio estava começando a conhecer o mundo. E, como uma criança, estava espantado (SANTA INÊS, 1982: 28 – 29).

O trem permitia uma integração das regiões: Vale do Jequiçá / Recôncavo / Sudoeste da Bahia (Jequié), dentre outras, contribuindo assim com intercâmbio culturais. É notável na citação acima a riqueza de informação que a obra oferece: os vagões do trem de primeira classe, de segunda, o de carga, a forma como os passageiros viajavam, as características das cidades pelas quais o trem passava, informações sobre relações amorosas e familiares, sobre a feira⁸ e produtos agrícolas comercializados. Portanto, a obra possibilita filtrar muitos aspectos relacionados à história da EFN, porque antes de ser escritor, Santa Inês e seu pai eram comerciantes de produtos agrícolas e viajavam no trem.

⁶ Nesse contexto, a palavra freguesia significa clientela, conjunto de fregueses (as pessoas) que lhe davam esmolas.

⁷ Ao fazer algumas considerações sobre a EFN, SIMÕES (1970, p. 110) assinala que as causas do atraso do desenvolvimento de nossas vias férreas estariam associadas à falta de planejamento; a não interligação de uma Estrada de Ferro à outra. Na citação acima o autor refere-se a Conquista e a Minas e a EFN poderia, na época ser interligada à Estrada de Ferro Ilhéus – Conquista e a Bahia – Minas, por exemplo, estendendo sua articulação com outras regiões do Estado da Bahia e do Brasil.

⁸ Ao tratar sobre o papel do comércio na zona da EFN e nas cidades da Bahia, ZORZO (2001, p. 135), destaca a feira como o grande evento semanal e afirma que no início do século XX, as atividades comerciais ocupavam a maior parcela da população ativa das cidades, incluindo jovens de até 11 anos de idade (p. 147). Aponta que as tropas de animais eram responsáveis pelo movimento e a comercialização de produtos que aparecem na citação acima: farinha, café, fumo, cacau, rapadura e muitos outros; a decadência e supressão da EFN desarticulou o conjunto de doze cidades, que formavam uma rede urbana, contemplada por essa estrada.

A MORTE DO TREM

Um dos aspectos que mais me chamou atenção na obra foi a ênfase na importância da estrada de ferro para escoar a produção agrícola, fazer o transporte de passageiros, de gêneros alimentícios e outros indispensáveis à sobrevivência, enfim, interligar os povoados, vilas e cidades ao porto de Nazaré e à capital do estado, Salvador. Se, por um lado, a construção da estrada no início do século XX, na região do Vale do Jequiриçá e sua extensão até Jequié representaram avanço comercial e populacional, por outro, a sua desativação a partir de 1940, culminando com sua extinção em 1970, representou dificuldades econômicas, principalmente para os moradores da Região do Vale⁹.

Ao enfatizar o sofrimento da população com a morte do trem, Santa Inês relata:

O trem parou em Caatingas. Apitos, esguichos de vapor, barulho de rodas, chiados, um monstro fumegante, asmático, soltando fumaça e fagulhas. Mas era a vida, o sangue que alimentava aquelas pequenas e doces cidades do sudoeste baiano. Movido a lenha e água, arrastando cinco, seis vagões, levava e trazia gente, notícias, esperança. A morte do trem determinou o urbanicídio do sudoeste. Porque, sem a sua janela para o mundo, os jovens fugiram para Salvador, para São Paulo e Rio de Janeiro, deixando pobreza, solidão e saudades nas cidadezinhas poéticas e no coração dos velhos, que não tinham mais para onde ir, nem o que fazer, nem o que ver e nem mesmo o que falar. Para aquelas cidades foi como se alguém roubasse o único brinquedo de uma criança muito pobre. Morreram de tristeza. Em troca de coisa nenhuma (SANTA INÊS, 1982: 30).

É visível na obra a riqueza de informações e reflexões do autor sobre a E.F.N, que representava a “vida” para as cidades do sudoeste baiano, sendo que a sua desativação representou a “morte”, ou seja, uma agonia com “choros” dos moradores destas cidades, que estavam acostumados com esse meio de transporte. Além de mencionar a tristeza e o urbanicídio¹⁰ das cidades, causadas pela morte do trem, o autor destaca também o personagem de um sanfoneiro que tocava para divertir os passageiros, pessoas que trabalhavam na E.F.N, vendendo passagens, tocando o sino da estação e sinalizando o momento da chegada e da partida do trem (SANTA INEZ, 1982, p. 29).

⁹Segundo dados do IBGE, o êxodo rural do Vale foi o maior da Bahia em 1960. Ver **Diagnóstico de Municípios Vale do Jequiриçá**. Edição SEBRAE. Salvador, Março de 1995. p. 29.

¹⁰De acordo com a narrativa do autor Urbanicídio significa atraso (morte) do desenvolvimento das cidades do sudoeste baiano, que dependiam da E.F.N (Estrada de Ferro Nazaré).

Como a narrativa de Santa Inês segue a fuga de Alípio, que deixa Rosa grávida em Jequié, depois do trem passar por Jaguaquara, Itaquara, Santa Inês, Areia (Ubaíra), a estação de Jaguaritu (entre Jequiriçá e Mutuípe), chega a notícia da morte do trem:

Foi em Mutuípe que o Coronel Astério ouviu, pela primeira vez, a notícia de que o trem iria deixar de trafegar. Um viajante falava com o amigo, recém chegado:

- *Estão falando que o trem vai acabar. Você já ouviu falar?*
- *Já. Isso é bom mesmo.*
- *Você acha?*
- *Acho. Trem velho, sujo, só vive fora do horário, nem água não tem...*
- *E de que modo este povo vai viajar?*

O outro falou, brincando.

- *A pé. Gente pobre viaja a pé.*

O viajante se revoltava:

- *Mas é um crime. Estas cidades todas vivem do trem. Bem ou mal, é por este trem que toda esta região tem contato com o mundo. Será que vão mesmo...*
- *Vão, sim. Daqui a um mês ou dois o trem só vem até Laje. Eles fazem assim. Depois só até São Miguel. Depois só até Santo Antônio. Depois acaba. Fica só na saudade. Mas a rodagem já está aí.*
- *Aí aonde? E quem tem dinheiro para comprar carro, comprar caminhão? Quem sabe dirigir? E os pobres, como vão viajar?*
- *Pobre não viaja. Se entoca.*

O Coronel Astério resolveu justificar a medida.

- *Eu acho que o governo quer evitar que esta gente fique gastando dinheiro a toa, prá baixo e prá cima, sem necessidade.*

Não era, Coronel. Não era isto. O que havia era apenas falta de visão administrativa, falta de planejamento, desconhecimento, improvisação...(SANTA INÊS, 1982.: 65-66).

Com a desativação da estrada de ferro, a economia do Vale do Jequiriçá entrou em declínio por não poder escoar sua produção através da ferrovia, que ligava o porto fluvial de Nazaré até Jequié. Um outro fator que está implícito na citação acima é que as estradas de rodagens não foram construídas imediatamente para interligar os municípios vizinhos. Quando a ferrovia foi desativada, a partir de 1960 e 1970, Santo Antônio de Jesus e Jequié foram cidades contempladas, respectivamente pelas BRs 101 e 116. Já as cidades de Nazaré, Aratuípe e Muniz Ferreira e também as outras cidades do Vale registravam pouca produção agrícola e ficaram mal comunicadas com a rede rodoviária regional, sofrendo decréscimos populacionais e/ou registrando um crescimento não significativo¹¹.

¹¹ Sobre esse aspecto ver ZORZO, Francisco Antônio **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870 – 1930)**. Feira de Santana, UEFS, 2001, especificamente o capítulo V, p. 231 – 245.

A importância da E.F.N fica evidente na fala do autor quando afirma “estas cidades todas vivem do trem. Bem ou mal, é por este trem que toda esta região tem contato com o mundo” (citação acima, linha 12 e 13). Mesmo com todos os problemas que a ferrovia apresentava: trem velho, sujo, viajando fora do horário, esse meio de transporte continuava sendo útil, principalmente para os pobres que não tinham como viajar.

A obra “As Estradas da Esperança” nos faz viajar na história da estrada de ferro, seguindo a localização geográfica das cidades que fazem parte da região do Vale do Jequiçá (já passamos Mutuípe, depois o autor nos leva a Laje, São Miguel e nos faz alcançar o recôncavo baiano: Santo Antônio e Nazaré). Ao explicar em sua narrativa que a estrada seria desativada aos poucos “Daqui a um mês ou dois o trem só vem até Laje. Eles fazem assim. Depois só até São Miguel. Depois só até Santo Antônio. Depois acaba. Fica só na saudade” (citação anterior, linha 14, 15 e 16), o autor argumenta indignado a morte da ferrovia:

Uma ferrovia é um ser vivo. E devia ser classificado como crime matar uma ferrovia. Mas uma ferrovia não é apenas os trilhos, os dormentes, os pontilhões e as estações. Nem é apenas os trens e os vagões. Uma ferrovia é o conjunto de cidades que vivem à sua margem, e é a economia, a saúde, a esperança e até o amor, o destino, a felicidade e a morte.

Laje estava doente. Morria aos poucos. Mas, no momento em que se tornou terminal ferroviário, tornou-se importante, seu comércio cresceu, vinha gente de vários lugares para tomar, ali, o trem. Era a melhora que antecede a morte. A chama da vela que se alteia no momento em que se extingue.

Laje iria morrer. Mas, por enquanto, apresentava um aspecto de renovação, de renascimento. O prenúncio irônico da agonia, da decadência.

Era de Laje que o trem saía, ainda madrugada, vagoroso e barulhento, como um animal gigantesco ainda mal acordado (SANTA INÊS, 1982, p. 125-126).

Na citação acima está explícita a denúncia do autor contra a desativação da ferrovia e é notável também o crescimento do comércio de Laje, quando se torna terminal ferroviário. Ou seja, de acordo com a narrativa do autor, o trem só vinha até Laje, por isso “vinha gente de vários lugares para tomar, ali, o trem”. Portanto, os trechos dessa estrada de Laje até Jequié (Mutuípe, Jequiçá, Ubaíra, Santa Inês, Itaquara, Jaguaquara) já tinham sido desativados e os moradores dessa região que havia se acostumado com o trem encontravam dificuldades para viajar, comunicar-se com o mundo e comercializar, principalmente, os produtos agrícolas.

Como já foi dito anteriormente que o autor era filho de comerciante de produtos agrícolas e quando criança e adolescente viajava com seu pai no trem, subentende-se que sua migração

para o Rio de Janeiro e depois para São Paulo, pode ter sido resultante da morte da ferrovia. Quando Santa Inês destaca:

A morte do trem determinou o urbanicídio do sudoeste. Porque, sem a sua janela para o mundo, os jovens fugiram para Salvador, para São Paulo e Rio de Janeiro, deixando pobreza, solidão e saudades nas cidadezinhas poéticas e no coração dos velhos, que não tinham mais para onde ir, nem o que fazer, nem o que ver e nem mesmo o que falar...(p. 30).

O autor também foi um desses jovens que fugiram para as grandes capitais, deixando para trás a família e saudades das cidadezinhas da região do Vale do Jequiçá e do Recôncavo Baiano. Apesar de Santa Inês não pontuar na sua obra os motivos que ocasionaram a morte do trem, a proibição da exportação do café de terreiro, cultivado por pequenos agricultores do Vale, a crise que esse produto vivenciou a partir de 1930, o péssimo estado de conservação da ferrovia, a concorrência das rodovias, com a introdução do automóvel, a despesa maior que a receita, em decorrência da queda no transporte de passageiros e cargas, as indenizações, resultantes dos acidentes, pois o trem já estava “velho e sujo, vivendo fora do horário”, como foi mencionado na citação anterior, enfim, outras mudanças no cenário nacional influenciaram no fechamento dessa ferrovia.

Portanto, percebe-se que a obra permite trabalhar aspectos importantes sobre a ferrovia na Bahia e no Brasil, o cotidiano dos passageiros na viagem do trem, a desativação da EFN e a apresentação de um romancista anônimo, desconhecido no meio acadêmico, porém autor de mais duas obras “A ilha esquecida” e “Serra do Meio”. Como já foi dito anteriormente, que esse texto é resultado de uma pesquisa que está em fase inicial, as considerações acerca da história de vida do autor, a vida e morte da EFN, o diálogo da história com a literatura e outras questões que surgirem serão estudadas e aprofundadas no decorrer da pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Martha. **O império do divino**: festas religiosas e cultura popular no Rio de Janeiro 1830 – 1900. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; São Paulo: FAPESP, 1999.

CHALHOUB, Sidney. **Machado de Assis**: historiador. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

Diagnóstico de Municípios Vale do Jiquiriçá. Edição SEBRAE. Salvador, Março de 1995.

FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. “Eu vou para a Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. In: **BAHIA ANÁLISE & DADOS**. Salvador – BA SEI v.9 n.4 p.24-37 Março, 2000.

GLEDSON, John. **Machado de Assis: ficção e história**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003.

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

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História & literatura: uma velha-nova história**, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Debates, 2006, <http://nuevomundo.revues.org/index1560.html>. Consultado em 28 de outubro, 2008.

_____ Fronteiras da Ficção: diálogo da história com a literatura. **Revista de História das idéias**, vol. 21, 2000. (p. 33 – 57).

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

_____ **A família é um arquipélago ou Os Santa Inez da Bahia**, arquivo da família, texto datilografado, sem data de publicação (47p).

Entrevista com Antônio Rosiery Bulhões de Santa Inês; sobrinho do autor, Sociólogo e funcionário público (Fórum), que reside em Mutuípe – BA, concedida em 12/05/2009.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na primeira República**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

SIMÕES, Lindinalva. **As Estradas de Ferro no Recôncavo**. UFBA, Salvador – BA. Dissertação de Mestrado, 1970.

ZORZO, Francisco Antônio **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze Cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870 – 1930)**. Feira de Santana, UEFS, 2001,

_____ **Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850 – 1950)**. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 22, (p. 99 – 115), jan. / jun. 2000.