

# AS INFLUÊNCIAS E O IMPACTO SOCIAL DA FERROVIA NA CIDADE DE ALAGOINHAS-BA.(1863-1910)

**Fabiana Machado da Silva**

Mestre em História Regional e Local (UNEB /Campus V)

[fabimasilva@hotmail.com](mailto:fabimasilva@hotmail.com)

Este artigo busca discorrer sobre as influências e o impacto social da chegada da linha férrea na cidade de Alagoinhas-Ba, no período de 1863 a 1910. Pretende-se analisar as transformações sociais, econômicas, culturais e urbanas relacionadas a chegada e implantação do transporte ferroviário, tentando compreender a importância e contribuição da ferrovia para o desenvolvimento comercial do município entre os referidos anos. Discutem-se os impactos da empresa ferroviária em Alagoinhas, as relações entre as transformações sociais e seu ambiente ferroviário, com a articulação sócio-regional e redes de sociabilidade. Utilizamos uma metodologia de análise histórico-discursiva-interpretativa dos documentos e dados históricos, buscando-se uma gama e variedade a maior possível dos mesmos, procedendo no decorrer da pesquisa e trato com as fontes (escritas, manuscritas, impressas, jornalísticas e imagéticas) um cruzamento das informações e visões sociais sobre a cidade e a ferrovia, que possibilitem uma abordagem mais rica e ampla do tema estudado, dentro de uma ideia e perspectiva de História diversa, relativa e abrangente.

Palavras-chave: Ferrovia. Desenvolvimento Regional. Impacto Social. Alagoinhas-Ba.

## 1 Introdução

A história do município de Alagoinhas-Ba se confunde e está totalmente ligada ao processo de implantação e desenvolvimento do transporte ferroviário no Estado da Bahia. Não podemos falar de Alagoinhas sem nos referirmos a ferrovia. O surgimento e crescimento urbano da cidade esta atrelado a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, que mais tarde vai fazer parte da *Viação Férrea Federal Leste Brasileiro* (VFFLB), ao seu núcleo originário de desenvolvimento. A cidade se expandiu margeando os trilhos da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, consolidando-se como importante eixo ferroviário, tendo seu traçado urbano marcado pela chegada da ferrovia.

A chegada da ferrovia foi um marco da nova visão de modernidade que começava a se configurar na cidade. A partir daí, se constituem os objetivos gerais do nosso trabalho, quais sejam: analisar o processo de implantação e funcionamento da ferrovia em Alagoinhas-Ba entre 1863 e 1910 e estudar a relação do dispositivo

ferroviário com o dispositivo territorial da cidade<sup>1</sup>, enquanto um mecanismo desestruturador e reestruturador do espaço urbano, compreendendo de que maneira, juntamente com outros melhoramentos, a ferrovia influenciou na transformação das funções urbanas<sup>2</sup>, dos hábitos, costumes e modos de vida da população.

Delinea-se a problemática deste estudo em torno da importância e contribuição da empresa ferroviária para o desenvolvimento comercial do município entre os anos referidos. Questiona-se até que ponto, como e em quais aspectos a ferrovia foi um fator de mudança social e sinal de progresso e modernidade para Alagoinhas, procurando com isso, mostrar a significação da chegada da linha férrea para os cidadãos Alagoinheses, sejam eles, aqueles considerados cidadãos comuns ou parte do grupo mais influente na sociedade (os coronéis, políticos, comerciantes, médicos e intelectuais) e como eles se portaram diante da implantação do transporte ferroviário.

Discutem-se os impactos da chegada da ferrovia em Alagoinhas, considerando a história urbana, a memória sobre a ferrovia guardada pelos materiais impressos e jornalísticos da época e a partir dos relatos de memorialistas; como também as relações entre as transformações sociais ocorridas na sociedade de Alagoinhas e seu ambiente ferroviário, com a articulação sócio regional e redes de sociabilidade, a conectividade e assentamentos de núcleos urbanos na região.

Pretende-se estabelecer uma relação entre cidade, memória e ferrovia. Analisar como a cidade vai se modificando e a partir da compreensão de como as memórias são tecidas, entender o processo de modernização e desenvolvimento comercial e regional de Alagoinhas e os significados implícitos à empresa ferroviária. Também, entende-se o espaço de diversidade na cidade, onde se evidenciam experiências cotidianas e significados sociais diferenciados, gestados a partir de encontros e desencontros de variadas relações socioculturais.

A opção e o gosto por pesquisar sobre ferrovia já vem de alguns anos.

---

<sup>1</sup> Consideramos a ferrovia enquanto um dispositivo de poder, engendrado e em constante relação com o meio social, conforme analisa Francisco Antonio Zorzo. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001. p. 2.

<sup>2</sup> As funções urbanas referem-se à forma de organização social e infra-estrutura da cidade, ligadas diretamente ao modo de vida e à cultura urbana. Marcel Roncayollo. "Cidade". In: *Enciclopédia Einaudi: Região*. v. 8. Lisboa, Portugal: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1986. p. 422, estuda as transformações nas funções urbanas associadas a cultura urbana.

Inicialmente o interesse de ordem pessoal por ser neta de ex-ferroviário na cidade de Alagoinhas, transformando-se em objeto de pesquisa acadêmica desde a Graduação até o Mestrado. Este tema torna-se relevante e importante para a historiografia, uma vez que existem poucos estudos sobre ferrovias na Bahia e no Brasil.

A escolha do recorte histórico-temporal que delimitou-se para essa pesquisa refere-se ao período em que a ferrovia chegou a cidade de Alagoinhas, na segunda metade do século XIX, de brilhantismo e auge do transporte ferroviário capitaneado pelo capital Inglês e tutela do governo Federal até a época em que começa uma outra fase na história da ferrovias baianas, “o tempo dos franceses”, quando a empresa ferroviária passa ao domínio e administração do capital Francês.

Utilizamos uma metodologia de análise histórico-dicursiva-interpretativa dos documentos e dados históricos, buscando-se uma gama e variedade a maior possível dos mesmos, procedendo no decorrer da pesquisa e trato com as fontes (escritas, manuscritas, impressas, jornalísticas, imagéticas) um cruzamento das informações e visões sociais sobre a cidade e a ferrovia, que possibilitem uma abordagem mais rica e ampla do tema estudado, dentro de uma ideia e perspectiva de História diversa, relativa e abrangente. Inicialmente foi realizada uma catalogação e seleção de material e fontes de pesquisas sobre a temática abordada, depois o entrecruzamento e problematização das fontes através da análise dos discursos presentes no teor de sua elaboração, observando as relações de poder e os interesses no processo de construção das mesmas, no intuito de perceber as contradições entre as várias visões contruídas sobre a ideia de progresso e modernidade nas fontes consultadas.

## 2 A chegada do trem na cidade de Alagoinhas-Ba (o contexto de implantação da ferrovia)

A origem da história da cidade de Alagoinhas, não é muito diferente da de outros municípios baianos, tendo seu surgimento ligado a construção de uma capela, erigida às margens das estradas de e/ou caminhos para passagem de tropeiros e boiadas no interior o estado, tendo sua história marcada (na segunda metade do século XIX), pela chegada da ferrovia. Tendo sua história iniciada em 1816, tornando-se um importante núcleo regional, onde se consolidou a feira de pouso e

parada de caixeiros viajantes, que seguiam rumo ao Piauí e outras regiões do estado, chegando a condição de município ao ser desmembrado de Inhambupe, em 1868. Segundo o professor doutor Jorge Damasceno,

“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.”<sup>3</sup>

Os trilhos da linha férrea que chegam a Alagoinhas faziam parte da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, também conhecida como Estrada de Ferro Calçada - Juazeiro, que posteriormente vai ser uma das seis estradas de ferro que serão englobadas e irão compor a *Viação Férrea Federal Leste Brasileiro* (VFFLB), criada no Governo de Getúlio Vargas, ano de 1935, posteriormente passando a fazer parte da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), no ano de 1957, até sua privatização em 1996 pela Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA).

Esta ferrovia foi a primeira da Bahia e a quarta do Brasil, criada<sup>4</sup> a partir de uma concessão particular autorizando Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto<sup>5</sup> construir uma ferrovia na província da Bahia que, partindo de Salvador, chegasse a Alagoinhas e à margem direita do rio São Francisco, mais precisamente à cidade de Juazeiro<sup>6</sup>. Para dar continuidade aos trabalhos de construção da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, foram transferidos<sup>7</sup> os direitos de concessão a The Bahia and San Francisco Railway Company, que era de capital

---

<sup>3</sup> José Jorge Andrade Damasceno. *Histórias e memórias da cidade - Alagoinhas nas trilhas da “Era das Ferrovias” – 1856-1896*. XXVIII Simpósio Nacional de História, Florianópolis: SC, 2015. p. 1.

<sup>4</sup> Em virtude das leis nº. 641 de 26 jun. 1852 e nº. 725, de 3 out. 1853, pelo decreto de nº. 1.299, no ano de 1853.

<sup>5</sup> Em um prazo de noventa anos, com a garantia de juros a 5% ao ano. Passando o prazo a estrada poderia ser resgatada pelo governo, mediante prévia indenização.

<sup>6</sup> Mário Tarquínio. “Vias de Comunicação e Meios de Transporte”. Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia. n. 60. Salvador. 1934. p. 369-370; Rede Ferroviária Federal S. A.. Op. cit.. p. 3; José Emílio de Castro H. Buzelin; João Bosco Setti. Ferrovia Centro – Atlântica: uma ferrovia e suas raízes. Memória do trem: Brasil, 2001. p. 72.

<sup>7</sup> Pelo decreto nº. 1.615, em 9 mai. 1855.

inglês, com sede em Londres<sup>8</sup>. Somente depois dessa mudança para concessionários ingleses, em 1856 é que tem início a abertura dos trilhos até o rio Joanes<sup>9</sup>.

Sua construção foi realizada em três etapas: primeiramente, o trecho que foi de Salvador a Alagoinhas, atingindo 123 quilômetros de extensão, dividindo-se em dois ramais diferentes: um atingiu a cidade de Juazeiro no sentido do arraial de Pernambuco numa distância de 448 km de Alagoinhas, a outra passou pela cidade de Esplanada indo até Propriá, atravessando todo o Estado de Sergipe, perfazendo 428 km<sup>10</sup>.

O primeiro trecho<sup>11</sup> da E. F. Bahia ao São Francisco, ligando o bairro da Calçada a Paripe, até a periferia de Aratu em Salvador-Ba, com extensão de 14 km<sup>12</sup>, chegou a Alagoinhas em 13 de fevereiro de 1863<sup>13</sup>, na extensão de 123,3 km<sup>14</sup>, no terreno do Coronel Pedro Rodrigues Bastos, que estabeleceu casa comercial próximo ao local da estação<sup>15</sup>.

Prosseguindo o trabalho de construção da estrada, procedeu-se o prolongamento da rede ferroviária de Alagoinhas a Juazeiro<sup>16</sup>. Os estudos definitivos foram aprovados em 1876, firmado o contrato em nove de março, mas somente em 25 de outubro deste mesmo ano, iniciaram-se os trabalhos de construção<sup>17</sup>. Estes prosseguiram sob orientação direta do Governo Imperial até 1887, sendo retomados de forma lenta mediante contratos com empresas estrangeiras, em 1889, somente completando-se o prolongamento com a abertura ao tráfego da estação de Juazeiro,

---

<sup>8</sup> “Em Londres organizou-se a ‘Bahia and São Francisco Railway Company’ para levar a efeito a construção da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco”. José Trajano. História da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. [s.n.t.]. p. 2.

<sup>9</sup> Em 10 set.1860.

<sup>10</sup> José Trajano. Op. cit.. p. 1.

<sup>11</sup> Entre Jequitaiá e Aratu, inaugurado 28 jun. 186.

<sup>12</sup> Rede Ferroviária Federal S. A. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas/Rede Ferroviária Federal S. A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991. p. 22.

<sup>13</sup> Com relação a outros municípios chegou a Serrinha em 1870, em Senhor do Bonfim em 1887, Juazeiro em 1895 (a partir daí seguiu com o nome de Estrada de Ferro de São Francisco), Campo Formoso em 1917, Jacobina em 1920, Miguel Calmon em 1923 e Laçú em 1937.

<sup>14</sup> Rede Ferroviária Federal S. A. 1º Centenário da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro 1860-1960. Bahia/Salvador: Tipografia da Leste. p. 3.

<sup>15</sup> “Neste ponto, a história da via férrea se imbrica com a da cidade, porque Alagoinhas era a vila de Santo Antônio de Alagoinhas, localizada a três quilômetros da Estação de Ferro, onde hoje está o bairro de Alagoinhas Velha”. Iraci Gama Santa Luzia. Rede Ferroviária em Alagoinhas - Passando pelo Histórico da Ferrovia na Bahia, no Brasil e no Mundo. p. 1. [Texto em processo de publicação].

<sup>16</sup> Autorizado pela lei nº. 1. 953, de 17 jul. 1871.

<sup>17</sup> José Trajano. Op. cit.. p. 3-4.

em 24 de fevereiro de 1896<sup>18</sup>. “A partir daí muda-se o nome da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, ficando com o de Estrada de Ferro do São Francisco”<sup>19</sup>.

Também se prolongaram os caminhos de ferro de Alagoinhas até Timbó. Este ramal foi construído pela Bahia and São Francisco Railway Company com autorização do Ministério da agricultura, para realização dos estudos do terreno, em 31 de dezembro de 1881. Devido a algumas complicações, como a seca que ocorreu no norte da Bahia e Sul de Sergipe, esta estação somente foi inaugurada em 30 de março de 1887. Com 82 km, este trecho foi mais tarde prolongado até Aracaju e Propriá, em 1909<sup>20</sup>.

O objetivo dos estudos para a construção da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco era atingir o vale do Rio São Francisco em Juazeiro-Ba, mas quando os trilhos chegaram a Alagoinhas tal expectativa não foi concretizada, a extensão dos trilhos tomaram outro sentido, de Aracaju/Se e não em direção a Juazeiro/Ba. Novos estudos técnicos do terreno foram feitos para que se pudesse encontrar uma solução para alcançar seu objetivo e alcançasse finalmente o rio São Francisco na cidade de Juazeiro-Ba.

Somente por volta de 1880, é que a Estrada de Ferro São Francisco completa seu destino e concretiza-se o objetivo para o qual foi criada, concluindo-se o prolongamento dos seus trilhos no sentido Juazeiro-Ba, coincidindo com o término da Estação de São Francisco (que ficou conhecida como estação de prolongamento). Este trabalho de bifurcação da linha férrea, fez como que se passasse agora a ter dois ramais saindo de Alagoinhas, um que já existia que ia até Aracaju-Se e o outro agora que seguia em direção a Juazeiro-Ba, seu destino final.

Alagoinhas passa a ganhar destaque como um dos maiores entroncamentos ferroviários do Nordeste do país (mais tarde, na década de 1930, sediou as oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro- VFFLB), possuindo o título de cidade das três estações, a primeira Estação de Alagoinhas, construída em 1863 (onde hoje é o centro da cidade, nas proximidades da loja Barreto); a Estação de São Francisco, popularmente chamada de Estação do Prolongamento, edificada em 1880 (onde hoje funciona o Museu do Trem e a sede da Fundação Iraci Gama) e a terceira e última Estação da Leste, erguida em 1947 (onde funcionava até pouco

---

<sup>18</sup> Iraci Gama Santa Luzia. Op.cit.. p. 2.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> José Emílio de Castro H. Buzelin; João Bosco Setti. Ferrovia Centro – Atlântica: uma ferrovia e suas raízes. Memória do trem: Brasil, 2001. p. 72.

tempo a sede da secretaria de saúde de Alagoinhas). Hoje ainda existem os trilhos, por onde passam somente trens de cargas, e também os prédios de duas de suas estações, em péssimos estados de preservação e conservação, sem receberem o devido valor e importância como patrimônio histórico-cultural da cidade de Alagoinhas, correndo-se o risco de deixarem de existir.

Com a chegada dos trilhos, pela presença do trem em seu território, a cidade passou por um processo de mudanças em vários aspectos, sociais, econômicos, culturais e urbanos. Pode-se dizer que mesma foi transformada pela ferrovia e “o trem” juntamente com outros fatores, o propulsor do seu crescimento e desenvolvimento urbano e comercial.

### 3 A ferrovia e as transformações em Alagoinhas-Ba

A chegada da ferrovia impactou positivamente sobre a sociedade de Alagoinhas, tendo um importante papel de promotora do seu crescimento, sendo que a materialização do seu espaço se dará a partir do modal ferroviário e a expansão do território se dará as margens dos trilhos do trem, transformada no seu âmago pela ferrovia e “tornando-se passagem obrigatória de todos que buscavam o Norte e Nordeste do país e firmando-se como importante entroncamento ferroviário.”<sup>21</sup>

A instalação da estação ferroviária (na segunda metade do século XIX) deixou marcas na História de Alagoinhas, reconfigurando o espaço urbano e alterando sua dinâmica organizacional, tendo seu cenário antigo modificado, sendo que o centro da cidade foi transferido para próximo onde se localizava a estação e florescia a nova urbe. Assim, a materilização do território da cidade se dá a partir do processo de constituição do seu espaço central, influenciado pela ferrovia, como ponto articulador e centralizador de atividades, bens, serviços e órgãos públicos e também das ações humanas que se apropriam e transformam o espaço citadino.

A vida na cidade de Alagoinhas começou a girar em torno de dois centros: um no núcleo original da cidade, onde existe a igreja inacabada de Alagoinhas, no bairro chamado Alagoinhas Velha, considerada na época como um espaço rural, atrasado, e decadente, que não servia mais como referência para uma cidade que possuía um dos mais modernos meios de transporte e almejava o status de cidade

---

<sup>21</sup> Mayara Mychella Sena Araújo. *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*. Salvador, 2005. p. 67.

moderna e progressista, e na Alagoinhas nova (onde se situava a estação inicial da ferrovia), considerada mais moderna, atraente, emergindo como um novo modelo e ideal de cidade. Na primeira tinha-se muito sítios e plantações de laranjas, permanecendo sem uma dinâmica comercial e crescimento populacional e a segunda ao contrário devido a posição geográfica privilegiada próxima a linha férrea, teve seu crescimento populacional e comercial impulsionado, sobressaindo-se em relação a primeira.

Essa mudança do centro da cidade foi algo imposto pelas elites da cidade na época, não sendo feita de forma amigável e o restante da população que fazia parte dessa comunidade se viu obrigada a aceitar sem nenhum tipo de negociação, como fica claro na fala da professora Iraci Gama<sup>22</sup>:

“[...] Então a comunidade que estava acostumada num lugar que era um lugar maravilhoso, que era ótimo para a saúde, que tinha uma perspectiva de avanço (e que do jeito deles tinha avanço) então essa comunidade não queria sair para aventura e foram obrigados a isso, talvez, hoje raciocinando, a gente pensa que poderia ter havido uma negociação, mas não precisava obrigar as pessoas virem para cá, mas naquele tempo, o esquema de reivindicação não existia ainda como hoje, não é?”

A construção da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, gerou empregos diretos e indiretos, atraindo pessoas de vários lugares, que viam no trabalho na ferrovia ou que estivesse diretamente ou não ligado a ela, uma mudança e melhoria de vida. Assim várias famílias vieram morar em Alagoinhas, procuraram se instalar próximo às suas margens e implantar seu negócios, seja no comércio que estava se firmando ou no pequeno setor industrial que estava se estruturando. Conforme ressalta Mayara “esse movimento influenciou decisivamente nos processos políticos e econômicos da cidade.”<sup>23</sup>

Também ao falar de Alagoinhas, Joanita Cunha afirma que,

“de modo particular a implantação da linha férrea concorreu para o desenvolvimento do lugar, gerando empregos, tanto para a

---

<sup>22</sup> Iraci Gama Santa Luzia. Entrevista sobre a cidade de Alagoinhas-Bahia: depoimento [mar. 2005]. Entrevistador: M. Araújo, local Estação de São Francisco. Alagoinhas: [s.n], 2005. 2 cassetes sonoros (120 mim). Entrevista concedida para o trabalho monográfico: *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*.

<sup>23</sup> Mayara Mychella Sena Araújo. *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*. Salvador, 2005. p. 68.

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.”<sup>24</sup>

A implantação do transporte ferroviário na cidade de Alagoinhas, também influenciou na mudança do modo de vida de sua população. O modo de agir, se comportar e pensar das pessoas foram se transformando e alterando a dinâmica sociocultural alagoinhense. Como afirma a professora Iraci Gama em sua entrevista, “mas só a partir daí (só a apartir do trem) é que um grande reboiço acontece, porque afinal de contas a ferrovia naquele tempo também era novidade para o mundo, não era somente para nós.”<sup>25</sup>

A ferrovia se tornou um meio de transporte que possibilitou uma maior mobilidade para as pessoas, colocando-as em contato com o novo, com outros ares e locais, com as novidades advindas da capital (Salvador), sendo um foco disseminador de novas ideias e informações, a estação então se tornou um ponto de encontro, um local onde se ia ver o trem partir ou chegar, brincar, passear, paquerar e acima de tudo se colocar a par das boas novas e inovações que chegavam pela estrada de ferro à cidade de Alagoinhas.

Além das mudanças urbanas e sociais, a ferrovia propiciou transformações econômicas e funcionais no município. Antes da chegada da linha férrea, a cidade de Alagoinhas tinha uma função predominantemente agrícola, voltada para a produção agropecuária, destacando-se no cultivo de fumo, mandioca e laranja e na produção de leite e couro<sup>26</sup>, com o transporte ferroviário a cidade passa a assumir mais sua função comercial, acelerando-se o fluxo de entrada e saída de mercadorias na cidade e o seu novo núcleo central consolida-se passando a atuar no papel de

---

<sup>24</sup> Joanita da Cunha Santos. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros Editores Ltda, 1987. p. 29.

<sup>25</sup> Iraci Gama Santa Luzia. Entrevista sobre a cidade de Alagoinhas-Bahia: depoimento [mar. 2005]. Entrevistador: M. Araújo, local Estação de São Francisco. Alagoinhas: [s.n], 2005. 2 cassetes sonoros (120 mim). Entrevista concedida para o trabalho monográfico: *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*.

<sup>26</sup> Tendo recebido a fama de “terra da laranja” entre 1948 e 1953. Sustentando esse título até a década de 1960, quando a produção entra em crise.

supridor de bens e serviços para a população de Alagoinhas e regiões vizinhas.<sup>27</sup> Também não se deve deixar de dar destaque a feira semanal que acontecia no centro da cidade, às margens da estação, que era um atrativo para as pessoas da cidade e também que vinham de fora, em busca de mercadorias e produtos da região, fomentando seu comércio.

Segundo a professora mestre Keite Maria,

“a vila, antes da chegada da estrada de ferro, possuía um comércio incipiente realizado por alguns viajantes que, no lombo de burros, vendiam seus produtos aos moradores da vila que em sua maioria, se dedicava à atividade agrícola, possuindo lavouras de subsistência e alguns sítios que abasteciam a cidade. Ali estava instalado, ainda, um número significativo de trapiches de fumo e engenhos de açúcar, considerados a maior riqueza da região.”<sup>28</sup>

#### 4 Considerações finais

Como pode-se perceber a ferrovia foi e continua sendo um elemento importante para a cidade de Alagoinhas, para a sua História e sua gente. Deixando marcas no seu passado e presente, ela funcionou como um dispositivo de reconfiguração do seu espaço urbano, sendo um elemento estruturador do seu traçado segundo o da estrada de ferro. Ela teve e tem até hoje um significado social e representativo no imaginário da população alagoinhese. Sendo considerada na época, como sinônimo de progresso e desenvolvimento para a cidade e região. Também se destaca sua importância e influência na mudança de sua funcionalidade, impulsionando juntamente com outros fatores o desenvolvimento comercial de Alagoinhas.

O trem foi o principal meio de transporte moderno na região, que para a cidade de Alagoinhas, trouxe várias mudanças urbanas, sociais, culturais e econômicas, notadamente no comércio, através de uma maior agilidade nos transportes de mercadorias e da articulação com outras áreas comerciais.

A ferrovia não deve ser vista por si só, como um símbolo propulsor do

---

<sup>27</sup> Mayara Mychella Sena Araújo. *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*. Salvador, 2005. p. 66.

<sup>28</sup> Keite Maria Santos do Nascimento Lima. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)*. Salvador, 2010. p. 21. Dissertação [Mestrado] – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

progresso e desenvolvimento, mas como um elemento de expressão da modernidade, que juntamente com outras transformações e equipamentos urbanos contribuíram para tornar expressivo o processo e ideal modernizador em Alagoinhas.

A Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco proporcionou um novo arranjo social, cultural, econômico e político à cidade, trazendo consigo um novo dinamismo e influenciando diretamente no modo de vida das pessoas, nos seus costumes e comportamentos, seguindo seu ideal progressista e modernizador.

Com este estudo, pretendemos ressaltar a importância e organização de uma memória deste município baiano, sobre o qual se têm poucas obras publicadas. Juntamente, buscamos fornecer subsídios que ajudem na reconstituição da história das ferrovias da Bahia, e dentre elas a de Alagoinhas, sobre a qual se tem pouca referência escrita.

Fica deste trabalho a paixão pelo tema pesquisado, a saudade, o significado e importância da ferrovia de uma maneira geral para a vida da cidade e seus habitantes. Na medida do possível, levantamos alguns questionamentos e sugerimos os caminhos para outros pesquisadores, que se sintam seduzidos pela história da ferrovia, de Alagoinhas e queiram seguir os rumos dos trilhos, possibilitando novas descobertas a respeito do funcionamento do transporte ferroviário, que tanto influenciou a sociedade e a economia brasileira, nordestina, baiana e especificamente alagoinhese.

## 5 Bibliografia

ARAÚJO, Mayara Mychella Sena. *A Ferrovia e a Configuração Urbana da Cidade de Alagoinhas-Bahia*. Salvador: [s.ed.], 2005.

BARROS, F. Borges de. "Os municípios da Bahia (1823-1923)". *Diário Oficial do Estado da Bahia. 1823-1923*. Edição Especial do Centenário da Independência. Bahia: Salvador, 1923. p. 518- 520.

BUZELIN, José Emílio de Castro H.; SETTI, João Bosco. *Ferrovia Centro-Atlântica, uma ferrovia e suas raízes*. Memória do trem: Brasil, 2001. p. 72-81.

DAMASCENO, José Jorge Andrade. *Histórias e memórias da cidade - Alagoinhas nas trilhas da "Era das Ferrovias" – 1856-1896*. XXVIII Simpósio Nacional de História, Florianópolis: SC, 2015.

FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: UFBA - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005.

Dissertação [Mestrado em Arquitetura]

\_\_\_\_\_. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.

*Ferrovias do Brasil-1946*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

GORDILHO, Osvaldo. *Os Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1956. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas Articuladas*. G-1, Nomenclatura, posição, altitude, data de inauguração, regime de funcionamento de estações, portos e agências. [s.l.]: [s.ed.], 1960.

LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)*. Salvador, 2010. Dissertação [Mestrado] – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

LUZIA, Iraci Gama Santa. Entrevista sobre a cidade de Alagoinhas-Bahia: depoimento [mar. 2005]. Entrevistador: M. Araújo, local Estação de São Francisco. Alagoinhas: [s.n], 2005. 2 cassetes sonoros (120 mim). Entrevista concedida para o trabalho monográfico: *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*.

\_\_\_\_\_. *Rede Ferroviária em Alagoinhas - Passando pelo Histórico da Ferrovia na Bahia, no Brasil e no Mundo*. p. 1. [Texto em processo de publicação].

\_\_\_\_\_. *Rede Ferroviária na Bahia: do litoral ao norte, passando pelo nordeste - o caso de Alagoinhas*. [Texto em processo de publicação].

MESQUITA, Elpídio. *Viação Férrea da Bahia*. Rio de Janeiro: Tipografia do jornal do comércio, 1910.

PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. "A Viação na Bahia". *Diário Oficial do Estado da Bahia*. 1823-1923. Edição Especial do Centenário da Independência. Bahia: Salvador, 1923. p. 132-143.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, Trens e Trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru, SP: Edusc, 2001.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas: Rede Ferroviária Federal S. A.*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *1º Centenário da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro 1860-1960*. Salvador: Tipografia da Leste. p. 3-9.

*Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. Fundado em 1894, reconhecido de utilidade pública pela lei nº 110 de 13 de agosto de 1895, nº 67, Salvador, 1941.

RONCAYOLO, Marcel. "Cidade". In: *Enciclopédia Einaudi: região*. v. 8. Lisboa, Portugal: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1986.

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

SIMÕES, Lindinalva. *As Estradas de Ferro do Recôncavo*. Salvador: UFBA, 1970. Dissertação [Mestrado em Ciências Sociais].

SOUZA, Robério Santos. *Experiências de Trabalhadores nos Caminhos de Ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Campinas, SP. 2007. Dissertação [Mestrado]-Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

TARQUÍNIO, Mário. "Vias de Comunicação e Meios de Transporte". *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. n. 60. Salvador. 1934. p. 327-344.

TRAJANO, José. *História da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro*. [s.n.t.].

ZORZO, Francisco Antônio. "Retornando à História da Rede Viária Baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950)". *Sitientibus*. Feira de Santana. n. 22. jan./jun. 2000.

\_\_\_\_\_. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001.