

Histórias e memórias da cidade - Alagoinhas nas trilhas da “Era das Ferrovias” – 1856-1896.

Prof. Dr. José Jorge Andrade Damasceno
(Historia - Universidade do Estado da Bahia – Campus II, Alagoinhas)
historiadorbaiano@gmail.com

Introdução

Ao conseguir fazer publicar em 1852, o Decreto provincial que a emancipava da jurisdição de Inhambupe e tendo dado posse à sua primeira Câmara em 1853, Alagoinhas ganha não só a condição de Vila, mas, sobretudo, é levada a entrar na “Era das ferrovias”, no momento em que sua disseminação se faz necessária à reprodução dos capitais resultantes dos elevados lucros auferidos pela industrialização nascente no norte da Europa.

Não obstante o seu potencial geopolítico, fundamentado não só em possibilidades consubstanciadas na sua localização geográfica e na abundância de seus recursos naturais, a vila nascia sob o peso de uma mentalidade provinciana e ruralista, estruturada sobre a grande propriedade agropecuária, e a exploração do trabalho escravo, como de resto toda a província baiana.

Talvez se possa inferir, a título de hipótese que, ao mesmo tempo em que as lideranças locais se batiam pela obtenção da emancipação política, sobretudo, à medida em que grandes quantidades de capital eram potencializadas pelo fim do tráfico de escravos, é provável que já se pensasse em dar à nova Vila, feições de desenvolvimento econômico e social, uma vez que a elite baiana em geral e da região de Alagoinhas em particular, certamente não ignorava o ímpeto do capitalismo nascente, em se fazer reproduzir fora das fronteiras européias.

Etelvina Rebouças Fernandes, através de uma citação da época, informa que “O Presidente da Província em 1846, Francisco José de Sousa Soares D'Andréa, declarou que a estrada da capital até a "Vila de Joaseiro seria importante para facilitar as comunicações das Províncias do Norte com o Piauí, além de incentivar a navegação do rio São Francisco". [...] (FERNANDES, 2006, P. 85).”

Ainda com base no que levantou Rebouças Fernandes,

mais tarde, em 1848, João José de Moura Magalhães, também presidente da Província, refere-se à estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, como uma obra necessária para o desenvolvimento social e econômico da região do São Francisco, e, conseqüentemente, da então província da Bahia [...] (FERNANDES, 2006, 85).

Portanto, depreende-se que, as lideranças econômicas, políticas e sociais da nova vila, ao se defrontarem com a necessidade de efetivar sua posição nas novas conjunturas que se lhes apresentavam, já dispusessem de conhecimentos do surto ferroviário, bem como das discussões por ele suscitadas, acreditando haver grande possibilidade de inserir Alagoinhas em uma rota desenvolvimentista, puxada precisamente pela abertura dos caminhos de ferro, então o setor mais moderno e lucrativo do industrialismo nascente.

É neste sentido, que o historiador britânico Eric J. Hobsbawm (1917-2012), a quem se dará a palavra, pôde afirmar em texto que trata precisamente da “Revolução industrial”, que

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provadas ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. [...]. Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias.[...] A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBSBAWM, 1996, p. 61).

A despeito desta longa citação referir-se aos anos iniciais da primeira metade do século XIX, chama a atenção, o fato da vila de Alagoinhas ter sido inserida no contexto da “era Ferroviária”, ainda em sua plena efervescência. Apenas três anos após a sua elevação à condição de Vila, são levados a bom termo, os processos de criação da companhia inglesa que executaria as obras de construção da ferrovia, que daria os contornos sociais, urbanísticos, arquitetônicos, políticos e econômicos indissociáveis no trabalho de formação das concepções de mundo e do cotidiano de Alagoinhas.

Uma vez inserida no contexto da “era das ferrovias”, a cidade de Alagoinhas chega nas décadas finais do Século XIX, com seus contornos urbanos já bem delineados, estruturados em torno do eixo traçado pelas trilhas formadas pelos trilhos que deram forma e, balizaram os processos de urbanização, levados a efeito nos anos posteriores.

Neste sentido, se apresenta um elemento diferenciador na orientação do processo de ocupação dos espaços fundiários da nova cidade, artificial e astuciosamente imbricada aos leitos ferroviários que foram tomados como marcos definidores da configuração espacial urbana.

Contrariando a tradição colonial, da qual ela mesma fora signatária na sua configuração inicial, então já abandonada pelos principais membros da nova elite local, a cidade de Alagoinhas estava construindo sua paisagem urbana, não mais em torno da Igreja, da casa da Câmara e da Cadeia, construídas em uma praça, a partir da qual escorregava o casario. Desde a Resolução de número 1013, de 16 de abril de 1868, que oficializou a transferência da povoação inicial, para cerca de 3km abaixo da velha praça principal, a Estação Ferroviária, ou melhor dito, as estações ferroviárias, passariam a ser os eixos a partir dos quais seriam feitos os arruamentos, o ordenamento do solo, a ocupação dos espaços que funcionariam como núcleos formadores dos futuros bairros residenciais e das áreas comerciais.

Aqui, convém mencionar as impressões de um visitante da Província baiana, encarregado de constituir uma espécie de relatório sobre o território provincial, afim de informar como se encontravam as vilas e cidades implantadas, talvez com o objetivo de se fazer saber, as reais dimensões e o estado das coisas, a milhares de léguas da capital. Durval vieira de Aguiar, em suas “Descrições práticas da Província da Bahia: com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações“, publicada no final da década de 1880, logo no início de suas considerações acerca de Alagoinhas, afirma que “Até o ano de 1866 a atual cidade constava apenas de umas quatro casas de telha junto ao rio, de um trapiche, das acomodações da estrada de ferro e de uma meia dúzia de casas de palha perto do barracão da dita estrada. Chamavam a esse insignificante lugar simplesmente - a Estação.” (AGUIAR, 1979, P. 93). Não se perca de vista, que o arrazoado em apreço, se refere a um momento situado a apenas três anos depois da inauguração da estação terminal da estrada inglesa.

Mais adiante, ainda descrevendo a vila onde fora iniciado o povoamento, Aguiar assegura que

[...]A edificação sólida e numerosa, continha também bons sobrados; a praça comprida e larga era, nos sábados, ocupada por uma grande e abundantíssima feira, em volta da qual, tanto em lojas como em botecos (toscas barracas volantes), se achava o comércio, que então fazia avultados negócios. (AGUIAR, 1979, p. 94).

Tendo em conta a descrição do “visitador”, talvez se possa inferir que, para além da apazibilidade geral do espaço então ocupado pela vila de alagoinhas, tratava-se de um lugar relativamente desenvolvido, nos termos da realidade temporal em que estava inserida.

Talvez por isto, Durval Vieira de Aguiar apresente em seu relatório, um posicionamento favorável ao antigo lugar da povoação, lamentando o deslocamento do núcleo urbano inicial para o espaço denominado “estação”, sem contudo deixar de reconhecer as motivações que emprestaram sucesso a operação. Diz ele:

Hoje acha-se essa vila injustamente quase desabitada, e as casas em ruínas por não encontrarem valor senão para as telhas; sendo tal o seu estado que nem merece o nome de Alagoinhas Velha que lhe dão, não obstante ser moradia mais agradável, salubre, fértil e de melhor clima do que a da cidade, que de pobre estação, apenas amparada pelo capricho partidário local, conquistou, embora à força, a felicidade de ser escolhida para o mercado da feira, a despeito da oposição de quase a população inteira. Apesar dos protestos dos negociantes e moradores da vila, uma vez mudada a feira, foi logo esta disputada por uma enorme emigração que lhe chegava aceleradamente de toda a parte, edificando irregularmente lojas e domicílios, à revelia, sem dúvida, da municipalidade, no lugar que a cada um mais convinha, de forma que em pouco tempo achava-se construída uma praça rodeada de casas comerciais, pois que os negociantes da vila, vendo-se prejudicados com a invasão de estranhos, haviam, sucessivamente, também se estabelecido no novo mercado, conservando, porém, na vila suas residências, algumas até em magníficos sítios, que por duplo interesse não queriam perder; [...]. (AGUIAR, 1979, p. 94).

A ainda jovem vila de Alagoinhas vivenciara nos trinta primeiros anos posteriores à sua emancipação político-administrativa, uma luta entre as velhas estruturas agrárias, fundamentadas na posse da terra e na utilização da mão de obra escrava, como elementos síntese de seu *modus vivendi* e, as novas estruturas de caráter urbano-capitalistas, fundamentadas na subordinação dos meios de produção e das forças produtivas, aos elementos norteadores da obtenção de lucros consubstanciadas pelos elementos do modal ferroviário que se impusera à vontade manifesta por grande parte das antigas lideranças locais, a primeira e mais significativa destas estruturas capitalistas, acabava de se instalar em terras alagoinhenses, passando a dar forma a sua tessitura social, e estabelecendo os parâmetros sobre os quais aquela cidade nasceria, cresceria e se desenvolveria dali em diante.

Assim, prevaleceram os interesses interpostos pelas lideranças vinculadas à nova configuração urbana, não obstante terem permanecido na tradição oral, os sinais das resistências oferecidas pelos moradores da vila, localizada no espaço geográfico em que se desenvolveu o primeiro núcleo de povoação, indicando seu descontentamento pelo abandono dos lugares de habitação e de “memória”, provocado pelo deslocamento das atividades administrativas e comerciais, para um núcleo populacional artificialmente plantado nas cercanias da estrada de ferro.

Com o fito de viabilizar o novo núcleo de ocupação da Vila, estruturado a partir dos trilhos que lhe serviriam de “eixo” norteador, como já se disse, as novas lideranças políticas e sociais do lugar, precisaram valer-se das ferramentas jurídicas de que dispunham e, até mesmo criá-las, conforme as circunstâncias o exigissem.

I. - A vila de Alagoinhas quase saiu da trilha dos trilhos.

Alagoinhas se caracteriza por ter sido uma povoação que cresceu e se desenvolveu a partir de eventos externos, uma vez que a estrada de ferro que provocou a mudança do seu núcleo inicial para cerca de 3km de onde se encontrava instalado, fora forjada fora dos seus limites espaciais, forçando suas elites dirigentes a adaptar seu traçado urbano, aos desígnios do traçado ferroviário, fazendo com que fosse deslocada a população e suas insipientes estruturas sócio-políticas, (re)instalando-as no novo espaço, como que demarcado pelas atividades demandadas pela estrada de ferro que ligaria Salvador às margens do Rio São Francisco.

Plantada sobre uma pequena elevação, a vila começa a estender seu casario rústico e esparsos no sentido norte/nordeste de seu vasto tabuleiro, de luxuriosa vegetação e rico em areia e barro, que lhe servirá como material básico para as edificações.

Como boa parte das urbes coloniais, invariavelmente tinha como eixo central do povoamento, um quadrilátero formado por uma Igreja Católica, uma edificação onde se instalavam a Câmara municipal e a cadeia, o mercado ou galpão da feira e as casas dos cidadãos mais abastados, tendo no centro uma pequena praça, que servia como local de aglutinação dos moradores, com o objetivo de prover-lhes dos serviços e dos folguedos religiosos, momentos nos quais eram forjadas a identidade e a idéia de pertencimento. Um pouco mais adiante, complementando o cenário das aglomerações proto-urbanas daqueles tempos, encontrava-se o cemitério dos pobres e/ou indigentes, visto os clérigos e homens importantes, ainda serem sepultados nas Igrejas.

Até a implantação da estrada de Ferro Bahia&São Francisco, o Arraial de Santo Antônio das Alagoinhas, tinha mais ou menos a configuração acima descrita, conforme os memorialistas anotaram nos seus trabalhos de construção da história da cidade, a partir de material por eles recolhido. Portanto, era uma localidade que tendia a ter um desenvolvimento lento e uma ocupação espacial bem rarefeita, como se deu na maior parte das localidades suas congêneres.

No entanto, já pelos meados da década de 1850, as lideranças políticas e econômicas locais, passaram a se movimentar, no sentido de trazer para próximo de suas áreas de influência, o empreendimento ferroviário que começava a se esboçar na cidade da Bahia, cujo objetivo era ligar o litoral da antiga Capital, à vizinha província de Pernambuco.

Ao que parece, teria chegado ao conhecimento das autoridades municipais, informações que dariam conta de alterações no traçado inicial da estrada, que tiraria Alagoinhas dos planos de seus construtores. O empenho da liderança alagoinhense, se deu no sentido de fazer com que o traçado inicial daquela estrada, fosse retomado, com o fito de Alagoinhas voltar a ser incluída como um dos lugares por onde a ferrovia viesse a passar, visto que, conforme aponta Keite Lima, parecia que foram introduzidas modificações nos primeiros esboços do empreendimento, que indicavam a região então pertencente a Santo Amaro, como local designado para a construção ferroviária.

Neste sentido, os vereadores da Vila de Alagoinhas, produziram um documento para a presidência da Província, se posicionando nos seguintes termos:

Contestando o plano de passar a estrada de ferro desta vila, como antes tinha deliberado pelo recôncavo de Santo Amaro, reprovamos tal mudança de planos. Não podemos deixar de expor nossa opinião a esse respeito apresentando as grandes utilidades públicas, que resultarão do interior da província, passando esta estrada por essa vila [...] Será enfim muito mais conveniente ao bem público à passagem da estrada por estes lugares que pelo recôncavo que, sendo quase perto do mar é inacessível em tempos de chuvas. Nós apresentamos essas ideias avulsas à consideração de V. x^a, para transmitir a companhia dignando-se V Ex^a pelo melhoramento dos que, habitam tão distante da capital e dos portos marítimos. (LIMA, 2010, P. 40)

Em gestação desde os meados da década de 1840, a ideia de uma ferrovia para escoar a produção agropecuária da região por onde passariam os seus trilhos, torna-se concreta no início dos anos 1850, com o decreto provincial que dá autorização para a captação de recursos que viabilizassem a sua construção, já produzindo os primeiros embates entre aqueles que a ela se opunham, por julgar pouco lucrativas e, aqueles que a defendiam, por entender que traria desenvolvimento àquela região na qual seria implantada. De igual modo, a estrada cuja viabilidade econômica e a construção ainda se encontrava em efervescente debate, também trouxe alguma dissensão entre as localidades que a desejava ver passar nos seus limites territoriais, entendendo com isto, ter maior valorização de suas terras.

Foi com este espírito combativo, que a Câmara de Alagoinhas se manifestou no documento acima transcrito. Não só indicava sua insatisfação pela possibilidade de ver

frustrada a esperança de passar pelas terras desta vila, a tão desejada estrada de ferro, como salienta os inconvenientes de sua implantação se dar em outro local, que não aquele que inicialmente fora indicado pelos projetos de que já se tinha conhecimento, ao que tudo indica.

Como já se sugeriu acima, ao que parece, Alagoinhas é uma cidade que tem como uma de suas principais características, o fato de ter seus avanços e/ou recuos, diretamente relacionados a eventos políticos e econômicos, cujas iniciativas não dependem de fatos ou fatores que estejam sob o controle de suas forças sociais e em consonância com suas potencialidades econômicas. Via de regra, aqui, ali ou alhures, suas lideranças políticas são empurradas pelos eventos externos para a corrente da história, como as areias e os detritos são arrastados pelas enxurradas, resultantes de chuvas torrenciais.

Foi assim que em 1856, ao ser feito o lançamento oficial da construção da ferrovia Bahia&São Francisco e, no início efetivo das obras em 1858, é que ficou definido que a vila de Alagoinhas seria confirmada como aquela que receberia os trilhos que comporiam os primeiros 123,13km da estrada que ligaria o porto da capital da Bahia às margens do Rio São Francisco em Juazeiro.

Embora não se possua elementos para mensurar qual tenha sido o impacto do documento enviado pela Câmara da Vila ao governo provincial, cujo teor, duro e incisivo, foi reproduzido acima, infere-se no entanto, que as ponderações ali contidas, podem ter sido tomadas em consideração, por aqueles que detinham o poder de decidir qual seria a trilha sobre a qual seriam assentados os trilhos, a partir dos quais o “progresso” e o “desenvolvimento” percorreriam o sertão baiano.

O referido documento, apresenta o receio da liderança local, que temia perder a oportunidade de alavancar seus negócios, na medida em que a possibilidade de ser um dos pontos de passagem da ferrovia, seria de grande importância econômica, social e política. Tendo aquele meio de transporte como a forma mais barata e rápida para fazer escoar suas mercadorias e, ao mesmo tempo, lhes propiciar acesso aos bens e serviços, a liderança local seria a maior prejudicada, caso fosse aquela expectativa frustrada.

A tal propósito, observe-se que, entre os argumentos apresentados pelos líderes alagoinhenses para se posicionarem contrários à especulada mudança do traçado inicial da ferrovia, estão na mesma ordem, a viabilidade e a inviabilidade daquela estrada passar por outro lugar, que não Alagoinhas. Veja-se como se expressamos Edis de então:

Não podemos deixar de expor nossa opinião a esse respeito apresentando as grandes utilidades públicas, que resultarão do interior da província, passando esta estrada por essa vila [...] Será enfim muito mais conveniente ao bem público à passagem da estrada por estes lugares que pelo recôncavo que, sendo quase perto do mar é inacessível em tempos de chuvas. (LIMA, 2010, P. 40).

É também possível inferir-se que, ao sentirem a iminência de perder para outra vila, a ainda planejada estrada que ligaria o Mar ao sertão, a liderança local, ao elaborar o mencionado documento, procurava dar a si mesma, a chance de passar para a “história”, como tendo sido aquela que trouxera o desenvolvimento econômico, a modernização urbana e o fortalecimento político da Vila, com o fito de ser lembrada, estabelecendo assim um lugar de memória, a partir do qual pudessem dar a conhecer às gerações futuras, a sua capacidade de perceber o momento de tomar em suas mãos, os “destinos” da cidade que nasceria a partir da efetivação da cobiçada estrada de ferro.

II. – Alagoinhas vai ao encontro dos trilhos

Entre o tempo de sua emancipação de Inhambupe (1852-53) e a entrega da estação Alagoinhas, da estrada de ferro Bahia&Saint Francisco, a vila talvez contasse cinco ou dez mil almas, se muito, dispersas pelos arredores das suas edificações principais. Marcada por uma farta vegetação e grande presença de material propício à construções simples e frágeis, Alagoinhas apresentava solo fartamente agricultável, o que indica ter forte inserção na produção agropecuária. A partir de sua boa localização geográfica, a vila acabara por se constituir em ponto de interseção comercial, a despeito das dificuldades inerentes à falta de meios de transportes que dessem a ela a possibilidade de melhor desempenhar o papel de “entreposto comercial”, se a expressão não for anacrônica.

Com a passagem dos trilhos da estrada de ferro por aquelas paragens, grandes mudanças eram esperadas pelas lideranças locais, na medida em que, de acordo com o pensamento corrente no século XIX, sobretudo, no Brasil de sua segunda metade, aquele era um empreendimento que traria no seu bojo, os germes do progresso e da modernização, tão desejados pelos homens que lideraram as tratativas de emancipação política e, sobretudo, se ergueram contra a possibilidade de perder aquilo que entendiam como o que seria o elemento fundamental para o alavancamento econômico da Vila.

Ver a estrada de ferro passar por outro local que não Alagoinhas, segundo se presume ter sido o entendimento dos líderes locais de então, significaria condenar a vila ao atraso econômico, social e cultural. A rápida e enérgica reação da câmara de vereadores da Vila, deixa entrever ao observador distante, a ideia de que os edis, temiam ter diante de si, uma indicação de que, se não houvesse resposta favorável ao pleito de manter a estrada de ferro passando pelas terras alagoinhenses, significaria uma perda substancial de prestígio político daquela liderança, junto às autoridades provinciais.

Embora ainda não se tenha informações que indiquem a continuação da troca de ofícios entre os líderes locais e as autoridades provinciais, o certo é que, no início de 1863, os trilhos da estrada de ferro acabam de ser implantados na vila e, a estação Alagoinhas é entregue, dando início aos tempos “modernos” de Alagoinhas, quando é ligada à cidade da Bahia, pelo meio de transporte mais rápido e eficiente de então.

Entretanto, a trilha dos trilhos da Bahia & Saint Francisco, acaba frustrando as expectativas das autoridades locais, na medida em que, faz um traçado não esperado ou não desejado por aqueles que batalharam para ter suas terras valorizadas e seus empreendimentos comerciais, beneficiados pela tal estrada. Sua trilha passa a cerca de 3km do núcleo urbano da vila, em terras ainda pouco ocupadas, marcadas por uma vegetação larga e vasta.

As dificuldades de drenagem dos muitos alagadiços existentes no trecho percorrido desde o Riacho do Mel, até o local onde foi construída a estação, dá um indicativo das dificuldades de ocupação da área, sem que antes fossem realizadas obras que permitissem níveis aceitáveis de habitabilidade. Sem as obras de infraestrutura como a construção de pontes, que permitissem atravessar o rio Catu, a execução de aterros de áreas de alagamento constante, impediria a população comum ocupar as áreas no entorno da estrada de ferro.

Por outro lado, não seria conveniente, manter o núcleo populacional a tão grande distância do equipamento urbano mais moderno e importante da Vila, sob pena de fracassarem os esforços envidados, para que a vila de Alagoinhas se tornasse social, econômica e culturalmente avançada, na medida em que toda a movimentação das pessoas, das mercadorias e das ideias, a partir de então, se faria sobre aqueles trilhos.

Visto que a passagem da estrada de ferro em Alagoinhas já estava consolidada e o seu leito foi implantado há uma distância razoável do núcleo inicial da povoação, restava à municipalidade providenciar convencer aos cidadãos, da necessidade de irem todos ao “encontro dos trilhos”, a partir dos quais a ocupação populacional seria refeita e a estrutura

urbana seria redesenhada. Não sem grande resistência, o mercado, a Câmara, a feira e a Igreja, foram os primeiros elementos urbanos a serem deslocados para a nova vila de Alagoinhas.

Uma vez que os homens de negócios eram os principais interessados na mudança e, quiçá, os mais beneficiados por ela, foram eles que logo se apressaram em fazer valer a autoridade que o seu prestígio lhes conferia, tratando de conseguir que o governo provincial desse caráter oficial à mudança da sede da vila de Alagoinhas, para o local onde estava plantada a estação ferroviária. É neste sentido que, para consubstanciar sua legitimidade, eles ganham do governo provincial o decreto com o qual a parcela resistente à transferência do núcleo populacional para a nova Vila é enfraquecida e isolada, mas não vencida, embora subjugada, não convencida. Só a força policial e legal fez com que a querela fosse sufocada. Aquelas autoridades, talvez não imaginassem que hábitos, modos de ser e pensar, não podem ser modificados por decreto nem são removidos pela força, quer da lei, quer da espada.

Desde então, o eixo a partir do qual a urbe seria constituída estava posto naquela trilha por onde passavam os trilhos da ferrovia, que vai desde uma acentuada curva para a direita, no trecho do riacho do mel, se estendendo até a estação final do trecho. A partir de tal eixo, a urbanização da nova vila se fez, no primeiro momento, vindo ao seu encontro, deixando para trás todo espaço urbano já iniciado; depois, de ocupar a área próxima da estação e parte de suas adjacências, prosseguiu a ocupação urbana, ora seguindo-o paralelamente; ora dando-lhe as costas e subindo até encontrar o rio Aramari; ou uma vez mais dando-lhe as costas, fazendo o caminho de volta ao ponto de partida. Este último movimento só se dá com vigor e consistência, mais de cem anos depois do quase total abandono da primeira povoação.

III. - os trilhos na trilha de avultados negócios

Depois de discorrer resumidamente sobre o processo de implantação da estrada de ferro que moldou a então Vila de Santo Antônio das Alagoinhas, talvez coubesse aqui um pequeno parêntesis, para que se possa analisar um pouco o perfil daqueles edis que se levantaram contra a ideia que circulara e chegara até os egrégios senhores, não se sabe se concreta ou presumida, que dava conta da possibilidade daquela estrada não passar pelas terras da vila alagoinhense.

As lideranças do então distrito de Alagoinhas, que se empenharam pela sua emancipação, tinham diante de si, o desafio de fazer desenvolver a nova Villa, de modo a

sustentar o pleito pelo qual se bateram durante algumas décadas, envidando todos os esforços no sentido de aproveitar cada oportunidade que se lhes oferecesse, no sentido de alavancar o crescimento da vila, inserindo-a no contexto econômico que permitisse o estabelecimento de meios que ensejasse a nova urbe vida própria e próspera, com o que pudesse vir a justificar o empenho feito para obter a emancipação.

Desmembrada há pouco tempo da Vila de Inhambupe, Alagoinhas experimentara o estabelecimento de algumas famílias, cujo prestígio político estava diretamente relacionado à posse de terras e escravos, o que permitiu ascender aos cargos político-administrativos mais relevantes, a partir dos quais puderam consolidar sua posição de liderança/mando, estreitando suas relações sócio-econômicas com lideranças regionais, entrelaçando os interesses comuns, de modo a garantir o atendimento de suas demandas, junto ao governo provincial.

É assim que em 1852, oito ilustres proprietários de terras e comerciantes da jovem vila de Santo Antônio de Alagoinhas são eleitos para a sua primeira Câmara, demonstrando a sincronia entre eleitores e eleitos, na construção do principal órgão administrativo e legislativo que tomaria posse em 1853 e, que constituiria as feições que a nova vila viria a ter, a partir de então. Portanto, em 2 de julho de 1853, assumem a tarefa de dirigir os destinos da nova vila, os cidadãos Cel. José Joaquim Leal - 950 votos; Capitão Manoel Ferreira Cana Brasil - 805 votos; Capitão Pedro da Silva Mattos - 610 votos; Capitão José Moreira de Carvalho Rego - 505 votos; Reverendo Estêvan dos Santos Cerqueira - 500 votos; Capitão Francisco da Silva Mello de Andrade - 405 votos; João Batista Benevides - 400 votos; João Ramiro Machado - 356 votos.

Conforme constatou Keite Lima, em dissertação defendida em 2010, “os primeiros vereadores eram proprietários das terras que pertenciam à circunscrição territorial do povoado”. Tendo assumido o processo de estruturação da vila, trataram de buscar criar as condições que permitisse o desenvolvimento de social e econômico da nova urbe, iniciando o ordenamento jurídico do lugar, implementando as primeiras “posturas municipais”.

Ainda conforme a professora Keite, “Para os fazendeiros, os comerciantes e os conselheiros, a ferrovia possibilitaria maior rapidez e volume no transporte da produção e no recebimento de mercadorias, além de funcionar como fator de atração para a região, graças à facilidade de acessos, trazendo trabalhadores livres e comerciantes”.

É neste sentido que surge a necessidade de se dar a Alagoinhas, um lastro sobre o qual se estabeleçam as bases de crescimento econômico, a partir do qual a nova vila passe a ser

interessante ao investidor, no sentido de fomentar o comércio e a agricultura, de modo a valorizar as terras adjacentes àquela circunscrição. É assim que, as notícias que circulavam, dando conta da pretensão de se construir a estrada de ferro que ligaria a cidade da Bahia ao sertão do São Francisco, vem como uma grande esperança para aqueles proprietários de terras, que se encontram à frente do legislativo municipal,.

Talvez atentos às circunstâncias que se lhes apresentavam desde a capital, que davam conta das tratativas em torno da construção daquela estrada de ferro, que levaria mercadorias, ideias e pessoas, em um vai e vem constante entre seus pontos iniciais e terminais, quem sabe já conhecedores dos processos que nortearam a formação da “junta da lavoura” e, a posterior transferência do controle acionário para a companhia inglesa, que viria a empreender e construir a dita estrada, os edis perceberam na possibilidade do desvio do seu traçado, uma ameaça real e, se não combatida em tempo, irreversível às suas pretensões de tomar parte no processo de modernização econômica, social e política, então em curso na Bahia do início da segunda metade do século XIX.

Entre os signatários do documento enviado ao governo provincial, já transcrito em páginas anteriores, acham-se os nomes de alguns cidadãos que não constam da lista dos empossados, o que poderia sugerir uma suplência. Mas também pode sugerir a existência de outros cidadãos, com interesses e preocupações idênticas às manifestas pelos edis em seu postulado, podendo ter sido convidados a subscrevê-lo. Logo, é de se presumir que as preocupações por eles manifestas no áspero e contundente ofício dirigido ao governo provincial, direta e subliminarmente, estavam relacionadas à valorização das suas terras, à consolidação das suas posições de liderança junto à população e aos demais grupos que eventualmente viessem a contestar-lhes o poder local e, sobretudo, estavam aquelas preocupações relacionadas com o alavancamento dos seus lucros e o crescimento dos seus haveres, na medida em que, seriam diretamente beneficiados pela implantação e operacionalização da moderna estrada, que substituiria aquela que por tantos anos e, quiçá séculos, servira de elo entre o sertão e a cidade da Bahia.

IV. – Os trilhos na trilha do “prolongamento”

Concluídas as tratativas em torno da implantação da estrada de ferro Bahia&Saint Francisco, aos poucos ia ficando claro para as lideranças da vila, que ao se completar a construção do trecho de 123,7km, Alagoinhas seria sim, alcançada pela dita estrada. E mais:

se tornaria por cerca de 17 anos, ainda que involuntariamente, o ponto final do trajeto iniciado em Salvador, uma vez que aquele era um pequeno trecho da grande ferrovia que se anunciara, cujo ponto final seria a vila de Joazeiro, onde a província baiana fazia divisa com a pernambucana.

Portanto, parada em Alagoinhas, a estrada de ferro da Bahia&Saint Francisco Railway, não cumpria nem um terço do percurso pretendido, visto que a vila de Joazeiro distava dali, pouco mais de 450km, que a companhia inglesa não se dispôs a construir. Segundo já disse Etelvina Rebouças Fernandes, estudiosa do tema, na obra “Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão Bahia and San Francisco Railway”, já evocada em outros momentos neste texto, o trajeto implantado pela iniciativa da companhia, corresponderia exatamente aquele coberto pela garantia dos juros de 7%, acordada com o governo provincial. Ao que tudo indica, conforme as observações feitas por Rebouças Fernandes, as quebras de contrato produzidas pela companhia inglesa, não se limitaram ao não cumprimento do plano de obra, ao dar por terminados os trabalhos com a entrega da estação Alagoinhas.

Utilizando-se de relatórios técnicos para sustentar sua argumentação, a autora, citando um deles, indica que, ”em uma inspeção na estrada, em 1873, o engenheiro fiscal, Dionísio Martins, informa que “[...] a linha foi quase completamente reconstruída nos pontos mais importantes, tal foi o desleixo e a incúria da primitiva construção” (BENÉVOLO, 1953, p. 326).”

Rebouças Fernandes prossegue sua análise asseverando que

esta observação do engenheiro fiscal sobre a estrada, após treze anos de inaugurada e ainda sob os cuidados da companhia inglesa, que a administrava, só vem ratificar as observações dos fiscais da obra com relação à qualidade duvidosa dos materiais, contrariando o que o País esperava da atuação dos ingleses, que já haviam construído ferrovias desde 1825, e do engenheiro Vignoles, profissional conhecido por sua experiência na Europa.(FERNANDES, 2006, P. 134).

Ela segue seu arrazoado, lançando mão de um outro relatório, assegurando que “[...] havia uma agravante, pois o contrato celebrado entre a companhia e o empreiteiro John Watson deixava clara a exigência de “[...] execução de uma excelente estrada” [...]” (FERNANDES, 2006, P. 134)

Fica claro então que o desinteresse da companhia inglesa em levar a cabo o projeto inicial da estrada, além de frustrar as expectativas criadas e as apostas econômicas feitas pelos elementos diretamente interessados na sua efetivação, produziu um hiato no processo de

desenvolvimento econômico e social da região por onde passaria, estabelecendo o retardamento da modernização das comunicações terrestres e da permanência das dificuldades enfrentadas pelos produtores locais, em fazer chegar sua produção ao porto de Salvador. É nesse sentido que Rebouças Fernandes assegura que, mesmo a companhia podendo ter usado a finalização precoce da construção da estrada em Alagoinhas, com o objetivo de pressionar o governo brasileiro a conceder maiores garantias para o emprego do seu capital, acaba fazendo com que "[...], toda argumentação para a construção da estrada, que tinha como pressuposto chegar às terras férteis e produtivas do "Alto Sertão ou Bacia do Rio São Francisco", tornou-se vazia e aquela ferrovia foi considerada concluída a uma distância de 452 Km do seu objetivo". (FERNANDES, 2006, P. 139).

Assim, a vila de Alagoinhas é parcialmente beneficiada com a chegada da estrada de ferro que a liga a cidade de Salvador, na medida em que os ganhos esperados com a obtenção de facilidade de acesso à circulação das mercadorias que seguiriam com destino ao porto fluvial de Joazeiro e que de lá viriam, não se concretiza, resultando em mudança apenas parcial da situação econômica e social da região.

Para a Alagoinhas de per si, a reestruturação do cotidiano é substancial, pelo fato de ter promovido uma reorganização das estruturas urbanas em torno da estrada de ferro, o que demandou a revisão do processo de ocupação inicial da urbe, levando ao estabelecimento de novas bases sobre as quais o povoamento da vila se consubstanciou.

No entanto, fazia-se necessário dar curso ao processo de construção da ligação ferroviária, inicialmente proposta no projeto da Companhia inglesa, para que as outras vilas e "micro-regiões" por onde passaria, viesse a ser beneficiadas com a reestruturação da vida social e econômica, com o fito de permitir às suas populações serem alcançadas pela ampliação das oportunidades de modernizar e desenvolver pólos produtivos, constituindo o avultamento das possibilidades de escoar para uma gama maior de mercados, os frutos das safras agrícolas e da atividade pecuária.

É neste contexto, que se dá início a segunda etapa do empreendimento viário que rasga as veredas por onde passará a estrada de ferro, conectando vilas e populações ao meio mais rápido de transportar pessoas, IDÉIAS e mercadorias, que o século XIX conhecia: o trem. Depois de serem estabelecidas as bases financeiras e legais que permitiriam à Província da Bahia assumir o prosseguimento da implantação da ferrovia que partiria de Alagoinhas e chegaria a vila de Joazeiro, 17 anos depois da entrega da última estação do primeiro trecho,

dá-se a entrega da estação inicial do trecho que ficou conhecido como “prolongamento”, fazendo com que Alagoinhas vivenciasse as segunda e decisiva etapa de sua reestruturação urbana, na medida em que novos bairros começam a aparecer ao longo do novo traçado, à medida em que os trilhos avançam pelo tabuleiro, em direção ao então distrito de Aramari. Conforme informa Rebouças Fernandes, [...] “A linha foi aberta ao tráfego definitivo em 24 de fevereiro de 1896”, salientando ela que, finalmente “estava concluída a ferrovia que partia da Capital e chegava ao rio São Francisco.” (FERNANDES, 2006, P. 145).

Assim, talvez aqui se pudesse deduzir que houvesse um sentimento de euforia das lideranças políticas e econômicas, de parte das populações das cidades e vilas atravessadas pelos trilhos que repousaram nas trilhas que os levaram à margem direita do grande rio do sertão, uma vez que, efetivamente, começava-se a se tornar concreta, as expectativas de desenvolvimento e modernização, alimentadas desde os anos em que as primeiras notícias que começaram a circular na região, dando conta da introdução de novos conceitos de transporte de pessoas, encomendas, mercadorias e ideias.

V. – Conclusão: Alagoinhas: transformações em curso.

Retomada a construção da segunda etapa da ferrovia que ligaria “o mar ao sertão”, a partir do ponto onde a companhia inglesa não mais considerou rentável o empreendimento, pouco a pouco ia se tornando concreto o sonho acalentado por diversos anos, por aqueles indivíduos que viam grandes possibilidades de realizar avultados negócios, na medida em que a circulação de bens e serviços teria grande incremento, quando o caminho de ferro entrasse em funcionamento pleno.

Nesse sentido, grandes esforços vinham sendo desenvolvidos pelo governo provincial, na medida em que, assume o ônus financeiro da obra, que, por seu tamanho e pela envergadura técnica, exigia grandes somas de capital monetário, na medida em que, boa parte do material utilizado no empreendimento era importado, além do material rodante, necessário para o funcionamento da estrada de ferro. Por certo, não havia empreiteiro local que dispusesse sozinho dos meios financeiros e técnicos que permitisse os desenvolvimentos indispensáveis para a conclusão dos trabalhos, sem a participação da Província baiana.

Portanto, depois de se terem passados dezessete anos do início das operações comerciais na estação de Alagoinhas, tem prosseguimento o trabalho de construção do “prolongamento”, que precisará esperar outros dezesseis anos para chegar a termo, na vila de

Joazeiro. Transcorreram-se quarenta anos, desde o lançamento do capital da companhia Bahia&San Francisco na Bolsa de Londres e a entrega da estação de Joazeiro, permitindo enfim, a ligação entre o porto da Bahia no litoral atlântico, ao porto fluvial do Rio São Francisco. Assim, abria-se, enfim, um acesso a partir do qual pudesse fazer sair daquele vasto sertão os seus produtos agropecuários, bem como, desse oportunidade de desfrutar de bens, serviços e ideias, vindos da capital.

Já se disse neste espaço, que nos trinta primeiros anos de efetivo funcionamento do caminho ferroviário, a vila de Alagoinhas foi a mais alcançada por desdobramentos advindos de tão grande alteração na paisagem econômica, social e política, relacionados à implantação de uma ferrovia. Desde a elevação de Alagoinhas à categoria de vila, ocorrida em 1853, apenas trinta anos foram precisos, para que ela galgasse a condição de cidade, com todos os ônus e bônus, inerentes a tão grandes e rápidas transformações.

O processo de transformações vivenciado por aglomerações urbanas impactadas pelas modificações promovidas pela chegada de algum elemento novo na sua estrutura, via de regra, sempre se faz acompanhar de profundas marcas na tessitura social, além de exigir uma reconfiguração estrutural do lugar em causa. A chegada dos trilhos do caminho de ferro partido de Salvador e a saída daqueles outros rumo a Joazeiro, redesenha o tecido social de Alagoinhas, sobretudo, no que diz respeito ao impacto social, político e econômico produzido pelo abandono da área onde já estava estabelecida a povoação inicial.

Com efeito, impulsionada pela mudança no traçado da estrada de ferro vinda de Salvador e pela construção daquela que seguiria desbravando o sertão, Alagoinhas precisara ser reconfigurada, não só sob o ponto de vista da ocupação urbana, como também sob o ponto de vista das novas oportunidades de trabalho que precisariam ser criadas, na medida em que a demanda por ocupação laboral, seria pressionada, não só pelos filhos da terra, como pelos que para cá viriam, atraídos pelos empregos diretos, que passariam a ser trazidos pelo setor de transportes.

Paralelamente a isto, acresce salientar que, no período que vai entre 1863, quando tem início a operação da estrada de ferro e 1888, quando a escravidão é legalmente extinta, havia uma convivência concorrencial entre as formas de utilização da mão de obra, então em curso no Brasil: a livre e a escrava. Desde o momento em que a mão de obra é legalmente livre e, o mercado passa a regular mais esta atividade da economia, os processos de absorção se fazem mais complexos, na medida em que aqueles que até então eram escravos, não foram

capacitados para desenvolver novas possibilidades de inserção no mercado de trabalho, resultando em um grande número de atividades informais, sendo desenvolvidas, precisamente por aqueles que outras formas não possuíam de bastar-se a si e aos seus.

Muitos são os indivíduos que, excluídos da possibilidade de ascender aos postos de trabalho criados pelo setor mais moderno da economia urbana de então, vêem-se lançados na faina de ganho incerto, no labor árduo e permeado das incertezas quanto a existência nos dias seguintes e, quanto ao amparo em caso de doença e/ou velhice. Assim, tem-se figuras que povoam um imaginário coletivo, cada vez mais distantes das novas gerações, que são muito importantes do ponto de vista da construção memorialística, levando a efeito suas atividades de jornaleiros, aguadeiros, vendedores de guloseimas, frutas e produtos saxonais, carregadores de bagagens e mercadorias, que formavam o mundo do trabalho informal, que fervilhava nas estações, sujeitos ao ritmo das chegadas e partidas dos trens.

VI – Referências bibliográficas

AGUIAR, Durval Vieira. **Descrições Práticas da Província da Bahia**. Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. Tipografia do Diário da Bahia, 1888

Barros, José D'Assunção. **Cidade e história**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

BARROS, Salomão A. **Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas**. Salvador: Artes Gráficas, 1979.

CARPINTERO, Marisa Varanda Teixeira, CERASOLI, Josianne Francia. A Cidade como História. História: **Questões & Debates**, Curitiba, n. 50, p. 61-101, jan./jun. Editora UFPR, 2009.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do mar da Bahia ao Rio do Sertão**: Bahia and San Francisco Railway. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

Hobsbawm, Eric J. **A Era das revoluções**: Europa 1789-1848, tradução de Maria Tereza Lopes Teixeira e Marcos Penchel. 9ª edição, 10ª Reimpressão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

LIMA, KEITE MARIA SANTOS DO NASCIMENTO. **ENTRE A FERROVIA E O COMÉRCIO**: Urbanização e Vida Urbana em Alagoinhas (1868-1929). Salvador, 2010.

SANTOS, Joanita Cunha dos. **Traços de Ontem**. Graphilivros, Belo Horizonte, MG, 1987