



## **MELHORAR A AGRICULTURA, DELIMITAR A PROPRIEDADE: ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE O MEIO RURAL NA REGIÃO DE ALAGOINHAS DURANTE A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX**

Antonio Hertes Gomes de Santana

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

[hertes\\_historiabahia@hotmail.com](mailto:hertes_historiabahia@hotmail.com)

### **Introdução:**

Este texto pretende discutir algumas questões relativas à agricultura e aos entendimentos sobre a propriedade rural na região baiana de Alagoinhas durante a segunda metade do século XIX, partindo do conceito de “melhoramento” na perspectiva de alguns pesquisadores e também do uso desse vocábulo por sujeitos que ocupavam cargos importantes ou que figuravam como proprietários de terras. Procuramos defender que parecia haver uma relação direta entre a ideia de “melhorar a agricultura” e a de delimitar a propriedade, por parte de algumas autoridades e proprietários influentes, no sentido de restringir o uso ou o acesso à terra para aqueles sujeitos menos favorecidos. O melhoramento da agricultura, enquanto discurso e prática recorrentes em diferentes regiões brasileiras, foi pensado através do escoamento da produção agrícola pela ferrovia, como principal impulsionadora de um maior desenvolvimento agrícola e valorização imobiliária para a região pesquisada.

O conceito de melhoramento, relativo ao desenvolvimento econômico, é discutido por diferentes pesquisadores estrangeiros e brasileiros, inclusive para pensar os temas sobre a agricultura e o mundo rural. Dialogamos aqui com três principais pesquisadores, porque contribuem significativamente para uma reflexão sobre o uso do termo no século XIX, sobretudo a partir das observações nas possíveis mudanças ou transformações de



ordem econômico-social que influenciaram em novos entendimentos sobre os direitos de propriedade.

Raymond Williams tem mostrado que a palavra melhoramento estaria relacionada à ideia de desenvolvimento progressivo, mais especificamente a um desenvolvimento industrial no contexto europeu oitocentista. Desta forma, as questões de ordem econômica se inseriam em uma lógica de melhoramento, para atender aos interesses da produção industrial que crescia significativamente naquele contexto. O termo “melhorar” (do inglês *improve*) foi usado muitas vezes como equivalente ao termo “investir”, principalmente em algumas operações ligadas ao mundo rural, como por exemplo aos cercamentos das terras comuns na Inglaterra. Desta forma, de acordo com Williams, o significado da palavra “melhorar” foi ligado ao desenvolvimento econômico que visava o lucro no meio rural, em grande parte do período compreendido entre os séculos XVI e XVIII. Isso contribuiria significativamente para o desenvolvimento de um capitalismo agrário modernizador (2007, p. 277). Vale ressaltar, conforme sugerido por Williams, que o termo “melhoramento” é carregado de contradições, ou melhor, de sentidos contraditórios, uma vez que as transações ou desenvolvimento econômico visando o lucro não levavam, necessariamente, ao melhoramento social. Aliás, podia ocorrer o contrário, impedindo esse tipo de melhoramento e aumentando, portanto, as desigualdades sociais<sup>1</sup>.

Ellen Wood também discute o conceito “melhorar”, relacionando este conceito às questões econômicas do meio rural, ou seja, identificando que esse conceito equivale ao mesmo que “fazer alguma coisa com vistas ao lucro monetário, especialmente cultivar a terra para fins lucrativos”(1998, p. 88). O melhoramento no setor agrário não está restrito aos novos métodos e técnicas de cultivo ou de novos meios de transporte para o escoamento da produção. A partir do século XVIII, conforme as análises desenvolvidas por Wood, o melhoramento podia significar sobretudo novas concepções de propriedade. Analisando minuciosamente a origem do capitalismo, a autora demonstra que esse sistema socioeconômico, inicialmente desenvolvido a partir dos cercamentos dos campos ingleses, tem influenciado nas relações dos seres humanos com a terra e

---

<sup>1</sup> Os sentidos contraditórios do termo “melhoramento” eram observados por alguns autores a partir do século XVIII. Raymond Williams cita Jane Austen como um desses autores conscientes desses sentidos contraditórios da palavra.



consequentemente em novas noções sobre os direitos de propriedade, com uma forte tendência à individualização e ao uso da terra para a obtenção de lucro.

Teresa Cribelli, por sua vez, analisa o uso do termo “aperfeiçoar”, que seria praticamente o mesmo que “melhorar”, no que tange às questões de ordem econômica. Observando que as palavras “aperfeiçoar” e “aperfeiçoamento” fizeram parte de discussões de projetos relativos à agricultura no Brasil durante a segunda metade do século XIX, a autora reforça que os melhoramentos defendidos e colocados em práticas por muitas autoridades e proprietários, não eram acompanhados de melhorias de ordem social (2009, p. 56). Ao contrário, podia haver um reforço das desigualdades sociais a partir do melhoramento da agricultura, uma vez que apenas alguns sujeitos seriam beneficiados. Em outras palavras, o aperfeiçoamento ou melhoramento da agricultura no Brasil oitocentista não melhorou as condições das populações mais necessitadas do mundo rural e, em muitos casos, aumentou ainda mais o controle dessas populações, que eram consideradas como entraves para os projetos de civilização e progresso.

Dentre os historiadores brasileiros que se debruçam nos estudos relativos à propriedade rural no oitocentos, merece destaque aqui Márcio Both, por analisar o desenvolvimento agrário e os sentidos do progresso a partir do conceito de melhoramento, bastante utilizado por diversos autores estrangeiros ao longo dos séculos XVIII e XIX, perdendo espaço para o termo “modernização” no século XX (2021, p. 314). De acordo com Both, as explicações que consideram a modernização da agricultura brasileira como atrasada ou sem nenhuma mudança, não explicam completamente esse processo, sendo necessário analisar as fontes e os fatores que, possivelmente, contribuíram para o “atraso” no desenvolvimento agrícola. Uma das explicações sobre esse “atraso” leva em conta o olhar dos próprios sujeitos envolvidos no processo, neste caso os grandes proprietários, que consideravam desnecessário o uso de novos métodos e técnicas na agricultura. Outra explicação seria o fato de haver uma pequena densidade demográfica e uma ampla fronteira agrária no Brasil do século XIX, tornando mais escassos e caros os investimentos no melhoramento técnico (2021, p. 316-317). De qualquer forma, é possível encontrar relatos, na documentação do período analisado, de que as inovações técnicas eram utilizadas, inclusive associando o aperfeiçoamento no cultivo com a utilização de mão de obra escravizada.



No que tange às fontes consultadas referentes ao melhoramento da agricultura para a região analisada, percebemos uma predominância do tema associado às obras públicas, especificamente à abertura de novas estradas, construção de pontes e mais rapidez no escoamento da produção. É nesse contexto que a primeira ferrovia baiana, a “Bahia e São Francisco”, pode ser considerada como a principal ação no sentido de se tentar um melhoramento da agricultura na região, possibilitando um maior desenvolvimento para a província, de acordo com algumas expectativas de autoridades e proprietários de terras. As principais fontes documentais analisadas são alguns relatórios de presidente de província, anais das assembleias legislativas e algumas correspondências de autoridades ou proprietários. Procuramos pelo vocábulo “melhoramento” relacionado ao setor agrícola e percebemos que em alguns documentos é possível perceber preocupações com técnicas agrícolas, sementes para o cultivo, formação em escolas de agricultura e até possibilidades de novas colonizações. Especificamente sobre a região de Alagoinhas, o tema do melhoramento da agricultura aparece relacionado sobretudo ao melhoramento de estradas já existentes para o escoamento da produção e à construção da ferrovia e estações próximas das principais propriedades produtoras de fumo e açúcar, além de outros gêneros agrícolas.

### **A região de Alagoinhas em um contexto de melhoramento da agricultura:**

A região abordada por esta pesquisa compreende algumas localidades situadas ao nordeste da Bahia, tendo como principais referências os municípios de Alagoinhas e Inhambupe, no que tange às questões de ordem econômica, desde os tempos coloniais. Essas localidades faziam parte de uma importante rota de gêneros agrícolas e, por causa do grande fluxo de gado, algumas pesquisas apontam para a existência de um caminho conhecido como Estrada das Boiadas, interligando a capital Salvador, passando pela Feira de Capuame (atual Dias D`Ávila) aos sertões da Bahia e de outras províncias vizinhas. (LIMA, 2010). Nesse sentido, Alagoinhas e Inhambupe vão ganhando, ao longo do tempo, mais destaque no processo de povoamento e desenvolvimento econômico a partir das atividades agrícolas (cultivo do açúcar e fumo para exportação; mandioca, milho e



outros gêneros para os abastecimentos locais; gado de criação para o abate). Em meados do século XIX, Inhambupe era considerado um dos principais produtores de fumo da província, certamente ficando atrás apenas da região do Recôncavo. A presença de engenhos produtores de açúcar em diferentes localidades da região de Alagoinhas foi considerada como uma das motivações para possibilitar o melhoramento do setor agrícola, na perspectiva de muitas autoridades e proprietários.

Ao analisarmos os relatórios de presidente de província das décadas de 1850 a 1880, percebemos muitas falas sobre a situação da agricultura na Bahia, que podiam ser apresentadas em tópicos diretamente intitulados sobre o tema da agricultura ou outros que estavam direta ou indiretamente relacionados a ele. Neste caso, na medida que as falas sobre obras públicas (estradas, pontes, etc.) eram apresentadas ao longo dessas décadas, enfatiza-se a defesa da necessidade dessas obras para contribuir para um melhor escoamento da produção agrícola. Para exemplificar o interesse que algumas autoridades demonstraram sobre esse tema, procuramos apresentar um trecho da fala do então presidente da província Francisco Gonçalves Martins, durante a abertura da Assembleia Legislativa do ano de 1849:

Se melhorardes as estradas do interior da Província, se empreenderem a abertura de novas vias de comunicação, se facilitarem aos produtores a condução dos seus gêneros da lavoura e indústria ao lugar de seu consumo, ou de comum mercado, contribuireis poderosamente para aumentar a riqueza desta importante parte da Nação Brasileira, que tão prodigamente foi dotada pela natureza, e que tem direitos incontestáveis de se colocar à testa da civilização do Império. Estradas, pontes e canais são os objetos para que deveis olhar com mais particularidade, nada poupando, ou para os empreender à custa dos cofres públicos, ou por meio de uma decidida proteção animar as fortunas particulares para convergirem para esse importante fim. (Relatório do Presidente da Província. Fala de 04 de julho de 1849).

Seguindo essa linha de pensamento de Martins, a riqueza da província aumentaria se as estradas já existentes no interior da província fossem consertadas ou novos caminhos fossem construídos, com o intuito de aperfeiçoar o escoamento da produção agrícola. Uma vez que o interior da Bahia se destacava enquanto importante produtor de gêneros agrícolas, o melhoramento da agricultura estaria diretamente ligado ao melhoramento das estradas. Assim, a proposta de construção da primeira ferrovia na província ganhou um



destaque maior nos relatórios dessas autoridades, que defendiam a obra como um dos principais melhoramentos para a província.

De acordo com a pesquisa de Robério Souza, sobre a construção da primeira ferrovia baiana, um grupo seletivo de proprietários de terras, engenhos e escravos, fizeram parte da Junta da Lavoura, uma associação que defendia um maior crescimento econômico a partir da agricultura e discutiam, com o governo imperial, a possibilidade de implantar uma ferrovia na Bahia. Após a elaboração da primeira proposta da linha férrea, que ligaria a capital Salvador a Juazeiro, a Junta da Lavoura perderia seu protagonismo nessa empreitada, uma vez que a concessão passaria para a iniciativa dos empreendedores ingleses (SOUZA, 2015, p. 39-40). Inicialmente, o município de Alagoinhas seria beneficiado com a construção de uma estação férrea que, mais tarde, tornou-se a terminal e uma das mais importantes do percurso.

Antes das obras da primeira ferrovia baiana serem colocadas em prática, alguns presidentes da província já citavam a região de Alagoinhas como uma das mais importantes economicamente e reforçaram a necessidade de construção ou reparos em estradas para melhorar a produção agrícola através de um melhor escoamento. Ao tratar das obras públicas no relatório de abertura da assembleia legislativa do ano de 1855, por exemplo, o presidente da província demonstrou preocupação com a baixa produção agrícola em algumas localidades do interior, citando inclusive o município de Inhambupe. Segundo ele, “até hoje tem a capital e os lugares mais próximos absorvido a maior parte da verba de obras públicas; é tempo de estendermos o mesmo benefício aqueles pontos do interior, onde a produção é quase nenhuma pela carestia dos transportes”(Relatório do Presidente da Província, março de 1855, p. 44).

Quando as obras da primeira ferrovia baiana estavam em andamento, a partir do ano de 1858, alguns presidentes da província ressaltaram a importância da ferrovia para a economia baiana e defendia a construção de mais estradas que convergissem até a estação terminal de Alagoinhas, tendo em vista que muitas propriedades produtores situavam um pouco distante dessa importante estação. Foi o caso, por exemplo, da fala do então presidente Francisco Xavier Paes Barreto, em 1859, abordando a construção de duas estradas de rodagem ligando a região do Recôncavo à de Feira e à de Alagoinhas.



De acordo com o presidente, essas duas estradas de rodagem (pelo sistema Mac Adam) eram as primeiras desse tipo na província e abordou, também no relatório, sobre a

imensa dificuldade de transporte, com que lutam os habitantes do interior e sobretudo os lavradores, os quais vêm-se muitas vezes, durante o inverno, provados de levarem os seus produtos ao mercado, porque os caminhos nessa estação tornam-se literalmente intransitáveis em muitos pontos (Relatório do Presidente da Província, março de 1859, p. 16-17).

A principal justificativa dada por essa autoridade a respeito da melhoria e da ampliação de estradas pelo interior da província tinha como principal motivo o melhoramento do escoamento da produção agrícola.

Sobre a construção da ferrovia e a relação direta com o melhoramento da produção agrícola, o presidente da província Herculano Penna, no seu relatório apresentado à assembleia legislativa no ano de 1860, ressaltou que o aperfeiçoamento das vias através de um transporte rápido como o trem é um poderoso meio de “aumentar a fortuna pública e particular, em uma razão crescente até atingir o seu limite”, já que a venda ou permuta dos gêneros aconteceria com muito mais rapidez. Especificamente sobre a construção da ferrovia e sua relação com a agricultura, o presidente Antonio da Costa Pinto, no ano de 1861, relatou sobre a situação de dificuldade que enfrentava o interior da província, atingindo diretamente a produção agrícola, mas via a ferrovia como “um dos grandes melhoramentos, se não o primeiro da província”. O presidente Joaquim Antão Fernandes Leão, por sua vez, falou o seguinte, durante a abertura da assembleia legislativa de 1862:

assim, logo que a via férrea passar por esses distritos, necessariamente crescerá o seu rendimento e ainda mais quando chegar a Alagoinhas, para onde deve afluir todo o tabaco de Inhambupe que atualmente é conduzido, com grande dispêndio e incômodo para a cidade de Santo Amaro”. (Relatório do Presidente da Província, março de 1862, p. 34-39).

Além de ressaltar a importância de Inhambupe enquanto produtor de fumo da província, Fernandes Leão lembrou da necessidade de construção e melhoramento de estradas transversais que levassem às estações férreas, com o intuito de aumentar o escoamento da produção dos lugares mais afastados e conseqüentemente os rendimentos.



Essa autoridade também sugeriu a formação de uma associação particular envolvendo proprietários de estabelecimentos agrícolas para a construção desses caminhos, com o apoio do governo provincial.

No ano de conclusão da ferrovia, 1863, o então presidente da província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque ressaltou a necessidade de mais estradas que ligassem as localidades mais afastadas do interior à estação de Alagoinhas, a fim de beneficiar muitos empreendimentos agrícolas e também diminuir o déficit gerado pela própria ferrovia. Segundo Albuquerque:

Essas estradas e outras que deverão abrir-se servirão como outros tantos braços para levar à via férrea os produtos agrícolas dos terrenos mais afastados, os quais sem elas não podem ser trazidos ao mercado; e deste modo serão beneficiados muitos terrenos, resultando grandes vantagens para todos. O déficit constante que se tem manifestado, sujeitando os governos geral e provincial ao pagamento do juro garantido, é um estímulo bastante forte para que cuidemos seriamente em levar a efeito a abertura das estradas mencionadas, ativando a execução das já contratadas, que tendem a por em comunicação o interior da província com a estação terminal de Alagoinhas, e promovendo outras de importância que estão projetadas. (Relatório do Presidente da Província, março de 1863, p. 81).

Acompanhando parte do pensamento dessa autoridade provincial, a ideia de melhorar a agricultura através da abertura de estradas que ligassem as propriedades rurais à estação férrea de Alagoinhas tinham o propósito também de diminuir o déficit apontado. De acordo com os números apresentados no relatório referentes aos meses de funcionamento do transporte ferroviário, as despesas representavam quase o dobro das receitas. Possivelmente, os gêneros agrícolas produzidos nas localidades mais afastadas geraram o mínimo de receitas. O açúcar e o tabaco, que eram produzidos mais próximos da ferrovia ou eram escoados mais facilmente pelas estradas transversais dariam, por sua vez, uma contribuição significativa nas receitas da ferrovia.

No relatório do vice-presidente da província Manoel Maria do Amaral, apresentado à assembleia legislativa no ano de 1864, há um item específico sobre os “caminhos vicinais à estrada de ferro”, que ligariam principalmente Alagoinhas a outras localidades, “com o fim de chamar produtos” para a estrada de ferro. Além disso, o



documento menciona a existência de comissões nomeadas por ele para promover a abertura de novas estradas, sobretudo interligando Alagoinhas e Inhambupe. Vale ressaltar que essas comissões eram compostas, geralmente, por proprietários de terras, também ocupantes de cargos (tais como capitães, coronéis ou tenentes coronéis). Bernardo José de Noronha, um dos principais proprietários da região e ocupante de cargo naquele período, foi um dos sujeitos citados nesse relatório como membro da comissão sobre estradas. O melhoramento da agricultura que estava em pauta naquele contexto beneficiaria principalmente a esses sujeitos. Até o presidente da província e futuro ministro da agricultura, Manuel Pinto de Souza Dantas, lembrou que os nomeados para a comissão de construção das estradas que ligariam pontos importantes (engenhos e outras propriedades rurais) à ferrovia, eram proprietários e lavradores que se aproveitariam do benefício das obras enviando seus produtos agrícolas mais rapidamente.

O então presidente, Barão de São Lourenço, ao apresentar o relatório de 1869, tratou de um tópico específico sobre a agricultura na província, enfatizando os problemas neste setor e defendendo a importância de boas estradas para o escoamento da produção. A câmara de Inhambupe tinha enviado uma correspondência para esse presidente, esclarecendo a situação da produção agrícola no município durante os últimos anos e solicitando apoio para melhorar o setor. Além da precariedade das estradas e dos transportes (carros de duas rodas puxados por bois e cavalos), os membros da câmara lembraram que “nenhum melhoramento tem havido na criação de animais nem na agricultura” e que alguns proprietários até teriam abandonado suas fazendas. Foi pedido então muitos melhoramentos, inclusive uma canalização no Rio Inhambupe e um reparo na ponte do mesmo, como se fosse dos principais para aquele município.

No ano de 1872, quase uma década após o início do funcionamento da ferrovia, o então presidente da província João Antonio de Araújo Freitas Henriques enfatizou a necessidade de prolongamento daquele empreendimento, sugerindo ramais ferroviários partindo de Alagoinhas. Um dos ramais, que sairia da localidade de Sítio Novo para Subauma, por exemplo, atenderia diversos estabelecimentos agrícolas daquela importante região. Segundo a autoridade provincial, o ramal

traria em retorno os produtos de mais de 30 engenhos, de crescido número de fazendas de lavouras, distribuídas entre a pequena cultura e



poderia criar novas fontes de produção agrícola, não exploradas presentemente, porque a isso se opõe a morosidade dos transportes e as avultadas despesas de condução. (Relatório do Presidente da Província, março de 1872, p. 112).

A projeção feita por muitos presidentes de província da Bahia para o melhoramento da agricultura na região de Alagoinhas teria como principal investimento a expansão da ferrovia, através de ramais interligando a estação terminal aos vários estabelecimentos agrícolas. De acordo com o pensamento do presidente da província Freitas Henriques, até mesmo as produções das pequenas propriedades seriam beneficiadas com a rapidez do transporte. Dessa forma, a sustentação da ideia de melhoramento da agricultura proporcionada pelo rápido escoamento da produção durou até o final do século, com prolongamentos ferroviários. Na região de Alagoinhas, o ramal interligando a estação terminal desse principal município à localidade do Timbó tinha o mesmo propósito, o de melhorar a agricultura, segundo algumas autoridades e proprietários rurais.

Vale ressaltar que, além dos presidentes de província, muitas autoridades ligadas ao Legislativo se empenharam em discutir e defender os projetos ferroviários com o intuito de melhorar a agricultura. Inclusive, alguns membros das câmaras locais, de deputados e senadores da região, que também figuravam como proprietários de terra, pensavam no melhoramento da agricultura através da chegada da linha férrea. Um dos fatores que essas autoridades apresentavam para a escolha da região para a construção daquele empreendimento era o geográfico, ou seja, qualidade do solo para a agricultura e o melhor percurso entre a capital Salvador e o porto fluvial de Juazeiro. O escoamento da produção de fumo de Inhambupe seria realizado mais rapidamente. Esse município era um grande fornecedor do produto para as províncias do Ceará, Maranhão, Piauí e até mesmo para a Europa (LIMA, p. 39-49). No ano de 1855, paralelo às discussões e propostas de posturas para regulamentar as principais atividades cotidianas da localidade, a câmara de Alagoinhas estreitou relações com o governo provincial e contestou uma possível alteração da rota da estrada férrea, defendendo que era mais conveniente a passagem pela região de Alagoinhas do que pelo Recôncavo, por ser mais distante do mar (que possuía portos) e por ser de grande utilidade para o interior da província (LIMA, p.



40). Certamente essas autoridades locais defendiam a implantação da linha férrea na região para também atender seus interesses enquanto proprietários de terras e não apenas para justificar uma necessidade de melhoramento da província como um todo. Além disso, havia uma possível tentativa de delimitar o acesso à propriedade através de propostas de regulamentos para as atividades do meio rural.

### **Delimitar a propriedade rural a partir do melhoramento da agricultura:**

O período marcado pela ideia de melhoramento da agricultura a partir da implantação da primeira ferrovia baiana coincidiu com a discussão e aprovação de uma série de códigos de posturas nas localidades de Alagoinhas e Inhambupe, além dos registros paroquiais de terras recomendados pelo decreto 1.318, de 1854. Esses registros ocorreram nas duas localidades durante os anos de 1857 e 1860, período de construção da estrada férrea e estações. A proposição de posturas das câmaras municipais referentes a algumas modificações no meio rural foram enviadas à Assembleia Legislativa da província para serem aprovadas a partir desse período também.

Nos anos de 1855 e 1861, a Câmara de Alagoinhas enviou à Assembleia Legislativa uma série de códigos versando sobre diferentes temas, sendo algumas questões relacionadas ao rural, que implicariam direta ou indiretamente nos direitos de propriedade. As posturas foram aprovadas com algumas alterações e passaram a vigorar na localidade. É válido ressaltar uma possível influência das ideias de melhoramento da agricultura a partir da implantação da ferrovia nas decisões das autoridades dos legislativos locais no que tange aos novos entendimento sobre os direitos de propriedade, visto que a chegada da linha férrea estava modificando os espaços e possíveis relações sociais. Afinal, as discussões e proposições de códigos e regulamentos dependem também do contexto no qual os agentes sociais estão envolvidos, ou melhor, das relações sociais estabelecidas em cada localidade, em determinado período.

As posturas da câmara de Alagoinhas, que foram aprovadas em 1855, continham 31 códigos versando sobre questões relativas à salubridade e sobre restrições de atividades no meio rural. De acordo com o código número 4 dessa postura, ficava



proibida, por exemplo, a criação de porcos soltos, seja nas localidades consideradas urbanas ou nos arraiais rurais, sob “pena de serem apreendidos e arrematados em benefício da municipalidade”. Já o código 5 obrigava a todos os proprietários, rendeiros e agregados a manter as estradas que davam acesso às suas possessões limpas e livres de escavações. Caso não fizessem, estariam sujeitos à pena de pagar multa de seis mil réis e o dobro na reincidência, além de pagarem as despesas, caso a limpeza fosse feita por ordem da câmara municipal. O código número 12, por sua vez, proibia a todos os proprietários ou fazendeiros de mudar estradas, passagens de rios sem a devida licença da Câmara, sob pena de pagar 300 réis e devendo, obrigatoriamente à sua custa, colocar no mesmo lugar em que se achava (Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Posturas da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1855).

Esses códigos de posturas acima citados parecem demonstrar preocupação, por parte do legislativo local, com os direitos de propriedade rural, com o intuito de delimitar as possessões, ao reconhecer quem seriam os possuidores ou os usuários de cada pedaço de terra, além de responsabilizar os possíveis infratores. Alguns costumes da localidade, tais como o de criar animais soltos em espaços considerados de uso comum, passaram a ser redefinidos ou até vistos como atos de infração passíveis de penas, em um contexto considerado pelas próprias autoridades como sendo de melhoramento da agricultura.

Os códigos de posturas enviados pela câmara de Alagoinhas à Assembleia Legislativa no ano de 1861 tinham como principais pontos as delimitações dos espaços para desenvolver atividades de plantação e de criação de gado em campos abertos ou cercados, além da obrigatoriedade do uso da terra para cultivo de gêneros de subsistência e para a exportação. No que se refere a este ponto, o da obrigatoriedade do cultivo, possivelmente estaria relacionada à preocupação que as próprias autoridades locais e provinciais demonstravam sobre a diminuição da produção agrícola, motivada por diversos fatores (diminuição de braços, intempéries, falta de incentivos, etc.). Dessa forma, a necessidade de uso da terra para o cultivo estaria aliada ao melhoramento da agricultura a partir da abertura de novas estradas, principalmente da ferrovia, como fator impulsionador do aumento da produção. Sobre o ponto da postura de 1861 referente às atividades de criação ou plantação em campos abertos, entendemos que esse costume não



foi totalmente acabado, mas certamente houve uma tentativa de delimitar os espaços dessas atividades agrícolas e até de transferi-las ou de regularizá-las em outros arraiais mais distantes da ferrovia. Pela leitura de algumas fontes, entendemos que talvez a proibição mais rígida de criar animais soltos ou de plantar em campos comuns fosse apenas nos locais mais próximos de onde a linha férrea passava. Nos arraiais ou distritos mais distantes, essas ações costumeiras continuaram permitidas pela legislação local. Para exemplificar, apresentamos um trecho da postura que foi proposta em maio de 1883 pela câmara de Alagoinhas. De acordo com o texto, era possível criar todo tipo de gado em campo aberto e a lavoura em campo cercado:

Artigo 48: É permitida a criação solta do gado vacum, cavalar, cabrum e ovelhum em todo o distrito do Riacho da Nossa Senhora da Guia, termo desta cidade, contanto que os donos destes animais tenham pastores cuidadosos, devendo a lavoura se fazer em cercado com a devida segurança. Pena aos contraventores de multa de 3 rs ou 10 dias de prisão (Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Alagoinhas. Posturas de 1883).

Vale ressaltar que a proposição dessa postura estava inserida em um contexto de funcionamento da primeira ferrovia baiana e de discussões sobre projetos de ramais interligando a estação de Alagoinhas a outras localidades da região. O distrito do Riacho da Nossa Senhora da Guia está localizado a aproximadamente 30 km de distância da estação ferroviária e dos trilhos da linha férrea, ou seja, relativamente distante desse importante empreendimento.

Alguns códigos de posturas elaborados pela Câmara de Inhambupe também estabelecem limites entre as atividades agrícolas de plantação e de criação em campos abertos ou cercados. Ainda que a localidade não tenha sido atravessada pelos trilhos da primeira ferrovia, como acontecera em Alagoinhas naquele período, é possível entender que alguns vereadores estavam atentos às modificações que aquele tipo de melhoramento na região podia proporcionar para eles próprios. Isso porque alguns vereadores eram proprietários de terras na região e talvez propuseram novos regulamentos baseados também nos seus interesses particulares. De qualquer forma, os novos regulamentos sobre as atividades agrárias impactariam as relações sociais entre os próprios proprietários. Em



um impasse sobre uma postura de 1864 referente à criação de gado em campos abertos, os vereadores de Inhambupe demonstraram preocupação com a manifestação de alguns moradores e proprietários da localidade. Um deles, o coronel e proprietário de terras Bernardo José de Noronha, foi autor da representação sobre o cumprimento da postura que versava sobre a criação de gado. Bernardo tinha sido contrário à postura no momento da discussão e aprovação, mas depois mudou de opinião e passou a defendê-la, motivado talvez por desavenças políticas com os membros da câmara. A sua influência política era relativamente grande, já que ele tinha sido nomeado pelo vice-presidente da província para fazer parte da comissão de proprietários responsável pela condução das obras de melhoramento das estradas que ligariam as freguesias de Inhambupe à estação férrea de Alagoinhas. O proprietário Bernardo Noronha tinha interesse na resolução de conflitos no campo, através de uma legislação local ou outros meios, já que suas propriedades podiam ser palco desses conflitos, naquele contexto de melhoramento do setor agrícola na região.

Através da leitura de algumas posturas das câmaras de Alagoinhas e Inhambupe, percebemos que naquela região não havia definições precisas sobre os limites entre as propriedades e, por isso, os conflitos continuaram, sobretudo nas propriedades onde se desenvolviam apenas uma atividade agrária (criação de gado ou lavoura). A partir da chegada da ferrovia e da estação terminal em Alagoinhas, o que parecia ser uma tendência era uma maior restrição do uso da terra por alguns sujeitos ou uma regulamentação mais enfática sobre as atividades agrárias desenvolvidas mais próximas dos trilhos e estações. Uma vez que alguns vereadores possuíam terras nas redondezas da ferrovia, a possibilidade de expansão dos seus negócios, a partir da implantação daquele empreendimento ferroviário, era maior. Esse pode ter sido o caso, por exemplo, de José Moreira de Carvalho Rego, que era também dono de um trapiche de fumo próximo da estação (LIMA, 2010). Quando ocupou uma vaga na câmara de vereadores de Alagoinhas, Moreira Rêgo propôs a aprovação de alguns códigos de postura para a modificação dos espaços da “nova vila”, inclusive prevendo punições para aqueles indivíduos que eram considerados por ele como vadios ou ociosos.

**Algumas considerações finais:**



Percebemos, ao longo da pesquisa, que a ideia de melhoramento da agricultura na região implicava, direta ou indiretamente, na ideia de propriedade. Ou seja, o empreendimento ferroviário, símbolo principal desse modelo de melhoramento, possibilitou novas definições sobre o uso, o acesso e o desenvolvimento de atividades com a terra. Alguns costumes, como o de criar gado em campos abertos, por exemplo, foram repensados pelas autoridades naquele contexto. Dentre as posturas e regulamentos analisados e outros que não foram mencionados neste texto, observamos que a chegada da linha férrea influenciou na transferência da feira de gêneros de Alagoinhas para as proximidades da estação terminal, gerando conflitos entre os diferentes sujeitos envolvidos nas atividades relacionadas ao setor. Além disso, contribuiu para uma forte tendência à maior valorização das terras próximas àquele empreendimento, o que chamamos hoje de uma possível especulação imobiliária. Alguns anúncios de periódicos da época pareciam indicar essa tendência e muitos parlamentares acreditavam também nessa possível valorização imobiliária na região, por conta da ferrovia.

Os grupos mais favorecidos com a implantação da primeira ferrovia baiana seriam, primeiramente, os proprietários de terras que tinham se mobilizado, junto ao governo da província, para que a estrada passasse próximo de suas terras e de outros imóveis; aqueles que tinham estabelecido acordos com os concessionários ingleses e, ocupando cargos políticos, também se empenharam em propor uma maior delimitação dos espaços da então “nova” vila, neste caso, Alagoinhas. Os lavradores que possuíam pequenos lotes de terra, os rendeiros, agregados, indígenas e outros grupos sociais que não tinham a posse da terra, por sua vez, certamente tiveram dificuldade para se beneficiar com esse tipo de melhoramento. Ao contrário, o que temos percebido em algumas fontes é que, muitas vezes, essa parcela da população era vista como um empecilho para o progresso ou deveria continuar servindo de mão de obra nas terras de outrem, levando em consideração que a manutenção do trabalho na agricultura era também uma das ideias de melhoramento da agricultura naquele contexto.

#### **Referências:**



BARROS, Salomão A. **Vultos e feitos do município de Alagoinhas**: reconstituindo o passado e descrevendo o presente. Salvador, 1979.

CRIBELLI, Teresa. **Aperfeiçoar or Criar**: dilemmas of brazilian modernization, 1850-1889. Baltimore, Maryland, 2009.

GONÇALVES, Jocélia N. **Modernidade na província**: Alagoinhas 1853-1930. Monografia de Especialização em História Política, Alagoinhas, UNEB.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª edição rev. e ampl. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

LIMA, Keite Maria S. N. **Entre a ferrovia e o comércio**: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929). Dissertação de Mestrado, UFBA, Salvador, 2010.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do contestado**: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas, SP, Editora da Unicamp, 2004.

MOTTA, Márcia. **Nas fronteiras do poder**: conflitos de terra e direito agrário no Brasil de meados do século XIX. Rio de Janeiro: Vício de leitura: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998.

RODRIGUES, Pedro Parga. **As frações da classe senhorial e a lei hipotecária de 1864**. Niterói, Eduff, 2016.

SANTANA, A. H. G. **Conflitos pela propriedade e reordenamento do trabalho em Alagoinhas e Inhambupe (1860-1890)**. Dissertação de mestrado, UFRRJ, 2015.

SILVA, Márcio Antonio Both. Atraso e melhoramento: temas, debates e produção intelectual sobre a agricultura brasileira no contexto do século XIX. in: MACHADO, Ironita A. Policarpo; GIRBAL-BLACHA, Noemi; CHIAPPE, Marta B. (orgs.). **Agricultura e desigualdades regionais na América do Sul (séculos XIX e XX)**. Passo Fundo: Acervus Editora, 2021, p. 314.

\_\_\_\_\_. Sob o riso de Mefisto. História Agrária no Brasil: tragédias e esquecimentos. **Revista Maracanan**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 288-307, jan-abr. 2020.

SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos trilhos**: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015.

\_\_\_\_\_. “Uma estrada de ferro da Bahia ao São Francisco: controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX). In: FILHO, Alcides Goulart e QUEIROZ, Paulo Roberto C. (orgs). **Transportes e Formação Regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Ed. UFGD, Dourados, 2011.

WILLIAMS, Raymond. **Palavras-chave**: um vocabulário de cultura e sociedade. São Paulo: Boitempo, 2007.



WOOD, Ellen M. **A origem do capitalismo**. Editora Zahar, Rio de Janeiro, 1998.