

**Associação Nacional de História – ANPUH**  
**XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007**

**CIDADE, FERROVIA E MODERNIZAÇÃO: contribuições da Estrada de Ferro Bahia  
ao São Francisco para a modernização da cidade de Alagoinhas-1860/1920.**

Keite Maria Santos do Nascimento Lima\*

**RESUMO:** O objetivo deste trabalho é analisar as contribuições da Estrada de Ferro de Bahia ao São Francisco para a modernização da cidade de Alagoinhas ocorrida nas primeiras décadas do século XX. A proposta de estudo da pesquisa visa a preencher uma lacuna sobre o papel relevante dessa ferrovia para a cidade. A década de 1920 é considerada a “época de ouro” vivida por Alagoinhas em virtude da presença da ferrovia que, ao dinamizar a economia da região e a vida sócio-cultural dos alagoinhenses, favoreceu as intervenções de caráter modernizante no núcleo urbano. É nessa época que encontraremos as principais obras públicas realizadas na cidade, como: a instalação das linhas telefônicas, a inauguração da Usina Elétrica Saturnino Ribeiro, a edificação do Coreto Municipal, obra esta que simbolizou o progresso e dinamismo de Alagoinhas no início do século XX.

**PALAVRAS – CHAVE:** Cidade – Ferrovia - Modernização

**ABSTRACT:** The objective of this work is to analyze the contributions of the Railroad of Bahia to the San Francisco for the modernization of the city of occurred Alagoinhas in the first decades of century XX. The proposal of study of the research aims at to fill a gap on the excellent paper of this railroad for the city. The decade of 1920 is considered the "time of gold" lived by Alagoinhas in virtue of the presence of the railroad that, when dinamizar the economy of the e region the partner-cultural life of the alagoinhenses, favored the interventions of modernizante character in the urban nucleus. It is at this time that we will find the main public works carried through in the city, as: the installation of the telephonic lines, the inauguration of the Electric Plant Saturnine Ribeiro, the construction of the Municipal Coreto, workmanship this that symbolized the progress and dynamism of Alagoinhas in the beginning of century XX.

**KEY WORDS:** City - Railroad - Modernization

A cidade pode ser analisada segundo diferentes dimensões que se interpenetram. A dimensão cultural é uma delas e por seu intermédio amplia-se a compreensão das suas relações sociais, econômicas e políticas. Diferentes sujeitos e grupos sociais se apossam do espaço, o experienciam-no e transformam. As formas urbanas por eles construídas produzem uma representação física dos modos de vida e das relações cotidianas das sociedades que ali viveram. São essas transformações imprimidas pelos indivíduos ao longo do tempo que leva o pesquisador a refletir sobre as questões urbanas numa perspectiva de múltiplas possibilidades.

---

\* Formada em História pela UNEB Campus II e Especialista em História Regional pela UESC.

O próprio espaço urbano se encarrega de contar parte de sua história. A arquitetura, nesse contexto, desempenha o papel de registrar, materializar as experiências de uma época. Essa materialidade do núcleo urbano é um suporte da memória, à medida que orienta o pesquisador na tarefa de conhecer ou reconhecer a dinâmica das sociedades pretéritas. Como nos afirma Ítalo Calvino em *As Cidades Invisíveis*, a cidade contém seu passado “como as linhas das mãos, escritos nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimões das escadas...” (CALVINO, 2003:15). Entretanto, a cidade não se limita apenas a linguagem arquitetônica culturalmente produzida, como objeto de análise e reflexão ela é construída como desafio e, como tal, objeto de questionamento.

Para o pesquisador que elegeu as questões urbanas enquanto temática, existem, segundo Maria Stella Bresciani (1998), duas abordagens possíveis: uma essencialmente material em que a cidade aparece enquanto obra e outra em que a cidade aparece numa ótica social. Nesta última abordagem, a cidade é vista a partir das relações sociais ocorridas dentro do território urbano, evidenciando um lugar de pluralidade e de diferenças no qual se encontram espaços conflituosos que, “historicamente, podem exprimir-se em dominação, cooptação ou consenso, mas também em insubordinação e resistência” (FENELON, 1985:7). É a partir dessas perspectivas que a cidade se coloca para o historiador, enquanto objeto de pesquisa.

Fazer um percurso histórico sobre a origem, desenvolvimento das cidades, e as políticas públicas que orientaram as intervenções nos sítios urbanos desde o século XIX, permite ao pesquisador entender a relação intrínseca entre capital e urbanismo. O Brasil até o final do século XIX era um país essencialmente agrário onde considerável parte das relações sociais, econômicas e, sobretudo, políticas eram gestadas no universo rural. A estrutura da sociedade colonial brasileira começou a sofrer modificações, segundo Sérgio Buarque de Holanda (1995), a partir da construção das estradas de ferro e da supressão do tráfico negreiro que levou à acumulação de capitais através de atividades desvinculadas do trabalho escravo favorecendo, assim, o desenvolvimento urbano que até então vivia a margem das decisões políticas, econômicas e sociais da nação.

Neste contexto, a chegada das Estradas de Ferro ao Brasil contribuiu significativamente para o desenvolvimento de várias cidades brasileiras. Contudo, de acordo com Cássia Muniz Carletto a implantação de ferrovia no território brasileiro para ser efetivada foi preciso superar vários obstáculos, entre eles a situação econômica do Brasil na conjuntura da época.

*“... a construção de estradas de ferro é um empreendimento que exige grandes somas de capital, seria praticamente impossível ao governo imperial enfrentar investimentos de tamanho vulto sem a participação do capital estrangeiro. O Brasil sempre fora e continuava sendo um país dependente, em todos os setores. Portanto, além de capital, seríamos forçados a importar também a tecnologia de construção, os técnicos, o matéria.” (CARLETTO, 1979:15)*

Essa discussão trazida por Cássia Muniz nos remota ao estudo de Antônio Zorzo intitulado: *O Movimento de Tráfego da Empresa da Estrada de Ferro da Bahia e seu Impacto Comercial: Das Iniciativas Privadas Inaugurais à Encampação Estatal (1865-1902)*, ao analisar o movimento de tráfego e os resultados financeiros da empresa em estudo, o autor nos leva a refletir sobre os reais benefícios auferidos pelo Brasil por estas empresas já que segundo ZORZO: “... as companhias de estradas de ferro da Bahia contaram com enorme proliferação de concessões, a maioria delas apenas conferindo reserva de mercado a companhias de capitalistas, sem qualquer chance de chegar ao real empreendimento”.

(ZORZO, 2002:65).

O grande marco para o início das construções de estradas de ferro no Brasil seria o Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852, estabelecendo a garantia de juros de até 5% sobre o capital empregado na construção de ferrovias. Essa concessão de grandes incentivos foi uma estratégia adotada pelo governo brasileiro com o objetivo de atrair os capitais interessados em investimentos públicos. Neste ínterim os políticos começam a se conscientizar da importância da estrada de ferro para impulsionar o desenvolvimento econômico tão almejado.

Para Cássia Muniz (1979) o estado durante o desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, exerceu um papel relevante ao que diz respeito a incentivos, intervindo na própria construção de estradas e prolongamentos.

Na província da Bahia, como no resto do Brasil, a construção de ferrovias teve seu impulso inicial no Decreto de 26 de junho de 1852, no qual o Governo Imperial autorizava a concessão de garantia de juros e outros incentivos aos que se dedicassem à construção de estradas de ferro. É sobre este regime, que encontraremos a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco e a Estrada de Ferro Central da Bahia, ambas construídas com capital inglês, sendo que o prolongamento da primeira, a partir de 1876, realizou-se por conta do Governo Provincial.

A presença das ferrovias transformou, assim como valorizou os núcleos urbanos. Os núcleos acentuaram sua função polarizadoras e muitas destas cidades passaram a ser centro regional. Alagoinhas, que já em meados do século XIX, tinha um papel de destaque na

região por conta do cultivo de laranja e do fumo, sendo que este último produto era exportado para a Europa, teve com a chegada dos trilhos Da Estrada de Ferro a valorização de seu núcleo urbano destacando-se como importante ponto de entroncamento no interior do Estado da Bahia, conforme relata Américo Barreira, memorialista local:

*“... Alagoinhas o ponto terminal ou inicial de quatro ferrovias, que a ligarão: para o sul com a capital, atravessando os municípios de Santa’Anna do Catú, Matta de São João etc. : para o nordeste com Entre-Rios e Conde, em direção a Sergipe; para o noroeste com Irará, serrinha, Queimadas e Villa Nova (Bomfim) e Joazeiro; para o sudeste com Santo Amaro e Feira de Santana ;e, para o norte, se realizarem o projecto da construção dos ramos para o Inhambupe e para Sipó, embora partam do Sítio do Meio ou de qualquer outra estação do ramal de Timbó” ( BARREIRA, 1902:78).*

Assim, percebe-se que com a chegada do transporte ferroviário à cidade de Alagoinhas, esta se tornou uma das cidades mais importantes de Estado graças à sua posição de entroncamento ferroviário, o que mais tarde será reforçado com a construção de estradas de rodagem no nordeste.

O início da construção dessa ferrovia data de 1856, sua inauguração ocorreu em 13 de fevereiro de 1863. O trecho que ligava Salvador a Alagoinhas possuía um total de 125km o terminal era a Estação de São Francisco construída nos moldes ingleses. Segundo Francisco Antonio Zorzo, esta estrada de ferro foi a primeira a ser construída na Bahia, e assim como as outras, estimulou a atividade comercial, contribuindo para geração de novas atividades e intensificação das relações sociais e econômicas nas regiões onde foram implantadas.

Para compreendermos as mudanças ocorridas em Alagoinhas a partir da chegada da ferrovia, se faz necessário traçarmos um percurso histórico da cidade. Alagoinhas, em fins do século XVII, constituía-se apenas de uma vastidão de tabuleiros verdejantes, cortados por inúmeros rios e lagoas. No final do século XVIII, um sacerdote português chamado João Augusto Machado elegeu a região para morar, ergueu uma capela, e foi em torno desta que o povoado começou a crescer.

O povoamento se deu, de início, com os boiadeiros, negros fugidos, índios aldeados, tropeiros e viajantes que comercializavam seus produtos. No início do século XIX, ocorreu a elevação do povoado à categoria de Freguesia. Em 1852, a Freguesia de Santo Antônio de Alagoinhas passou a categoria de vila e, em julho de 1853, foi instalado oficialmente o município de Alagoinhas. Um fato importante nesse período foi o início da construção de uma igreja, que, em virtude da transferência da sede da vila para o novo

povoado que nascia com a chegada da Estrada de Ferro, nunca foi concluída, restando apenas as ruínas inacabadas, conforme relata Salomão de Barros:

*“Na antiga Vila de Santo Antônio de Alagoinhas foi dado início a construção de uma igreja com bases e paredes redobradas, um verdadeiro monumento de arte se chegasse a ser concluída; ainda hoje se mantém erecta, embora com pronunciadas fendas em suas paredes, mostrando a todos os alagoinhenses das várias gerações e aos visitantes, o quanto desejaram os iniciadores de ALAGOINHAS promover, e que seus continuadores não lograram dar atenção a uma obra que estaria recomendando os habitantes da terra máter” (BARROS,1979:85)*

As modificações trazidas pela instalação da estrada de ferro no final do século XIX aceleraram o desenvolvimento do município, em virtude da incorporação de novas práticas comerciais, estimuladas pela chegada de novos produtos por meio dos trens, até o aumento da população, visto que a Linha Férrea trouxe também um acentuado número de imigrantes, principalmente italianos, que se estabeleceram no município comercializando tecidos, vinhos e derivados.

O surgimento de um comércio incipiente nas imediações da Estação, e a construção de casebres que, segundo Américo Barreira, pertenciam a garimpeiros e trabalhadores da linha férrea, causou o deslocamento de diversas famílias que moravam nos arredores da Igreja construída pelo Pe. Português José Rodrigues Pontes, no início do século XVIII, como consequência houve a transferência da antiga vila de Alagoinhas para o local que foi denominado “Estação”.

As transformações trazidas pela estrada de ferro foram relatadas em um livro de Memórias de Joanita da Cunha Santos. A autora descreve a história de sua vida, toda ela vivida em Alagoinhas. Na Obra *Traços de Ontem* conta sua história de menina, de moça, de solteira, de casada. História que, em síntese, é em parte a própria história da sociedade alagoinhense de seu tempo. Ao descrever a implantação da ferrovia, Joanita Cunha registra:

*“De modo particular a implantação da linha férrea concorreu para o desenvolvimento do lugar, gerando empregos, tanto para a manutenção do serviço ferroviário, como nas Oficinas da Leste sediadas por muitos anos na cidade. A Companhia ainda era proprietária de muitas casas, que cedia para moradias dos funcionários mais graduados”. Além dos aspectos sócio-econômicos, a construção da ferrovia esta interligada a acontecimentos mais remotos que deram origem à formação da cidade; isto é, à sua história.”*

( SANTOS,1987:29)

O primeiro passo, para inserir a cidade de Alagoinhas nos padrões modernizantes da época e que atendessem às expectativas e os interesses dos administradores municipais, de

comerciantes e da população, foi iniciar uma série de intervenções no núcleo urbano que fossem modernizantes. Neste momento a cidade passava a ter outro significado em que as questões econômicas políticas e sociais da região seriam resolvidas no núcleo urbano.

Como aconteceu com outras cidades que experimentaram essa renovação urbana, as intervenções ocorridas em Alagoinhas também estão associadas à acumulação de capital. Foi a partir do final do século XIX que o urbanismo realmente ensaia seus primeiros passos na região, buscando enquadrar a cidade na lógica higienista, visto que as modificações nos núcleos urbanos, de maneira geral, tiveram as práticas sanitaristas como referências, buscando também princípios de melhoramento e embelezamento que visavam criar uma imagem de civilidade. Essa idéia de que existe um “caminho para a civilização”, como nos afirma Sidney Chalhoub, em *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial faz parte do imaginário dos políticos e governantes do final do século XIX*, e foi também incorporada pelos administradores da cidade de Alagoinhas.

A construção de praças, estabelecimentos comerciais, hotéis de luxo e pensão para abrigar os visitantes e os caixeiros viajantes aceleraram os passos para a modernização da cidade, que se acentuam no final da década de 1920, sendo o auge do desenvolvimento para a região. Neste período, o comércio tornou-se uma referência para a região. Pequenas casas comerciais deram lugar a diversos prédios e os comerciantes expandiram seu negócios. Nesta época a cidade é servida por duas Estações de Estrada de Ferro: uma que ligava São Francisco a Juazeiro e outra, da Bahia a Própria, no estado de Sergipe, mantendo desta forma relações com outros estados como Alagoas, Pernambuco e Piauí. O auge da modernização da cidade foi a edificação do Coreto Municipal, a implantação do sistema de telefonia, a inauguração da Praça Dr. Ruy Barbosa e a inauguração da Usina Elétrica Saturnino Ribeiro. O Cel. e Intendente Saturnino da Silva Ribeiro projetou a cidade em âmbito estadual. Com seu conhecimento e envolvimento com políticos importantes da época, garantiu ao município de Alagoinhas um tratamento especial no que diz respeito às obras realizadas para o melhoramento da cidade. Correspondências pessoais entre Octavio Mangabeira e Saturnino Ribeiro, publicados no Jornal *Correio de Alagoinhas*, atestam a troca de favores existentes entre os poderes local e estadual, o que garantia a continuidade das alianças políticas, conforme se pode perceber no texto abaixo:

*Ministro viação despachou favoravelmente assunto sua carta de que fui portador. Inspetoria Estrada oficiou fiscalização bem como Companhia determinando cessão, faixa, terreno para abertura rua conforme planta enviada devendo ofício fiscalização chegar ai nestes dias pois segue pelo correio. Peço enviar-me para meu governo logo seja executada faixa terreno. Espero minha primeira ida aí encontrarei nova rua. Acabo telegrafar Provedor Santa Casa comunicando solução favorável papeis subvenções tendo sido transmitida Delegacia Fiscal ordem pagamento primeiro semestre deste ano. Contem sempre meus esforços tudo quanto possa interessar nossa estremecida Alagoinhas (CORREIO DE ALAGOINHAS, 07/06/1926)*

Prédios públicos foram construídos para atestarem o progresso e a modernização de Alagoinhas. Dentre muitos, destaca-se o Salão Moderno, ponto de encontro para as discussões políticas ou conversas informais entre amigos: o prédio da Prefeitura, antigo “Palácio da Municipalidade” edifício de linhas neoclássicas: a igreja de Santo Antônio, elevada a Matriz em 1871; “a Santa Casa de Misericórdia” construção antiga do tipo colonial e o prédio da Estação de São Francisco construído aos moldes ingleses.

Entretanto, a modernização não se limitava apenas a construção de prédios públicos e particulares. Neste período, mais precisamente na década de 1920, Alagoinhas viveu uma verdadeira efervescência cultural, a cidade contava com teatro, cinema, festas populares e cívicas animadas por duas filarmônicas a “Euterpe Alagoinhense” e a “União Ceciliana” que eram referencias para a região. Circulavam revistas como “A Única” editada em Salvador e Jornais locais como “O Popular”, um dos periódicos que, segundo os memorialistas, estava sempre a serviço da cidade, além, claro, do Correio de Alagoinhas. Enfim uma cidade que fazia jus à condição de “Pórtico de Ouro dos Sertões Baianos”, denominação dada por Rui Barbosa em visita a cidade a época da campanha Presidencial em 1912.

Nesta perspectiva, pesquisar o processo de modernização da cidade de Alagoinhas a partir das intervenções públicas e problematizar a contribuição da Estrada de Ferro para essa modernização contribui para o resgate de uma memória que está presente nas ruas, nos edifícios e nas obras literárias locais que servem de estímulo e fonte para novas produções historiográficas.

## FONTES

### FONTES BÁSICAS

BARREIRA, Antônio. Alagoinhas e seu município. Alagoinhas: O Popular, 1902.

BARROS, Salomão Antonio. Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas. Reconstruindo o passado e descrevendo o presente. Salvador, 1979.

SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros Editores Ltda.s.d, 1987.

### PERIÓDICOS

Correio de Alagoinhas 1926

O Popular 1929

Revista Única 1929

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRESCIANNI, Maria Stella Martins. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense. Coleção tudo é história.

— *História e historiografia das cidades, um percurso*. In: FREITAS, Marcos Cezar de. (Org.) *Historiografia brasileira em perspectiva*. 2º ed. São Paulo: Contexto, 1998. Pp.237-258.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CARLETTTO, Cássia Maria Muniz. A Estrada de Ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea. (Dissertação apresentada ao mestrado em Ciências Sociais da Universidade Federal da Bahia). Salvador-Bahia, 1979.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

FENELON, Déa Ribeiro. Trabalho, cultura e história social: perspectivas de investigação. São Paulo: PUC, 1985.

HOLANDA, Sergio Buarque. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia da Letras, 1995.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *UMA CIDADE EM TRANSIÇÃO. Santos: 1870-1913*. São Paulo: Huitec, 1996.

PECHAMAN, Robert Moses. *Pedra e discurso. Cidade, História e Literatura*. Instituto de pesquisa e planejamento urbano e regional. Revista Semear 3, 1998.

PESAVENTO, Sandra Jathay (Org). *Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da Universidade / UFRG, 1997, pp 13-20.

REBOUÇAS, Etelvina Fernandes. Do mar da Bahia ao rio do Sertão. A estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco.

SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros Editores Ltda.s.d

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo, Hucitec, 1993.

SOUZA, R. S. A Ferrovia Chega à Cidade: um estudo da história ferroviária de Alagoinhas. In: I Seminário de Estudos de Cidades, 2003, Caetité. Anais do I Seminário de Estudos de Cidades (No Prelo). Caetité/Salvador: UNEB/EGBA, 2002.

SOUZA, R. S. Memórias de Ferroviários em Alagoinhas. In: Áurea da Paz Pinheiro; Francisco Alcides do Nascimento. (Org.). *História, Cidade e Memória/No Prelo/*. Teresina: EDUFPI, 2003, v. 1, p. 417-428.

ZORZO, F. A. Ferrovia e Rede Urbana na Bahia. 1. ed. Feira de Santana: Universidade de Feira de Santana, 2001. v. 500. 264.

ZORZO, F. A. . A Engenharia e a Importação da Tecnologia Ferroviária. *Sitientibus*, Feira de Santana, v. 1, p. 10-20, 2003.

ZORZO, F. A. O Movimento de Tráfego da Estrada de Ferro Central da Bahia e seu Impacto Comercial. *Sitientibus*, v. 1, p. 63-79, 2002.

ZORZO, F. A. Retornanda à História do Sistema Viário. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 22, p. 99-119, 2000.