



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I
COLEGIADO DO CURSO DE URBANISMO

MAYARA MYCHELLA SENA ARAÚJO

**A FERROVIA E A CONFIGURAÇÃO URBANA DA CIDADE DE
ALAGOINHAS – BAHIA**

SALVADOR
2005

MAYARA MYCHELLA SENA ARAUJO

**A FERROVIA E A CONFIGURAÇÃO URBANA DA CIDADE DE
ALAGOINHAS – BAHIA**

Trabalho monográfico apresentado na disciplina Seminário Monográfico 2004.2 como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Rosali Braga Fernandes

SALVADOR

2005



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA – UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA – CAMPUS I
COLEGIADO DO CURSO DE URBANISMO

MAYARA MYCHELLA SENA ARAÚJO

**A FERROVIA E A CONFIGURAÇÃO URBANA DA CIDADE DE
ALAGOINHAS – BAHIA**

Monografia para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo

Salvador, 29 de Setembro de 2005.

Banca Examinadora:

Prof^ª. Dra. Rosali Braga Fernandes

Doutora em Geografia Humana – Universidade de Barcelona, UB, Espanha
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Prof. Dr. Cristovão Cassio da Trindade Brito

Doutor em Geografia – Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC, Brasil
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Prof. Msc. Francisco Ulisses Santos Rocha

Mestre em Urbanismo – Universidade Federal da Bahia, UFBA, Brasil
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Dedico este trabalho aos meus pais
Enilce e Pedro, minha irmã Myrella,
minha sobrinha Mayla, meus avós
Nilson e Almira, razões da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Tecer agradecimentos às inúmeras pessoas que contribuíram na elaboração deste trabalho é algo que se resume em especial prazer, afinal sem estas com certeza não teria chegado até aqui, dizer um a um, o nome de todas elas seria uma enorme satisfação, para não dizer realização, no entanto, a relação de nomes é imensa e sem dúvida todos têm sua importância. Logo, sem a observância de hierarquização quanto a importância na contribuição dessas para a realização do trabalho, faço citar:

- meus pais, Pedro e Enilce, que mesmo distantes e com todas adversidades sempre estiveram ao meu lado e de alguma forma me deram força e apoio para que conseguisse chegar até aqui.

- a minha irmã Myrella, que me deu um bem precioso, minha sobrinha e a qual, nos primeiros meses de vida não pude dedicar atenção e carinho merecidos.

- a minha prima Daiane, que durante cinco anos foi uma amiga sempre presente e nessa caminhada me estimulou, me dando confiança e credibilidade para que atingisse meus objetivos.

- aos meus avós Nilson e Almira, que como tais sempre me acolheram com carinho, atenção e conforto, compreendendo minha ausência.

- a meus avós Pedro e Honorina (*in memoriam*) que no início da minha vida auxiliaram aos meus pais, permitindo que eu pudesse ter chegado até aqui, especialmente, a minha avó que no início da minha caminhada, recebeu-me de coração aberto, tendo sido a porta de entrada para o começo da minha formação acadêmica.

- a minha orientadora, pelo comprometimento, cumplicidade, paciência e competência na condução dos trabalhos e na sua pessoa aos professores que ao longo do curso ofereceram não só a teoria, mas o carinho e atenção.

- a minha amiga, Geógrafa, Aline Rocha que de forma incansável me auxiliou em todas as fases de elaboração do trabalho, dando sempre contribuições de grande relevância.

- a todos os meus amigos, desde aqueles de convivência cotidiana até os mais distantes, que de alguma forma compartilharam comigo para que este sonho se realizasse.

- aos membros da banca examinadora que dedicaram parte do seu tempo e se dispuseram a criticar e opinar, dando contribuições indispensáveis ao trabalho.

- aos colegas de curso, aos quais não poderia deixar de citar, afinal não foram apenas companheiros na luta pela formação do profissional de Urbanismo, como também amigos.

- não poderia deixar de citar os meus primos, Newma e Luiz Antonio, que dedicaram parte do seu tempo na realização da revisão do texto e a tia Sandra Cristina que me acompanhou no levantamento fotográfico na cidade de Alagoinhas, além da amiga Michele Santana que não se negou a imprimir as várias versões do trabalho, incluindo a final.

Muitas seriam, ainda, as pessoas que poderiam ser citadas, mas em folhas de papel não caberia o nome de todas elas, afinal a caminhada foi longa e cada uma teve sua importância ao longo da minha vida e do processo de formação acadêmica, no entanto, este é apenas o começo.

Enfim, agradeço a todos pelo incentivo, força e compreensão.

“Tal como um icerberg, que na superfície revela apenas uma fração de sua verdadeira dimensão, o urbanismo revela, através de suas intervenções, apenas alguns de seus aspectos. Em sua dimensão desconhecida e inexplorada, delineia-se uma das ciências mais fascinantes e instigantes de nosso século, que penetra tanto no íntimo de cada indivíduo como no âmago da estrutura da cidade e da civilização”.

GONÇALVES JÚNIOR, A. J. et al., 1991, p.11

RESUMO

No final do século XVIII, um sacerdote fundou uma capela no sítio em que existe atualmente o município de Alagoinhas. Em 1852, por Resolução Provincial, o então povoado Santo Antonio das Lagoinhas foi elevado à categoria de vila, sendo desmembrado de Inhambupe. Em 1868, a sede do município foi transferida para o sítio onde se erguia a estação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco; ficando a antiga conhecida por Alagoinhas Velha. A nova sede foi elevada à categoria de cidade, por Lei Provincial em 1880. O trabalho apresentado remete-se ao processo de implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco na cidade de Alagoinhas – Ba, em 1863, considerando como essa interferiu nas condições de ocupação, expansão e conformação urbana do local. A nova realidade, observada pela cidade, esteve relacionada ao modal ferroviário enquanto elemento atuante no arranjo territorial do crescimento de Alagoinhas. No trabalho o ferrovianismo é apontado como dispositivo potencializador da dinâmica urbana de Alagoinhas.

Palavras chaves: Cidade de Alagoinhas, Ferrovia, Transformação Urbana.

ABSTRACT

In the end of XVIII century, a priest founded a chapel in the site where nowadays is located the municipality of Alagoinhas. In 1852, by Provincial Resolution, the settlement of Santo Antonio das Lagoinhas was promoted to village, being dismembered of Inhambupe. In 1868, the seat of municipality was transferred to the site where raised the Station of Bahia to São Francisco Railway; being the old local known as Alagoinhas Velha. The new seat was promoted to city by Provincial Law in 1880. This work is related to the process of implementation of Bahia to São Francisco Railway in Alagoinhas city- Bahia, in 1863, considering how it influenced in occupation conditions, urban expansion and urban formation of local. The new reality of city was related to railway modal as acting element in territorial arrangement of Alagoinhas growth. In this work, the railway approach is considered as a potential dispositive of Alagoinhas urban dynamic.

Key - Words: Alagoinhas City, Railway, Urban Transform.

LISTA DE FIGURAS

INTRODUÇÃO

I.1 – Estado da Bahia: Cidade de Alagoinhas – 2005	13
--	----

CAPÍTULO 1

1.1 – Resumo das Estradas de Ferro da Bahia em 1934 (Por Ordem Cronológica de Construção).....	29
1.2 – Fases da Ferrovia no Brasil segundo Fase Histórica.....	33
1.3 – Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco – 2005 (Roteiro e Principais Cidades da Ferrovia).....	37
1.4 – Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco.....	40

CAPÍTULO 2

2.1 – Estado da Bahia: Região Econômica Litoral Norte e sub-regiões – 2005	49
2. 2 – Ruínas da Igreja de Alagoinhas Velha.....	56
2. 3 – Igreja Matriz de Alagoinhas (antiga).....	57
2. 4 – Igreja Matriz de Alagoinhas (atual).....	57
2. 5 – Visão da entrada da Estação de Alagoinhas (hoje almoxarifado da Prefeitura Municipal de Alagoinhas).....	58
2. 6 – Visão frontal da Estação de Alagoinhas.....	59
2. 7 – Visão lateral da Estação de Alagoinhas.....	59

CAPÍTULO 3

3.1 – Materialização do Espaço da Cidade – 2005.....	64
3.2 – Visão panorâmica da Praça J. J. Seabra (em volta: lojas, farmácias). Estabelecimento do centro da cidade.....	66
3.3 – Visão diagonal da Praça J. J. Seabra.....	66
3.4 – Colégio Brasilino Viegas (1º da cidade).....	67
3.5 – Hospital Dantas Bião (antigo).....	67
3.6 – Hospital Dantas Bião (atual).....	67
3.7 – Primeira casa de telhas (hoje Colégio Oscar Cordeiro).....	69

3.8 – Cinema.....	69
3.9 – Prédio da Prefeitura (antigo).....	69
3.10 – Prédio da Prefeitura (atual).....	69
3.11 – Prédio do Correio (antigo).....	70
3.12 – Prédio do Correio (atual).....	70
3.13 – Evolução Urbana – 2005.....	71
3.14 – Visão lateral da Estação de São Francisco (antiga).....	72
3.15 – Visão frontal da Estação de São Francisco (atual).....	72
3.16 – Visão da bifurcação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (esquerda – ramal Juazeiro-Ba e direita – ramal Aracaju-Se) ao lado da Estação de São Francisco.....	73
3.17 – Escola Profissional Ferroviária de Alagoinhas.....	74
3.18 – Visão lateral da Estação da Leste.....	74
Figura 3.19 – Visão lateral da Estação da Leste (hoje Secretária de Saúde de Alagoinhas).....	74

CAPÍTULO 4

4.1 – Estado de conservação dos trilhos.....	83
4.2 – Estado de conservação dos trilhos, ao fundo - Estação de Alagoinhas e na lateral direita - fundos da Estação da Leste, hoje Secretária de Saúde de Alagoinhas.....	83
4.3 – Visão lateral da Estação de São Francisco.....	83

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
I.1. JUSTIFICATIVA.....	16
I.2. CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA.....	17
I.3. METODOLOGIA.....	18
CAPÍTULO 1 – LEVANTAMENTO TEÓRICO.....	21
1.1. RELAÇÕES DAS CIDADES BAIANAS X FERROVIA.....	24
1.2. QUESTÕES SOBRE A FERROVIA BAHIA AO RIO SÃO FRANCISCO.....	30
CAPÍTULO 2 – ALAGOINHAS NO LITORAL NORTE.....	42
2.1. FORMAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS.....	42
2.2. POVOAMENTO DO LITORAL NORTE.....	47
2.3. SURGIMENTO DA CIDADE DE ALAGOINHAS.....	53
CAPÍTULO 3 – A FERROVIA E A CIDADE DE ALAGOINHAS.....	62
3.1. A MATERIALIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE.....	63
3.2. EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE 1863 A 1990.....	70
3.3. ALTERAÇÕES PÓS 1950.....	76
CAPÍTULO 4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	80
REFERÊNCIAS	86
ANEXOS.....	91
 <i>Entrevista I</i>	
<i>Presidente da Fundação Iraci Gama de Cultura</i>	
Entrevistado (a): Prof^a Msc. Iraci Gama Santa Luzia.....	92

INTRODUÇÃO

A proposta do trabalho apresentado se remete ao processo de implantação na cidade de Alagoinhas da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco¹ (Figura² I.1). Considerando que o transporte ferroviário atuou como elemento estruturador do espaço, refletindo na dinâmica urbana, na funcionalidade e acessibilidade local.

O tema relaciona-se, diretamente, ao Curso de Urbanismo uma vez que trata da conformação da cidade a partir de um elemento estrutural: o transporte ferroviário. Para tanto, o trabalho abriga uma retrospectiva histórica de como se deu o surgimento da cidade de Alagoinhas – Ba e do processo de implantação do modal ferroviário, ainda no século XIX.

Fez-se necessário o entendimento de alguns conceitos para melhor compreensão do tema. O espaço urbano e articulação são, por exemplo, dois conceitos que foram apresentados no início do trabalho, a fim de que se pudesse sistematizar e ter clara a noção de como decompor o papel do modal ferroviário como fator instigante da formação da cidade de Alagoinhas.

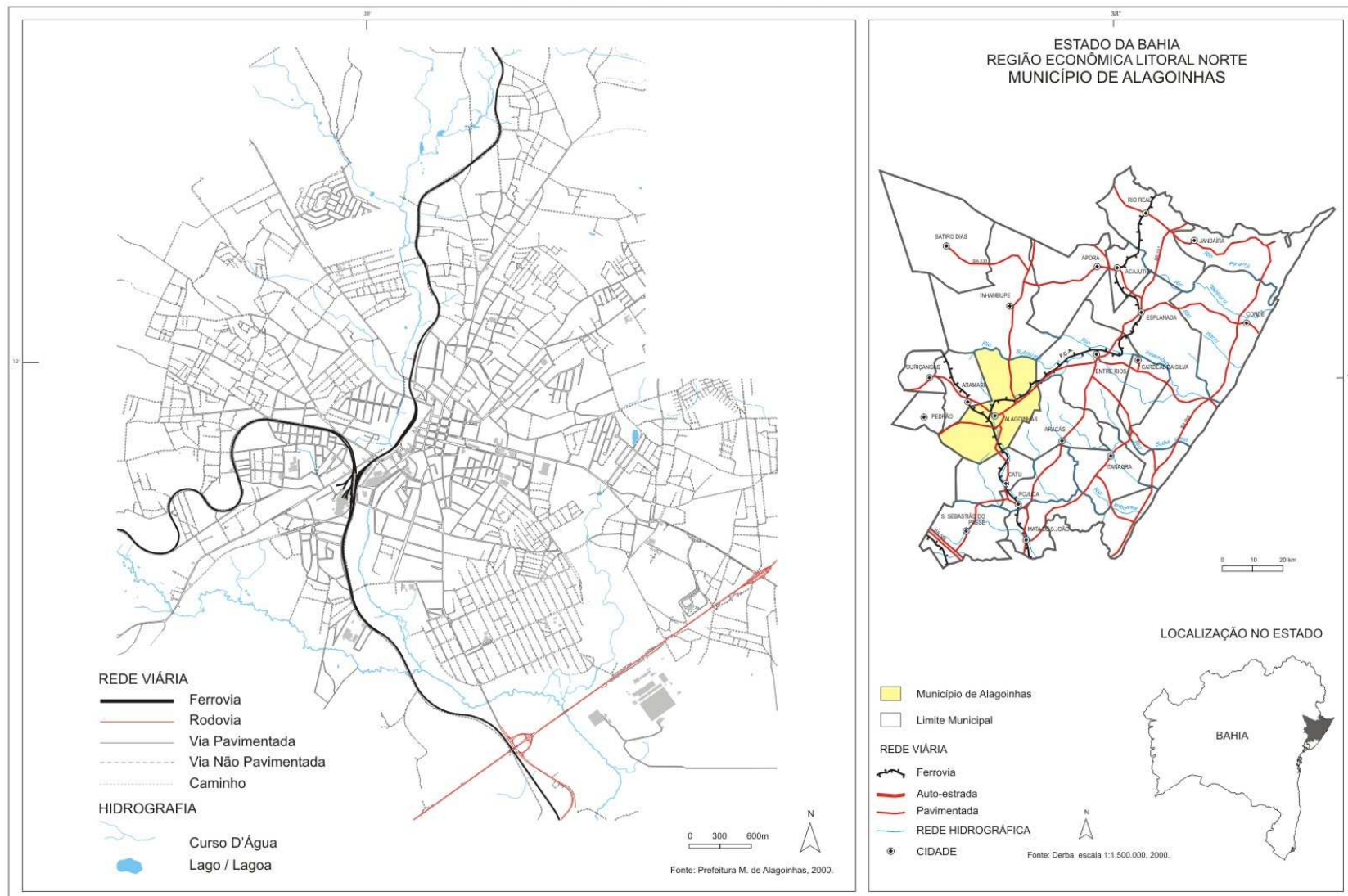
É importante destacar, também, que em vários momentos do trabalho a professora Iraci Gama é citada, pela importante contribuição que a mesma ofereceu ao conceder em entrevista³, importantes informações sobre o tema estudado.

¹ Atual Ferrovia Centro Atlântica S.A.

² Neste trabalho foi convencionado chamar de Figura: quadros, mapas, fotografias. Considerando o modelo adotado por: FERNANDES, Rosali Braga. **Las políticas de la vivienda en la ciudad de Salvador y los procesos de urbanización popular em el caso del Cabula**. 2000. 366f. Dissertação (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de Barcelona. Barcelona, 2000.

³ Transcrita na íntegra e apresentada como anexo no trabalho.

Figura I.1
ESTADO DA BAHIA
CIDADE DE ALAGOINHAS - 2005



Essa engrandeceu o estudo, na medida em que permitiu contrapor os fatos retratados com a realidade.

A lógica da cidade, no século XIX, coincidia com a dos núcleos urbanos em formação no território baiano e nacional. Sem grandes conexões com outras regiões, a cidade contava apenas com caminhos pré-existentes, como as estradas das boiadas que serviam de passagem aos personagens sociais da época (caixeiros viajantes que iam às áreas mais longínquas levando produtos destinados ao vestuário, calçado e alimentação). As estradas de ferro teriam, então, o papel de articular as cidades, diminuindo as distâncias e potencializando os fluxos mercantis.

Ainda no Império, o governo brasileiro tinha a intenção de formar uma rede de cidades, assim é que as primeiras estradas de ferro são implantadas no país, estruturando-o de maneira a facilitar os deslocamentos de pessoas e mercadorias, em território nacional. Na Bahia, um dos objetivos era ligar a capital, Salvador, ao Rio São Francisco e, a fim de atender a esse interesse, é que iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, partindo do subúrbio ferroviário de Salvador até atingir a margem direita do Rio São Francisco em Juazeiro, passando pela cidade de Alagoinhas - Ba.

Em 1853, no lugar onde havia a primeira capela em Alagoinhas – Ba começaram a ser realizados os alicerces para a construção da Catedral de Santo Antonio⁴, mas o projeto foi abandonado em 1868, momento em que o centro da cidade passava pelo processo de transferência em direção à linha férrea.

⁴ Atual ruínas de Alagoinhas Velha, monumento histórico e ponto turístico da cidade.

Levando em consideração que o transporte ferroviário tem o caráter de indutor e estruturador do espaço, a chegada da estrada de ferro à cidade de Alagoinhas - Ba, seguida da construção da Estação de Alagoinhas e do estabelecimento da Feira na Praça do Comércio⁵, fizeram com que a utilização e ocupação das áreas próximas da linha férrea, se tornassem cada vez mais intensas e, nesse processo de transformação do espaço, a cidade tem a sua configuração definida.

O perfil de Alagoinhas - Ba foi marcadamente orientado pela implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, afinal essa tem a importância destacada pela articulação crescente da cidade com as demais regiões, a partir de uma rede de comunicação que, também, propiciou a conformação e a integração urbana da cidade.

Dessa forma é que o Capítulo 1 pretende esclarecer ao leitor, dando-lhe maior compreensão do caso em estudo, já que fundamentalmente, se constitui da caracterização de alguns exemplos de cidades baianas que tiveram a ferrovia como um agente de conformação e/ou adaptação dos seus espaços urbanos. Além de levantar questões diretamente vinculadas a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco.

O Capítulo 2 configura numa descrição do surgimento da cidade de Alagoinhas, considerando um momento anterior, de formação dos núcleos urbanos e do povoamento da Região Econômica Litoral Norte. Já o Capítulo 3 traz o cerne do estudo que é a materialização do espaço da cidade, observada a partir da

⁵ Atual Praça J. J. Seabra.

implantação da estrada de ferro. Por fim, o estudo traz uma síntese conclusiva acerca do tema, considerando, evidentemente, a necessidade de estudos complementares, principalmente no âmbito do Curso de Urbanismo.

I.1 - JUSTIFICATIVA

A ocupação regional do Estado da Bahia inicia-se com a consolidação dos pontos de pouso e feira de gado ao longo das estradas das boiadas, de onde florescem no século XIX as primeiras estradas de ferro que se irradiavam por estes caminhos causando impactos ao povoamento e ao sistema urbano em formação, assim é que a implantação da ferrovia Bahia ao São Francisco, que contribuiu para a conformação da dinâmica urbana da cidade de Alagoinhas – Ba, se torna o cerne deste trabalho.

Com este estudo será possível identificar como o perfil da cidade de Alagoinhas – Ba foi influenciado pela implantação da ferrovia que propiciou o crescimento desta, favorecendo ao estabelecimento da mesma como ponto de apoio e extensão de Salvador, tendo ainda, sido sede das oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Além de caracterizar-se como um instrumento de fundamental importância na estruturação do espaço urbano, as estradas de ferro propiciaram ao longo dos anos, a formação de uma rede urbana tendo sido as principais articuladoras dos núcleos

urbanos em formação e daqueles que surgiram a partir delas, favorecendo ainda a crescente ligação entre os caminhos abertos por “tropeiros” e as ferrovias, configurando-se num quadro de consolidação da rede urbana do Estado.

Entender quais os fatores e como a ferrovia influenciou na conformação da dinâmica urbana da cidade de Alagoinhas - Ba constitui-se matéria de substancial importância para a região, já que ela por muito tempo, foi uma das mais importantes cidades ferroviárias do Estado, tendo perdido essa característica com a implantação das rodovias, que segundo a política nacional na década de 1950, compreendia o novo modal como fator para o desenvolvimento e modernização da economia.

Justifica-se, assim, a importância desta pesquisa na medida em que, devido à ausência de trabalhos específicos aplicados à cidade de Alagoinhas - Ba, pretende-se com este estudo contribuir para a compreensão da dinâmica e evolução urbana desta, bem como subsidiar embasamento científico para futuros estudos e projetos da malha ferroviária existente, e hoje sucateada, no contexto regional da multimodalidade e funcionalidade dos transportes.

I.2 – CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA

Como explicar a ação das estradas de ferro como instigadoras do processo de formação e/ou consolidação de núcleos urbanos pré-existentes? Como entender o crescimento destes pequenos núcleos urbanos a partir de estações ferroviárias?

Como perceber o comportamento da população frente a uma nova realidade imposta pela modernização ferroviária?

Todas essas questões devem ser tratadas como uma problemática cuja resposta esta no entendimento da forte inter-relação existente entre transporte e uso do solo, na qual o transporte, no caso específico o ferroviário, pode desempenhar o papel de indutor na formação, consolidação e/ou expansão do espaço; assim faz-se necessário compreender as singularidades do processo de implantação das estradas de ferro como cerne da estruturação dos núcleos urbanos, na cidade de Alagoinhas – Ba ainda no século XIX.

Desta forma o tema **A Ferrovia e a Configuração Urbana da Cidade de Alagoinhas – Bahia**, traz à tona uma questão plausível e pertinente que é a expansão de núcleos urbanos a partir dos caminhos de ferro⁶, promovendo a transformação quali-quantitativa da vida urbana, “uma nova visão de mundo integrado, cujos símbolos do progresso e da civilização, passam a ser as máquinas, a velocidade, as cidades e as multidões” (LESSA, 1980 apud ROCHA⁷, 2000).

I.3 – METODOLOGIA

⁶ Como eram inicialmente chamadas as ferrovias.

⁷ ROCHA, Francisco Ulisses Santos. **O transporte sobre trilhos e a formação da cidade do Salvador: 1860 a 1930**. 2000. 25f. Trabalho final apresentado na disciplina História da Cidade (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

Realizada a caracterização do problema, o qual se relaciona ao tema estudado, faz-se necessário determinar os meios com qual o objeto de estudo será verificado cientificamente, assim, como bem define Lakatos:

Método e métodos situam-se em níveis claramente distintos, no que se refere à sua inspiração filosófica, ao seu grau de abstração, à sua finalidade mais ou menos explicativa, à sua ação nas etapas mais ou menos concretas da investigação e ao momento em que se situam. (LAKATOS, 2003, p.106)

Conforme a autora, o método pode se caracterizar por uma abordagem mais ampla e nível de abstração mais elevado, assim, essa pesquisa caracteriza-se como estudo de caso, tendo uma abordagem metodológica indutiva “cuja aproximação dos fenômenos caminha geralmente para planos cada vez mais abrangentes, indo das constatações mais particulares às leis e teorias” (LAKATOS, 2003, p. 106). Pretende-se com o trabalho preencher uma lacuna nos estudos relacionados à conformação urbana da cidade de Alagoinhas - Ba a partir da ferrovia.

Lakatos refere-se, ainda, aos métodos de procedimentos que “seriam as etapas mais concretas da investigação [...]. Dir-se-ia até serem técnicas que, pelo uso mais abrangente, se erigiram em métodos [...], em que geralmente são utilizados vários, concomitantemente” (LAKATOS, 2003, p. 106).

Neste estudo, foram utilizados como métodos de procedimentos: o histórico, com o levantamento de informações do período de implantação e expansão da linha férrea Bahia ao São Francisco, bem como do período de surgimento da cidade de Alagoinhas – Ba e os reflexos desta (via férrea) no processo de ocupação da cidade; o método funcionalista, a fim de buscar a compreensão da função exercida pela cidade como centro ferroviário do Nordeste do país no período áureo das linhas

férreas; e, o método estatístico-cartográfico através do qual foram apurados e interpretados dados sobre o crescimento urbano da cidade; além das pesquisas bibliográficas imprescindíveis para elaboração do trabalho.

No sentido de enriquecer o conteúdo do trabalho, foi realizada uma entrevista, que estava embasada por roteiro semi-estruturado, a qual se encontra transcrita na íntegra e registrada em anexo, com:

i. A Presidente da Fundação Iraci Gama de Cultura, que além de ser cidadã alagoinhese, cultivava uma grande paixão pela cidade, possuindo um amplo conhecimento sobre a formação de Alagoinhas e que desde a década de 1970 desenvolve um trabalho de resgate, valorização da cultura e preservação do patrimônio artístico e cultural da cidade, Prof^a Msc. Iraci Gama Santa Luzia, cujo conhecimento científico-acadêmico dispensa maiores comentários.

CAPÍTULO 1 LEVANTAMENTO TEÓRICO

Neste capítulo, busca-se, uma contextualização mais ampla do tema em apreço, através de revisão bibliográfica envolvendo as cidades baianas que foram de alguma forma favorecidas, no processo de conformação e/ou expansão urbana, pelo modal ferroviário. Nesse sentido são destacados conceitos “chaves” como, espaço urbano e articulação que na perspectiva de compreensão da relação transporte e cidade, tornam-se imprescindíveis. Além de considerações acerca da ferrovia que incidiu diretamente no processo de conformação urbana da cidade de Alagoinhas - Ba.

Como afirma Sampaio “a forma urbana em qualquer cidade pode ser vista de vários ângulos e perspectivas” (1999, p.15) e é considerando esses ângulos e perspectivas, sugeridos por sua análise, que teremos a conformação urbana de cidades a partir de um elemento estrutural (o transporte ferroviário) agindo como organizador do espaço antecedente; observando-se (em muitos casos) o que Sampaio considera como “ponto de chegada”, que é a cidade como espaço concreto, resultado de processos dinâmicos compreendidos a partir da análise histórica e crítica, permitindo relacionar: a forma urbana ao espaço-tempo.

Assim é que as reflexões que surgem da tentativa de entendimento do que é o espaço urbano, nos levam a considerar, no âmbito deste trabalho, a visão de Côrrea, onde este é visto como:

[...] simultaneamente fragmentado e articulado, e que esta divisão articulada é a expressão espacial de processos sociais, [...] reflexo tanto de

ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais presentes (CORREA, 2002, p. 8).

E sobre o qual, Sampaio diz ser “produto coletivo”, isto é, “as formas urbanas⁸ resultam em configurações que se articulam ao sistema geral de produção e circulação” (1999, p. 17).

Assim, a noção de espaço urbano é indispensável para entender o tema cidade (independente do âmbito estudado), pois essa compressão exige a articulação do conceito de espaço urbano ao tempo com o qual este se relaciona, como bem diz Santos⁹ “a configuração territorial, apresentada ou não em forma de paisagem, é a soma de pedaços de realizações atuais e do passado, nos conjuntos que o presente nos oferece” (SANTOS apud FERNANDES e GOMES, 1992, p.242).

Tendo clara a idéia de espaço urbano, compreende-se a cidade, como:

A rigor, a cidade nunca está pronta, acabada, e sua transformação é permanente, portanto é uma obra de arte peculiar: mutante, dinâmica, processual. Conseqüentemente, implica em várias formas urbanas, sobrepostas num mesmo espaço território, contemplando temporalidade diversas (SAMPAIO, 1999, p.19).

Nesse sentido de apreensão de conceitos é que se faz necessária a compreensão do conceito de articulação, afinal os espaços urbanos nas cidades estão fortemente articulados buscando a minimização das distâncias e a fluidez, o que implica na homogeneização do espaço visando a redução do tempo consumido. Nas palavras de Côrrea, articulação é entendida como:

⁸ “Formas urbanas, no plural, significa que o estudo não se fixa na imagem sincrética da cidade historicamente constituída, pois a rigor tenta analisar as várias configurações espaciais (GENEISTER, 1988 apud SAMPAIO, 1999, p. 15), sejam elas da cidade-real ou das cidades-ideais imaginadas sobre a primeira”. (SAMPAIO, 1999, p.15).

⁹ SANTOS, Milton. A Cidade e o Urbano como Espaço-Tempo. In: FERNANDES, Ana. GOMES, Marcos Aurélio A. de Filgueiras (organizadores). *Cidade & História: Modernização das Cidades Brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: MAU/UFBa, 1992.

A articulação manifesta-se [...] No capitalismo [...] através das relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia [...] As relações espaciais integram ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unido-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade (CORRÊA, 2002, p. 8).

Da compreensão desses conceitos é possível, então, entender o perfil de muitas cidades que, no século XIX, ainda, seguiam a lógica de núcleos urbanos em formação: uma “ilha” sem grandes conexões com outras regiões. Os caminhos abertos e existentes resumiam-se às estradas das boiadas e aos destinados às passagens de tropas de comerciantes (que iam de um lugar a outro levando e trazendo informações e materiais destinados ao vestuário, calçado e alimentação).

As estradas de ferro “[...] instaladas sobre os caminhos mais rentáveis e articuladores dos pontos mais ativos da rede urbana [...]” (ZORZO, 2001, p. 5) teriam, então, o papel de articular as cidades, diminuindo as distâncias, modernizando a economia, aumentando os fluxos produtivos, enfim reduzindo as diferenças de desenvolvimento e descontinuidades locais.

O desejo do governo brasileiro (ainda na época do Império) era o de formar uma rede de cidades “e a expansão dos transportes [...], é um fator de relevância para o crescimento econômico [...] e a melhoria da acessibilidade interna” (LEÃO, 1989, p. 24). É assim que, com investimentos inicialmente estrangeiros, as primeiras estradas de ferro são implantadas no país, ligando interior – litoral. O objetivo era o de estruturar o espaço de maneira que se pudesse realizar uma articulação sócio-funcional, propiciando a acessibilidade e facilitando os deslocamentos de pessoas e mercadorias entre as regiões do país.

1.1 - RELAÇÕES DAS CIDADES BAIANAS X FERROVIA

Os primeiros dispositivos viários no Estado da Bahia foram implantados pelos colonos portugueses de forma estratégica e expansionista, erigidos de maneira que pudessem aumentar a produção econômica e que funcionassem, também, como veículos para o povoamento e fixação destes no interior do Estado.

Assim é que as vias de terra aos poucos iam se transformando em caminhos, que já na primeira metade do século XIX, penetravam às mais remotas áreas, rumo ao sertão e/ou litoral. Estas vias muitas vezes se apoiavam em limites naturais, margeando rios, vilas, originando uma interconexão (conjuntos de vias terrestres, que exerciam grande influência sobre os fluxos produtivos). Dessa forma, o movimento de mercadorias acabou sendo fortemente influenciado por personagens territoriais – tropeiros, vendeiros, capatazes de fazenda – figuras sociais que fizeram com que esse sistema de vias funcionasse e sobrevivesse até a chegada das estradas de ferro.

Logo, é assim que “a diversificação setorial espacial da economia baiana durante o período colonial resultou na criação de vilas e na abertura de novos caminhos interligando as vilas surgidas nos diferentes espaços econômicos”. (LEÃO, 1989, p.94). Na Bahia colonial, as vilas e povoados ocupavam, primordialmente, a faixa costeira em virtude das condições climáticas da região e da facilidade e baixo custo dos transportes. Esse baixo custo não era observado, porém, nas vias que seguiam rumo ao interior, por se tratarem de caminhos tortuosos e que, freqüentemente,

eram interrompidos por rios, o que tornava as viagens morosas, elevando os custos do transporte das mercadorias e o desgaste físico dos viajantes.

Os núcleos que surgiam de forma dispersa no interior do estado da Bahia usavam as tropas para o escoamento da produção, percorrendo as rotas das boiadas e os rios navegáveis. Nestes trajetos, os viajantes enfrentavam precariedade das pistas dos caminhos e ausência de pontes para superar os trechos que estavam cruzados por cursos d'água, afinal segundo Rocha, ainda no século XIX:

[...] os meios de transporte se resumiam às tropas de burros e carros de bois que circulavam penosamente pelas primitivas estradas das áreas rurais e as carruagens e carroças das zonas urbanas. A navegação costeira era feita por navio à vela e, para o exterior, a navegação a vapor para a Europa só começou a partir de 1863 (ROCHA, 2000).

Muitas dessas rotas eram importantes vias de penetração que ligavam o interior ao litoral. No período colonial, as relações comerciais na Bahia não operavam apenas no sentido interior - litoral, através dos portos costeiros, dava-se, também, entre os núcleos costeiros mais importantes, essa relação legou ao Estado um sistema de cidades com interação ascendente. No entanto, muitas dessas rotas não ofereciam segurança aos viajantes, já que se tratavam de caminhos sinuosos e que pelas grandes distâncias tornava difícil a ação da autoridade policial, sendo comum, portanto, a ocorrência de crimes; em alguns casos as rotas passavam pelo interior de propriedades particulares, e que, mais tarde tornavam-se passagens livres ao acesso de todos:

As linhas de circulação que foram construídas por particulares [...]. Os caminhos feitos pelos fazendeiros e proprietários de currais eram inicialmente caminhos privados. Entraram na rede de uso coletivo como um meio de intercâmbio entre conhecidos, vizinhos e amigos. Depois esses caminhos tornavam-se públicos (ZORZO, 2001, p.59).

E essa transformação das passagens de inicial domínio privado para posterior domínio público, gerava outros tipos de conflitos e tensões, também, de difícil solução às autoridades.

No período pós-colonial com a independência do país e a urbanização industrial, a economia baiana, mesmo com o deslocamento da capital para o Rio de Janeiro, continuou crescendo internamente. Fatores como a redução dos fretes transoceânicos e o crescimento demográfico “foram complementados pela adoção de algumas inovações tecnológicas [...], melhoria dos transportes e o aumento do número de indústrias [...]” (LEÃO, 1989, p.119). Ditas transformações estimularam o crescimento estrutural do estado, que obteve grande desempenho com a expansão da agricultura, tendo entre 1839 e 1894, uma fase de grandes investimentos na construção de infra-estrutura (melhoria de portos, da navegação a vapor e a construção das ferrovias).

O ritmo de construção de estradas de ferro no Brasil foi extremamente lento no século XIX. Embora as primeiras leis referentes à construção de ferrovias no país remontem ao ano de 1835 — quase à mesma época do aparecimento das ferrovias na Inglaterra —, 17 anos se passaram para a efetiva construção da primeira estrada de ferro no país (um pequeno ramal ferroviário no Rio de Janeiro, inaugurado em 1852). Em 1873, 21 anos depois, apenas 732 km de trilhos haviam sido implantados, enquanto, por esta época, os Estados Unidos já tinham em tráfego cerca de 50 mil milhas de estradas de ferro (GALVÃO, 1996, p. 190).

No cenário nacional, o marco determinante para a construção das ferrovias foi o decreto nº 641 de 26 de junho de 1852, que impulsionou a implantação da primeira ferrovia brasileira, ligação entre Porto da Estrela (na Baía de Guanabara) à Serra de Petrópolis, devido à iniciativa de Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá). A

Estrada de Ferro Mauá teve a primeira seção de 14,5 km inaugurada por D. Pedro II, em 30 de abril de 1854.

No Brasil, da segunda metade do século XIX, as ferrovias representaram um esforço de adaptação das condições internas, com interesses voltados principalmente à agricultura, às condições internacionais, que vivia um extraordinário surto de comercialização e industrialização. No caso das cidades brasileiras de então, essa adaptação não significou uma guinada completa no fortalecimento da urbanidade e do modo de produção, pois as cidades viviam em confronto direto com o campo e o latifúndio, que era a base do poder tradicional, e a oligarquia rural via a cidade como parasitária e fonte de gastos improdutivos (ZORZO, 1998 apud ROCHA, 2000).

Na Bahia, as inovações introduzidas nos transportes, resultaram na redução do tempo de deslocamento entre a capital, o interior e o litoral, e, conseqüentemente na diminuição dos custos de transporte. Ambos fizeram com que a agricultura e o povoamento se expandissem rumo ao interior do estado.

Zorzo considera que muitas “[...] cidades ou foram fortemente afetadas pela construção da linha ferroviária ou, simplesmente, surgiram como um pequeno assentamento nas margens de uma de suas estações [...]” (2001, p. 1). A decomposição do papel da ferrovia como fator instigante da formação de cidades, revela o que ele chama “[...] dispositivo territorial ferroviário ao conjunto das disposições práticas para a conformação territorial que giraram ao redor do impulso da empresa ferroviária [...]” (2001, p. 2).

Enquanto empresa, a estrada de ferro agenciou os fluxos de circulação e comunicação [...], mais do que um simples caminho de terra utilizável por qualquer homem livre [...], a empresa ferroviária cobrava por seus modernos serviços uma remuneração direta. A ferrovia foi implantada como um novo tipo de empresa, concebida em moldes industriais. O funcionamento da empresa ferroviária era fruto de uma mecânica social austera e racionalista desancorada de qualquer localismo, contendo uma organização a que se submetiam todos os usuários, incluindo práticas de controle policial dos seus recintos. Por isso, a ferrovia compôs com o corpo social um magnetizante dispositivo de controle do território (ZORZO, 2001, p. 70).

Dessa forma se pode considerar que a ferrovia agrupou, num mesmo empreendimento, práticas distintas e que atuam de forma independente como: carregamento e transporte; comunicação; práticas policiais; contábeis; de lazer e consumo. Como tal, a ferrovia reuniu, em cada local de sua atuação concreta, as forças sociais antes separadas geográfica e culturalmente.

Segundo Zorzo, mesmo considerando que a empresa ferroviária deveria ser um caminho necessário ao desenvolvimento, esta não poderia ser vista como única maneira para alcançar tal objetivo (como identifica o ufanismo ideológico da bibliografia sobre a ferrovia no país), o papel da empresa ferroviária deve ser estudado considerando, principalmente, o seu caráter indutor de mudanças no modo de vida e do exercício de práticas mercantis:

Por muitas que fossem suas conseqüências, de nenhuma maneira fez tábua rasa, nem rompeu totalmente com as tradições. Dada as dimensões da empresa, muito mais conservou em termos institucionais do que destruiu ou aportou em novidades. Foi, na verdade, fruto de uma modernização conservadora [...]. Em todo caso, as máquinas ferroviárias aportaram à sociedade brasileira e baiana uma tendência ao movimento que impôs aos homens uma nova realidade de domínio da natureza e emancipação das condições do terreno, além de uma nova imagem de suas atividades (ZORZO, 2001, p.71).

“O ferroviarismo se concretizou, de acordo com a objetividade empresarial que concebia a ferrovia como fator da circulação de riquezas, tanto como uma elaboração racional quanto um conjunto de técnicas produtivas efetivas” (ZORZO, 2001, Pp. 71-72). Assim pode-se compreender, a partir da leitura do quadro elaborado por Zorzo (Figura 1.1), de forma breve, a atuação das ferrovias do Estado da Bahia.

Figura 1.1**RESUMO DAS ESTRADAS DE FERRO DA BAHIA EM 1934 (POR ORDEM CRONOLÓGICA DE CONSTRUÇÃO)****1. Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco**

Obra iniciada em 24 de maio de 1856. Primeiro trecho inaugurado até a estação de Aratu em 28 de junho de 1860. Trecho: Ramal de Bahia a Alagoinhas, Ramal de Alagoinhas a Juazeiro, Ramal de Água Comprida a Buranhem (E. F. Centro-Oeste), Ramal de Bonfim a França e Sub-Ramal Campo Formoso.

Localização: Da Bahia a Juazeiro com seus diversos ramais.

Produtos Principais: No trecho até Alagoinhas, açúcar e cereais, depois pecuária caprina.

2. Estrada de Ferro Central da Bahia

Obra iniciada em 21 de julho de 1867, em um pequeno trecho, o Ramal de Feira de Santana. Passando por S. Félix, Machado Portela e Contendas do Sincorá foi construído posteriormente. Ramais existentes: Ramal de Paraguaçu a Itaíba, Ramal de Bandeira de Melo a Brotas, Ramal de Cachoeira a Feira de Santana, Ramal de Mundo Novo.

Localização: Do centro do Recôncavo para a Chapada Diamantina e daí para o sul do estado e para Minas. Na década de 1920 esta estrada fez a conexão Salvador com S. Amaro e Cachoeira.

Produtos Principais: Açúcar, fumo, café e gado.

3. Estrada de Ferro Nazaré

Obra iniciada em 8 de outubro de 1871. Chegou em seu ponto final em 1927.

Localização: Sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia. Traçada: De Nazaré a Jequié, com um ramal de S. Miguel a Amargosa. Extensão: 269,9 km na linha-tronco até Jequié 29 km no ramal de Amargosa.

Produtos Principais: Açúcar, fumo e cacau.

4. Estrada de Ferro de S. Amaro

Obra iniciada em 1875. Localização: Recôncavo na zona de Santo Amaro.

Traçado: De S. Amaro a Bom Jardim com 40,9 km.

Produto Principal: açúcar

5. Estrada de Ferro Bahia a Minas

Obra construída depois de finalizados os estudos em maio de 1881, inaugurada em 9 de novembro de 1882.

Localização: Extremo Sul da Bahia. Traçado: De Caravelas (Ponta de areia) e Aimorés e daí até Araçuaí, em Minas Gerais.

Produtos principais: Cacau, café, cereais.

6. Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe

Obra iniciada em 14 de julho de 1884, no seu trecho inicial de Lagoinhas a Timbó e posteriormente, em 6 de Abril de 1908, o trecho de Timbó a Própria (Estado de Sergipe), passando em Rio Real.

Localização: do Nordeste da Bahia ao Estado de Sergipe.

Produtos principais: Fumo, cereais e pecuária suína.

7. Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista

Obra iniciada em 12 de janeiro de 1904. Localização: Centro-Sul da Bahia.

Traçado: de Ilhéus até Itabuna, com derivações para Aurelino Leal e Itajuípe.

Produto principal: Cacau

Fonte: Zorzo, Francisco Antonio. Com base em TARQUÍNIO, Mário. Vias de Comunicação e Meio de Transporte no Estado da Bahia. In: **Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**. 1934. Pp. 305-508. (ZORZO, 2001, p. 79)

Da análise deste quadro e das relações que o ferroviário empreendeu em várias cidades do Estado, temos que, da implantação destas estradas são destacadas (na fundamentação teórica deste estudo) algumas vilas que com muita rapidez chegaram à condição de cidade, são elas: Juazeiro; São Félix; Cachoeira; Feira de Santana; Nazaré; Jequié; Santo Amaro; Ilhéus e Itabuna. Essas cidades além de

localizadas ao longo das principais vias de acesso (estradas carroçáveis, ferrovias e hidrovias) do Estado, se destacam, também, no cenário da economia baiana na área canavieira, fumageira, pecuária e/ou cacaueteira. Isso não quer dizer, entretanto, que elas chegaram à condição de cidade devido, somente, ao advento ferroviário, apesar de terem sido fortemente afetadas por ele.

Dessa forma é que se torna compreensível que a história da ferrovia na Bahia fez ressaltar a materialização do espaço urbano, nas cidades citadas, que ou eram margeadas pelas estradas de ferro ou abrigavam as estações ferroviárias, levando-se em consideração, ainda, que o sistema de transporte ferroviário surgisse como extensão do sistema de navegação mercantil. Para Zorzo a ferrovia é “[...] um caminho ideal para ligar a zona produtiva do interior com os portos do litoral” (2001, p. 78), acompanhando os pontos estratégicos, já existentes, (ao longo do litoral ou penetrando o interior do Estado), onde essas cidades vão ganhando destaque segundo uma ordem natural.

1.2 - QUESTÕES SOBRE A FERROVIA BAHIA AO RIO SÃO FRANCISCO

A Revolução Industrial que se processou na Europa a partir do século XIX, teve início quando os meios de produção (até então dispersos em pequenas manufaturas) foram concentrados em grandes fábricas, como decorrência do emprego da máquina na produção de mercadorias. Esse surto de progresso econômico e industrial foi facilitado pelo grande número de inventos surgidos a partir

de fins do século XVIII, dentre os quais destaca-se a invenção do tear mecânico, por Edmund Cartwright e a máquina a vapor, por James Watt. Conseqüentemente o aumento do volume na produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las, com rapidez para os mercados consumidores, fez com que os empresários ingleses dessem apoio a George Stephenson que apresentou sua primeira locomotiva em 1814. Embora a origem das ferrovias seja mais antiga, pois datam de 1550 as informações iniciais sobre os primeiros trilhos de madeira em minas da Alsácia.

No século XVIII vagões sobre trilhos já eram usados para o transporte de minérios na Europa Central e na Inglaterra, mas os primeiros trilhos de ferro só vão surgir em 1738 em Cumberland. As ferrovias primitivas utilizavam a tração animal, que com o avanço da industrialização foi substituída, no século XVIII, pelo método Watt no uso da expansão do vapor como alternativa às fontes de energia naturais (madeira, água e ventos). No entanto, pode-se considerar que a data marcante com o uso da tração a vapor na história das ferrovias, somente ocorreu no século XIX, em 27 de setembro de 1825 quando a “*Locomotion*” desenvolvida por Stephenson¹⁰, conduz 600 passageiros e 60 toneladas de cargas, num percurso de 51 km, entre Darlington e Stockton.

O processo descoberto pelo engenheiro inglês, Bessemer, de fabricação de trilhos de aço em substituição aos de ferro, anos mais tarde (reduzindo os custos de manutenção das ferrovias, aumentando a segurança e a eficácia) contribuiu para estimular o crescimento e a expansão das estradas de ferro por todo o mundo. Dita expansão mundial promove a transformação quali-quantitativa da vida urbana,

¹⁰ George Stephenson (1781-1848) deve ser considerado o verdadeiro criador da tração a vapor nas estradas de ferro. Foi o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas, dando início à era das ferrovias. Disponível em: <http://geocities.yahoo.com.br/row701/ferrovia-textos-01.htm> (Resumo Histórico: No Brasil e no Mundo). Acesso: 03 de março de 2005.

principalmente, porque as ferrovias se constituem em pólos de atração para os núcleos populacionais que se instalavam ao longo dos seus trilhos. É como bem resume Rocha:

[...] o controle e aniquilação do tempo, através da organização das horas, fusos horários, do relógio e da rapidez, e do esforço pela conquista/consolidação de fronteiras e abertura de novos mercados e frentes de consumo. [...] uma nova visão de mundo integrado” (ROCHA, 2000).

No Brasil, data de 1828 a primeira iniciativa do Governo Imperial, através da Lei José Clemente Pereira, de reger a exploração de estradas de ferro, no entanto, havia alguns motivos (fixação de horários e locais para o transporte e entrega de mercadorias - por exemplo) pelos quais a sociedade brasileira resistia à ferrovia, como pode ser compreendido das palavras de Rocha:

[...] desconhecimento da modalidade, introdução de procedimentos sociais antipáticos aos costumes vigentes (viagens com mistura de classes sociais); estabelecimento de locais, horários e normas para transporte e entrega de mercadorias, ao contrário das tropas de animais de transporte porta à porta; ameaça aos interesses dos que exploravam as tropas de mulas (almocreves, fornecedores de ração e acessórios para animais, proprietários de hospedarias etc.); ameaça de ociosidade dos animais utilizados nas tropas, pois os bondes urbanos ainda eram um número insignificante (ROCHA, 2000).

E os núcleos urbanos existentes eram quase que exclusivamente litorâneos, logo não havia demanda expressiva de cargas para o interior, além da inexistência de concorrência externa para os produtos exportados (como café e açúcar) os quais não despertavam competitividade (por não serem perecíveis e nem exigirem agilidade para sua circulação). Todos esses aspectos não estimulavam, a princípio, a implantação das ferrovias. No entanto, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes, condicionaram o surgimento das estradas de ferro.

A primeira tentativa foi no Governo do Regente Feijó, em 1835, sem resultados concretos. As pioneiras ferrovias do Brasil “[...] já apresentavam alguns problemas, como traçados extensos e antieconômicos, decorrentes de pressões políticas dos latifundiários rurais, que impunham desvios nos trajetos originais”. (ROCHA, 2000). Essa situação se agravava, pela falta de profissionais locais, qualificados, para fiscalização das obras e a mão de obra utilizada era basicamente composta por imigrantes desqualificados; nesse sentido, dizia-se à época que “estrada de ferro no Brasil é lugar geométrico dos pontos de maior influência política” (CBTU, 1999 apud ROCHA, 2000).

Num panorama nacional pode-se considerar que o desenvolvimento ferroviário que sempre esteve intimamente ligado às políticas de governo variou em grandes dimensões ao longo da história. Nesse sentido e visando sistematizar essa relação, (Figura 1.2) é que se procurou dividir a evolução do sistema ferroviário, segundo fases cronológicas, correlacionando-as às fases da história do Brasil.

Figura 1.2
FASES DA FERROVIA NO BRASIL SEGUNDO FASE HISTÓRICA

FASES DA FERROVIA	PERÍODO (em anos)	FASES HISTÓRICAS
I	(1835-1873)	Durante a Regência e o Segundo Reinado, sendo observado o início da implantação de ferrovias no Brasil e o desenvolvimento desse sistema de transporte de forma lenta, através de empresas essencialmente privadas;
II	(1873-1889)	Abrangendo o Segundo Reinado e caracterizada por uma expansão acelerada da malha ferroviária, através de empreendedores privados, estimulados pelo instituto da garantia de juros;
III	(1889-1930)	Englobando a República Velha, ainda sendo observada uma expansão acelerada da malha, porém com o estado sendo obrigado a assumir o controle de várias empresas em dificuldades financeiras;
IV	(1930-1960)	Compreendendo a era Vargas e o pós-guerra, com o ritmo de expansão diminuindo e um amplo controle estatal das empresas antes privadas;
V	(1960-1990)	Situada quase que inteiramente ao longo do período em que a nação foi governada por um regime militar, estando a malha consolidada em poucas empresas públicas, ocorrendo erradicação de ramais anti-econômicos e implantação de projetos seletivos de caráter estratégico;
VI	(1990-?)	Período da Nova República, marcado pela privatização de todo o sistema ferroviário nacional.

Fonte: Elaborado pela AUTORA, 2005. Com base nas informações disponíveis em: <http://geocities.yahoo.com.br/row701/ferrovia-textos-01.htm>. Acesso em: 03 de março de 2005.

O crescimento da rede ferroviária no país atingiu o grau mais elevado, no chamado por Zorzo de “entusiasmo ferroviarista” (2001, p.76), entre os anos de 1870 a 1890, mantendo esse ritmo de crescimento até 1930. Na Bahia a implantação das ferrovias ocorreu com relativo pioneirismo frente ao quadro nacional, já em 1850, num momento em que os agentes econômicos (fronteiras asseguradas; capital sendo aplicado à circulação financeira; abolição da escravatura; maiores arrecadações dos cofres públicos), no Brasil, encontravam-se em pleno otimismo, como se pode compreender das palavras de Zorzo:

[...] os conflitos internacionais aparentemente resolvidos, as fronteiras asseguradas, o capital acumulado sendo colocado na circulação financeira devido ao processo de término da legalidade do tráfico de escravos, os cofres públicos com maiores arrecadações. Entrou em vigor, naquele mesmo momento, o primeiro Código Comercial (1850) e foram feitas as primeiras tentativas sólidas de disciplinação do meio circulante e da formação de capitais [...]” (ZORZO, 2001, p. 77-78).

No contexto mundial, a primeira estrada de ferro construída foi a Estrada de Ferro que liga Manchester a Liverpool (Inglaterra), em 1825. Na América a primeira representante é de 1831, a Estrada de Ferro Carolina do Sul (Estados Unidos). No Brasil, a primeira estrada de ferro inaugurada em 1854, foi a Estrada de Ferro Mauá e na Bahia, a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, concluída em 1896, foi a primeira do estado. (TEIVE e ARGOLLO, 1908, p. 3).

As condições favoráveis encontradas à construção de ferrovias no país, como um todo, estavam fundamentadas no monopólio de atendimento das regiões criadas pelas empresas ferroviárias. Estas possuíam o privilégio de gerenciamento exclusivo das estradas de ferro por muitas décadas, como destaca:

Adotada nos acordos dos empresários com o governo, que oferecia o monopólio das empresas em face da concessão do privilégio da zona tributária, com dezenas de quilômetros de cada lado do eixo ferroviário, por períodos de tempo de cinquenta até cem anos [...]. Formou-se um negócio altamente especulativo ao redor da concessão de privilégio para a construção de ferrovias (ZORZO, 2001, p. 73).

E também:

O decreto legislativo nº 725 de 03 de outubro de 1853, autorizou o governo a modificar as condições da concessão da Estrada de Ferro de Pernambuco e conceder a construção de uma estrada de ferro do litoral da Bahia a vila de Juazeiro, ou outro ponto da margem direita do rio São Francisco (TEIVE e ARGOLLO, 1908, p. 4).

Segundo Rocha (2000) acreditava-se, ainda na metade do século XIX, que o vale do São Francisco, se explorado, seria o “celeiro do país”, e, assim, o “governo Imperial pensava em construir estradas de ferro em direção a esse rio, partindo de quase todos os pontos importantes: Recife, Salvador, Vitória, Natal, Rio de Janeiro e até mesmo São Paulo” (CBTU, 1999 apud ROCHA, 2000).

Em 1853, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto recebeu a concessão por 90 anos para construir uma ferrovia que saísse da cidade da Bahia, como era chamada Salvador nessa época, próxima ao Porto, e que fosse até a vila de Juazeiro, à margem direita do rio São Francisco (ROCHA, 2000).

Os trabalhos de construção da estrada foram iniciados em 1856 tendo, em 28 de junho de 1860, sido aberto ao tráfego a primeira seção. Em setembro do mesmo ano foi entregue ao tráfego a segunda seção até o rio Joanes. Um ano depois, em setembro de 1861, inaugurou-se a terceira seção. A quarta seção foi entregue em 1862 e, finalmente, em 13 de fevereiro de 1863 foram inauguradas as duas últimas

seções da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, atingindo a cidade de Alagoinhas – Ba totalizando, aproximadamente, 123 km de ferrovia.

Da sua extensão inicial ela vai ao longo da costa, margeando a Bahia de Todos os Santos e sua enseada, Bahia de Cotegipe, dirigindo-se a leste onde se aproxima do oceano e toma a direção norte, atravessando os vales dos rios Joanes, Jacuípe, Pojuca, margeando o rio Catu, afluente deste último, chegando à cidade de Alagoinhas - Ba. A Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco conta ainda com as estradas de ferro Centro – Oeste e São Francisco, avolumando o seu tráfego, além do ramal ao Timbó partindo de Alagoinhas em direção a Aracaju – Se (Figura 1.3).

Dois estudos de viabilidades foram realizados à época da implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, o primeiro trabalho¹¹ data de 1852 e foi realizado por uma equipe de representantes dos proprietários de terra e agricultura: a Comissão da Junta da Lavoura, que nas palavras de Zorzo era:

[...] considerada entidade “patriótica” destinada a discutir, projetar e representar acerca da conveniência da estrada de ferro, que constituiria “empresa proveitosa a muitas Províncias Centrais que poderão transportar os seus produtos e fazer todo o comércio pelas águas do rio [de São Francisco]” (ZORZO, 2003, p. 117).

E o segundo estudo, elaborado mais de 40 anos após o primeiro (1897) e após 30 anos de inaugurado o primeiro trecho da estrada (de Salvador para Juazeiro). Nos dois estudos, apesar do enfoque diferenciado observado, a ferrovia é colocada como um fato consumado, considerando as precariedades com relação, principalmente,

¹¹ MONIZ, Antonio Ferrão et al. Trabalho da Comissão da Junta de Lavoura sobre os Meios de se Fazer a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. Bahia: Typ. Republicana do Guaycuru, 1852. (O documento encontra-se disponível na Fundação Clemente Mariano em Salvador – BA). In: ZORZO, Francisco Antonio. A Engenharia e a Importação da Tecnologia ao Transportes Ferroviários na Bahia durante a Segunda Metade do Século XIX: Estudando o Caso do Primeiro Empreendimento Ferroviário Baiano.

Figura 1.3
 ESTADO DA BAHIA
 ESTRADA DE FERRO BAHIA AO SÃO FRANCISCO - 2005
 (Roteiro e Principais Cidades da Ferrovia)



às técnicas de engenharia utilizadas (que por serem importadas, não refletiam a realidade observada para o país e/ou Bahia), como bem resume Zorzo:

A modernização dos transportes teve um custo muito alto perante os objetivos pretendidos, além de ter se efetuado num plano tecnológico muito restritivo. A engenharia ferroviária, no Brasil e na Bahia, desenvolveu-se segundo uma política de dominar somente o processo construtivo das vias [...] duas conseqüências se fizeram sentir no tocante aos problemas de engenharia. [...] primeira [...] estradas de ferro brasileiras sempre eram obrigados a atender às especificações e normas relativas aos equipamentos que eram vindas do estrangeiro.[...] a fonte do conhecimento era gerada no estrangeiro e, simplesmente, reproduzida no país. E, segunda [...] a baixa qualidade e produtividade das ferrovias brasileiras esteve ligada às dificuldades de renovação tecnológica [...] (ZORZO, 2003, p. 116).

A irradiação da estrada de ferro a partir de Salvador causou impactos tanto no povoamento, como no sistema urbano que se formava. A sua construção teve a concessão, inicial, feita a um particular, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, tendo sido esta transferida em 1855 à *“Bahia and San Francisco Railway Company”*, incorporada em Londres com capital inicial de 1,8 milhões de libras. Em 1901 o governo resgatou a estrada dos ingleses e arrendou-a aos engenheiros Jerônimo Teixeira de Alencar Faria e Austríiliano de Carvalho. Mais tarde, ela foi transferida para a razão Teive Argolo & Cia. e, em 1909, para a Companhia Viação Geral da Bahia.

Foi constituída a rede Viação Férrea Federal da Bahia, em 1910, prevendo-se a ligação da Bahia ao São Francisco com a Estrada de Ferro Bahia e Minas e a incorporação desta última ao conjunto da rede baiana¹². O contrato de arrendamento foi, novamente, transferido em 1911, desta vez para a *“Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l’Est Brésilien”*, formada com capitais franceses e belgas. As

¹² Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro Nazaré, Estrada de Ferro de S. Amaro, Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista.

cláusulas do novo contrato previam vários prolongamentos das linhas e ramais que formavam a rede.

Para atender aos interesses de grupos econômicos e aos ferroviários do Estado, o governo de Getúlio Vargas, em 1935, decretou a encampação de todos os serviços e bens da “*Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l’Est Brésilien*” para o controle da União, formando assim a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB). Popularmente, conhecida no Brasil como Leste, que unificou cinco ferrovias¹³, construídas em épocas diferentes, que totalizava 2.545 km de extensão e formava um dos principais sistemas ferroviários do país.

Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A.¹⁴ (RFFSA) que absorveu a VFFLB e esteve, operacionalmente, organizada em 12 Superintendências Regionais (SR’s), a saber: SR.1 - Recife; SR.2 - Belo Horizonte; SR.3 - Juiz de Fora; SR.4 - São Paulo e Centro-Oeste; SR.5 - Curitiba; SR.6 - Porto Alegre; SR.7¹⁵ - Salvador e Sudeste; SR.8 - Campos; SR.9 - Tubarão; SR.10 - Bauru e Sul; SR.11 - Fortaleza e SR.12 - São Luís. Esta vigorou até setembro de 1996, quando a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) assumiu a operação do trecho correspondente à malha centro-leste brasileiro, após ter vencido a concorrência pública para exploração do serviço durante o processo de desestatização da RFFSA, conforme decreto¹ publicado no Diário Oficial da União em 26 de agosto de 1996.

A partir de agosto de 1999, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) passou a ser líder do grupo que controla a FCA, fortalecendo o processo de gestão e recuperação

¹³ Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco; Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia; Estrada de Ferro Petrolina a Teresina; Estrada de Ferro Central da Bahia e Estrada Santo Amaro.

¹⁴ A RFFSA surgiu da união de 22 ferrovias em todo o Brasil, a maioria de capital privado, reunindo linhas despadronizadas, deficitárias e com excessivo quadro de pessoal (cerca de 160.000 ferroviários). Em muitos casos não havia interligação física entre as ferrovias desapropriadas. (MENEZES, 2004, p. 23-24).

¹⁵ Antiga VFFLB.

da empresa. Em setembro de 2003, autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a CVRD assumiu o controle acionário da FCA. Neste sentido, pode-se resumir os estágios, por quais passou a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (Figura 1.4), chegando ao momento atual, da seguinte maneira:

Figura 1.4
ESTRADA DE FERRO BAHIA AO SÃO FRANCISCO

PERÍODO (em anos)	FATOS DE DESTAQUE
1853	Joaquim Francisco Alves Branco Luis Barreto, recebe concessão para construir uma estrada de ferro que partirá de Salvador até Juazeiro.
1855	Transferência dos direitos (inicial concessão particular) à “Bahia and San Francisco Railway Company”.
	Projetada em Londres, pelo inglês John Watson, com estrutura de ferro fundido, possuindo apenas forro e assoalhos de madeira.
1856	Início da construção de 20 léguas de ferrovia entre Salvador e Alagoinhas.
1860	Inauguração do primeiro trecho: Salvador - Paripe.
1863	A ferrovia atinge a cidade de Alagoinhas - Ba.
1896	A ferrovia atinge seu objetivo: A margem direita do Rio São Francisco.
1901	O governo resgata a estrada dos ingleses e faz o arrendamento concedendo-o a Jerônimo Teixeira de Alencar Farias e Austríiliano de Carvalho.
	Concessão transferida, mais tarde, para Teive Argolo & Cia.
1909	Companhia Viação Geral da Bahia.
1911	Na presidência do Mal. Hermes da Fonseca, o ministro de Viação e Obras Públicas unificou os vários contratos existentes concedendo à empresa francesa “Compagnie Chemins de Fér Fédéraux de l’Est Brésilien” a administração das ferrovias baianas.
1935	O contrato com os franceses foi cancelado, devido à encampação das ferrovias baianas pelo Governo Federal, através do Departamento de Estrada de Ferro, passando então a se chamar de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, popularmente, Leste.
1937	Início da duplicação do trecho Calçada – Paripe.
1938	Recebimento das três primeiras locomotivas diesel-elétricas a operarem no Brasil, fabricadas por “The English Company”.
1944	Início das obras da ponte São João.
1948	Início das obras de eletrificação do trecho Calçada – Paripe, que posteriormente atingiu a cidade de Alagoinhas.
1953	Término da duplicação do trecho Calçada – Paripe.
1957	É criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).
1979	É criada a Superintendência Regional de Salvador (SR. 7) da RFFSA.
1984	Criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos para operar todos os sistemas de trens urbanos do país.
1988	Implantada a Superintendência de Trens Urbanos de Salvador, que fica responsável pelo transporte de passageiros no trecho Calçada – Paripe.
1996	A RFFSA, Malha Centro Leste, que incluía a ferrovia baiana, é privatizada, passando a denominar-se Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
1999	A Companhia Vale do Rio Doce passou a ser líder do grupo de controle da FCA
2003	Autorizada pela ANTT a Companhia Vale do Rio Doce assume o controle acionário da FCA

Fonte: Adaptação pela AUTORA, 2005 a partir de ROCHA, Francisco Ulisses Santos. **O transporte sobre trilhos e a formação da cidade do Salvador: 1860 a 1930.** Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2000.

Dessa forma podemos dizer que o “entusiasmo ferroviário” observado no estado da Bahia com a implantação das estradas de ferro, principalmente, a Bahia ao São

Francisco propiciando o crescimento econômico estadual e das cidades influenciadas (direta ou indiretamente) pela ferrovia será mais claramente observado nos próximos capítulos, quando dever-se-ão ser notados a conformação de núcleos urbanos e o favorecimento destes pelo modal ferroviário. Ganhando destaque a cidade de Alagoinhas (cerne do estudo) a qual tem sua história se confundido com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco ao núcleo originário de ocupação da cidade.

CAPÍTULO 2 **ALAGOINHAS NO LITORAL NORTE**

Entendidos os conceitos de espaço urbano, articulação e tendo clara a idéia do papel do ferropiarismo nas principais cidades baianas, torna-se necessária uma percepção de como os núcleos urbanos se formaram no Estado da Bahia e neste sentido, como se dá o surgimento da cidade de Alagoinhas, que se constitui em fundamental elemento no âmbito do tema estudado. Para tanto, este Capítulo configura uma descrição do surgimento desta, considerando um momento anterior, de formação dos núcleos urbanos e sua inserção no povoamento do Litoral Norte.

2. 1 - FORMAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS

No rastro do processo de ampliação das rotas comerciais (época das intensas atividades de expansão marítima da “era dos descobrimentos”), a chegada dos portugueses ao Brasil foi, essencialmente, motivou a busca por especiarias e metais preciosos, a fim de aumentar a extração de riqueza para a Coroa. Assim, durante os primeiros anos após o descobrimento, a ação destes restringia-se à organização de expedições para o reconhecimento da área, guarda de terras e extração de produtos com maior valor comercial.

Em determinados pontos do litoral, (os portugueses) instalaram, de saída, núcleos provisórios de ocupação do território, nos quais construíram capelas, centros de administração, postos para armazenamento de madeira e fortificações para a proteção dos portugueses contra o ataque de índios e

de outros europeus, especialmente franceses e holandeses (SEI, 1998 apud SEI, 2003, p.70).

A grande dificuldade para ocupar a imensa costa do território brasileiro, permitiu que a emergência dos primeiros “embriões urbanos” (LEÃO, 1989, p. 36) ocorresse, apenas, nos 30 anos após o descobrimento, com a criação de feitorias ao longo do litoral:

Estes pequenos núcleos serviam de pontos de escala das expedições exploradoras enviadas pelo governo português, mas operavam também como entrepostos de pau-brasil e outros produtos oriundos do extrativismo animal e vegetal, além de servirem de base para a defesa da costa (LEÃO, 1989, p. 36).

São poucas as informações, de que trata a história, sobre os primeiros núcleos urbanos fundados no Brasil e mais especificamente na Bahia (âmbito do estudo). Pode-se considerar a instituição do sistema de Capitânicas Hereditárias, 1534, como marco inicial da urbanização brasileira. E, mesmo, com a Coroa oferecendo vantagens políticas – para a implantação destas (concedendo poderes de soberano aos donatários), apenas duas capitânicas foram bem sucedidas: Pernambuco e São Vicente.

A história confusa da colonização intentada através do sistema das capitânicas hereditárias retrata bem os grandes e sérios problemas enfrentados pelos adventícios, [...], colocados frente a frente com as paisagens tropicais do imenso território ainda dominado pelo gentio nem sempre passivo perante a usurpação de seus antigos e desmesurados domínios (HOLANDA, 1963 apud SEI, 2003, p. 70).

Na Capitania Hereditária da Bahia, Vila Velha¹⁶ foi o primeiro núcleo urbano. Este se ligava às aldeias indígenas através de trilhas, que mais tarde se tornariam uma rede

¹⁶ Vila Velha localizava-se no atual bairro da Barra, em Salvador, seu fundador foi Diogo Álvares Correia, o Caramuru, e a data de fundação está no período de 1525-1530 (sabe-se pouco sobre a data precisa).

de caminhos e/ou estradas, fruto do processo de ocupação e expansão do povoamento na Bahia.

Os primeiros núcleos urbanos baianos estavam concentrados, basicamente, na planície litorânea cuja localização e estrutura orientava-se para a defesa do território contra ataques estrangeiros e para o comércio (inicialmente) de curtos percursos. Essa é uma das considerações, a ser lembrada, sobre a origem dos núcleos urbanos do Estado, já que estes se diferenciam dos formados em outras regiões brasileiras, porque “[...] o povoamento da Bahia se fez através de uma colonização [...] orientada para a exploração econômica do território [...]” (LEÃO, 1989, p.79). Essa localização costeira resultou numa vida econômica, inicialmente, voltada para a Metrópole Colonial.

Na conquista do território baiano e expansão do povoamento, a atividade missionária teve um grande peso. No interior o serviço catequético¹⁷ não só foi intenso como difuso. Assim, “a administração dos serviços religiosos à população rural bastante dispersa, levou a arquidiocese a fundar capelas, [...] como marcos da conquista de territórios [...]” (LEÃO, 1989, p. 83). São exemplos, de localidades que assim surgiram: Jaguaripe, Santo Antônio de Jesus, Santo Amaro, Coração de Maria e Alagoinhas. Dessa forma é que os aldeamentos indígenas e as sedes das fazendas de pecuária têm, também, papel fundamental na formação dos núcleos urbanos no interior do território baiano.

¹⁷ Segundo Leão, os serviços catequéticos ocorriam quando os jesuítas e padres se reuniam em aldeias, fundadas por eles, para ministrar os ensinamentos cristãos e a língua portuguesa aos índios, além de discipliná-los nos trabalhos domésticos e agrícolas. (1989, p. 83)

As sedes das fazendas pecuárias [...] localizadas ao longo das rotas das boiadas e das tropas, nos entroncamentos de estradas, nos transbordos dos rios ou justapostos a uma capela construída pelos proprietários. Estes sítios por apresentarem vantagens locais costumam atrair populações inicialmente para troca de produtos (feiras semanais). Ao longo do tempo, entretanto, as populações começam a se assentar pela força de núcleos com tendências a evoluir para vilas e cidades (LEÃO, 1989, p. 84).

As relações existentes entre os núcleos urbanos em formação na Bahia eram praticamente inexistentes, mas com a expansão das atividades agrícolas, a organização dos serviços religiosos e jurídicos, a interação entre os dispersos núcleos urbanos foi crescendo, de forma que “do ponto de vista funcional, cada um destes núcleos desempenhava um papel de acordo com a sua localização e situação político-administrativa [...]” (LEÃO, 1989, p. 64).

Assim é que “a análise de uma rede urbana implica não apenas na estrutura dos núcleos componentes, mas na função de cada núcleo na rede e nas relações entre os núcleos” (LEÃO, 1989, p. 22).

Vale ressaltar que pela inesgotabilidade que o tema rede urbana abrange, no âmbito deste estudo dever-se-á compreender, somente a noção do conceito, absorvido das palavras de Côrrea (afim de que se possa sistematizar o estudo) não se pretendendo aprofundar na complexidade que o tema rede urbana na Bahia se propõe. Nesse sentido, a rede urbana, segundo Côrrea:

[...] passou a ser o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial (CÓRREA, 1989, p. 5).

Dessa maneira, não sendo o território algo imutável, os homens vão se apropriar dos meios disponíveis para redefinir o espaço geográfico¹⁸. Fazendo desta apropriação uma forma de transformar o espaço (segundo: a divisão do trabalho; o consumo; a organização social) em dados períodos históricos. Assim, o Estado da Bahia tem os limites territoriais estabelecidos, ainda no período Republicano, com o regime federativo, tendo os estados de: Sergipe; Alagoas; Pernambuco; Piauí; Minas Gerais e Espírito Santo, como estados vizinhos.

Na época da delimitação do espaço territorial da Bahia, segundo Tavares a população era pequena, quando relacionada à vasta superfície, pouco mais de 1.900.000 habitantes (2001, p. 359). A economia era basicamente agrário-mercantil, voltada para o mercado externo e a mudança estrutural, mais acentuada, observada do Império para República, foi a substituição do trabalho escravo pelas diversas formas de trabalho semi-escravo a livre. Os principais produtos exportados pelo estado baiano eram: cacau, fumo, açúcar, café, couro curtido e em salmoura (couro cru), peles, piaçava, pedras preciosas, cera de carnaúba, borracha e madeiras.

Considerando os principais produtos que sustentavam a economia baiana, merecem destaque, segundo Leão (1989, p. 87-90), alguns núcleos urbanos:

- Na área canavieira: estavam Salvador, São Francisco do Conde, Santo Amaro, Cachoeira e no final do período colonial, Nazaré.

¹⁸ Aqui entendido como o espaço da sociedade em que se desenrola a vida dos homens (MOREIRA, 1993 apud ROCHA, 2004, p.10).

- Na área fumageira: Cachoeira, Maragogipe, Muritiba, Cruz das Almas, Santo Estevão, Feira de Santana, Ipirá, Inhambupe.
- Na área da pecuária: estavam os vales dos principais rios da capitania, sobretudo pelo vale do Rio São Francisco.
- Na área da mineração: parte meridional da Chapada Diamantina, destaque para Jacobina ao norte e Rio de Contas na porção meridional.

A implementação da rede viária permitiu o fortalecimento dos núcleos urbanos, até então existentes e favoreceu o surgimento e consolidação de outros no interior e na área litorânea do estado.

2. 2 – POVOAMENTO DO LITORAL NORTE

O termo povoamento usualmente significa *habitar local desabitado*. Povoar refere-se: *formar povoação em; prover de habitantes; tornar habitado*. No âmbito deste estudo, porém, este termo deverá ser empregado considerando a existência anterior da presença humana no estado. Afinal, já na época do descobrimento do Brasil, a Bahia mesmo nas áreas mais inóspitas, não era despovoada. Vários povos com línguas e culturas diferenciadas, já habitavam o espaço baiano. A colonização branca e a chegada de negros africanos alteraram, decisivamente, aquela realidade.

Dessa forma, a utilização do termo povoamento, nesse estudo, considera um momento anterior de ocupação dos colonizadores portugueses na Bahia.

Com relação à utilização do termo Litoral Norte, no âmbito do trabalho, ele será compreendido a partir do estudo de regionalização do Estado da Bahia, proposto pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEI / SEPLANTEC)¹⁹ da década de 1980, e que identifica 15 Regiões Econômicas (RE's), em 415 municípios²⁰ da Bahia. Vale notar que a cidade de Alagoinhas (âmbito do estudo) está na Região Econômica Litoral Norte.

Considera-se por Litoral Norte, todo o espaço a partir da foz do rio Real até a foz do rio Pojuca. Área caracterizada pela extensa presença de coqueirais, dunas, rios, manguezais, lagoas de água doce e por manchas de Mata Atlântica. Tem, atualmente, como seu ponto de referência a Linha Verde, rodovia que liga Mangue Seco, no extremo norte, à Praia do Forte, seu extremo sul. A estrada, além de atravessar toda essa belíssima região, mantém distância crítica de áreas ambientais, como forma de preservar as belezas naturais da região (Bahia, 1999, p. 17).

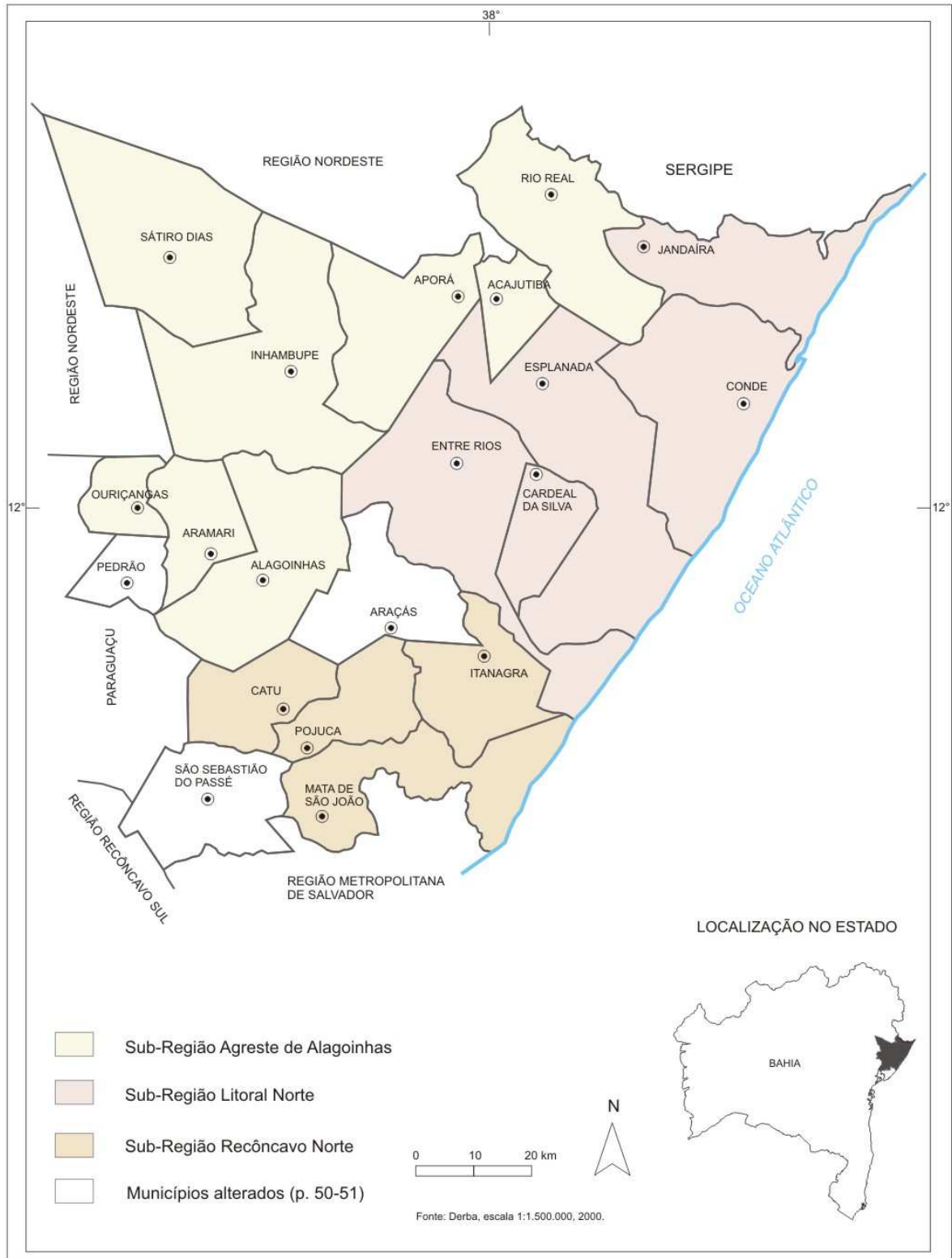
A situação geográfica da RE Litoral Norte é privilegiada, afinal localiza-se na costa norte do estado baiano, tendo, a leste - o Oceano Atlântico como limite; e mantendo fronteiras, ao norte - com o estado de Sergipe e parte da Região Econômica Nordeste; ao sul - com a Região Metropolitana de Salvador e, a oeste - com as Regiões Econômicas: Nordeste; Paraguaçu e Recôncavo Sul. (Figura 2.1).

A sua ocupação primitiva esteve relacionada à colonização portuguesa no litoral brasileiro, através da cultura canavieira que se disseminou ao longo da costa, conso-

¹⁹ SEI / SEPLANTEC - órgão central do sistema de planejamento social e econômico do Estado da Bahia.

²⁰ Na época da realização do estudo eram 415 municípios, porque Luiz Eduardo Magalhães era distrito de Mimoso e Barrocas, ainda, não tinha sido desmembrado do município de Serrinha.

Figura 2.1
 ESTADO DA BAHIA
 REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE
 E SUB-REGIÕES - 2005



lidando os principais núcleos urbanos nos vales dos seus rios. Concomitante com a pecuária extensiva e a produção agrícola de subsistência.

Pode-se considerar que a ocupação da RE Litoral Norte começou a se definir com a expansão da pecuária a partir da Casa da Torre²¹ de Garcia D' Ávila, ainda nos séculos XVI / XVII, a partir dos caminhos existentes entre o Recôncavo (grande centro produtor de açúcar da Colônia) e regiões mais longínquas, consolidando-se com as estradas das boiadas e as feiras. A complementaridade do Litoral Norte e Recôncavo confirmava-se com o fornecimento de lenha e animais de tração (Litoral Norte) para os engenhos de açúcar (Recôncavo).

A ocupação da RE Litoral Norte se deu de forma rarefeita e lenta, tanto no interior com as grandes fazendas de pecuária e cana, quanto nas áreas de agricultura de subsistência e das vilas de pescadores na parte litorânea, propriamente dita. Em termos de área, a região possui 12.305 km², ocupando 2,1% da superfície estadual. A implantação das estradas de ferro, já no século XIX, permitiu a origem e estabelecimento de núcleos urbanos, contribuindo no povoamento e na integração do sistema urbano que se desenhava.

Considerando que a RE Litoral Norte no processo, histórico, de ocupação, não se constitui em um espaço social homogêneo, é importante ressaltar o estudo que divide a região em três sub-regiões: Recôncavo Norte, Litoral Norte e Agreste de Alagoinhas (primeiro, segundo e terceiro lugar, respectivamente, em termos de antigüidade de ocupação); a dita subdivisão foi realizada pelo Centro de

²¹ Fortaleza cuja ruína, ainda hoje, é atrativo turístico, na localidade de Praia do Forte, em Mata de São João. (CEI, 1994, p. 15).

Planejamento da Bahia/Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (Ceplab/Seplantec), em 1982, e utilizada pelo Distrito Florestal do Litoral Norte (DFLN)²². (Figura 2.1, p. 49)

A ocupação histórica da sub-região, Recôncavo Norte que reúne os municípios de Catu; Itanagra; Mata de São João e Pojuca; esteve atrelada à produção de açúcar, mantendo, no período colonial papel complementar à produção açucareira no cenário nacional. Afinal suas terras eram menos propícias ao cultivo da cana-de-açúcar, sendo usadas, apenas, nos períodos de alta internacional dos preços do produto, quando a plantação se expandia para áreas periféricas ao Recôncavo baiano, atingindo os municípios citados. Na baixa estação, em suas terras desenvolvia-se a pecuária extensiva.

Agrupando, basicamente, os municípios de Entre Rios; Esplanada; Cardeal da Silva; Conde e Jandaíra. A sub-região Litoral Norte (segunda colocada em termos de antigüidade de ocupação) não possuía solo que favorecesse a plantação de lavouras (açúcar, café); nessas áreas eram cultivadas, apenas, mandioca e coco. Dessa forma, essa sub-região, destacou-se pela pecuária extensiva, tendo sido fornecedora de carnes e animais de tração para canaviais e engenhos.

E, por fim, o Agreste de Alagoinhas - constituído por Aramari; Acajutiba; Aporá; Alagoinhas; Ouriçangas; Inhambupe; Sátiro Dias e Rio Real; e quatro municípios que não pertencem à Região Econômica Litoral Norte. De ocupação mais recente do que

²² Em 1976, o Estado definiu a criação de distritos florestais na Bahia, entre os quais o Distrito Florestal do Litoral Norte, com 763.00 ha e integrado por: Jandaíra; Conde; Esplanada; Entre Rios; Cardeal da Silva; Alagoinhas; Catu; Pojuca; Itanagra e Mata de São João. (CEI, 1994. p. 9)

as outras sub-regiões, o Agreste de Alagoinhas - contava com estrutura produtiva diversificada; estrutura fundiária menos concentrada e com terras de melhor qualidade, nas quais se misturavam atividades de pecuária e pequena produção.

Centro difusor da atividade pecuária para o vale do rio São Francisco, a RE Litoral Norte, que esteve vinculada aos cultivos de cana-de-açúcar, coco-da-baía e citricultura, tem a economia, hoje, voltada para a exploração de petróleo, silvicultura, turismo e lazer.

A Região Econômica Litoral Norte compreende 20 municípios: Acajutiba; Alagoinhas; Aporá; Araçás; Aramari; Cardeal da Silva; Catu; Conde; Entre Rios; Esplanada; Inhambupe; Itanagra; Jandaíra; Mata de São João; Ouriçangas; Pedrão; Pojuca; Rio Real; São Sebastião do Passé e Sátiro Dias. Estando quase que totalmente integrada ao sistema natural da Zona da Mata Atlântica e um pequeno trecho a noroeste da Zona de Transição Ambiental com o agreste baiano (CEI, 1994, p. 15).

As atividades sócio-econômicas da RE Litoral Norte estiveram vinculadas a três aspectos: primeiro - a economia e a sociedade local estiveram, historicamente, ligadas aos circuitos produtivos do Estado, afinal a economia da RE Litoral Norte sempre foi complementar à de Salvador e à do Recôncavo baiano; segundo aspecto - a estrutura fundiária da região verifica alto índice de concentração da propriedade; e, o terceiro aspecto - desde o início de sua ocupação, a região caracteriza-se como lugar de passagem (inicialmente, com as estradas das boiadas e posteriormente, com a implantação de ferrovias e rodovias).

Dessa forma, considerada essa subdivisão do RE Litoral Norte e situando Alagoinhas neste contexto, percebe-se o início do desempenho do papel regional da cidade perante as localidades do Recôncavo Norte. A atividade econômica principal desta região, como já foi dito, era apresentada pelo fornecimento de carvão e lenha às cidades e engenhos próximos. A exceção da faixa litorânea, onde se agrupavam povoados dedicados à pesca, não existia aí qualquer núcleo urbano importante nesta fase inicial. Tal fato explica-se por ser a região zona de latifúndios com terras pouco férteis. A inexistência de centros urbanos importantes na região levou, naturalmente, ao desenvolvimento de Alagoinhas que passa a servir de apoio urbano para estas áreas.

2. 3 – SURGIMENTO DA CIDADE DE ALAGOINHAS

A história mostra que no período pós-descobrimento, as formas de ocupação no Brasil davam-se pelo sistema de Capitânicas, onde as divisões políticas de terras eram de grandes dimensões. Na Capitania da Bahia, as estradas das boiadas (caminhos de barro que ligavam a Bahia aos sertões do Piauí) formavam o conjunto das principais vias de ligação e acesso à capital da Província e às vilas no interior e no litoral, no início da formação dos núcleos urbanos.

As missões jesuíticas tiveram importância destacada no processo de ocupação e interiorização do povoamento na Bahia, apesar das perseguições do Marquês de

Pombal aos jesuítas²³ (afinal os colonos portugueses os consideravam protetores dos índios, sendo por esse motivo, perseguidos e expulsos do território nacional pelos Pombalinos).

Em 1777, mesmo com a expulsão de muitos jesuítas do território nacional, um padre fugitivo chamado, possivelmente, de João Augusto Machado que havia chegado ao Brasil, através de uma ordem católica belga, designado a servir em Catuiçara (ex Bom Jardim, hoje, município de Teodoro Sampaio), instalou-se num local de sítio agradável, livre do alcance de perseguições dos Pombalinos.

No final do século XVIII, o referido sacerdote (primeiro a construir moradia, criando a fazenda Ladeira, posteriormente, dos herdeiros de José Dias, e mais tarde dividida nas fazendas: Coqueiros, Santo Antônio e Suzanópolis) ergueu uma capela, segundo Resolução de Consulta da Mesa de Consciência e Ordens, de 15 de outubro de 1816. Ao redor desta, formou-se o primeiro povoado (Santo Antonio das Lagoinhas) com pequenas casas, próximo de uma lagoa de águas refrescantes, hoje, conhecida como Fonte dos Padres.

Ora fazendo parte da Capitania de Sergipe, ora da Bahia, o povoado de Santo Antonio das Lagoinhas pertencia a Vila de Inhambupe. Sua história teve início, enquanto este era ponto de descanso nas estradas das boiadas.

O local firma-se enquanto povoado, ainda no século XVIII, com a chegada de escravos fugitivos; boiadeiros; imigrantes; mercadores (carregando gêneros e mercadorias pela estrada); índios aldeados e pequenos agricultores. Os primeiros

²³ Os padres jesuítas atravessavam matas para catequização do gentio e já haviam fundado muitas freguesias.

habitantes das terras de as “Lagoinhas”, que se deparavam, freqüentemente, com “lagoinhas d’água” (o que deu origem ao nome da cidade, pela aglutinação das palavras “as” e “lagoinhas”) se instalavam na parte alta, dos tabuleiros, onde procuravam construir espaços de sobrevivência e sociabilidade como, as feiras. O que contribuiu para a gradativa inserção desta no cenário sócio-político da Bahia.

O jesuíta fundador permaneceu por cerca de 20 anos, dedicando suas atividades sacerdotais a esta comunidade. Sendo substituído, em 1816, pelo Padre José Rodrigues Pontes que elevou o povoado à categoria de Freguesia, no governo de D. João VI. A freguesia Santo Antonio das Lagoinhas (como era chamada), por força da Resolução Provincial nº 442 de 16 de junho de 1852 (assinada pelo vice-presidente da província da Bahia, Álvaro Tibério Moncorvo Lima) passou à categoria de Vila, tendo sido desmembrada de Inhambupe.

Em 2 de Julho de 1853 foi instalado o município de Alagoinhas, sendo o Coronel José Joaquim Leal o primeiro presidente eleito para o Conselho Municipal, em sessão presidida pelo Capitão Januário Pereira de Carvalho (membro da Câmara de Inhambupe) que apossou o presidente do Conselho e demais vereadores.

Foi no contexto modernizador em curso no país, da segunda metade do século XIX, que a Vila ganhou projeção com a aprovação do projeto de implantação da Estrada de Ferro que intentava ligar a Província da Bahia ao Rio São Francisco. Assim é que a história da cidade de Alagoinhas se confunde com a da própria ferrovia na Bahia.

O Governo Imperial promulgou o decreto lei nº 1299, de 19 de dezembro de 1853, e em outubro do mesmo ano, teve início a construção dos 125 quilômetros e 680 metros da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, cujo traçado alcançava os tabuleiros da Vila de Alagoinhas.

Com autorização do reverendo D. José Rodrigues Pontes, no mesmo lugar onde foi erguida a capela primitiva, seriam colocadas as primeiras pedras, em 1863, pelos homens que efetuariam a escavação dos alicerces, para erguer a Catedral de Santo Antonio, hoje em ruínas (Figura 2. 2), com adobe argamassado em sangue fresco de boi, para dar liga. Em 1868 o prédio foi abandonado, pois a cidade, acompanhando a linha férrea, foi deslocada três quilômetros do sítio original.

Figura 2.2
RUÍNAS DA IGREJA DE ALAGOINHAS VELHA



Fonte: MENEZES²⁴, 2004, p. 30

Devido a instalação da ferrovia e a importância que a Vila adquiriu, pela condição de importante parada no sistema ferroviário, a vila de Alagoinhas, através, da Lei Provincial nº 1957 foi elevada à categoria de Cidade em 7 de junho de 1880. Na nova cidade, os jesuítas construíram a Igreja Matriz (Figuras 2. 3 e 2. 4), que existe

²⁴ MENEZES, Jorge Luiz Dantas et al. **A decadência sócio-econômica do município de Alagoinhas – Ba: O caso da ferrovia.** 2004, 95f. Monografia (Graduação em Administração com habilitação em Gestão de Negócios) – Faculdade Santíssimo Sacramento, Alagoinhas, 2004.

até hoje e que, segundo a tradição popular, teria sido concluída pelos homens das tropas de Antonio Conselheiro.

Figura 2. 3
IGREJA MATRIZ DE ALAGOINHAS (ANTIGA)



Fonte: SANTOS, J. 1987, p.35

Figura 2. 4
IGREJA MATRIZ DE ALAGOINHAS (ATUAL)



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005

A chegada da ferrovia e a transposição da cidade fizeram com que a área em volta da lagoinha (em torno da Fonte dos Padres) voltasse a ser curral de bois, imprimindo à cidade duas imagens: “Alagoinhas Nova” - emergente e “Alagoinhas Velha” - decadente. Como sugerem os versos da alagoinhese Maria Feijó:

A locomotiva cansada
Vai empurrando tudo
Que encontra na frente
Quebrando o silêncio
Da noite longa e monótona
De repente
Numa fúria desenfreada
Alteia e apressa o ritmo
Zangada, com ódio visível:
Eu mato tudo, eu como tudo, eu mato tudo, eu como tudo... (FEIJÓ, 1970
apud MENEZES, 2004, p. 36)

A interpretação da história de formação da cidade nos leva a entender que a construção da Estrada de Ferro em Alagoinhas não foi aceita, imediatamente, pela população local o que desencadeou uma série de conflitos. Mas, segundo a professora Iraci Gama (informação verbal)²⁵, os fatos nos remetem a perceber que

²⁵ Em entrevista concedida em 12 de Março de 2005 e transcrita na íntegra nos anexos deste trabalho.

até a Igreja apoiava a implantação da estrada de ferro, no entanto, o que acontecia na época era que a população residente no núcleo originário da cidade, já estava acostumada àquele espaço e gostaria de permanecer lá:

(quando você lê algum documento a respeito da igreja hoje, que a gente chama “a igreja inacabada de Alagoinhas Velha”, mas aquela igreja é de Santo Antonio, há documentos em que o vigário está pedindo verba para poder construir, porque vai chegar o trem e como é que vai chegar a ferrovia que vai trazer figuras ilustres e essas figuras ilustres não vão ter espaço decente para rezar?). Então você vê, se isso é o que está colocado no documento, não existe nenhuma objeção à ferrovia, eles também consideravam que a ferrovia era um ponto de crescimento. Quando o vigário pede para que a igreja seja construída, para que a igreja seja bonita, para receber bem e dar um espaço adequado para esses estrangeiros que virão aqui constantemente e que virão pela ferrovia, ele não está renegando a ferrovia. Agora, [...] interesse políticos [...] devem ter interferido aí, mas era perfeitamente possível que houvesse uma negociação, quem tivesse interesse em ficar, ficariam lá e quem tivesse interesse em descer, descia [...] (LUZIA, 2005, Anexos p. 94-95).

A ferrovia foi construída a três quilômetros de distância do núcleo inicial da Vila de Alagoinhas (longe das moradias, até então existentes, do comércio - feira, da igreja e da sede da cidade). Causando uma transformação urbana, concorrendo determinantemente, para desestruturação e esfacelamento do núcleo inicial da cidade.

Segundo trata a história, a transferência da antiga cidade de Alagoinhas para a parte baixa do sítio urbano, ocorreu cinco anos depois da inauguração do terminal das linhas da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, a estação de Alagoinhas (Figuras 2. 5; 2. 6 e 2. 7).

Figura 2. 5
VISÃO DA ENTRADA DA ESTAÇÃO DE ALAGOINHAS (HOJE ALMOXARIFADO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS)



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

Figura 2. 6
VISÃO FRONTAL DA ESTAÇÃO DE ALAGOINHAS



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

Figura 2. 7
VISÃO LATERAL DA ESTAÇÃO DE ALAGOINHAS



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

É o primeiro prédio de Alagoinhas é a Estação de Alagoinhas que foi inaugurado no dia 13 de fevereiro de 1863, portanto, toda a história de urbanização da cidade, começa por ali e ai você percebe que a Praça que passou a ser chamada Praça do Comércio e que é hoje a Praça J. J. Seabra fica localizada ali, exatamente, porque toda movimentação se dava pelo trem, então as pessoas saíam da estação e retornavam pra li, pelo ponto da estação, as mercadorias entravam por ali e saíam por ali. Esse é que é o elemento inicial do movimento da vida da cidade (LUZIA, 2005, Anexos p.93).

Os coronéis que moravam no centro antigo não queriam que a cidade fosse transferida. Por isso, foi necessária intervenção dos “calças listradas”²⁶, para forçar os feirantes desobedientes a descerem com as suas mercadorias ao novo núcleo urbano:

²⁶ Como eram chamados os policiais, em alusão ao uniforme azul com listras vermelha na lateral.

Resolução da Transferência da sede da cidade de Alagoinhas, para o novo local:

José Bonifácio Nascente de Azambuja, Presidente da Província da Bahia. Faço saber, a todos os habitantes, que a Assembléia Provincial Legislativa, digo, Legislativa Provincial, decretou e eu sanciono a Resolução seguinte:

Art. 1 – Fica removida a sede da Vila de Alagoinhas, para o lugar em que se acha a Estação da Estrada de Ferro.

Art. 2 – Revogam-se as disposições em contrário. Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Resolução pertencerem que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Secretário da Província a faça imprimir, publicar e correr.

Palácio do Governo da Bahia, 16 de abril de 1868.

Assina: José Bonifácio Nascente de Azambuja (Resolução de 16 de abril de 1868, n.13 apud MENEZES, 2004, p. 34-35).

Mesmo com a grande mudança observada (transferência do centro da cidade, de Alagoinhas Velha para próximo da Estação) a feira (principal elemento das práticas sociais e comerciais, da época) sobreviveu ao tempo e às transformações na cidade. Crescendo e consagrando-se como um dos setores de crescimento econômico da região, a Central de Abastecimento, como é conhecida hoje a feira, movimentava grande fluxo de pessoas todas as sextas-feiras e sábados.

Um outro fato marcante da história de Alagoinhas data de 17 de novembro de 1930, quando o então prefeito alagoinhense assinou um decreto mudando o nome da cidade de Alagoinhas, passando a partir daquela data a se chamar “Cidade Joaquim Távora”. Uma homenagem ao Capitão Joaquim Fernandes Távora, irmão do Comandante Juarez Távora, e chefe das forças revolucionárias no norte, destacado para lutar por novos métodos administrativos no Brasil. Ele foi ferido, gravemente, em 15 de julho de 1922, quando, por deliberação, atacou e ocupou o quartel do 5º Batalhão de Polícia, na Liberdade, em São Paulo. Vindo a falecer no dia 19 de julho de 1922.

A homenagem que não foi prestada espontaneamente pelos alagoinhenses, não durou muito tempo. E a cidade logo, voltou a ter seu nome, quando por questões

políticas, foi revogado o decreto assinado pelo prefeito, voltando a chamar-se Alagoinhas.

Dessa forma, observamos que os desdobramentos ocasionados pela ferrovia atingiram direta e indiretamente os vários âmbitos de formação da cidade. Afinal, o advento ferroviário foi responsável pelo surgimento e declínio de muitas cidades. Em Alagoinhas ela atuou não apenas como agente indutor do crescimento e consolidação da cidade, mas também como sendo protagonista da história de formação desta.

CAPÍTULO 3

A FERROVIA E A CIDADE DE ALAGOINHAS

O Capítulo 1 deste estudo teve como objetivo realizar um panorama do ferrovianismo no estado da Bahia, trazendo datas e fatos marcantes tanto da atuação deste num contexto local como regional, nacional e mesmo global (quando considerados fatos históricos, destacados no cenário mundial). Somando-se a este foram apresentados conceitos “chaves” fundamentais para a pesquisa. Com uma noção do que foi o ferrovianismo e sua atuação (em linhas breves e gerais) na Bahia, o Capítulo 2 permitiu a compreensão do processo de formação dos núcleos urbanos no Estado chegando, mais tarde, à origem da cidade de Alagoinhas (ponto central do estudo).

Visto que, o transporte pode impactar positivamente sobre uma sociedade, considerando o seu papel de promotor do crescimento, este Capítulo busca evidenciar o processo de materialização do espaço da cidade de Alagoinhas, a partir do modal ferroviário. Observando que a cidade se expandiu margeando os trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, consolidando-se como importante eixo ferroviário.

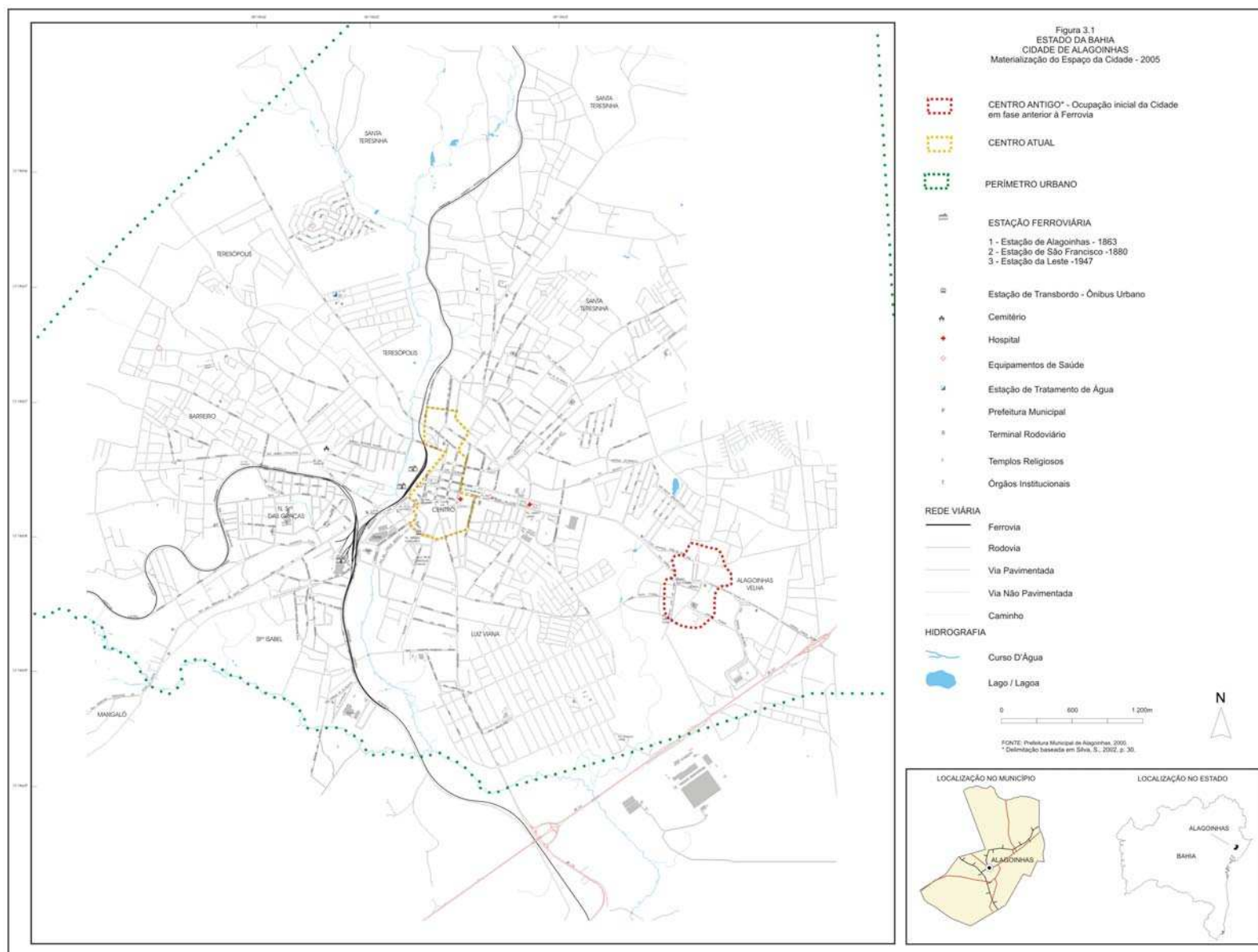
O capítulo traz, ainda, linhas gerais sobre a evolução urbana da cidade, mostrando como o traçado de Alagoinhas foi marcado pela chegada da ferrovia.

3.1 - A MATERIALIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE

A cidade é produzida por uma multiplicidade de agentes. Alterações na configuração da sua estrutura física significam, também, profundas transformações nas formas de convívio social. Assim, Alagoinhas que teve sua origem semelhante à de grande número de cidades baianas (ligada à construção de uma capela, erigida às margens das estradas e/ou caminhos de passagens de boiadas) consolidou-se como povoado e como importante feira de cavalos e carneiros, tendo a sua história marcada (na segunda metade do século XIX) pela chegada da ferrovia, que em virtude da localização da estação terminal (situada distante três quilômetros da sede) alterou profundamente o cenário existente, ou seja, o antigo centro foi removido para o local onde florescia a nova cidade. (Figura 3.1)

Observando-se a figura é possível compreender a concretização da cidade. É importante ressaltar que a delimitação da área central foi realizada considerando a divisão dos Setores Censitários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2000, onde foram usados os setores um e cinco. Para a delimitação do centro antigo não foi possível considerar os setores censitários, porque estes compreendem áreas que não faziam parte deste, quando observada a história da cidade. Portanto, para a delimitação do centro antigo foi realizada adaptação da figura da expansão urbana da cidade de Alagoinhas, apresentada por Silva, S.²⁷, 2002, p. 30.

²⁷ SILVA, Suraia Maria da. **Reflexões sobre o Desenvolvimento Sustentável: Estudo de caso em Alagoinhas**. 2002, 66f. Monografia (Graduação em Bacharelado em Urbanismo) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2002.



A cidade e sua história são produtos histórico-culturais, acumulados ao longo do tempo a partir da relação: sociedade e natureza.

[...] a história da cidade revela-a como obra e produto que se realiza como realidade espacial concreta, cujo movimento é produto de um processo histórico cumulativo, revelando ações passadas ao mesmo tempo que o futuro se tece no presente e, nesta condição, revela possibilidades presentes a vida cotidiana (CARLOS, 2004, p.14).

Dessa forma o termo materialização da cidade refere-se tanto ao processo de concretização do espaço central (aqui entendido como um ponto articulador no qual se concentram as atividades; bens; serviços e órgãos institucionais), como na multiplicidade de aspectos que envolvem as ações humanas nas formas de apropriação do espaço.

Essa noção de concretização da cidade nos permite entender que a vida urbana de Alagoinhas girou em torno de dois centros: Alagoinhas Velha, “decadente” (onde havia muitos sítios, com grandes plantações de laranjeiras e algumas lavouras) e Alagoinhas Nova, “emergente” (onde se situa a estação inicial da ferrovia). A primeira permaneceu estagnada no tempo, sem comércio e com uma população insignificante; enquanto a segunda crescia a passos largos, privilegiada pelo posicionamento e facilidade de transporte.

As ruas principais de Alagoinhas Velha são duas ruas paralelas, que contam a história das brigas e violências da população, ali desenroladas, quando da transferência do povoado, no princípio do século. As mudanças eram feitas debaixo de apupos, pedradas, ao som de versinhos que insultavam... Era a maioria reclamando uma desintegração cultural. Era o medo da vila decair com o aparecimento de uma outra cidade ali tão pertinho, numa situação privilegiada de posicionamento, e contando com uma grande área de tabuleiro em terreno plano. Era a previsão de desenvolvimento e progresso para a futura cidade que contava com facilidade de transporte para a Capital e várias outras cidades do interior baiano. Era o desabafo dos que ainda lutavam pela sobrevivência de um lugar condenado à estagnação e decadência (SANTOS, J. 1987, p. 28).

O modal ferroviário permitiu à população da cidade, até então condenada ao isolamento, viajar, se comunicar, comportamentos que elevaram a mentalidade das pessoas alterando profundamente a vida sócio-cultural de Alagoinhas. Além de cumprir um de seus papéis, o de permitir a mobilidade das pessoas estimulando a disseminação de idéias e informações, o transporte ferroviário, também, propiciou à cidade acelerar os fluxos de entrada e saída de mercadorias, facilitando o estabelecimento da feira às margens da estação e da Praça J. J. Seabra²⁸ (Figuras 3.2 e 3.3) ao redor da qual se consolidaram casas comerciais, bancos e farmácias. Como podemos compreender das palavras da professora Iraci Gama:

[...] Tanto que a nossa feira era exatamente ali, no centro da cidade, ela foi se ampliando dali, chegou a um ponto que a cidade não comportava mais a feira no centro [...] mas a localização do comércio ali é o maior sinal de que por ali tudo começou, em termos de urbanização (LUZIA, 2005. Anexos p. 94).

Figura 3.2
VISÃO PANORÂMICA DA PRAÇA J. J. SEABRA (EM VOLTA: LOJAS, FARMÁCIAS). ESTABELECIMENTO DO CENTRO DA CIDADE



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005

Figura 3.3
VISÃO DIAGONAL DA PRAÇA J. J. SEABRA



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005

O novo núcleo central consolidou-se assumindo a função de supridor de bens e serviços. Neste sentido, Alagoinhas emerge como prestadora de serviços, para as

²⁸ Antiga Praça do Comércio.

idades vizinhas (Araçás, Inhambupe, Aramari, Entre Rios, Catu), dotada de colégios (Figura 3.4), hospitais (Figuras 3.5 e 3.6), meios de comunicação e lazer.

E, o núcleo antigo, periferia em relação ao centro atual, assumiu o caráter de uso, predominante, residencial.

Na medida em que a cidade se amplia, tornam-se mais complexas as relações, sociedade e espaço:

Figura 3.4
COLÉGIO BRASILINO VIEGAS (1º DA CIDADE)



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 174

Figura 3.5
HOSPITAL DANTAS BIÃO (ANTIGO)



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 174

Figura 3.6
HOSPITAL DANTAS BIÃO (ATUAL)



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005

[...] a cidade se reafirma enquanto espaço social, na medida em que se trata da realização do ser social ao longo do processo histórico. Deste modo, a análise da cidade, em sua dimensão espacial, se abre para a análise da vida humana em sua multiplicidade (CARLOS, 2004, p. 15).

Dessa forma, Alagoinhas teve “o trem” como propulsor do seu crescimento, o que nos permiti dizer que ela foi transformada pela ferrovia, tornando-se passagem obrigatória de todos que buscavam o Norte e Nordeste do país. Ela firmou-se como importante entroncamento ferroviário, tendo se revelado como geradora de empregos diretos e indiretos (tanto pela manutenção dos serviços ferroviários, como do próprio crescimento das atividades comerciais).

Atraídas pelos empregos gerados com a construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, diversas famílias escolheram Alagoinhas para moradia, esse movimento influenciou decisivamente nos processos políticos e econômicos da cidade. Essas famílias ao se instalarem na cidade, implantavam seus negócios no comércio; ou instalavam pequenos curtumes (indústria de beneficiamento de couro, onde era aproveitado o rebanho da região); ou ainda, construía armazéns, principalmente, de fumo que era selecionado e usado na fabricação de cigarros e charutos, destinados a abastecer a capital e o Sertão.

Outras formas de geração de empregos, diretos e indiretos, eram os galpões, instalados à margem dos trilhos, onde as mercadorias eram desembarcadas e armazenadas, sendo posteriormente transportadas para outras regiões pelos “caixeiros viajantes”, personagens sociais que sobreviviam da venda destas mercadorias nas localidades mais longínquas, onde os “trilhos do progresso” (como muitos autores chamavam as estradas de ferro) ainda não tinham chegado.

É importante ressaltar, também, o nível dos serviços culturais prestados por Alagoinhas. A cidade contou com a publicação de 45 publicações periódicas²⁹ (entre jornais e periódicos), sendo que três jornais ainda circulam na cidade (Alagoinhas Jornal; Jornal do Agreste e O Folhã da Bahia), além das revistas “Cometa” (1967) e “Tempo” (1987).

²⁹ O Noticiador Alagoinhense; O Popular; O Correio de Alagoinhas; 2001 – O pequeno grande jornal; O Binóculo; A Verdade; O Porvir; A Propaganda; A voz do povo; Plyanthéa; O Telescópio; Phenix Caixeiral; O Raio; O Symbolo; Álbum das Senhoritas; A Baioneta; A Nuvem; A Brisa; Pátria Bahia; Povo Livre, O Telegrapho; A Zona; O Alarma; A Flexa; A União; Diário Popular; Nossos Dias; Vida Escolar; Jornal de Alagoinhas; Opinião Livre; O Nordeste; Jornal do Povo; Tribuna da Cidade; O Renascimento; Jornal da Cidade; Gazeta do Povo; Dominó; Volta da Mocidade; A Pelota; Jornal do Agreste; Alagoinhas Jornal e O Folhã da Bahia.

Acompanhando esse surto de crescimento, a chegada da ferrovia trouxe um novo otimismo local. As primeiras casas de telha (Figura 3.7) foram construídas ainda em 1863, ano de inauguração do trecho da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco que atingia a cidade de

Alagoínhas. Tendo sido instalados, ainda, os “grandiosos” cinemas Azi e Capitólio (Figura 3.8), além de várias outras construções como, o Estádio Antonio Carneiro

(Carneirão), o Paço da Prefeitura (Figuras 3.9 e 3.10), o prédio do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), o Fórum Ezequiel Pondé e o prédio do Correio (Figuras 3.11 e 3.12). Vale ressaltar, que a Estação de Correios e Telégrafos foi inaugurada em 1874 na Praça do Cruzeiro

(atual Praça Ruy Barbosa), tendo sido transferida em 1929 para a Rua Anísio Cardoso e estando atualmente em edifício próprio, localizado próximo ao prédio da Prefeitura.

Figura 3.7
PRIMEIRA CASA DE TELHAS (HOJE COLÉGIO OSCAR CORDEIRO)



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

Figura 3.8
CINEMA



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 43

Figura 3.9
PRÉDIO DA PREFEITURA (ANTIGO)



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 27

Figura 3.10
PRÉDIO DA PREFEITURA (ATUAL)



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005

Figura 3.11
PRÉDIO DO CORREIO (ANTIGO)



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 174

Figura 3.12
PRÉDIO DO CORREIO (ATUAL)



Fonte: AUTORA. Março / 2005

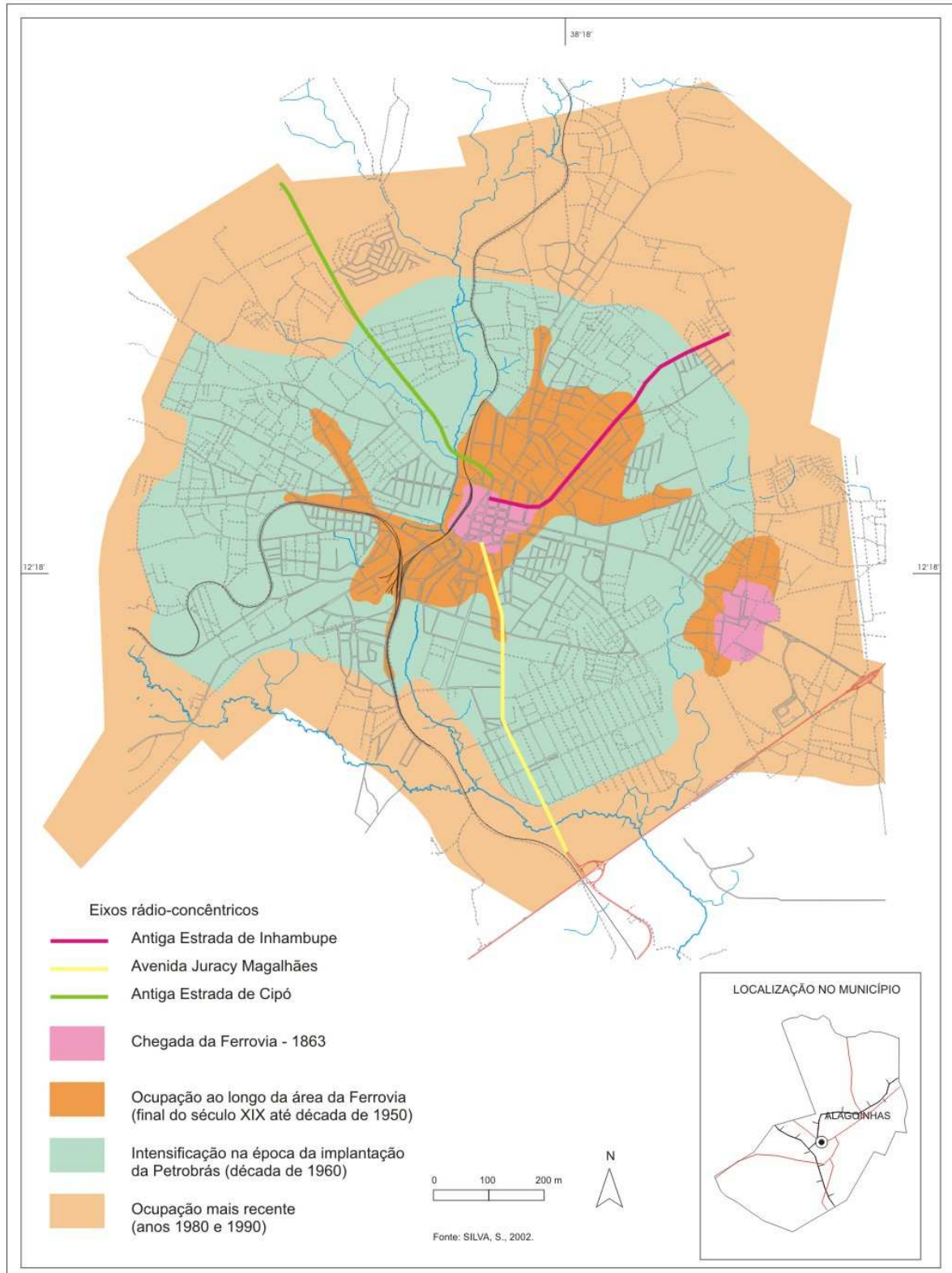
Dessa forma, a análise espacial da cidade nos revela um momento no qual a vida cotidiana da sociedade esteve marcada por um processo de transformação que modificou tanto o espaço urbano como as formas de apropriação desse espaço, alterando a dinâmica de expansão e conformação de Alagoinhas.

3.2 – EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE 1863 A 1990

Considerando o crescimento de Alagoinhas e dada a forma de organização do espaço, a partir da ferrovia, para melhor compreensão da dinâmica urbana da cidade, faz-se necessário observar, ainda que brevemente, a evolução urbana da cidade entre 1863 e 1990. (Figura 3.13)

Observando a figura e levando-se em consideração o caráter atrativo do ferropiarismo, as primeiras casas que foram sendo construídas às margens dos trilhos, de maneira a definir o traçado interno da cidade, foram agrupando nas áreas próximas à Estação de Alagoinhas as atividades comerciais e prestação de serviços

Figura 3.13
 ESTADO DA BAHIA
 CIDADE DE ALAGOINHAS
 EVOLUÇÃO URBANA - 2005



definindo a área central.

Até, aproximadamente 1880, ano que foi inaugurada a Estação de São Francisco ou Estação do Prolongamento (Figuras 3.14 e 3.15), a ocupação da cidade ocorria perto dos trilhos, definindo um padrão de crescimento linear de ocupação do espaço. E nas áreas próximas ao novo e antigo centro de Alagoinhas era observada uma tendência de ocupação dos eixos rádio-concêntricos (FIGURA 3.13, p. 71) “definido por três eixos de circulação de caráter regional: a antiga estrada do Cipó, a estrada de Inhambupe e a Avenida Juracy Magalhães”. (CONSÓRCIO SERETE/INCREMENTA, 1977, p. 09).

Figura 3.14
VISÃO LATERAL DA ESTAÇÃO DE SÃO FRANCISCO (ANTIGA)



Fonte: SANTOS, J. 1987, p.133

Figura 3.15
VISÃO FRONTAL DA ESTAÇÃO DE SÃO FRANCISCO (ATUAL)



Fonte: MENEZES, Jorge. Abril / 2004.

O objetivo da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco era atingir o vale do Rio São Francisco em Juazeiro-Ba, mas quando os trilhos chegaram a Alagoinhas, nota-se que esse não seria alcançado, afinal a extensão da estrada de ferro para o noroeste dava-se sentido Aracaju-Se, a partir da Estação de Alagoinhas e não para Juazeiro. Assim é que novos estudos foram realizados pela Comissão da Junta da Lavoura³⁰,

³⁰ Citada no Capítulo 1, p. 36.

a fim de que se pudesse encontrar uma solução na tentativa de alcançar o São Francisco.

Enfim, por volta de 1880, foi concluído o prolongamento da estrada de ferro sentido Juazeiro, período que coincidiu com o término da Estação de São Francisco (que ficou conhecida como Estação do Prolongamento). A conclusão da bifurcação da estrada (Figura 3.16) permitiu que esta passasse a contar, agora, com um ramal que seguia para Juazeiro-Ba e outro para Aracaju-Se. Conforme as palavras da professora Iraci Gama:

Então o trabalho inicial foi até aqui e a Estação de Alagoinhas que passa a ser o centro de toda a atividade local, atividade econômica, por onde as mercadorias entram e saem, então a vida da cidade começa a partir daquele ponto, que é a Estação de Alagoinhas, todo o comércio, o centro da cidade se organiza em função disto, mas como foi preciso fazer ampliação, porque a estrada era para chegar ao rio São Francisco por Juazeiro e por ali não chegava, então se fez o prolongamento e se constrói outra estação que é essa [...] (LUZIA, 2005. Anexos p. 98).

Figura 3.16
VISÃO DA BIFURCAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO BAHIA AO SÃO FRANCISCO (ESQUERDA – RAMAL JUAZEIRO-BA E DIREITA – RAMAL ARACAJU-SE) AO LADO DA ESTAÇÃO DE SÃO FRANCISCO



Fonte: MENEZES, Jorge. Abril / 2004.

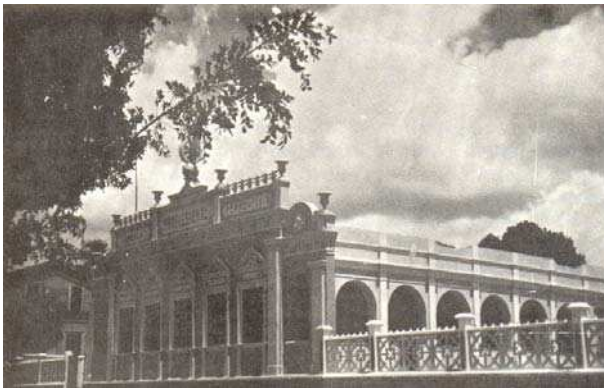
A ocupação e expansão, nesse sentido, seguiam às margens do rio Catu e efetivavam os assentamentos residenciais, provocando o surgimento do bairro de Santa Terezinha (um dos mais antigos da cidade), além dos bairros do Teresópolis e Barreiro (FIGURA 3.1 p. 64).

Por volta de 1930, as oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro foram instaladas em Alagoinhas e mesmo com a área urbana já consolidada, estas permitiram o maior crescimento econômico da cidade, como se pode compreender das palavras de Joanita Santos:

Os alagoinhenses continuavam a viajar de trem. De modo particular a implantação da linha férrea concorreu 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 moradia dos funcionários mais graduados (SANTOS, J. 1987, p. 24).

Dessa maneira, a VFFLB além de contribuir com o crescimento econômico da cidade, permitiu ainda a elevação da qualidade de ensino com a instalação pelo Conselho Ferroviário de Ensino e Seção Profissional (com sede em São Paulo) da Escola Profissional Ferroviária de Alagoinhas (Figura 3.17), mais tarde conhecida como Centro Profissionalizante de Alagoinhas (SENAI).

Figura 3.17
ESCOLA PROFISSIONAL FERROVIÁRIA DE
ALAGOINHAS



Fonte: SANTOS, J. 1987, p.55.

Esta formou caldeireiros, metalúrgicos, torneiros mecânicos, eletricitas, soldadores e tornou-se referência em termos de ensino técnico profissional no Norte e Nordeste do país. A VFFLB instalou, ainda, por volta de 1947, a terceira estação ferroviária da cidade

(Estação da Leste) (Figuras 3.18 e 3.19), em cujo prédio, hoje, funciona a Secretaria de Saúde de Alagoinhas.

Figura 3.18
VISÃO LATERAL DA ESTAÇÃO DA LESTE



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 175

Figura 3.19
VISÃO LATERAL DA ESTAÇÃO DA LESTE (HOJE
SECRETÁRIA DE SAÚDE DE ALAGOINHAS)



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

Portanto, a expansão da cidade, observada no final do século XIX até 1950 foi facilitada pelo uso comercial na área central e adjacente à ferrovia, que contava com a presença da feira semanal como atrativo de grande número de pessoas, em busca de mercadorias. Alagoinhas era, nesse período, a principal supridora de produtos da RE Litoral Norte³¹, tendo a produção de fumo, couro, leite e laranja como fatores de destaque e repercussão econômica na região; além do fornecimento de carvão e lenha para as fazendas e engenhos próximos.

Nesse momento da expansão urbana, a população ia instalando-se junto às oficinas da VFFLB, da Estação de São Francisco, sempre seguindo a tendência linear, convergindo na Avenida Dois de Julho (que seguia a ferrovia); a Rua Quinze de Novembro, ao longo da qual, surgiram os bairros de Santa Isabel, Nossa Senhora das Graças e Mangalô (FIGURA 3.1 p.64).

Tendo-se definido o processo de ocupação linear, a população vai buscando preencher o vazio entre os eixos rádio-concêntricos (que se estendem por cerca de 3 km), distribuindo-se mais densamente junto ao centro e tornando-se descontínua a medida que dele se distância (FIGURA 3.13, p.71).

³¹ Convencionada para o trabalho como área de influência de Alagoinhas.

Uma particularidade do caso de Alagoinhas, no que se refere à esta configuração, foi que se ocupou primeiramente o centro e as bordas, com formas de parcelamento e de edificação diferenciados e, progressivamente, foram sendo preenchidos os vazios entre o centro e a periferia na forma de uma ocupação mais densa na área central e mais rarefeita à medida que avança para as bordas (MATOS, 2002, p.17).

Dessa forma, a área vai sendo ocupada com uso, predominantemente, residencial, a partir da década de 1960 quando vão surgindo vários loteamentos como, Jardim Petrolar e Jardim América. E, somente, a partir da década de 1980 é que a cidade começa a se expandir ao longo das rodovias BR 101 e 110.

A configuração urbana da cidade de Alagoinhas é conseqüência de todo o processo de ocupação do espaço, ao longo de sua história. Pode-se dizer que a necessidade de acesso ao centro da cidade de Alagoinhas, pela população regional, atraída pelas atividades que nele se processavam, facilitou a sua ocupação e expansão.

3.3. ALTERAÇÕES PÓS 1950

A cidade de Alagoinhas, como vimos, teve origem às margens das estradas das boiadas e sua realidade transformada a partir do advento ferroviário, ainda no século XIX. As alterações nacionais após 1950, quando da opção pelo rodoviarismo trouxeram mudanças em toda a hierarquia urbana brasileira.

A partir da década de 1950, o modal ferroviário começa a perder força e ser, intensamente, substituído pelo rodoviário, dessa maneira temos que refletir o papel

da cidade de Alagoinhas nesse âmbito, ainda que não pretendamos aprofundar este tema.

Cabe destacar que o processo de implantação das rodovias teve início, ainda em 1920, quando a rede ferroviária tem papel de suporte decisivo para as vias terrestres antes do “boom” rodoviarista. O modal rodoviário contou, portanto, com a rede ferroviária como importante ponto de auxílio a sua implementação.

Dessa forma, de maneira breve, podemos dizer que Alagoinhas após ter o espaço da cidade materializado a partir da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, observou mudanças. Ela não deixou de ser o centro fornecedor de produtos para cidades vizinhas, mas perdeu força no contexto regional.

A cidade de Alagoinhas, desde o período imperial até a década de 1960, teve como suas principais atividades agrícolas as plantações de fumo e mandioca, “a mandioca é a única cultura que resistiu aos diferentes momentos históricos da cidade e que está presente em todas as pequenas propriedades da cidade” (SOUZA, G.1999 apud NILO, 1999, p. 42). Além desse cultivo, Alagoinhas também foi produtora de laranja³², tendo recebido a fama de “terra da laranja” entre 1948 e 1953, período no qual foi a maior produtora de cítricos na Bahia. A cidade ostentou, também, o título de maior produtora de leite do estado na década de 1970, com a prática da pecuária extensiva na produção de gados de leite, corte e couros:

Um promissor centro industrial, uma produção agropecuária voltada basicamente para a laranja e pecuária de leite, com importante participação

³² Até a década de 1960, a cidade de Alagoinhas sustentou o título de maior produtora de laranja da Bahia, quando a produção entra crise.

no nosso desenvolvimento, é uma das mais importantes cidades do estado, tendo conhecido nos últimos anos um surto de progresso e desenvolvimento notáveis (JORNAL DA BAHIA, 1984 apud NILO, 1999, p. 30).

Em paralelo, a cidade observou a diminuição das áreas destinadas ao cultivo do fumo (durante anos importante produto da economia da cidade), e apesar do declínio das atividades ferroviárias, os pontos negativos observados na base econômica da cidade, também a partir de 1960, Alagoinhas acabou sendo afetada positivamente, quando foram instalados os poços de perfuração da Petrobrás (em áreas vizinhas) fazendo crescer o setor terciário. A implantação do Pólo Petroquímico em Camaçari, 1967; e do Distrito Industrial de Sauípe (DISAI), na década de 1970; juntamente com a chegada da COPENER Florestal Ltda³³, na década de 1980, provocou impactos significativos na estrutura urbana de Alagoinhas, principalmente, no que se refere à expansão da ocupação das áreas “vazias” localizadas entre os eixos rádio-concêntricos da cidade.

Atualmente, a cidade tem ganhado notoriedade pela produção de cerâmica. As pequenas e médias empresas³⁴ neste setor se caracterizam na produção de telhas, tijolos, blocos (cerâmica vermelha). A principal atividade econômica da cidade é o comércio, seguida pela extração de petróleo e agropecuária. Destaque, também, para a cervejaria Schincariol e a fábrica de beneficiamento de couro, fumo e peles – Companhia Industrial Brasil Espanha (BRESPEL).

Dessa forma, a cidade de Alagoinhas, ao longo dos anos, atuou como área central das atividades produtivas para a RE Litoral Norte (âmbito do estudo). Nos primórdios de sua ocupação com as feiras de pouso e passagem; ao longo do século XIX até a

³³ Subsidiária da Norcel S.A. Silvicultura voltada para celulose.

³⁴ Simonassi Nordeste, Cerâmica Diamantina, Cerâmica Alagoinhas (CERAL) e Cerâmica Miguel Velho (CERMIVEL). (MATOS, 2002, p. 16)

década de 1950, como entroncamento ferroviário e a partir daí como tronco rodoviário. A cidade, portanto, sempre teve o papel de redistribuidora de produtos para àquela região, desenvolvendo atividades de repercussão regional.

CAPÍTULO 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consideradas como alavanca política para unificação do território nacional e, especificamente na Bahia, as estradas de ferro possibilitaram um conjunto de práticas estratégicas, afinal buscava organizar o espaço, diminuindo as distâncias entre o litoral e o sertão, utilizando-se de linhas de conexão pré-existentes.

O caso da implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, além de representar o pioneirismo das inovações tecnológicas do advento ferroviário no estado, representava também a expansão e conformação de núcleos urbanos já existentes e que ganhariam notoriedade com a chegada da estrada de ferro. O vale do rio São Francisco, que se explorado tudo daria, era, portanto, o interesse do governo estadual na busca por capitais comerciais e agrários, promovendo a expansão mercantil.

Logo, a construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco ocorreu com relativo pioneirismo frente ao quadro nacional, ainda em 1853, a partir de concessão a um particular, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz, transferida mais tarde ao capital inglês *“Bahia and San Francisco Railway Company”*, passando por sucessivas concessões (aqui estudadas e apresentadas no Capítulo 1) até ser estatizada no Governo Vargas, 1935, formando junto com mais cinco ferrovias a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, posteriormente Rede Ferroviária Federal S.A., até a sua privatização em 1996, passando a Ferrovia Centro Atlântica S.A.

Seguindo a lógica mercantil, proposta pelo dispositivo ferroviário, de cruzar vales, ligar núcleos urbanos e aproveitar os melhores e mais tradicionais caminhos de circulação de pessoas e mercadorias já existentes (rotas das boiadas), a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco atingiu Alagoinhas permitindo um novo arranjo social, cultural, econômico e político à cidade.

Erguida, por volta de 1816, às margens das estradas das boiadas e como vários núcleos em território estadual, Alagoinhas teve uma capela como ponto de partida para formação de uma vila, ao redor da qual se consolidou a feira de pouso e passagem dos caixeiros viajantes que seguiam rumo ao Piauí, passando pelo interior do Estado. Chegou à condição de município ao ser desmembrado de Inhambupe, em 1868.

Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco em 1863, a cidade passou por um processo de transformação, tendo o antigo centro sido mudado para a nova sede da cidade, às margens da Estação de Alagoinhas, ao redor da qual a cidade se consolidou e expandiu.

Num período em que o trem era algo extraordinariamente novo, um conjunto de novas imagens da modernização passou a guiar o crescimento de Alagoinhas. Várias famílias atraídas pela estrada de ferro, passaram a se instalar às suas margens, estimulando as práticas comerciais e conseqüentemente de ampliação da cidade.

Em outras palavras o ferroviarismo atuou na cidade de Alagoinhas, Bahia, como um elemento estrutural de organização do espaço antecedente, permitindo um processo de conformação urbana, onde o espaço da cidade foi organizado segundo o traçado da estrada de ferro.

Configurando-se como dispositivo propulsor do crescimento, a ferrovia trouxe para Alagoinhas um novo dinamismo, segundo o qual a cidade observou uma nova realidade. Fruto de um momento histórico (relevante em contexto nacional e estadual) a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, primeira da Bahia, “nasceu” num período em que o governo brasileiro, usufruindo do ideal progressista que propunha a ferrovia, estimulava grandes projetos.

A expansão urbana observada na cidade de Alagoinhas, ao longo do século XIX até a década de 1990, foi orientada por etapas do crescimento econômico da cidade. Nos primórdios (1816 a 1880) a ocupação se deu no núcleo originário da cidade e às margens da Estação de Alagoinhas. Do final do século XIX até 1950 a intensificação da ocupação urbana extrapolou os limites da área central, seguindo à noroeste da cidade (sentido Aracaju-Se) e na direção do prolongamento da estrada de ferro em direção à Juazeiro-Ba. Neste período a expansão esteve relacionada, principalmente, às práticas comerciais estabelecidas pela feira semanal.

Já na década de 1960 a expansão urbana orientou-se para ocupar os espaços vazios entre os eixos centrais da cidade e esteve relacionada à perfuração de poços petrolíferos nas áreas vizinhas. Acompanhado esse ritmo de crescimento, ao longo das décadas de 1980 e 1990, a cidade começa a preencher as suas “bordas”, áreas

próximas às BR's, tendo a instalação das indústrias na cidade com propulsoras desse processo.

Alagoinhas, que teve papel de destaque como um dos maiores troncos ferroviários do Nordeste do país (foi sede das oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, teve edificada na cidade três estações ferroviárias: Estação de Alagoinhas – 1863; Estação de São Francisco, popularmente Estação do Prolongamento – 1880 e Estação da Leste – 1947), hoje conta com os trilhos e duas de suas estações em estado “criminoso” de abandono (Figuras 4.1, 4.2 e 4.3), correndo o risco de desaparecer da história da cidade e da memória da população alagoinhense.

Figura 4.1
ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS TRILHOS



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

Figura 4.2
ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS TRILHOS,
AO FUNDO - ESTAÇÃO DE ALAGOINHAS E
NA LATERAL DIREITA - FUNDOS DA
ESTAÇÃO DA LESTE, HOJE SECRETÁRIA DE
SAÚDE DE ALAGOINHAS.



Fonte: ARAÚJO, Mayara. Março / 2005.

Figura 4.3
VISÃO LATERAL DA ESTAÇÃO DE SÃO
FRANCISCO



Fonte: MENEZES, Jorge. Abril / 2004.

O processo de globalização do mercado conta com avanços tecnológicos de velocidade e informação, visando a minimização do tempo consumido. Desse modo, os processos de integração espacial confrontam-se com: a evolução técnica da informação (privilegiando tendências de conexão dos lugares); e com a lógica de transportes na economia globalizada buscando a integração espacial.

Considerando uma das funções básicas do transporte, que é de promover a integração entre sociedades, torna-se compreensível o papel desempenhado, atualmente, pelos governos na busca da intermodalidade dos transportes, principalmente, nos modais terrestres (rodoviário e ferroviário). Apontamos que este deve ser o objetivo, para que Alagoinhas e outras cidades brasileiras possam seguir na rota de crescimento. Também destacando a necessidade de investimentos no setor social, afinal só uma melhor distribuição de renda pode nos levar ao tão desejado desenvolvimento nas escalas, local, regional, nacional e mesmo regional.

Dessa maneira, no âmbito da cidade de Alagoinhas existe a necessidade da promoção de políticas públicas de prevenção do patrimônio arquitetônico e cultural da cidade, afim de que se possa manter viva na memória dos cidadãos alagoinhenses o importante papel desempenhado pela ferrovia, afinal foi alicerçada nesta que a cidade fomentou o crescimento e consolidação das atividades comerciais que elevaram a cidade à condição de centro redistribuidor de produtos para região.

Desde a década de 1980, já tramitava na Câmara dos Vereadores da cidade, projetos de revitalização da Estação de São Francisco³⁵, mas até hoje nada foi feito. Atualmente, já existe um projeto de recuperação da Estação de São Francisco que está sendo realizado pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural (IPAC), no entanto, até o momento nenhum objetivo concreto foi alcançado.

Este trabalho é, portanto, mais que uma tentativa de resgate da história da cidade, é resultado de um esforço particular que representa um começo para futuros estudos que permitam uma nova realidade às estradas de ferro, no contexto da intermodalidade dos transportes para a cidade de Alagoinhas.

³⁵ Hoje, funciona o Museu do Trem, por iniciativa privada da Prof. Iraci Gama e mantido com recursos próprios.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023: Informação e documentação: Referência: Elaboração**. Rio de Janeiro, 2002.

_____. **NBR 10520: Citações em documentos: Apresentação**. Rio de Janeiro, 2002.

_____. **NBR 14724: Trabalhos acadêmicos: Apresentação**. Rio de Janeiro, 2002.

ARGOLLO, Miguel de Teive et al. **Memória sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia**. Apresentado ao Instituto Polytechnico da Bahia. Bahia: Litho – typo e encadernação – Reis & Comp. 1908 (Exposição Nacional de 1908)

BARROS, Salomão A. **Vultos e feitos do município de Alagoinhas**. Salvador: Artes Gráficas e Indústria LTDA, 1979.

BAHIA, Secretaria de Cultura e Turismo. Coordenação de Cultura. **Guia Cultural da Bahia: Litoral Norte**. Salvador: A Secretaria, 1999. v. 9.

BRANDÃO, Maria de Azevedo et al. **Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição**. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado; Academia de Letras da Bahia; Universidade Federal da Bahia, 1998.

CASTRO, Márcio Murilo Oliveira. **Novas (re) configurações do espaço urbano: uma análise das teorias de localização e das economias de aglomeração**. Salvador: Universidade do Estado da Bahia, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Uma leitura sobre as cidades. **Cidades**. v.1, n. 1, Presidente Prudente, 2004. Disponível em: <<http://www.cidadesrevista.com.br>>. Acesso em: 08 jul. 2005.

CARVALHO, Nilo. Alagoinhas comemora hoje sua emancipação. **A Tarde**, Salvador, 02 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/arquivo/index.php>>. Acesso em: 24 nov. 2004.

CENTRO DE ESTATÍSTICAS E INFORMAÇÃO (CEI) - BA. **Perfil da Região Econômica Litoral Norte**. Salvador: CEI, 1994, Série perfis regionais, 2.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2002.

_____. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CONSÓRCIO SERETE / INCREMENTA. **Plano Diretor Urbano da Cidade de Alagoinhas**. Salvador, v.3. jun. 1977

ESTRADA DE FERRO BAHIA AO SÃO FRANCISCO. Disponível em: <<http://www.vfco.com.br/ferrovias/Bahia/Bahia1991.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2005.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. O apagão dos transportes. **A Tarde**, Salvador, 02 jul. 2001. Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/arquivo/index.php>>. Acesso em: 24 nov. 2004.

_____. Análise crítica do macro-planejamento do transporte de cargas no Brasil: uma releitura da obra de Vasco Neto. **Bahia Análise & Dados – SEI**. 2. ed. Salvador, v. 13, p. 153-160, set. 2000.

FERNANDES, Ana et al.(organizadores). **Cidade & História: Modernização das Cidades Brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador: MAU/UFBa, 1992.

FERNANDES, Rosali Braga. **Las políticas de la vivienda em la cidade de Salvador y los procesos de urbanización popular em el caso del Cabula**. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2000.

FONSÊCA, Adilson. Privatização não bota trens nos trilhos. **A Tarde**, Salvador, 28 dez. 1997. Disponível em: <<http://www.atarde.com.br/arquivo/index.php>>. Acesso em: 24 nov. 2004.

FREITAS, Antonio Fernando Guerreiro. “Eu vou para a Bahia”: a construção da regionalidade contemporânea. **Bahia Análise & Dados** - SEI. Salvador, v. 9, n. 1, p. 24-37, mar. 2000.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**. n. 13, p. 183-211, jun. 1996.

GONÇALVES JÚNIOR, A. J. et al. O que é urbanismo. **São Paulo: Brasiliense, 1991.**

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2000: Setores censitários da área urbana de Alagoinhas**. IBGE, 2000.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E ARTICULAÇÃO MUNICIPAL (INTERURB). **Estudo de expansão urbana: Mapa base da cidade de Alagoinhas**. Salvador: SUDENE / CNDU, 1982. 1 carta preliminar obtida por restituição planialtimétrica de fotografias 87 cm x 116 cm. Escala 1:10.000.

JORNAL FOLHÃO DA BAHIA. ano IV, n. 55. p. 01-08. Alagoinhas/Feira de Santana/Salvador: jul.2005

LAGE, Creuza Santos. **Refletindo sobre o Projeto de Pesquisa em Geografia**. Salvador: C.S. Lage, 2002.

LAKATOS, Eva Maria et al. **Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

LUZIA, Iraci Gama Santa. **Entrevista sobre a cidade de Alagoinhas-Bahia: depoimento** [mar. 2005]. Entrevistador: M. Araújo. Alagoinhas:[s.n.], 2005. 2 cassetes sonoro (120 min). Entrevista concedida para o trabalho monográfico: A Ferrovia e a Configuração Urbana da Cidade de Alagoinhas-Bahia.

MATOS, Juliane Vieira de Oliveira. **Análise da Implementação dos Instrumentos de Planejamento Urbano na Atual Gestão no Município de Alagoinhas – Bahia**. Salvador: Universidade do Estado da Bahia, 2002.

MENEZES, Jorge Luiz Dantas et al. **A decadência sócio-econômica do município de Alagoinhas – Ba: O caso da ferrovia**. Alagoinhas: Faculdade Santíssimo Sacramento, 2004.

NILO, Eden. **Alagoinhas cidade ferroviária**. Alagoinhas, 1999

PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS (PMA). **Planta base da cidade de Alagoinhas**. Alagoinhas: PMA, 2000. 1 CD. 1 mapa, color, Escala 1:10.000.

Revista Ferroviária. **No Brasil e no Mundo**. Seção Ferrovias – Resumo Histórico. Disponível em: <<http://geocities.yahoo.com.br/row701/ferrovia-textos-01.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2005.

ROCHA, Enila Pereira. **Pobreza urbana na cidade de Seabra/Bahia: O caso do bairro Nossa Senhora das Graças**. Salvador: Universidade do Estado da Bahia, 2004.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos **A mobilidade a pé em Salvador**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2003.

_____. **O transporte sobre trilhos e a formação da cidade do Salvador: 1860 a 1930**. Salvador: Universidade Federal da Bahia 2000.

SAMPAIO, Antônio Heliodoro Lima. **Formas Urbanas: Cidade Real & Cidade Ideal; Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador**. Salvador: Quarteto, 1999.

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

SATURIAN, Alexandre. **Trem Metropolitano de Salvador**. Fev. 1992. Seção Ferrovias – Resumo Histórico. Disponível em: <<http://geocities.yahoo.com.br/row701/ferrovia-textos-01.htm>>. Acesso em: 03 mar. 2005.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (SEI). **Dinâmica sociodemográfica da Bahia: 1980-2000**. Salvador: SEI, 2003, Série estudos e pesquisas.

SILVA, Silvio C. Bandeira de Mello et al. **Urbanização e Metropolização no Estado da Bahia: Evolução e Dinâmica**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.

_____. **Globalização e Reestruturação Territorial no Estado da Bahia**. Geografia. Rio Claro, v. 2, p. 67-85, out. 1996.

SILVA, Suraia Maria da. **Reflexões sobre o Desenvolvimento Sustentável: Estudo de caso em Alagoinhas**. Salvador: Universidade do Estado da Bahia, 2002.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **História da Bahia**. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

TECNOSAN engenharia s/c Ltda. **Plano Diretor Urbano de Alagoinhas – Bahia**. Salvador: PRODUR, v. 7, nov. 2000.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

_____. **O uso do solo urbano**. São Paulo: Setor de planejamento local integrado do Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal – CEPAM, 1973.

ZORZO, Francisco Antonio. **Ferrovias e a Rede Urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)**. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

_____. A Engenharia e a Importação da Tecnologia dos Transportes Ferroviários na Bahia durante a Segunda Metade do Século XIX: Estudando o Caso do Primeiro Empreendimento Ferroviário Baiano. **Sitientibus**. Feira de Santana, n. 28, p.109-120, jan / jun. 2003. Disponível em:<http://www.uefs.br/sitientibus/tec_28/a_engenharia_e_a_importacao_da_tecnologia.pdf> Acesso em: 04 mar. 2005.

_____. Retornando à História da Rede Viária Baiana: O Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia (1850-1950). **Sitientibus**, Feira de Santana, n.22, p.99-115, jan./jun. 2000. Disponível em: <http://www.uefs.br/sitientibus/exatas_22/retornando_a_historia_da_rede_viaria.pdf> Acesso em: 04 mar. 2005.

❖ *Entrevista I - Transcrição na Íntegra*
Presidente da Fundação Iraci Gama de Cultura
Entrevistado (a): Prof^a. Msc. Iraci Gama Santa Luzia

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Entrevistado (a): **PROF^a. Msc. IRACI GAMA SANTA LUZIA**

Mestra em Educação, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUC / RS, Brasil

Especialização em Métodos e Técnicas de Ensino, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUC / RS, Brasil

Graduação em Letras Vernáculas – Universidade Católica do Salvador, UCSAL, Brasil

Graduação em Português (Licenciatura Curta) – Universidade Federal da Bahia, UFBa, Brasil

Local:

Estação de São Francisco

Sede da Fundação Iraci Gama de Cultura

Alagoínhas – Bahia

Data: 12 de Março de 2005 – 15:40h

I.1 – Prof^a., de que forma a Sr^a descreveria Alagoínhas antes da ferrovia?

Prof^a. Iraci – Pelos documentos que nós temos, Alagoínhas era um povoado que passou a Vila, que passou a Freguesia, ainda na região onde hoje é Alagoínhas Velha, o documento que nos indica a instalação da Câmara é de 02 de Julho de 1853, quer dizer, Alagoínhas nem era cidade ainda, Alagoínhas só passa a cidade em 1868, apenas localizada em Alagoínhas Velha nós tínhamos uma vila em plena ascensão.

Em 1863, no dia 13 de fevereiro de 1863 o primeiro trem corre aqui nas linhas dessa terra, quer dizer, Alagoínhas já estava emancipada desde 1852 e com a primeira Câmara instalada desde 1853, portanto, há dez anos atrás. Mas só a partir daí (só a partir 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.

No Brasil, o primeiro trem que correu em Mauá, em 1854, portanto, nós temos nove anos, apenas, de diferença do Brasil, isto é, uma coisa muito importante e que as pessoas não se dão conta do valor que a nossa cidade passou a ter.

A diferença grande entre a comunidade que já existia e o espaço final de terminalidade da ferrovia é que provoca aí um grande movimento, o verdadeiro reboliço social, porque a três quilômetros entre uma área e outra, e quem estava vendo a estação construída, os trens chegando, também tinha a idéia de que a cidade iria avançar a partir dali (era o grande ponto de observação para as pessoas que são mais ... digamos assim, psicologicamente preparadas, que conseguem ter uma visão maior, melhor do mundo) então consegue perceber o que está para acontecer e dentre essas pessoas alguns políticos foram percebendo isso e então foram se aproximando do espaço da estação, construindo algumas casas de palha, se acomodando por ali, dali que veio o comércio, exatamente nesta direção.

Isso que está contado em [...] são poucas as obras que você encontra sobre Alagoinhas, mas do que você encontra escrito e do que você deduz e quando agente está falando, também, a gente está falando muito por dedução e a gente toma por base o que existe ainda até hoje. Então, nós temos a primeira estação lá no centro da cidade, onde hoje está a Loja Barreto (a Loja Barreto, hoje, está no espaço que nos primórdios nossos do comércio era uma Loja Americana, tenho algumas fotos aí você vai poder ver isso), mas ali onde estava a Loja Barreto, do outro lado da Loja Barreto, é a Loja 28 de Maio, agora mesmo não é mais a Loja 28 de Maio, mas o prédio ainda mantém essas características e lá em cima você ainda tem uma data: 1890. Ali era a entrada para a estação, hoje tem duas barracas que atrapalham um pouco a passagem e tem um resto de muro, mas aquela entrada era a entrada oficial para a Estação de Alagoinhas, portanto, aquilo que hoje é um galpão, aquele negócio velho que a Prefeitura usa como almoxarifado, para mim é o maior sinal de desrespeito a nossa memória é aquele prédio ser tão desprezado, tão abandonado, no nosso projeto aquele prédio deve ser restaurado. É o primeiro prédio de Alagoinhas é a Estação de Alagoinhas que foi inaugurado no dia 13 de fevereiro de 1863, portanto, toda a história de urbanização da cidade, começa por ali e aí você percebe que a Praça que passou a ser chamada Praça do Comércio e que é hoje a Praça J. J. Seabra fica localizada ali, exatamente, porque toda movimentação se dava pelo trem, então as pessoas saíam da estação e retornavam pra lá, pelo ponto da estação, as mercadorias entravam por ali e saíam por ali. Esse é que é o elemento inicial do movimento da vida da cidade.

Da vida em todos os sentidos porque a comunidade que estava lá em Alagoinhas Velha, foi obrigada a vir para cá (pra perto da Estação), é uma situação até desagradável, mas as

peças não queriam vir e foram obrigadas, a polícia obrigou a vir, quer dizer, as pessoas foram tendo suas mercadorias interdadas e eram obrigadas a descer pra cá e assim é que começou o movimento. Tanto que a nossa feira era exatamente ali, no centro da cidade, ela foi se ampliando dali chegou a um ponto que a cidade não comportava mais a feira no centro e aí a partir de Judélio houve a construção da Central de Abastecimento que retirou a feira do centro da cidade e trouxe para uma localização, embora seja centro da cidade, mas concentrou todo esse trabalho retirando as barracas do meio do comércio, mas a localização do comércio ali é o maior sinal de que por ali tudo começou, em termos de urbanização.

I.2 – Quando lemos algo sobre a história de Alagoinhas, é sempre notável que houve uma certa resistência da população quanto a aceitação da ferrovia e do novo centro da cidade, será que isso realmente ocorreu?

Profª. Iraci – É, mas não era contra a ferrovia. Olhe, o problema é que a área lá em cima era uma área muito saudável, quando aquele local foi escolhido pelos tropeiros que passavam levando as boiadas para o Piauí, quando a comunidade começou a se reunir, o povoado começou a nascer, também, os índios que corriam mais para o litoral, nós temos os negros que fugiam das fazendas por causa da escravidão, das torturas, dos maus-tratos, quando essa comunidade foi se juntando ali com os passantes que vinham de outras cidades, eles fizeram isso, escolheram aquele local, porque o local era muito agradável, muito bonito, muito saudável, riachos, rios e lagoas a vontade.

A própria história da lagoa da Fonte dos Padres, exatamente, porque eles, os padres escolheram aquele local e eles ali se alojaram, e ali ele tomavam banho, e por isso, ficou chamado Fonte dos Padres, porque eles usavam, era uma água muito límpida, muito boa, 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, agente raciocinando, agente 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? E as pressões eram muito grandes e havia uma ligação muito grande desse povoado com a igreja, e a igreja era mandada pelo governo, igreja e governo não tinha separação (quando você lê algum documento a respeito da igreja hoje, que agente chama “a igreja inacabada de Alagoinhas Velha”, mas aquela

igreja é de Santo Antonio, há documentos em que o vigário está pedindo verba para poder construir, porque vai chegar o trem e como é que vai chegar a ferrovia que vai trazer figuras ilustres e essas figuras ilustres não vão ter espaço decente para rezar?) então você vê, se isso é o que está colocado no documento, não existe nenhuma objeção à ferrovia, eles também consideravam que a ferrovia era um ponto de crescimento. Quando o vigário pede para que a igreja seja construída, para que a igreja seja bonita, para receber bem e dar um espaço adequado para esses estrangeiros que virão aqui constantemente e que virão pela ferrovia, ele não está renegando a ferrovia.

Agora, eles estavam acostumados àquele espaço e gostariam de ficar naquele espaço, esses interesse políticos (o que eu não chamo políticos, mas de politiquinhos que até hoje também domina a nossa esfera política) devem ter interferido aí, mas era perfeitamente possível que houvesse uma negociação, quem tivesse interesse em ficar, ficariam lá e quem tivesse interesse em descer, descia, mas houve essa pressão. E, você veja que o doutor Américo Barreiras - há um livro que foi escrito por ele sobre Alagoínhas (e que eu até ganhei esse livro, mas a minha ingenuidade me levou a emprestar e quem tomou emprestado, não me devolveu e esse livro é de 1902 nem outro exemplar para fazer uma fotocópia, eu tenho achado) que foi publicado em 1902, ele conta a história de Alagoínhas. Agora, onde morava doutor Américo Barreira? Lá em Alagoínhas Velha. Sabe como ele chamava aquela região? A Suíça brasileira, porque era um espaço maravilhoso pra saúde.

Quando eu era menina, eu ainda ouvi falar de pessoas que se mudaram para Alagoínhas Velha, para curar a tuberculose, quer dizer, aquela era uma área privilegiada, então as pessoas que estavam lá e que tinham direito a uma área privilegiada não queriam aventuras em outra área, mas não é que eles não gostassem ou achassem que a ferrovia podia trazer problemas. Isso não.

Acredito (eu estou colocando para você, porque a gente faz as deduções, porque não encontra nada escrito), mas a reação foi provocada muito mais pela pressão de ter que vir para feira, não poder ficar lá. É só fazer um esforço, inclusive, eu acredito que eles andaram destruindo as coisas de lá, porque eu fico vendo do que eu leio por aí e eu fico procurando, onde é que estavam essas coisas, porque se nós tínhamos uma sede [...], tínhamos uma capela (a capela caiu, tudo bem), mas tinha um espaço onde essas pessoas se reuniam, tínhamos essa Câmara e quando essa Câmara tomou posse não era aqui, aqui não existia (esse prédio onde hoje funciona a Câmara, começou a ser construído em 1875, o prédio todo que era uma intendência, era um prédio belíssimo e desmancharam para fazer esse prédio da Prefeitura que nós temos aí) então esse funcionamento se dava lá e você procura,

onde é que ficavam essas pessoas? Onde é que estavam as instituições? E você não encontra. Aliás, a única coisa que eu cheguei a ver desse espaço (desse tempo passado de Alagoinhas) foi o portão do cemitério, isso em 1980, entre 1980 - 81 (81 não, que eu estava fora daqui, passei o ano de 81 fora, fazendo um curso), mas 82 para 83, quando o movimento de memória começou muito forte e quando eu voltei, nós demos continuidade junto com outras pessoas e aí Nipú (dono da IVEPE, aquela empresa que representa a Chevrolet. Ou a Ford? Acho que é Ford) e Nipú tem assim uma paixão muito grande, também, por Alagoinhas ele resolveu fazer um filme sobre Alagoinhas, aí ele junto com Antonio Mario que era também um pesquisador sobre Alagoinhas, um sujeito que estudou, conhecia, tinha uma paixão, não era alagoinhense, mas tinha uma paixão muito grande por Alagoinhas e foi quem “fincou o pé” nesta idéia de se investigar (tanto que eu dou o nome desta exposição professor Antonio Mario dos Santos em homenagem a ele), então Antonio Mario era de teatro, fundou vários grupos de teatro aqui, era diretor de teatro, era um ator de “mão cheia” e era o gerente do IBGE, então era um pesquisador sobre Alagoinhas, professor de história e Antonio Mario foi com Nipú, e, eu fui com eles, também, lá em Alagoinhas Velha, procurar o cemitério, aonde é que ficava esse cemitério? E localizamos, localizamos, mas tinha tanto mato, tanto mato, uma cerca caída e muito mato, tinha alguma coisa ali em pé, portanto, aquele mato que está em pé deve estar encostado em alguma coisa que está atrás e aí fomos lá e retiramos o mato e descobrimos um portão muito trabalhado, muito bonito e deixamos esse portão para filmar no outro dia, porque não estava muito boa claridade.

Então retornamos, só que no outro dia quando chegamos lá, não tinha mais portão, já tinham levado o portão, então esse portão do cemitério, o cemitério realmente a gente localizou, hoje, até Arnaldo Azi está fazendo um cemitério novo (Cemitério Jardim da Saudade) naquelas imediações, interessante ele ter voltado para lá, mas fora isso você não encontra outros elementos. Então fica parecendo que houve, sei lá, uma espécie de guerra e que não sabemos realmente como é que foi isso, mas a história que a gente conhece porque alguém conta é assim, não é? Sobre essa vinda, essa obrigatoriedade para vir para cá.

Dentre esses políticos que se destacaram nesse momento (eram pessoas de projeção), nós encontramos o próprio Comendador Moreira Rego. Moreira Rego é considerado o fundador da cidade, pelo muito que ele se esforçou para que a cidade avançasse, para que Alagoinhas, a que nós temos hoje, nesta parte de cá vingasse, não é? Tanto que a casa dele onde, hoje, é a Escola Oscar Cordeiro é considerada uma das primeiras casas de telha de Alagoinhas. Ali morava o comendador Moreira Rego e hoje é a Escola Oscar Cordeiro.

Essa região dali da Estação de Alagoinhas, toda aquela área do comércio foi influenciada pela ferrovia, a princípio até ali porque a estação era ponto terminal. Mas a idéia original da Rede era ir até o Rio São Francisco e para lá não se vai para o São Francisco, vai para Aracaju, então o governo andou fazendo outros estudos para dar continuidade aos trabalhos, para chegar até o São Francisco e decidiu-se então prolongar a linha. Nesse prolongar a linha, ficou combinado que se faria um outro trecho e aí esse trecho que se faz esse estudo para pegar Aramari e então você tem a chamada (dentro do prolongamento se resolve construir uma outra estação) que passou a ser chamada por isso, Estação do Prolongamento que é essa daqui e essa estação aqui foi inaugurada 17 anos depois da primeira, então, a de lá é de 1863 e essa aqui 1880, então essa é, na verdade, a segunda estação ferroviária de Alagoinhas.

Ora, na medida em que se constrói outra estação e se trabalha uma linha na direção do rio São Francisco no sentido de Juazeiro, não é? (aí você pega outra linha então, você aqui vai ter a estação como um ponto e você tem uma bifurcação, todos os trens passam por aqui, os trens que vão para Aracaju, tomam a direita e os que vão pra Juazeiro, Petrolina, pegam essa direção da esquerda) então, também, aí você vai ter as pessoas que vão procurando o centro da cidade, o espaço perto da linha para se acomodar, então você vai ter essas acomodações da comunidade à margem da linha, nessa direção (Juazeiro). Quer dizer, você já tinha um ponto de entrada, que é a entrada de Alagoinhas pela ferrovia, passando aqui pelo 02 de Julho (o 02 de Julho já existia aqui com a linha, porque para chegar até o centro, onde hoje é a Praça J. J. Seabra e a estação terminal a linha já passava por aqui, não é? Então essa outra linha, dá uma outra direção. Então, a essa altura você tinha o que? Você tinha a entrada da cidade pela ferrovia pegando o 02 de Julho - no lado direito, você ficando de costas para Salvador, você vai pegar o Luiz Viana, as imediações da Av. Juracy Magalhães, essa área toda; se você pega o - lado esquerdo você vai ter, hoje, a Brasilinha, mas naquele tempo não tinha Brasilinha, mas você tem, realmente, 02 de Julho, mais para cima tem o Sobocó, a Munguba (se você lê um documento que eu tenho ali, da década de 30, em que eles falam das primeiras construções de Alagoinhas - o texto está ali exposto, você pode ler). Então, você vai ver lá o Alto da Munguba, o Alto do Imbirussu que é aqui nestas imediações, hoje, perto ali da rua Castro Alves, já indo para o 15 de Novembro, vem mais para cá pega aqui o Severino Vieira, a rua da Usina, do lado direito; do lado esquerdo você vai ter aqui o 15 de Novembro, o Silva Jardim, todas essas imediações aqui da linha, a passagem para lá também se amplia, porque também é construída a linha até Timbó, é o primeiro trecho na direção de Aracaju é a linha pra Timbó (tanto que todos chamavam, quando eu era menina, eu ouvia muito falar, “*vou para Linha do Timbó*”). Quando na

verdade a linha do Timbó é a linha férrea, e o Timbó não era cidade, naquele tempo era um lugarejo que foi o primeiro ponto nessa ampliação na direção de Aracaju, aí, as pessoas falavam “*o que é que tá fazendo aí? Tá fazendo a Linha do Timbó*”, e toda aquela imediação ali passou a se chamar Linha do Timbó, e aí as pessoas falavam “*onde é que você mora? A! Eu moro na Linha do Timbó*”. Então, era o modo de falar e aí a gente vai deduzir depois, que a pessoa não morava na Linha do Timbó, morava nas imediações da linha que foi construída para chegar até o Timbó e daí é que foi para Aracaju pra Propriá e por aí vai.

Então o trabalho inicial foi até aqui e a Estação de Alagoinhas que passa a ser o centro de toda a atividade local, atividade econômica, por onde as mercadorias entram e saiam, então a vida da cidade começa a partir daquele ponto, que é a Estação de Alagoinhas, todo o comércio, o centro da cidade se organiza em função disto, mas como foi preciso fazer ampliação, porque a estrada era para chegar ao rio São Francisco por Juazeiro e por ali não chegava, então se fez o prolongamento e se constrói outra estação que é essa e se toma uma outra direção, também isso vai fazendo com que a cidade acompanhando o traçado da linha férrea, vá buscando outra direção. E por aqui você vai ao Quintino Bocaiúva, a margem da linha tem ali o Barreiro, toda essa parte daqui que vai na direção de Aramari, mas também com relação a Aracaju era preciso fazer um outro prolongamento (não tem esse nome na origem, mas eu estou usando a terminologia que está nos estudos, por isso que eu estou falando prolongamento), porque a estrada que estava aí precisava ser ampliada para chegar até Aracaju e é claro que você vai ter, também, a cidade caminhando nessa direção. Você vai ter para lá, a Rua do Catu, Rua do Teresópolis, toda aquela região ali, você tem hoje a feira do pau, ali o Marechal, ali a Rua do Jacaré, todo aquele trecho, aquela região também foi em decorrência da própria construção da via férrea, então a via férrea termina sendo um ponto de referência na vida desta cidade, sem falar que entre a linha férrea e Alagoinhas Velha (que se manteve) também tem todo um movimento, então a ampliação vai se dando muito neste sentido, depois já mais recentemente é que você encontra também a cidade crescendo na direção das BR's, mas antes a movimentação toda era em torno da ferrovia.

I.3 – Joanita da Cunha Santos³⁶, em seu livro “Traços de Ontem”, faz uma descrição minuciosa de como eram suas viagens de trem, a Sr^a chegou a fazer alguma viagem? E, hoje a Sr^a acha que seria interessante o retorno desse tipo de transporte como uma opção ao usuário?

³⁶ Joanita da Cunha Santos residiu em Alagoinhas - Ba e conta no seu livro Traços de Ontem, como foi sua adolescência numa pequena cidade do interior, retratando com riqueza fatos históricos ocorridos na cidade, além de trazer várias fotos da cidade na sua época, década de 1940.

Profª. Iraci - Eu cheguei a viajar [...] Olha a viagem de trem é muito diferente da viagem de ônibus, porque o ônibus é uma coisa apertada, você fica ali sentada, você não pode se movimentar, você não pode nem ficar em pé, sentou ali você só levanta na hora de sair, a não ser, quando você faz uma viagem mais longa, quando você tem um ônibus com sanitário, mas por exemplo daqui para Salvador, você senta aqui e levanta na rodoviária em Salvador, acabou a viagem. Mas no trem não, a classe é espaçosa, você se movimenta de um lado para outro, você pode conversar com um vizinho que está lá no fundo, depois você volta, é uma coisa assim arejada, espaçosa, o trem é completamente diferente.

Naquele tempo, também, não tive muita chance assim de viagem, porque o meu pessoal, embora, minha família toda ela seja de uma origem ferroviária, mas a gente tinha muitas dificuldades financeiras e, praticamente a gente não viajava, mas ouvi muito as histórias dos meus tios e dos meus avós, porque meu avô foi Mestre de Linha, não sei se você sabe o que é ser Mestre de Linha, mas o Mestre de Linha era uma pessoa que tinha a responsabilidade de fiscalizar as linhas, de supervisionar a linha, por isso era chamado de Mestre de Linha e ele andava no *troller*. O *troller* era um carro, era na verdade um pedaço de lastro de vagão sobre rodas e tinha uma cadeira ali no meio, onde meu avô ia sentado e alguns homens que empurravam, semelhante a essa *Baratinha* que se tem hoje, com a diferença de que a *Baratinha* é motorizada e o *troller* não, ele tinha os garimpeiros que empurravam. Então, ele era o mestre, era ele quem via se o dormente estava bom, se estava precisando de substituição, se o trilho estava bem preso ali, se precisava fazer alguma mudança. Essa era a responsabilidade dele, então o Mestre de Linha vivia viajando, muitas vezes precisava fazer viagens mais longas e levava a família. Lá dentro de um vagão, como eles contam (a família muito grande, então eles contam muitas histórias) então, esse meu pessoal é que teve assim mais chances de viajar, de andar de trem.

Mas eu sei também de ouvir contar outras histórias e de ver passar aqui na minha porta (porque eu nasci e me criei na mesma casa em que estou até hoje) então o trem para gente era novidade que havia, era a coisa boa que havia, a gente vinha pra porta pra dar adeus ao trem, não importava quem estivesse no trem, às vezes, agente conhecia o maquinista. Não é?

O meu irmão, mesmo, aprendeu os números por causa do maquinista, porque ele era nosso vizinho e como nós corríamos para dar adeus ao trem, quando ele entrava na curva, ele dava aquele apito especial pra nós, então nós vínhamos, os dois para a janela e quando ele

passava sabia que ia nos ver, então ele dava sinal com aquele apito especial lá na entrada, era o sinal de que estava chegando. Então o meu irmão, por causa disso sabia qual era a máquina dele, porque cada maquinista tinha sua máquina e ele tinha responsabilidade com a máquina que trabalhava, então ele sabia qual era a máquina de cada maquinista, então pelo maquinista ele aprendeu os números e por aí ele foi aprendendo outros e outros números, antes de ir para escola ele já sabia os números, porque ele sabia qual o número da máquina do amigo.

Então para nós o trem era uma coisa vital, era a ligação afetiva que nós todos dessa comunidade temos com o trem é que faz com que agente não se conforme em ter perdido o trem e continue lutando para que o trem volte.

Nós tínhamos aqui de início uma luta, apenas, para o trem de turismo, nós achávamos que era importante ter um trem com certa periodicidade que pudesse nos levar, digamos, uma vez por mês, nós queríamos uma viagem para Aracaju, outra viagem para Salvador, uma para Juazeiro, mas hoje a gente já não pensa mais assim, porque já existe hoje, o interesse na volta do trem de passageiro, há um trabalho todo realizado por alguns organismos, inclusive, uma instituição chamada Movimento Trem de Ferro, nós temos uma ligação muito forte com Gilson Vieira e ele ainda ontem conversava comigo por telefone, me dizendo que eles estão trabalhando agora para que haja um trem (ele me deu o nome, mas não estou lembrando), mas seria um trem constante, para fazer a linha e eles estão querendo fazer um seminário agora no mês de Julho e estão procurando os prefeitos – [...] trem regional, foi esse o nome? Acho que foi esse o nome [...] – para conversar, para que estes se interessem e se possa fazer um movimento bem forte, para que agente volte a ter trem, porque o trem beneficiava muito essas populações que corriam para beira da linha e viviam em função disto, não apenas porque vendiam os seus produtos, mas porque tinham a possibilidade maior da movimentação com transporte, então aqui (você pode ver ali na frente) o trem passando na Estação de São Francisco e as pessoas vendendo os seus produtos, uma coisa comum, todo mundo corria para vender, vendia laranja, vendia bolo, vendia café, então tudo que era possível vender, assim pra comida rápida; sem falar no transporte de mercadoria, que o trem não levava só passageiros. Esse movimento todo beneficiava muito as localidades que foram desaparecendo.

Você veja Narandiba que é povoado de Alagoinhas, Narandiba tinha tanto avanço na época da ferrovia que lá tinha um ponto, uma estação que a gente chama de Estação de Narandiba.

Pausa: Trocar o lado da fita

Então isso é sinal de que aquela comunidade já esperava o trem e aí você vai quando você passa hoje de carro (que a rodovia, também, tá bem perto da ferrovia) você vê Pau Lavrado e aí você vai andando e você vai observando que essas comunidades todas que ficavam ali a margem do trem, elas se beneficiavam do trem, elas foram tendo prejuízo. E aquelas que, por mais sorte, a rodovia passou também, perto, mas a rodovia não dá a mesma condição para essa comunidade mais simples, com produtos que são produtos mais simples, assim produtos mais populares, a rodovia, o ônibus não dá tanta condição assim. Você vê aquele povo do Ponto do Beiju que vem com seus balaios ali, a dificuldade que eles têm para colocar ali tantos balaios, quantos balaios cabem na mala de um ônibus? E, como colocar tantos balaios dentro da mala de um ônibus que já tem tantas mercadorias, bagagens? Não é? No trem, não, se tinha mais liberdade. Então nós sentimos que o trem faz falta, também, para essa comunidade de modo que a luta agora é pelo trem periódico.

Eu não to me lembrando o nome que [...] Gilson conversava comigo ontem, essa semana ele já me ligou duas vezes, Gilson que eu falo é Gilson Vieira do Movimento Trem de Ferro [...] então, nós achamos que é importantíssimo a volta do trem, nós sabemos que é uma coisa dispendiosa, porque para que o trem volte vai ser preciso aprimorar a linha, nós já não temos mais máquinas (acabaram com todas as máquinas, cortaram as máquinas aqui sem necessidade, as máquinas inteiras e cortaram as máquinas, as Maria Fumaças) agora para montar um trem desse precisa ter a participação da CBTU, porque a ferrovia (FCA) não tem compromisso com o trem de passageiro, só tem compromisso com o trem de carga, embora não haja proibição, é por isso que a gente está lutando para que tenha. Então nós consideramos, assim, que o trem é fundamental pra nós.

I.4 – O que a Sr^a acha que mudou com a chegada das oficinas da Leste na cidade?

Prof^a Iraci – No que se refere a urbanização não tem influência, porque a área já estava consolidada, mas com relação ao desenvolvimento sim, a maior prova de que a ferrovia foi elemento desencadeador do desenvolvimento de Alagoinhas é exatamente a vinda das oficinas, nós tivemos aqui por volta de 1930, quando as oficinas chamadas de São Francisco (mas depois deram o nome de Arlindo Luz - para homenagear um engenheiro) depois veio, também, já mais tarde, 30 é a básica, depois essa de cá que foi a MAFESA quem instalou aqui, então essa daqui já é da década de 50.

A oficina Arlindo Luz ela começa, não eu vou chamar São Francisco, porque Arlindo Luz é o conjunto, você chega na porta e você entra na direção da linha, seguindo a linha, digamos assim, paralelamente a linha ela está instalada e a MAFESA construiu outro galpão que fica de frente pra linha, que você por aqui não tem acesso, você só tem acesso a esse galpão, se você entrar pelo outro lado.

Então hoje, tudo isso é a Oficina Arlindo Luz, mas nós sabemos que foram dois momentos diferentes, o primeiro da chamada Oficina São Francisco ela vêm em 1930, quer dizer, quando era preciso produzir o material que já se trabalhava, já era utilizado pela ferrovia, e o segundo, a oficina de Aramari (que foi construída junto com essa daqui) que era destinada aos vagões e as classes eram construídas lá, com esmero. A oficina de Aramari foi considerada a melhor do gênero no país, e hoje a gente vê aquela aberração, aquele desmonte, aquele cemitério e ninguém pode ficar contente, ninguém sério pode ficar contente com uma coisa dessas; mas é claro que na medida em que as oficinas abriam espaço para operários que trabalhavam aqui dentro e podiam manter as suas famílias e podiam levar uma vida mais saudável, e, além disso, ainda levava as pessoas daqui para trabalhar em Aramari. Naquele tempo, Aramari era distrito de Alagoinhas, então tudo era Alagoinhas, mas se falava oficina de Aramari, porque Aramari era um distrito, mas tinha vida própria não tinha autonomia administrativa, mas tinha vida própria, ainda mais que muitas pessoas que trabalhavam nas oficinas moravam lá também; havia um trem que saía de manhã, somente para levar os operários, ele saía cinco horas da manhã para levar os operários pra Aramari e voltava no final da tarde.

Então esse movimento todo era indicativo de desenvolvimento, do comércio, de saúde, onde as pessoas têm condições e equilíbrio de vida, também têm saúde, então, claro que isso foi muito importante.

I.5 – Nós sabemos que a privatização das ferrovias no Brasil foi reflexo da Política Nacional de Desestatização que buscava melhores condições de manutenção e contenção de gastos, considerados “onerosos” ao Poder Público. Enfim a Sr^a acha que a privatização da ferrovia em 1996 refletiu em alguma mudança significativa, surtiu em alguma melhora para a cidade?

Profª Iraci – Piorou tudo, não vi melhora de nada. A melhor prova de que não tem melhora é essa situação aqui da estação, nós nunca fomos favoráveis a privatização, achávamos que os governos deviam investir no que é público, o governo tem obrigação com o que do povo. O governo abandonou o que é do povo por interesses privatistas e esses interesses também são interesses pessoais, não pessoais no sentido do indivíduo, mas pessoais no sentido de grupos.

Os grupos políticos que tinham força dominaram, nessa hora e a população saiu prejudicada, porque se a rede ferroviária, veja se você buscar a história, (e ali naquela parte da frente eu conto toda história, da nossa ferrovia, a história da ferrovia em Alagoinhas passando pela história da Bahia e do Brasil, até uma pincelada da história da ferrovia no mundo, que eu acho muito fantástica, que o primeiro trem tenha corrido na Bélgica em 1835 e agente tenha em 1863 o trem tenha corrido em Alagoinhas, nós éramos para ser uma cidade fantástica), mas os nossos homens políticos não têm essa visão e nem tem respeito pela ferrovia, nem pela memória de Alagoinhas, infelizmente.

Bem, eu estou falando em tese, porque há umas raríssimas exceções, quando agente fala em tese, termina esquecendo as exceções, mas eu sei que tem gente séria. Então se o trem que correu no mundo já 1835 e estava aqui entre nós tão pouco tempo depois, ele era ainda um meio de transporte, digamos assim, rústico, eram os primeiros elementos, a dificuldade com a tração, não se tinha ainda grande desenvolvimento, as locomotivas andavam muito devagar, carregavam poucas toneladas, tudo bem. Mas com o passar do tempo e a preocupação do homem com essas questões, e as pesquisas, e as investigações, a medida em que a tecnologia vai se desenvolvendo, também, o trem vai se melhorando, a prova disso é que hoje nós temos o trem bala, hoje não, porque em 1972 quando eu comecei a fazer o meu curso de letras na Católica, eu fazia curso de francês e o livro de francês do primeiro ano era o Aerotrem, o livro dava toda explicação sobre o trem aéreo de Paris, em 1972, portanto, eu estou dizendo hoje, mas é hoje em comparação a esse ontem mais distante, mas não é hoje, 2000. Na década de 1970, quer dizer, 1972 (quantos anos atrás? Nós temos 33 anos, Nossa! Tudo isso que eu comecei um curso! – risadas), mas você veja bem, eu tenho lá esse livrinho guardado, toda explicação a respeito de como era o aerotrem, então o desenvolvimento da tecnologia, vai fazendo com que o trem se desenvolva.

Mas o governo brasileiro teve sempre um esquema. A questão da ferrovia era um esquema que correspondia a interesses de alguns elementos, a gente tá vendo agora ai na minissérie Mad Maria, mostrando algumas coisas (para a gente que gosta dessa área é interessante observar, aquele Farquat que aparece ali, tá aqui também porque em 1911 nós éramos,

aqui, dominados pelos franceses, os franceses fizeram um acordo com os ingleses que eram os arrendatários na época da rede) então a ferrovia nunca foi, desde o início, a ferrovia nunca foi do governo, ela era propriedade de terceiros, era o capital inglês, na verdade, os ingleses que é quem tem essa tecnologia e são os iniciadores da ferrovia no mundo. Mas quando os franceses assumem isso, e agente tem essa informações, exatamente, em 1911, eles ficam por muito tempo ainda, você vê esse avô a que eu me referi, o avô que era mestre de linha, eu ouvia dizer, quando eu era menina, *“o porque ele não tinha direito, tinha muitos filhos, mas não tinha direitos, porque ele é do tempo do francês”*.

Quando eu comecei a estudar é que eu fui ver o que isso, *“ele era do tempo do francês”* quer dizer, ele foi mestre de linha quando os franceses foram os arrendatários da rede. Então os operários dessa época não tinham, mesmo, direitos; aí o operariado já começa a se manifestar, meu avô foi mestre de linha em 1828, em 1832 ele se aposenta (e eu tenho esses documentos ali na frente se você quiser, você pode dar uma olhada depois) e os jornais da época, o Jornal Nossos Dias, o Jornal Sete Dias, o Jornal O Alarma, principalmente, o jornal O Alarma (esse jornal “mandava brasa”), fazendo críticas à situação (eu até selecionei dois trechos e fiz fotocópia e botei lá na frente contando também a história, o jornal falando dos mal-tratos da empresa aos operários e dizendo que nós somos dominados e mau tratados pelos estrangeiros. Há um artigo que eu fiz uma fotocópia, eu ampliei, muito interessante, eles combatendo os franceses que eram, os arrendatários da estrada chamada Bahia - São Francisco, naquele tempo). Por tudo isso, Getúlio Vargas assume a posição de encampar a ferrovia. Aqui nesta estação tinha uma placa de bronze (roubaram essa placa de bronze, agora com esse abandono da FCA, roubaram a placa de bronze, mas como eu vinha fazendo esses registros há muito tempo, eu tenho uma foto da placa e essa foto eu ampliei, então a placa tá ali inteirinha na hora em que a gente tiver restaurando que precisar reconstituir a placa, ela tá ali inteira, com todas as palavras, do jeito que se escrevia, de modo autêntico ela vai poder ser reproduzida) então, essa placa tem ali uma data de 11 de março (Aniversário! Não é? Fez ontem.) 11 de março de 1935, que Getúlio Vargas, encampa a rede que era arrendada aos franceses e passa para o domínio do governo como o nome de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, a partir daí é que nós temos um impulso maior, nosso período áureo aqui é esse da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, que é como você chama a Leste.

Você fez a pergunta dizendo *“...como é que eu via a vinda da Leste, das oficinas da Leste...”*, a Leste é que é assim o motivo de maior honra nossa, ser da Leste, eu há pouco tempo, inclusive, dizia assim: *“eu nasci e me criei no olho da Leste”*, aqui bem dentro do esquema da ferrovia e a Leste teve essa condição de seus dirigentes, particularmente, um

conterrâneo nosso Lauro de Freitas e ele trabalhou muito no sentido de ampliar os horizontes da ferrovia e foi possível então esse grande avanço que nós notamos, o período maior nosso, é esse período da Leste. Quando nós estávamos sob o domínio da Leste, tivemos uma terceira estação, nós já tínhamos duas e passamos a ter uma terceira que é de 1947, a terceira estação de Alagoinhas (por isso aquele documentário que eu produzi chamado, Alagoinhas a cidade das três estações ferroviárias) então isso é muito importante para nós, porque significava que nós tínhamos espaço para mais crescimento, para mais desenvolvimento.

Lauro de Freitas não foi importante só para Alagoinhas, ele foi importante para a ferrovia na Bahia toda, mas como a gente tá particularizando, aqui em Alagoinhas, então eu estou colocando isso para você, e, a marca da Leste ela era tão forte que a própria rede que veio depois a manteve. Então, você tem o LB (aqui eu faço questão de manter tudo que tem aquele monograma, entre laçado) que é a nossa marca registrada, ali na Caixa D'Água você tem LB, então a Leste é realmente, o nosso momento especial, quando a Leste vai passando por um momento de mais dificuldade, que não é somente a Leste, mas a ferrovia do Brasil, de um modo geral, exceção feita ao Rio Grande do Sul, mas já mesmo na pressão da rodovia. Mas o que é que o governo resolve fazer? Resolve juntar todas as empresas que existiam no país para criar uma única rede e nasce assim a Rede Férrea Federal S.A., (RFFSA) como se chama. Então essa rede é resultado da junção de toda as outras empresas, essa nossa era a leste, isso ai também era em função da divisão política, na época.

A rede começa em 57 nós temos a rede e ela vem realizando um trabalho, a Bahia teve muito prejuízo com a RFFSA, não sei por propósito, por despeito, o que foi, porque nós não tínhamos representação, tudo estava em Recife, tudo daqui saía para Recife e muitos objetos nossos saíram daqui das nossas oficinas indo para Recife.

Agora no ano de 2002 eu fui para um Congresso e resolvi visitar o Museu de Recife e fiquei aborrecidíssima de ver a porta fechada, primeiro dia, segundo dia, terceiro dia e a porta fechada ai eu perguntei ao guarda *“mas que museu é esse que não abre nunca?”* É, eu queria ver, para matar a curiosidade, porque eu sabia que muitos dos nossos faróis, das nossas placas de locomotivas, muitas coisas nossas estavam lá, que foram levadas daqui nessa época.

Nós vimos ter depois a Superintendência, que você se referiu neste instante, a SR-7, mas ela só vem quando nós já tínhamos tido muito prejuízo, é que eles criam a Superintendência

Regional Sete, que pega Bahia e Sergipe. E ai é que fomos concentrando um pouco os nossos bens, mas o estrago já estava feito e o governo já não demonstrava interesse nenhum na manutenção da ferrovia, porque os grandes empresários do petróleo, as grandes distribuidoras, a Shell, a Motorola, a Texaco, a Atlântic, (pode ir por ai, você não acha uma brasileira) hoje, ainda até tem a multinacional que é a Petrobrás (que agora quando estava aquela questão da Bolívia e eu ficava pensando: “*E meu Deus do céu agente lutou tanto e agora ta Petrobrás...*”), mas nós não tínhamos nada aqui.

Então essas empresas é que provocaram a queda da ferrovia, para que eles pudessem ter ai o petróleo dominando através da indústria automobilística, embora agente saiba da importância da indústria automobilística. Não queremos nos colocar contra o progresso, mas o que preocupa é que uma coisa vem em detrimento da outra, quando as duas coisas poderiam andar paripasso, e, você ver que hoje na Europa a movimentação se dá através de trens e agente aqui com essa dificuldade enorme.

I.6 – E, quanto a revitalização da estação, eu li algumas entrevistas na biblioteca municipal e existe uma proposta, ela é bem antiga, na verdade, mas tem alguma continuidade? Existe a participação da comunidade, aliás a comunidade tem conhecimento? Há alguma participação do Poder Público (municipal, estadual, federal) ou alguma ONG? Ou é a Sr^a e mais um grupo de pessoas que tem esse interesse e que busca a preservação desse patrimônio da nossa cidade?

Prof^a Iraci - Na verdade essa luta pela preservação do patrimônio começa com os movimentos culturais, o I Encontro de Cultura foi em 1978 dentro da Faculdade de Formação de Professores de Alagoinhas. Funcionava ali na Praça Ruy Barbosa no prédio onde é a biblioteca, hoje, ali funcionou até 1994, quando mudamos para área do campus universitário, já como UNEB – Universidade do Estado da Bahia, mas esse movimento cultural teve o objetivo maior estimular a comunidade a sentir as coisas à sua volta a ter prazer na sua cidade, para despertar nas pessoas, o gosto, a beleza, a vontade de que isso fosse preservado, porque era bom, era bonito, era histórico, porque era patrimônio. Então esse trabalho foi tendo uma repercussão nos anos de 78, 79, 80, quando chegamos, assim, no máximo, que foi a criação do grupo Pró-Memória, tinha algumas pessoas da comunidade e duas professoras da Faculdade, Zalvira Cardoso Vilas Boas e eu, mais Antonio Mario (gerente do IBGE na época).

Zalvira era professora nossa aqui do curso de Estudos Sociais, excelente professora de História, então Zalvira e eu participávamos desse grupo em 80, e esse grupo se fortalece fazendo as suas pesquisas: a gente ia para rua, fazia as fotos, de preferência no domingo quando as casas estavam fechadas; fazíamos leituras, nós fazíamos discussões. Antonio Mario é que coordenava um pouco isso aí, tinha maior conhecimento sobre a história da cidade, porque ele era do IBGE, então ele dispunha de materiais de pesquisa, já tinha produzido alguns textos, já tinha levantado alguns documentos.

Tinha também Lenine que era um estudante de Estudos Sociais. Aluísio Rodrigues (que era uma pessoa interessantíssima, por sinal) um sujeito que nem tinha um alto grau de escolaridade, mas que tinha uma visão fantástica e era fascinado por fotografia. Antonio Fontes que era advogado, muito ligado a questão da história. Jutáí Dias que era artista plástico (de todos que estou falando aqui, só Antonio Mario que já morreu, os outros todos ainda estão vivos).

Então essas pessoas assumiram o compromisso de levar adiante esse trabalho de pesquisa e vínhamos andando, mas com as dificuldades da vida, cada um vai tomando o seu rumo e eu fui assumindo estas coisas. Em 1985 não foi mais possível continuar na faculdade (porque tudo nosso girava em torno da Faculdade) então pra lá iam os artistas e a gente fazia sempre os movimentos, tinha um Encontro de Cultura por ano, mas a gente, durante todo o período, sempre tinha por ali, outras movimentações, o Salão de Artes Plásticas, o Recital de Poesia, uma Atividade de Dança.

E, aí nós tivemos a necessidade de sair do prédio da Faculdade. Pra onde ir? Ai, Jô Correa nos abrigou lá na Academia *La Dance*, Jô, também, participava conosco desses movimentos. Ficamos na Academia *La Dance* por um tempo, criamos a Casa de Cultura de Alagoinhas e tudo aquilo que já tinha sido organizado antes, tudo que tinha sido buscando dentro desse movimento cultural foi colocado para a Casa de Cultura, eu fui a primeira presidente da Casa de Cultura. Continuamos a realizar nossos eventos, mas era uma instituição completamente livre, não tinha nenhuma obrigatoriedade de poder público e nós fazíamos por nossa conta os eventos, buscávamos apoio, às vezes, quem sempre dava um apoio pra gente era Moreira (quando era da BRAHMA). Nós fizemos um Festival de Música Popular, aí a BRAHMA nos apoiava, depois também, conseguimos algum apoio da COPENER, mas tudo muito pouquinho, era a gente mesmo que se virava e fazias as coisas.

Então a Casa de Cultura ficou até 1994, passamos por diferentes lugares, saímos da Academia *La Dance* fomos para a Praça Kennedy, ficamos lá numa sala um tempo, depois

viemos aqui para o Quintino Bocaiúva ficamos aqui, foi um período áureo também para nós, fizemos um palco, construímos um palco a quatro mãos, carregamos barro; a gente comprou o material colocou aqui na frente e a gente levava lá pra dentro de carro de mão, de balde, de mão, de caixa de papelão e nós mesmos fizemos um palco. Foi um período fantástico, fizemos apresentações belíssimas, inclusive, Jô tinha uma relação muito próxima com o pessoal de dança, porque ela fez Escola de Dança da UFBA, então tinha uns bailarinos do corpo de baile do Castro Alves, que faziam apresentação aqui para nós (eu tenho ali cada coisa maravilhosa) então a Casa de Cultura funcionou até esse tempo, até 94, quando a UNEB saiu da Praça Ruy Barbosa para o Campus Universitário.

Então esse movimento todo foi provocando, também, nas pessoas a idéia de que alguma coisa podia acontecer e quando agente arrumava a exposição todo mundo visitava e achava bonito, dava os parabéns; mas não há o comprometimento com isso, e eu aqui estou falando também do poder público.

Depois nós assumimos a Secretária de Cultura, fui chamada para organizar a Secretária de Cultura e a organizamos em 1988; na gestão de Chico Reis nós tivemos apoio, tanto que foi nessa época, que o projeto de restauração da igreja de Alagoinhas Velha, que foi feito, inclusive pelo IPAC, começou a ser viabilizado, com a estabilização das paredes, o que mantém a Igreja de pé até hoje; o projeto de tombamento e restauração dessa Estação e do “chalé” teve início.

Pausa: Trocar a fita

Então esse movimento cultural teve o objetivo de estimular as pessoas também a participar, e elas acham bonito, vêm. Mas o correto mesmo era que o Poder Público assumisse, então nessa época entre 1990 e 91, até 1992, nós tivemos muita coisa assumida pelo Poder Público. Você vai observar aqui um material semelhante ao que tá lá na frente, o levantamento cadastral tanto da Igreja de Alagoinhas Velha, quanto da Estação de São Francisco, visando o tombamento, nós fizemos o documento para o IPAC, o IPAC nos deu retorno, a estação estava em melhor estado, demos preferência pra a igreja, então todo o trabalho foi feito para a igreja, mas quando nós saímos do governo, quem veio depois não deu prosseguimento a nada e eu fiquei na esperança de dar prosseguimento agora, quando voltei para a Secretária em 2001, mas infelizmente, também não foi possível, não tive nenhum espaço para esse trabalho e tudo continuou do mesmo jeito.

Quer dizer, quando o prefeito não me quis mais e me botou pra fora é que eu pude trabalhar pela Fundação e através da Fundação foi possível correr atrás, quer dizer, nós temos um conhecimento velho com o IPAC, nós lidamos com o IPAC desde 1980, como comunidade, mas o IPAC é um órgão oficial, o bom era que o trabalho feito com ele fosse pela oficialidade, mas nós temos essa relação, então a diretora do IPAC se comprometeu de fazer o projeto daqui, o projeto de restauração, só que é um projeto caro, é um projeto dispendioso, muito dispendioso, não apenas de recursos materiais, mas principalmente de mão de obra, porque requer gente altamente qualificada, pra fazer isso.

Então esse projeto está bem adiantado, no dia 09 de dezembro, eles estiveram aqui, eu busquei o apoio da Câmara, nesta época eu estava na Câmara como vereadora, quando eu saí da Secretária, eu voltei para câmara, por obrigação. Então a Câmara me deu muito apoio, na verdade, todo apoio que precisei a Câmara Municipal de Vereadores me deu, fizemos os contatos, o IPAC foi fazendo o projeto, e era preciso assumir com a FCA as responsabilidades.

Porque se a gente não toma providência aqui, esse prédio já tinha caído, tinha uma árvore lá, uma árvore enorme, já tinha transformado aquele espaço, estava uma mini floresta ali dentro, e nós tivemos autorização para colocar o remédio faz um ano agora dia 06 de Abril. Colocamos o veneno na vegetação toda, na verdade, ela não era ela, ela estava multiplicada por três, num lado só e ainda tinha um pedaço do outro lado. Então colocamos remédio, todo material secou, mas se você olha ela ainda está na mesma posição, quer dizer, um ano depois, ela não pôde ser retirada ainda, que o técnico me disse é que não vamos cortar, o veneno foi colocado para matar a raiz e sem poder se manter ela morre, mas nós não podemos cortar, temos que esperar ela secar, soltar da parede, para podermos tirar com a mão, porque as raízes se espalharam pela parede. Um ano faz agora no dia 06 de Abril e ela ta lá inteira ainda, quer dizer, é um trabalho muito grande, demanda atenção, cuidado e isso a gente não vem tendo.

Bom, eu acredito que a partir de agora vai ser diferente, porque? Porque nós fizemos um abaixo assinado no final do ano, a partir da Câmara, levamos para as instituições, para mandar para o Ministério dos Transportes, o Ministério da Cultura, o próprio governo, porque o IPAC é um órgão do Governo Estadual, mas estamos precisando de respostas da Rede Ferroviária e da FCA e não temos.

A FCA assumiu, inicialmente, a posição de apoio, tanto que entrou conosco (se você percebeu ai no painel de entrada a FCA está como parceira da Fundação); assumiu tudo

isso, mas ultimamente, já não temos mais esse retorno, eu acredito que a FCA, não sei se mantêm esse nome, mas eu não conheço os esquemas internos, mas eu acho que hoje, quem manda mesmo é a Vale do Rio Doce, tanto que da última viagem que eu precisei fazer para falar com a FCA, eu tive que ir ao Rio de Janeiro e falei com um rapaz chamado Lucas, mas dentro do prédio da Vale do Rio Doce e isso foi criando uma distância maior, uma dificuldade maior.

Nós temos pedido para retirar esses vagões aqui, eles mantêm esses vagões aqui dele junto. Esses vagões são abrigo para a marginalidade, se eles tirassem os vagões daqui, colocassem para lá, para outra área, quem passasse na rua teria a lateral da estação, mas eles mantêm aqui, até parece que é propósito, nós já pedimos e eles os mantêm aqui.

Então nós sentimos que era preciso a cidade se manifestar, fomos pra rua pegamos assinaturas na Central de Abastecimento (no final do ano fizemos isso três vezes) muita gente assinou, todo mundo com a intenção de ver o prédio restaurado e fizemos, também, a entrega também em algumas instituições, mas como o mês de Janeiro é um mês esvaziadíssimo em Alagoinhas (todo mundo corre para as praias) e Fevereiro, logo a primeira semana foi Carnaval, então nós ficamos com período de mais ou menos cinquenta dias, sem nenhuma movimentação.

Já que não mandamos neste período, vamos esperar as aulas começarem porque podemos buscar, também, as escolas de um modo geral. Mas eu estou respondendo pelo Colegiado de Letras ai na UNEB e o trabalho depois do início das aulas em 21 de Fevereiro ficou muito intenso e eu não tenho nem vindo aqui, eu entro de manhã e saio de noite na UNEB, porque como eu disse a você, no início eu estive aqui domingo e estou voltando hoje aqui para lhe atender. E, como estou lhe atendendo, também não estou trabalhando (risadas) Então é muito difícil e sempre aparece gente para pedir uma coisa, pra falar uma coisa, e eu paro pra dar atenção [...] então esse trabalho é difícil de fazer [...] Então seria importante o comprometimento da comunidade e estamos buscando, e estamos com muita confiança, primeiro porque nós entregamos o documentário, a que já me referi, “Alagoinhas cidade das três Estações Ferroviárias”, entregamos a Gilberto Gil em 2003 e ele levou pra Brasília e no ano passado eu recebi um documento do Ministério me dando o número do processo e pedindo o restante do material pra dar continuidade ao apoio, porque o que eu mandei foi um documentário sobre a cidade; dou uma ênfase aqui pra questão da Estação (tem até a foto que eu estou entregando o material a ele, na presença da Reitora da UNEB que estava comigo Ivete Sacramento e o fotografo fez um registro até interessante [...] eu falando e eles dois me ouvindo).

Então não pensei nem que ele [...] Gilberto Gil, não ia esquecer disso, quer dizer, então, hoje, nós temos um documento do Ministério da Cultura nos pedindo o resto do material que é exatamente esse projeto que esta sendo preparado pelo IPAC (o IPAC colocou pessoal, colocou equipamentos, computador especial para fazer o trabalho, contratou um cadista, mas tem buscado informações junto a Rede Ferroviária e junto a FCA e não consegue nem de uma e nem da outra).

Quer dizer, onde é que está o comprometimento das instituições? A rede tem um problema grave, está em liquidação, então, quem vai mesmo responder por ela? O chefe do escritório lá em Salvador, Dr. Carlos Alberto, uma pessoa muito solícita, muito decente, tem muito interesse pela ferrovia, tem muito interesse pela volta do trem, tá lutando ai para ver se a Rede não vai ser extinta.

Hoje existe um projeto de transformação da rede em Superintendência, nós também estamos apoiando, colocamos até aqui no nosso documentário o texto que o Dr. Carlos Alberto escreveu e a posição que nós temos. Até no documento original eu coloco também isso, a importância de termos a Superintendência, porque a ferrovia seria assumida em termos oficiais, não ficaria como estamos agora, com a Rede que é oficial, a Rede que é federal completamente sucateada, sendo desrespeitada e as empresas (que são grupos nacionais e multinacionais) trabalhando com o que ainda presta dela, que eles chamam de operacional. Aqui existe um caso sintomático, esse prédio aqui que é a estação foi entregue a eles como operacional, tudo que eu precisava fazer, às vezes, tirar uma foto, eu tinha que pedir autorização à eles, o prédio tava caindo, eu queria fazer algo, dar um jeito, tinha que correr e pedir autorização à eles que eram os donos.

Bom, quando o prédio começou a cair, quando a árvore começou a aparecer era 1998 (eu tenho fotografia ali, aparece um nadinha dela em 1998) e eu vim colocar remédio em 2004, quer dizer, seis anos depois, ela já tinha tomado o espaço todo, eu tenho tudo isso ali filmado e fotografia também (dá para se ver que eu não estou inventando, não estou mentindo). Então, eles para me permitir uma fotografia era a maior agonia. Foi caindo um pedaço do telhado, um pedaço da parede, caiu um tesoura toda, isso aqui virou antro da marginalidade e a gente querendo resolver, até 2003 ainda tivemos um certo apoio, que aqui tinha um representante deles Carlos Alberto Ricarte (justiça lhe faça tinha muita atenção conosco, muito respeito, levava nossas reivindicações e documentos) já a partir de 2004 foi ficando mais difícil e atribuo a isso a uma dominação total da Vale do Rio Doce.

E, o que é que eles fizeram com o prédio? O prédio agente não precisa mais, porque o maquinista agora faz a comunicação entre eles via satélite, então não precisa mais do prédio, mas não precisava abandonar o prédio “ao leu da sorte”, porque é um patrimônio e deve ser respeitado.

Então a gente vem lutando e agora que existe toda uma possibilidade de restauração eles dizem que quando o projeto estiver pronto, tem que passar pelo aval deles, porque eles usam as linhas que estão nas laterais. Quer dizer, tudo bem que eles usam as linhas, mas não podem se tornar um impedimento para que o prédio seja restaurado. Então vamos ficar aqui, de braços cruzados, vendo o prédio cair, a FCA na faz nada, a Vale do Rio Doce, na verdade, não faz nada, a gente não faz nada e o prédio vai cair e a cidade perde, a região, o estado, o país perde, porque uma empresa privada não tem interesse pelo patrimônio público e deixa ele “ao léo da sorte” e é isso que nos incomoda e é contra isso que estamos lutando nestes anos todos e mais particularmente agora.

Então, não é que tenha havido falta de divulgação, não. Divulgação sempre houve, a cidade sempre soube, todas as vezes que é preciso ir ao rádio, de vez em quando eu vou, mas, também, não tenho rádio, é preciso que os donos de programa tenham interesse em fazer essa divulgação, convidar para alguma coisa e as pessoas não querem se envolver, porque é uma questão política, então na hora que entra a questão política (que para mim isso não é questão política, porque pra mim política é a arte de você [...] é [...] buscar meios de ascensão) pra atrapalhar não é política é politicagem. Então, a minha visão é essa.

Agente continua lutando com essa expectativa, porque como você tá vendo, não tem a ajuda de ninguém, o que tá aqui pode ter certeza que é despesa do meu bolso e agora mais ainda vigilante, porque não tem como manter um material desse aqui, correndo tantos riscos, sem ter vigilante [...] Se eu fosse rica, tudo bem! Mas sou assalariada e arrimo de família, então realmente, isso é triste, mas eu já vim até aqui, Deus vai me dar forças de ir adiante e ficando pronto, eu tenho a esperança que alguma instituição assuma, ajude, alguma coisa assim, porque isso aqui é pra prestar serviço a comunidade, eu não vou usufruir disso aqui em nada, todo mundo vai poder vir aqui fazer sua pesquisa [...] Você tá aqui agora, conversando comigo, na hora, na única hora que eu tenho pra arrumar e você não é a primeira, nem vai ser a última.

Quantas outras pessoas já passaram por aqui? Fazendo suas pesquisas, já ouvindo orientações, já consultando os jornais, já consultaram todo o acervo que tem aqui e esse é que o prazer nosso, é que as pessoas possam vir aqui (risadas) [...] Sim, mas isso é para

responder a sua pergunta [...] não há o apoio do poder público, mas não porque falte a procura, mas falta, realmente, o interesse para que isso aconteça, mas também não vou dizer que o Poder Público de modo geral, porque se o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, que é um órgão do governo está assumindo essa responsabilidade na produção do projeto, isso aí é Poder Público, também, e tá acontecendo, e o próprio Ministério da Cultura está demonstrando interesse pedindo material para dar continuidade a um trabalho, também, é Poder Público, não é?

Então o que eu estou sentindo é que é preciso juntar todas essas esferas, porque eu tenho esperança que até Junho a gente tenha novidades acerca disso aqui.

I.7 – Eu acho que tudo que a Sr^a falou responde a minhas dúvidas e enriquece, bastante, o trabalho. E, a Sr^a gostaria de acrescentar algo? Ou fazer alguma observação a fazer?

Prof^a Iraci – Ah! Eu queria fazer uma observação, quando você disse que o nome do seu trabalho ... A Ferrovia Centro Atlântica e a ... [...], claro que você tem seus orientadores, mas a Ferrovia Centro Atlântica não tem nada a haver, nada, nada, nada, você pode falar de Rede Ferroviária ou a Ferrovia em Alagoinhas e a sua [...].

Mas, não coloque a Leste, a Leste é um pedaço, como a Ferrovia é um pedaço; só que a Leste é o pedaço saudável e a Ferrovia é um pedaço ... (eu não quero usar o adjetivo que me dá vontade de usar, porque eu estou numa entrevista gravada), mas a vontade que eu tenho de dizer... das coisas que eu sinto, das coisas que estão acontecendo entre nós aqui..., me levariam a usar um adjetivo não muito agradável.

Então não tem cabimento que você vá falar da origem da nossa cidade, do início da vida que foi uma coisa tão bonita, através da ferrovia e que traga o nome, exatamente, o nome da Ferrovia Centro Atlântica que está nos trazendo tantos transtornos.

Não tem nada haver! Centro Atlântica? Você pode dar o nome... A ferrovia... ou A influência da ferrovia na configuração urbana de Alagoinhas..., tá correto. Ferrovia tá correto, porque ferrovia é um nome que você pode aplicar tanto no trabalho que foi feito pela área privatista quanto foi pela área governamental, tudo bem! A ferrovia. Mas não coloque Ferrovia Centro Atlântica, não. Isso não, que não tem nada a ver com o início da vida de Alagoinhas.

ⁱ Decreto, de 26 / 08 / 1996

Outorga concessão à empresa Ferrovia Centro Atlântica S.A. para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Centro-Leste e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, inciso IV, combinado com o art. 175 da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 7 de julho de 1995.

Decreta:

Art 1º: Fica outorgada à empresa Ferrovia Centro Atlântica S.A., com sede à Rua Sapucaí, 383, na cidade de Belo Horizonte, Estado de Minas Gerais, a concessão da exploração e desenvolvimento do serviço público de concessão de transporte ferroviário de carga na Malha Centro-Leste, ferrovia localizada nos Estados de Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santos, Bahia, Sergipe e Distrito Federal, destacada do sistema ferroviário operado pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), nos termos do modelo de desestatização do serviço público de transporte ferroviário da RFFSA, aprovado pela Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização (PND) e ratificado pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND).

Art 2º: A concessão de que trata o artigo anterior efetivar-se-à mediante celebração de Contrato de Concessão, cuja minuta integra o edital do BNDES nº PND/A – 03/06/RFFSA, a ser firmado entre União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e a empresa Ferrovia Centro Atlântica S.A.

Art 3º: Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de agosto de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO – Presidente da República

Alcides José Saldanha – Ministro dos Transportes

(DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, 1996, p. 16.453 apud MENEZES, 2004, p. 47)