

VOLUME | 4

**Entre a ferrovia e o comércio:
urbanização e vida urbana em
Alagoinhas (1868-1929)**

KEITE MARIA SANTOS DO NASCIMENTO LIMA



Ao observar a disposição dos capítulos que compõem esta obra, o leitor poderá se aproximar da Alagoinhas aqui retratada, bebendo cada uma das palavras aqui dispostas, tendo a possibilidade de apreender o passado formador e compreender melhor o presente da Alagoinhas que se nos apresenta quando estas páginas são lidas. Com maestria e elegância, Keite Lima faz uma leitura clara e profunda da documentação que esquadrinhou no Arquivo Público da Bahia e em outros arquivos por ela visitados, permitindo fluir dela uma Alagoinhas em processo de formação, desenvolvimento e modernização, tomando os últimos quartéis do século XIX e as primeiras três décadas do século XX, ensejando um passeio em uma História rica em contextos, textos, intertextos e pretextos que conformam a sociedade, a cultura e a economia política que fizeram da antiga Vila de Santo Antônio das Alagoinhas uma cidade efervescente e pujante, pelo menos, até os meados do século XX, quando passa a entrar em franca decadência, sobretudo, por conta da perda de sua principal referência uma “modernidade” e, que por conta de sua chegada, era-lhe forma e contornos urbanos: o trem.

Prof. José Jorge Andrade Damasceno

Professor Titular na Universidade do Estado da Bahia (UNEB). Departamento de Educação, Colegiado de História, *campus* II, Alagoinhas

**Entre a ferrovia e o comércio:
urbanização e vida urbana em
Alagoinhas (1868-1929)**

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Reitor

Paulo Cesar Miguez de Oliveira

Vice-reitor

Penildon Silva Filho



E D U F B A

EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Diretora

Susane Santos Barros

Conselho Editorial

Alberto Brum Novaes

Angelo Szaniecki Perret Serpa

Caiuby Alves da Costa

Charbel Niño El-Hani

Cleise Furtado Mendes

Evelina de Carvalho Sá Hoisel

Maria do Carmo Soares de Freitas

Maria Vidal de Negreiros Camargo



Prefeitura de Alagoinhas

Este livro é uma publicação mediante convênio entre a Prefeitura de Alagoinhas/Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo/Edufba/Fapex.

KEITE MARIA SANTOS DO NASCIMENTO LIMA

Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)

NEM “VULTOS” NEM “FEITOS”

UM CONSTRUTO DE HISTÓRIAS E MEMÓRIAS
ATRAVÉS DE DIVERSAS TRAJETÓRIAS

VOLUME | 4

José Jorge Andrade Damasceno
Coordenador da Coleção

Salvador
EDUFBA
2024

2024, Keite Maria Santos do Nascimento Lima.
Direitos para esta edição cedidos à Edufba.
Feito o Depósito Legal.

Grafia atualizada conforme o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990,
em vigor no Brasil desde 2009.

COORDENAÇÃO EDITORIAL Cristovão Mascarenhas
COORDENAÇÃO GRÁFICA Edson Nascimento Sales
COORDENAÇÃO DE PRODUÇÃO Gabriela Nascimento
CAPA E PROJETO GRÁFICO Gabriela Nascimento
EDITORAÇÃO Tiago Pedra
REVISÃO Equipe Edufba
NORMALIZAÇÃO Sandra Batista
FOTOGRAFIA DE CAPA Ed Carlos Alves de Santana

Sistema Universitário de Bibliotecas – UFBA

L732 Lima, Keite Maria Santos do Nascimento.

Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em
Alagoinhas (1968-1929) / Keite Maria Santos do Nascimento Lima. –
Salvador : EDUFBA, 2024.

7 v. : il. (Nem “vultos” nem “feitos”, v. 4)

ISBN: 978-65-5630-574-5

1. Urbanização – Alagoinhas (BA) – História. 2. Vida urbana –
Alagoinhas (BA) – História. 3. Sociabilidade – Alagoinhas (BA) -
História. 4. Título.

CDU: 711.4(813.8)

Elaborada por Geovana Soares Lira CRB-5: BA-001975/O

Editora filiada à:



EDUFBA

Rua Barão de Jeremoabo, s/n, *Campus* de Ondina
Salvador - Bahia • CEP: 40170-115 • Tel.: +55 (71) 3283-6164
www.edufba.ufba.br
edufba@ufba.br

Sumário

Prefácio ...	7
Apresentação ...	11
Introdução ...	15

Capítulo 1 - De vila a cidade: os impactos de uma ferrovia ...

35

Ascensão e expectativas de uma vila ...	35
Desencontros nos caminhos de ferro ...	54
Urbanização ao longo dos trilhos ...	66

Capítulo 2 - O comércio e a expansão da cidade (1889-1919) ...

91

O <i>boom</i> do comércio em Alagoinhas ...	94
O comércio e as mudanças na infraestrutura urbana ...	113
A cidade em obras: em busca de uma nova visualidade urbana ...	122

Capítulo 3 - Alagoinhas: transformações urbanas e práticas de sociabilidade ...

135

As festas em Alagoinhas ...	136
Uma década de realizações ...	147
Enfim a Luz ...	150
Alagoinhas: uma cidade para ser vista ...	154
O <i>Álbum artístico comercial e industrial do estado da Bahia</i> (1930) ...	163
Alagoinhas no <i>Álbum da Bahia</i> , de 1930 ...	165

Considerações finais ...	169
Referências ...	173

Prefácio

A tarefa de escrever o prefácio da obra que o leitor ora tem nas mãos é, ao mesmo tempo, fácil por conhecer a autora e o seu tratado que aborda brilhantemente uma parte da história inicial de Alagoinhas e, difícil, talvez pela mesma razão, acrescida do fato de haver uma relação de amizade e estima entre este prefaciador e a professora Keite Maria Santos do Nascimento Lima ou, simplesmente: Keite.

Tendo se passado quase dez anos sem quaisquer notícias ou contatos com a professora Keite Lima, foi com grande surpresa que, ao procurar a obra de Américo Barreira na Rede Mundial de Computadores, com o fito de ter acesso àquele tratado de grande importância para quem queira conhecer as primeiras letras impressas sobre os primórdios históricos da cidade de Alagoinhas, este prefaciador se deparou com a dissertação defendida por aquela sua ex-aluna do curso de Licenciatura em História. Aquele achado, chamara a atenção para o fato de que a Mestre que construíra e defendera a referida obra dissertativa, demonstrava ter havido um desenvolvimento intelectual e um crescimento acadêmico de uma pessoa extremamente discreta em atitudes e de poucas palavras, o que fazia dela uma discente atenta no que respeita às leituras e/ou à elaboração dos trabalhos solicitados pelos seus professores.

Portanto, um misto de alegria e orgulho se apoderou daquele professor, ao ler aquela dissertação, reconhecendo imediatamente o valor que estava embutido naquele tratado, de pronto, compreendendo que seria indispensável a sua publicação, pois, traria imensa contribuição para a composição de uma massa crítica em torno da História da Cidade, na medida em que ao tornar público um material tão rico e bem documentado, poderia municiar de elementos que permitissem aos professores e aos estudantes, quiçá, a reformulação de ideias e modos de perceber a História de Alagoinhas, para além dos dois tratados disponíveis – e de

raro acesso –, o que fora escrito pelo médico cearense Américo Barreira (1868-1910), na primeira década do século XX – *Alagoinhas e seu município: notas e apontamentos para futuro*, de 1902 – e, aquele que é o mais conhecido, controverso e discutível deles, escrito pelo jornalista alagoinhense Salomão Barros (1899-1986) – *Vultos e feitos do Município de Alagoinhas: reconstituindo o passado e descrevendo o presente de 1979* –, que pretendia retomar a obra que lhe inspirar, não conseguindo muito mais do que compilar e/ou complementar com informações que dispunha a posteriori, em consonância com a sua proposição de descrever aquilo que denominara “feitos” e expressar a sua admiração pelos que denominara “vultos”, como tendo sido aqueles “que muito fizeram” em “favor” da urbe alagoinhense, sem qualquer pretensão de analisar as motivações que os movera”.

Nesse sentido, ao reencontrar Keite em uma papelaria da cidade, ao cumprimentá-la pela realização da pesquisa, logo lhe foi sugerida uma volta ao texto para uma leitura sem as pressões dos prazos da academia, com o intuito de aparar algumas arestas e, claro, procurar os meios que permitissem a sua publicação, o que não ocorreu nos 13 anos que se passaram após aquele reencontro, por razões as mais diversas, que não caberia expor aqui.

Quando a professora Iraci Gama propôs a criação de uma obra coletiva que “contasse a História de Alagoinhas”, logo percebeu-se a possibilidade de colocar em prática, a sugestão dada naquele espaço onde retomamos os contatos e estreitamos a cooperação, em busca de pensar, pesquisar e escrever parte da História da Cidade que tanto nos interessava: publicar aquela dissertação que fora defendida por Keite em 2010, no Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal da Bahia (UFBA), sob a orientação da Professora Doutora Lina Maria Aras.

Desse modo, já nas páginas introdutórias do arrazoado que agora se tem em mãos para o deleite da comunidade historiadora alagoinhense, a professora Keite informa aos seus leitores que “[...] a escolha de Alagoinhas, como objeto de análise, se impôs mediante uma quantidade considerável de questões, a saber, a curiosidade despertada no processo de pesquisa e categorização de dados; os mistérios que permeiam a origem da cidade; os desencontros de informações quanto ao processo de

povoamento; a chegada da Ferrovia; o abandono da construção de uma igreja na antiga vila, considerada patrimônio integrante das ruínas de Alagoinhas Velha; a ausência de dados concretos em relação à primeira Estação Ferroviária, à usina hidrelétrica e às filarmônicas [...]”. Tendo tomado esses elementos como parâmetros norteadores do seu estudo, ela desenvolveu um texto deliciosamente construído, sem, no entanto, perder a profundidade da análise historiográfica requerida pelo rigor da pesquisa levada a bom termo, conforme se poderá constatar ao ser completada a sua leitura.

Ao observar a disposição dos capítulos que compõem esta obra, o leitor poderá se aproximar da Alagoinhas aqui retratada, bebendo cada uma das palavras aqui dispostas, tendo a possibilidade de apreender o passado formador e compreender melhor o presente da Alagoinhas que se nos apresenta no momento em que estas páginas são lidas. Com maestria e elegância, Keite Lima faz uma leitura clara e profunda da documentação que esquadrinhou no Arquivo Público da Bahia e em outros arquivos por ela visitados, permitindo fluir dela uma Alagoinhas em processo de formação, desenvolvimento e modernização, tomando os últimos quartéis do século XIX e as primeiras três décadas do século XX, ensejando um passeio em uma História rica em contextos, textos, intertextos e pretextos que conformam a sociedade, a cultura e a economia política que fizera da antiga Vila de Santo Antônio das Alagoinhas, uma cidade efervescente e pujante, pelo menos, até os meados do século XX, quando passa a entrar em franca decadência, sobretudo, por conta da perda de sua principal referência uma “modernidade” e, que por conta de sua chegada, era-lhe forma e contornos urbanos: o trem.

É assim que se pode apresentar esta obra historiográfica, recomendando a sua leitura por parte do público em geral, bem como instiga a outros pesquisadores que não se furtem a proceder um exame criterioso deste excelente, embora não exaustivo trabalho de investigação histórica, com o fito de aprofundar algumas questões propostas pela autora, que, por ter sido uma pesquisa com limites de prazo bem definidos, não pôde adentrar, deixando abertas outras possibilidades de realização de outros estudos investigativos que possam responder àquelas perguntas que ainda ficaram pedindo respostas. Portanto, resta

desejar uma excelente leitura a tantos quantos venham a ter esta obra nas mãos, com o fito de conhecer um pouco da história de Alagoinhas, aqui brilhantemente desenvolvida.

Professor José Jorge Andrade Damasceno

Coordenador da Coleção

Apresentação

Ainda grassava a pandemia da covid-19, mortal para muitos terráqueos e ameaçadora para outros tantos, mundo a fora, quando a professora Iraci Gama Santa Luzia, então vice-prefeita e secretária de Cultura Esporte e Lazer (Secel), reúne um grupo de pessoas interessadas e/ou envolvidas em alguma medida na tarefa de estudar e/ou pesquisar a cidade de Alagoinhas, sobretudo, no que tange à sua história e à sua memória, no sentido de produzir um trabalho que pudesse refletir aquelas inquietações, com o fito de reunir em uma obra, que, segundo ela, seria organizada por um dos participantes do grupo por ela criado.

Era setembro de 2020, quando a professora Iraci apresentou aquela proposta aos seus convidados, reunidos em torno de si no chamado “espaço colaborar”, na sede daquela secretaria, instalada no prédio da Biblioteca Municipal Maria Feijó, onde funcionara, até o início dos anos 1990, a Faculdade de Formação de Professores de Alagoinhas. Ali, a professora apresentou, em linhas gerais, qual seria a tarefa do grupo, traçando as principais diretrizes daquilo que idealizara, que consistia na “produção de uma obra que” contasse “a história de Alagoinhas, a bem conhecida FFPAs”, com o fito de a tornar acessível a diversos grupos sociais: estudantes, professores, pesquisadores e que pudesse ser tornada pública em formato de livros, cartilhas, quadrinhos e quaisquer outros suportes que permitissem a difusão do conhecimento histórico da cidade para um número maior de pessoas, em diversas faixas de idade e/ou formação escolar.

Ainda conforme a professora, sua proposta era a publicação de uma obra organizada em formato de coletânea de textos. Este autor – apontando a existência de trabalhos de pesquisa já concluídos, levados a cabo por professores/pesquisadores formados pela Universidade do Estado da Bahia (UNEB), *campus* II, Alagoinhas e principalmente ten-

do a História dessa cidade como objeto de suas reflexões – sugeriu a ampliação para uma coleção, contemplando um maior número de aspectos abordados, propondo que os aludidos trabalhos fossem publicados juntamente com a “coletânea”, acrescidos de duas obras autorais inéditas, sem caráter acadêmico. A ampliação do escopo inicialmente proposto foi do agrado da professora e dos demais participantes do grupo, ficando então acordado que se faria as tratativas necessárias para a viabilização do arrojado projeto.

Assim, naquela mesma reunião de finais de setembro de 2020, este autor foi convocado a assumir a tarefa de organizar e coordenar a coleção de obras autorais e coletivas que tem por objetivo precípua focalizar “a História e a Cultura de Alagoinhas”, com o fito de tornar conhecidas por estudantes, professores e demais interessados, os elementos constitutivos desta que é a cidade onde se vive o “mourejar” de cada um dos seus habitantes, sobretudo, a partir do seu processo de elevação à condição de Freguesia (1816) passando pelas demais etapas do seu desenvolvimento urbano e socioeconômico, até os tempos hodiernos.

Para tanto, está em vias de publicação pela Editora da Universidade Federal da Bahia (Edufba) a coleção composta de sete volumes, com um título que servirá para abrigar esses volumes, “Nem ‘vultos’ nem ‘feitos’: um construto de Histórias e Memórias, através de diversas trajetórias”, sob o qual estarão inseridas as partes, permitindo o bom entendimento do todo. Portanto, alguns professores e pesquisadores, com diversos perfis acadêmicos, foram convidados para construir, junto com este coordenador, os volumes e os textos que formarão o arrojado proposto. Desse modo, os sete volumes que constituem a obra estão dispostos da seguinte forma:

Volume 1: *Alagoinhas entre histórias e memórias: aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais de uma cidade em constante movimento* (em elaboração). Trata-se de uma coletânea organizada por José Jorge Andrade Damasceno, a quem caberá a tarefa de escrever um dos capítulos e o texto introdutório – tanto da coleção como um todo, quanto do volume em apreço. Os autores convidados para compô-la foram os seguintes: as professoras Maria José Oliveira Santos, Keite Maria Santos do Nascimento Lima, Jocélia Novaes Gonçalves, Marilécia Oliveira Santos – em coau-

toria com o professor Thiago Machado Lima –, Marleide Lima de Brito Souza, Geiza Brunelle Almeida Santos, Tatiane Figueiredo Araújo; os professores Raimundo Nonato Pereira Moreira, Wagner Souza Pimentel; e o pesquisador extra-acadêmico Antônio Carlos Freitas Dórea.

Os volumes 2, 3, 4 e 5 são frutos de pesquisas acadêmicas, realizadas no âmbito das universidades públicas, e, apresentados e avaliados na forma de dissertações de mestrado, a saber:

O volume 2: *Comemorações e adesões ao golpe civil-militar de 1964 em Alagoinhas-Bahia*, cuja autora é a professora Elisângela Alves Almeida;

O volume 3: *Os comunistas e a formação da esquerda de Alagoinhas (1945-1956)*, de autoria do professor Ede Ricardo de Assis Soares;

O volume 4: *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)*, que tem como autora a professora Keite Maria do Nascimento Lima;

O volume 5: *Comunidades quilombolas: o reconhecimento e a autoidentificação frente ao processo de globalização e a massificação cultural*. Esse quinto volume foi pensado para atender à exigência do Conselho de Cultura e, ao mesmo tempo, conseguiu-se encontrar um trabalho que, além de atender àquela exigência, se pudesse prestar uma homenagem póstuma ao pesquisador Gilvan Barbosa da Silva, mestre em Crítica Cultural pela UNEB, *campus* II, Alagoinhas, reconhecendo o seu trabalho de pesquisa dedicado ao tema do “negro”, da “negritude”, envolvendo a comunidade do Catuzinho. Aliás, saliente-se, de passagem, que o referido pesquisador foi uma das mais de 600 mil vítimas ceifadas pela covid-19 no Brasil, desde 2020. Assim, acredita-se contemplar o parecer emitido pelo Conselho Municipal de Cultura e reconhecer o trabalho de longos anos de Gilvan Barbosa da Silva, que contribui satisfatoriamente com o propósito desta coleção, que pretende abordar as muitas “faces da História” da cidade de Alagoinhas, onde a referida pesquisa foi desenvolvida.

O volume 6: *Rumos e trajetórias de uma imprensa local? A “artilharia do pensamento” como fonte para pesquisa histórica* (em elaboração), que tem como autor o professor Roberto Magno Santos; e

O volume 7: *A Alagoinhas quando “menina moça”: algumas histórias e diversas memórias da cidade, pelos escritos de Maria Feijó*

– 1930-1950 (em elaboração), cuja autoria é do professor José Jorge Andrade Damasceno.

O volume que o leitor tem diante de si é resultado da conjunção de preocupações manifestas por diversas gerações de alagoinhenses, no sentido de fazer conhecer a história de sua cidade em suas diferentes facetas, uma vez que poucos daqueles que vivem na referida urbe, conhecem a sua origem, o seu desenvolvimento, bem como as implicações destes e outros aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais que conformam o fazer histórico. Nesse sentido, após algumas tratativas no âmbito da secretaria de Cultura Esporte e Turismo, foi possível empreender a produção de um conjunto de tratados que viesse a promover a redução da enorme lacuna de obras historiográficas que ensejem trazer conhecimento da história de Alagoinhas ao público em geral, a despeito da existência de um curso de licenciatura em História e de um programa de pós-graduação nessa área.

Alagoinhas, novembro de 2023

Professor José Jorge Andrade Damasceno

Coordenador da Coleção

Introdução

Alagoinhas

Cidade cheia de seiva e cheia de vida, cheia de sol glorificador do nosso Brasil – cidade velha, mas cidade nova, que vibra que palpita e que sonha sob as bênçãos pagãs de um céu liricamente azul ou sob a prata antiga de um luar liricamente branco!

Cidade linda, erguida, pedra a pedra para o entusiasmo dos nossos olhos e para satisfação do nosso orgulho! Nos passos agigantados com que percorres a trilha infinita do Progresso, nas investidas, sempre vitoriosas do teu comércio, no esplendor honesto de tua atividade – vive toda a nossa vida de patriotas e anseia toda a alma cívica da nossa gente!

Alagoinhas! Guardas no coração da tua Alagoinhas Velha o coração muito manso e muito bom, o coração generoso de velhice! Mas és, Alagoinhas Nova, uma gloriosa, uma esplendente mocidade!

‘Única’ te saúda, na honestidade de tua administração [...].
(ÚNICA, 1929)

As homenagens em torno da cidade de Alagoinhas, – contexto urbano palco deste estudo –, devido à inauguração de sua usina hidrelétrica em 22 de setembro de 1929, teve lugar de destaque na edição especial da revista *Única* publicada no mês seguinte, a partir do referido poema de Amado Coutinho, diretor e editor do editorial. No texto, o eu poético evidencia tanto a construção quanto a expansão de uma nova cidade em meados do século XIX, destacando, especialmente, os “encantos naturais

de sua paisagem” para o fortalecimento do comércio local. Além disso, o texto lírico enaltece a atuação das administrações públicas que conduziram adequadamente o antigo povoado, pouso de tropeiros viajantes e boiadas no final do século XVIII, a tornar-se uma cidade promissora nas primeiras décadas do século XIX.

Tal cenário urbano, captado pelas lentes ufanistas do referido poeta, foi até o ano de 1863 pouco populoso, composto apenas por trapiches de fumo e engenhos de açúcar. Na época, esse último foi considerado uma das maiores fontes de riqueza da região. Vale ressaltar que a implantação dos trilhos ferroviários, atrelado à circulação de pessoas e ideias, bem como a concomitante expansão do comércio, reconfiguraram esse território nos âmbitos espacial e cultural.

Isso considerado, essa discussão pretende compreender a dinâmica da formação urbana alagoinhense, iniciada com a chegada da ferrovia e ampliada pela força do comércio em expansão, buscando articular as relações existentes entre os usos sociais da cidade. Em linhas gerais, pretende-se analisar os aspectos relacionados à formação cidadina na vertente do cruzamento entre a infraestrutura e a urbanidade. No plano metodológico, optou-se por refletir sobre a materialidade dos espaços construídos entre 1868 e 1929, tendo em vista o tecido das relações sociais como mecanismo *sine qua non* para entender a questão urbana.

A ideia fundamental, diante do vasto esforço de revisão teórica empenhado no trabalho com um período histórico de longa duração, é analisar, exclusivamente, o processo de urbanização de Alagoinhas enquanto uma cidade que surgiu em meados do século XIX. Dessa forma, o foco analítico abrange as várias etapas de construção deste espaço urbano e suas correlatas transformações socioeconômicas. Destaca-se que o marco desse espaço temporal se deu em 1868, após a remoção da sede da Vila de Alagoinhas para próximo à Estação Ferroviária.¹ Essa modificação espacial perdurou até a inauguração da usina hidrelétrica em 1929, e trouxe novas ordenações e diversificação para os modos de vida da sociedade alagoinhense.

1 Estação Ferroviária, Estrada de Ferro e Ferrovia são três categorias importantes neste estudo, portanto, todos os termos serão grafados em iniciais maiúsculas.

Ressalta-se, ainda, que a escolha de Alagoinhas, como objeto de análise, se impôs mediante uma quantidade considerável de questões, a saber, a curiosidade despertada no processo de pesquisa e categorização de dados; os mistérios que permeiam a origem da cidade; os desencontros de informações quanto ao processo de povoamento; a chegada da Ferrovia; o abandono da construção de uma igreja na antiga vila, considerada patrimônio integrante das ruínas de Alagoinhas Velha; a ausência de dados concretos em relação à primeira Estação Ferroviária, à usina hidrelétrica e às filarmônicas. Esse conjunto de aspectos contribuiu sobremaneira com a percepção de que existiam lacunas na história da cidade para serem estudadas.

Efetivamente, o fato de o comércio de Alagoinhas no início do século XX ser reconhecido como um dos mais desenvolvidos do interior baiano, pela presença expressiva de comerciantes estrangeiros, entre outras coisas, chamou atenção no sentido da necessidade de conhecer ainda mais sua história. (A LUVA, 29 fev. 1928) Atrelado a isso, ao visualizar a organização espacial do centro da cidade, algumas questões intrigam, por exemplo, se houve um plano urbanístico oficial que norteou a ocupação das terras em torno da Estação Alagoinhas entre 1868-1880, como ocorreu o processo de expansão e urbanização da cidade, a dinâmica da apropriação dos espaços próximos à Estação e quem eram os proprietários dessas terras.

No percurso investigativo, essas e outras questões serão debatidas com base nas fontes de pesquisa que ampliam as informações sobre a cidade, trazendo à tona dados desconhecidos. A partir disso, espera-se contribuir com o acervo teórico voltado aos estudos na área de História Urbana, como sublinha Richard Roger (1993, p. 4 apud BARBUY, 2006, p. 20): “o sangue vital dos estudos de história urbana continua sendo a combinação de estudos de casos empíricos pormenorizados, em conjunção com os grandes processos”. Para tanto, considera-se análises profícuas sobre as particularidades de uma cidade baiana que, assim como outras localizadas no interior do Brasil, alcançaram transformações duradouras no espaço urbano, senão a própria formação deste espaço, movidas pelo advento da Ferrovia e o comércio, como é o caso específico de Alagoinhas.

Destaca-se que a História Urbana constitui um campo interdisciplinar. O que pressupõe o desenvolvimento de pesquisas, a partir de diferenciados olhares, advindos de linhas de pesquisas bastante diversas. Essa amplitude temática permite que sociólogos, economistas, filósofos, antropólogos, geógrafos, arquitetos e historiadores problematizem e percebam a cidade mediante olhares particularizados, possibilitando o surgimento de várias interpretações, além de ampliar o leque de suas definições. Se por um lado isso provoca a fragmentação dos estudos, por outro, contribui para o enriquecimento teórico do tema abordado.

No que concerne ao arcabouço teórico, um importante trabalho de interesse deste estudo foi assinado pelo filósofo francês Henri Lefebvre (2001) com o título *O direito à cidade*. Nessa obra prima do autor, é evidenciada a produção social do espaço. A seu ver, a cidade, enquanto produto social, muda quando a sociedade sofre transformações. Nessa hipótese, a urbe não é apenas um elemento decorrente de fatores econômicos, mas pode ser considerada o lócus de coexistência da pluralidade, das simultaneidades de padrões e das maneiras de viver a vida urbana, inclusive, o local onde emergem conflitos. Nesse sentido, Lefebvre (2001) afirma que, ao desenvolverem estudos em História Urbana, os pesquisadores devem perceber a maneira como, no tecido urbano, a reprodução das relações do capitalismo moderno se desdobra na vida cotidiana de determinada sociedade.

Levando em consideração tais percepções, propõe-se discutir sobre a formação da cidade de Alagoinhas como espaço construído pelas ações da própria população, nas esferas individual e grupal, que souberam reproduzir as relações capitalistas e da vida cotidiana para impulsionar o desenvolvimento da antiga vila do interior baiano no final do século XIX. Entretanto, para compreender a construção e a consolidação desse espaço urbano, precisamente, no momento que abrange o período de 1868 a 1929, busca-se entender primeiro suas origens. Isso diz respeito à dinâmica socioespacial da vila e suas transformações.

Ademais, é válido considerar que os trabalhos acerca da cidade, publicados pelo arquiteto e urbanista Murillo Marx intitulados *Cidade no Brasil*, *Cidade no Brasil: terra de quem?* e *Cidade brasileira*, oferecem reflexões relevantes em torno da dinâmica deste tipo de território particular.

Em seu conjunto, as três obras apresentam elementos significativos para (re)pensar o urbano no contexto colonial, e as mudanças ocorridas nas cidades brasileiras desde 1850 até a instauração da República.

Dentro desse enquadramento, a obra nomeada *Cidade no Brasil: em que termos?* apresenta 18 verbetes enciclopédicos referentes à evolução semântica de palavras e expressões pertencentes à História Urbana, bem como destaca as mudanças ocorridas nos conceitos e nas práticas urbanas na segunda metade do século XIX. Segundo Marx (1999, p. 10-11), o conjunto de tais significados relacionados à configuração do meio urbano contribui para “[...] nos acercarmos da compreensão de um período de mudanças que muito importa e que redesenhou nossos núcleos urbanos, aqueles em que nascemos e em que nos formamos, cujas características sofrem hoje novas, inéditas e profundas transformações”.

Em outra perspectiva, na obra *Cidade no Brasil: terra de quem?* o espaço urbano é discutido a partir dos aspectos político, institucional, econômico, fundiário e socioespacial, com foco analítico na relação entre Estado e igreja. Trata-se de duas instituições que nos primórdios da História Urbana foram os agentes responsáveis pelo ordenamento espacial citadino. No parecer do autor, “[...] se a aglomeração surgia espontaneamente e, ao longo do tempo, ia galgando diferentes estágios hierárquicos, este processo ocorria norteado pela igreja até o momento decisivo da criação do município”. (MARX, 1991, p. 12) Esse tipo de situação se modificou com o advento da República, na medida em que o processo de secularização contribuiu para acelerar a separação entre a igreja e o Estado, como se verifica no fragmento a seguir:

Somente com as leis republicanas, especialmente o nosso ainda único Código Civil, ganhou outra atenção o trato institucional e administrativo dos assuntos municipais e se consolidaram os novos conceitos de domínio e transmissão dos bens de raiz surgidos em pleno império. Estado sem religião oficial separado da Igreja; terras negociadas, que se compram e vendem; poder público mais atento às questões mundanas dos cidadãos, de suas propriedades ou de sua falta;

governo que se tornou também proprietário e fiador, embaraçado pelas leis do mercado. (MARX, 1991, p. 123)

Cabe salientar que as mudanças ocorridas no sistema sociopolítico brasileiro fomentaram a revisão conceitual da legislação e, paulatinamente, elas refletiram na paisagem urbana. Sendo assim, novos elementos urbanísticos redesenharam e ampliaram os espaços urbanos. Conforme Marx (1991), as alterações significativas nos centros tradicionais favoreceram a construção de edifícios monumentais, a abertura de ruas e avenidas, o delineamento de praças, a construção de lojas e escritórios. De modo geral, ele considera não apenas a criação do ambiente urbano, mas também as razões de sua gênese, estruturação e transformação, que estariam atreladas à questão da terra, envolvendo partilha, distribuição e domínio.

Assim como Lefebvre (2001), que corrobora com a argumentação de Marx (1991), a reflexão teórica de Déa Ribeiro Fenelon (1999) tece significativas contribuições para a construção da crítica em torno da História Urbana de Alagoinhas. Professora da Pós-Graduação em História, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), e pesquisadora da cultura urbana, Fenelon publicou trabalhos potencialmente relevantes sobre cidades, considerando que as relações sociais delineiam a paisagem urbana. Isto é, elas configuram o espaço e o território urbano. Desse modo, o pesquisador-historiador que se dedica ao estudo da sociedade urbana não pode perder de vista que o espaço citadino está impregnado por experiências e vivências sociais.

Se para Fenelon (1999, p. 6) esse espaço está em constante transformação, é necessário analisá-lo buscando:

[...] captar e investigar, nas relações sociais instituídas na cidade, o entendimento de modos de viver, de morar, de lutar, de trabalhar e de se divertir dos moradores que, com suas ações, estão impregnando e constituindo a cultura urbana. Assim agindo, esses moradores deixam registradas ou vão imprimindo suas marcas no decorrer do tempo histórico, marcas que traduzem a maneira como se relacionaram ou construíram seus modos de vida neste cotidiano urbano.

Encontra-se aqui a compreensão do que constitui a cidade pelo viés cultural. Essa orientação possibilita o historiador do espaço urbano apreender a dinâmica citadina por meio de formas e padrões de organização socioespacial. Com efeito, ao direcionar o olhar para os diferentes sujeitos e grupos sociais que se apossam da cidade, partilham experiências e transformam este *locus*, percebe-se que as formas urbanas por eles construídas produzem a materialidade dos modos de vida e das relações cotidianas das sociedades onde estão inseridos.

Acrescenta-se que o acesso à obra de Sandra Jatahy Pesavento, pesquisadora renomada, também indica possíveis leituras sobre o fenômeno urbano. Destaca-se, ainda, que apesar da preferência de não problematizar o conceito de representação que ela discute com propriedade, devido à escolha de analisar a cidade de Alagoinhas a partir da materialidade dos espaços e de suas correlatas consequências, seu estudo possibilita uma análise que coaduna com a compreensão da cidade como espaço de sociabilidade. A seu ver, a cidade significa “[...] lugar do homem, cidade, obra coletiva que é impensável no individual; cidade, moradia de muitos, a compor um tecido sempre renovado de relações sociais”. (PESAVENTO, 2007, p. 14)

Nessa direção, levando em consideração as questões ora postuladas, e significativas abordagens relacionadas à cidade, busca-se compreender a História Urbana de Alagoinhas, entre 1868-1929. Ressalta-se que em meados do século XIX ela enfrentou inúmeras transformações que culminaram com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia and São Francisco no ano de 1863, bem como a mudança da vila para próximo da Estação Alagoinhas no ano de 1868, e o desenvolvimento do comércio no final do século XIX. Todos esses elementos, além de serem responsáveis pelo nascimento da cidade, Alagoinhas Nova, implicaram novas ordenações do espaço urbano e promoveram o surgimento de outras relações sociais sorvidos dos modos de viver, morar, trabalhar e se divertir.

Frequentemente, certos autores que investigaram a História Urbana de Alagoinhas nos primeiros anos de sua fundação são referências fundamentais para realizar esse tipo de estudo na atualidade. Isso porque os memorialistas locais descreveram o processo de povoamento, a criação da vila, a chegada da Ferrovia, a construção da igreja de Alagoinhas

Velha, a mudança da cidade, a construção dos prédios públicos e a inauguração da usina hidrelétrica. Tais acontecimentos estão circunscritos no período delimitado desta pesquisa.

Percebe-se que o primeiro trabalho, considerado uma biografia urbana realizada em Alagoinhas, foi escrito pelo jornalista e médico cearense Américo Barreira (1914-1993). Ele chegou na cidade em 1898 designado pelo Secretário do Interior da Bahia para prestar assistência aos prisioneiros de Canudos que estavam doentes e eram atendidos em Alagoinhas. Liderando uma equipe de cinco médicos, Barreira também teve a incumbência de acompanhar os casos de epidemias que assolavam a localidade desde a década de 1870. Deveria, ainda, verificar os casos novos de epidemias, desinfecções, tratamento hospitalar e em domicílio.

Dessas circunstâncias resultou o livro *Alagoinhas e seu município: notas e apontamentos para o futuro*, que foi publicado em 1902, quando Barreira retornou ao Ceará. A princípio, o texto objetivou ser apenas um relatório sobre a condição sanitária da cidade, mas tornou-se um livro que traz em seu bojo o registro da vida pregressa de Alagoinhas, na qual ele registrou uma longa série de fatos históricos, nomes dos “vultos”² da época e o progresso do município. Um detalhe importante: esta obra foi financiada pelo poder público municipal, mediante a Lei de nº 185 sancionada em 19 de setembro de 1902, que determinou:

Art. 1º - É concedido ao Dr. Américo Barreira o auxílio de RS. 500.000 para a publicação de sua obra - Alagoinhas e seu município -, sendo obrigado a fornecer ao município 200 exemplares da referida obra.

Art 2º - Fica aberto para o fim do art. 1º desta lei o crédito respectivo. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1898-1902)

Nesse texto fundamental, Barreira (1902) se preocupou em descrever a história de Alagoinhas desde o final do século XVIII, quando a região se

2 Convém ressaltar que o termo “vultos” utilizado pelo texto se refere às personalidades com expressiva relevância na História Urbana de Alagoinhas entre 1868-1929.

configurava um local de passagem de boiadas, até o início do século XX, momento no qual já despontava como um centro comercial em ascensão. Dedicou-se também ao registro da história política do município nas primeiras décadas da República. Para isso, transcreveu as atas municipais desse período, destacando os nomes das personalidades públicas alagoinhenses que atuaram na política local.

A partir da memória coletiva, às vezes, individual, Barreira (1902) coletou informações inéditas sobre os principais homens públicos, comerciantes, jornalistas e proprietários de terras da cidade. Com base nesses dados, ele pôde elaborar uma seção de notas biográficas que exalta os “grandes homens” alagoinhenses. Foi constatado que, ao longo do século XX, sua obra se tornou uma referência indispensável para refletir sobre a formação de Alagoinhas.

Semelhante esforço intelectual aconteceu em 1959, quando Naylor Bastos Vilas-Boas publicou o livro nomeado *Traços da vida de Inácio Paschoal Bastos (1860-1942)*. Essa obra homenageia antecipadamente a figura de Inácio Bastos, pelo seu centenário, que aconteceria no ano seguinte. Ao traçar a biografia desse comerciante e administrador público, considerado um dos intendentos que mais investiu nas obras de infraestrutura em Alagoinhas, o autor oferece descrições precisas do processo de fundação e desenvolvimento da Nova Alagoinhas. Para além disso, a partir de documentos oficiais que foram encontrados na Casa Rui Barbosa, no Rio de Janeiro, na biblioteca do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB) e em arquivos particulares, ele recuperou aspectos importantes da história política e socioespacial da cidade.

Por outro lado, Salomão Antônio de Barros (1899-1986), jornalista que atuava na imprensa do município desde 1929, enquanto era diretor do jornal *O Popular*, também publicou um abrangente e bem documentado estudo sobre o desenvolvimento urbano de Alagoinhas. Nessa motivação, a obra intitulada *Vultos e feitos do município de Alagoinhas: reconstituindo o passado e descrevendo o presente*, de 1979, aborda aspectos políticos, sociais e econômicos, destacando acontecimentos relevantes que permearam a vida urbana da cidade, a partir de seus primórdios até a década de 70 do século XX.

Interessado, particularmente, em ampliar e continuar o trabalho desenvolvido por Américo Barreira, Salomão de Barros realizou pesquisas envolvendo arquivos públicos e acervo de particulares, efetuou leituras de monografias e publicações oficiais, bem como coletou relatos da população local para escrever um clássico que, segundo ele, não tinha a pretensão de tornar-se “[...] uma obra de alcance literário, mas, sim, um documentário do que vem sendo realizado nas diversas fases da existência de Alagoinhas através da atividade e do desprendimento das gerações que têm estado a seu serviço”. (BARROS, 1979, p. 35)

O prestígio dessa obra-prima sobrevive graças a recorrente menção fornecida por intelectuais engajados, especialmente, advindos da imprensa local, por meio de notas explicativas e artigos que destacam sua contribuição para Alagoinhas, como é possível verificar na página do *Jornal Alagoinhas*, publicada em 30 de outubro de 1998:

Salomão de Barros foi um apaixonado amante da sua Terra Natal, idealista ‘raça pura’ ... A força do ideal sabemos gera a vontade de servir. E servir, como fez de uma maneira mais eloqüente possível ao escrever e publicar Salomão de Barros o mais importante documento histórico existente sobre a Terra Alagoinhense até agora. Justamente o seu livro ‘Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas’. Trabalho de fôlego, sem dúvida apenas realizado por quem tivesse acendrado amor à terra que lhe serviu de berço. Obra, que naturalmente exaltando com justiça o Povo Alagoinhense, verdadeiramente engrandece também a Bahia. (JORNAL ALAGOINHAS, 1998)

Em *Vultos e feitos da cidade de Alagoinhas*, encontra-se a imagem de uma cidade construída pelos homens, dessa forma, traz as marcas da ação social. Assim se entrevê que ela “é criada e recriada através dos tempos, derrubada e transformada em sua forma e traçado” (PESAVENTO, 2002, p. 51) Nesse sentido, semelhante ao que consta na obra de Barreira (1902), Barros (1979) valoriza o que ele alcunha de “personalidades notáveis”. Dito de outra forma, os responsáveis por promoverem o desenvolvimento político e social da cidade. Sendo assim, ele reservou um espaço para o

registro das biografias dos “grandes homens” da terra, os “vultos” da cidade e seus “grandes feitos”.

No transcorrer do percurso investigativo, o livro de memórias intitulado *Traços de ontem* publicado por Joanita da Cunha Santos, em 1979, se destaca pela inserção do elemento sociocultural, ao descrever a História Urbana da cidade mesclada com episódios pessoais. Através dele, ela registra as reminiscências de situações vividas no período de 1930 a 1940. Dessa forma, faz emergir uma cidade em sua dimensão simbólica, cultural e dinâmica, com diversos bailes, filarmônicas, quermesses e festas. Eis o retrato de um ambiente, onde a autora e suas irmãs viveram intensamente os momentos e os fatos ocorridos.

Ademais, apesar de retratar especialmente a década de 1930, Santos (1979), assim como outros célebres memorialistas, reconhece a participação da Ferrovia para a formação de Alagoinhas e sua forte colaboração no crescimento econômico da região, destacando o desenvolvimento do comércio. Descreve, inclusive, os principais edifícios e as praças públicas. Ao longo do texto, encontra-se relatos de situações vivenciadas pelos alagoinhenses no início século XX, que refletem aspectos da vida social e cultural da cidade. Nessa perspectiva, constata-se indícios e pistas que, quando são confrontadas com outras fontes, favorecem a melhor compreensão do tecido urbano da cidade no período em análise.

Quanto aos estudos historiográficos sobre Alagoinhas, verifica-se a existência de uma tendência no final do século XX, de investigar a política na região, as consequências do golpe de 1964 e o comportamento da imprensa, durante o quadriênio 1960-1964. Assim, entre os vários trabalhos relacionados ao processo de urbanização da cidade, destaca-se o estudo de Jeane Rocha (2003) referente à trajetória pessoal do Coronel Saturnino da Silva Ribeiro. Além disso, a dissertação de mestrado de Carlos Nássaro Araújo da Paixão (2009) sobre as transformações urbanas ocorridas na cidade durante as décadas de 1930 e 1940, com base na obra memorialística de Joanita Santos (1987).

Convém, ainda, salientar que nas duas primeiras décadas do século XXI algumas dissertações e teses foram produzidas, objetivando analisar a cidade de Alagoinhas em sua história recente, buscando também compreender, principalmente, a aparição do escravismo local. Geralmente,

tais estudos foram publicados no formato livro logo após a defesa da dissertação. Admite-se que, ao se debruçarem sobre as relações de escravidão e liberdade, de forma original e inédita, essas pesquisas ampliaram, em certa medida, as discussões aqui propostas.

Nessa direção, a dissertação de Reginaldo Andrade Silva Estrela denominada *Caminhos da liberdade em Alagoinhas e Inhambupe (1871-1888)* defendida em 2018, que discute os caminhos utilizados pelos escravos para obter a alforria, por meio de processos cíveis e pela força da Lei nº 2.040 de 28 de setembro de 1871, esclarece que os dois municípios em questão tinham economias periféricas. O que se configura em agricultura e criação de gado como principais atividades econômicas e/ou atividades de sobrevivência. Contudo, embora nestas localidades as atribuições não demandassem uma quantidade significativa de escravos, sua formação esteve diretamente imbricada à produção escravista.

Ao perscrutar a esfera social e econômica, na qual os escravos estavam inseridos, Estrela (2018) amplia informações inerentes às questões políticas daquela época e a estratificação social. Sinaliza, portanto, a existência de sujeitos que atuavam nas diversas profissões liberais, acrescido dos capitalistas e dos proprietários de engenhos que já tinham sido estudados em pesquisas anteriores. Não por outra razão, os dados fornecidos sobre o crescimento da população, no decorrer de meados do século XIX, e a maneira como ela se comportava, ratifica as hipóteses acerca do desenvolvimento de Alagoinhas.

Paralelamente ao raciocínio de Estrela, a dissertação defendida por Aline Soraia Saraiva Nascimento em 2019 intitulada *Escravidão e laços familiares entre escravizados. Alagoinhas: Bahia, século XIX* aborda a temática da escravidão. Dessa vez, a partir de laços familiares de uma família escrava que se formou no seio da família senhorial dos Leal, localizada no município de Alagoinhas durante o século XIX. Nessa direção, este estudo apresenta o perfil da sociedade escravista que se formou na vila, assim como as relações sociais presentes neste processo, ainda oferece uma investigação original visto que os estudos sobre família no Brasil, notadamente, privilegiam o perfil clássico da família patriarcal.

Como contraponto, Nascimento (2019) discutiu a dinâmica da escravidão em Alagoinhas no século XIX, partindo do que era incomum, neste

caso, as famílias formadas pelos escravizados. Assim, investigando a família Leal, ela acessou as famílias escravas e conseguiu identificar os indícios de estabilidade familiar ao longo de algumas gerações. Com isso, foi possível recuperar as variações ocorridas nessas famílias, e ressignificar a construção ideológica e a representação social da família brasileira, construída a partir de um modelo patriarcal que, ao longo dos séculos, negligenciou qualquer instituição inserida fora desse padrão.

Em síntese, os trabalhos comentados foram fundamentais para compreender a formação de uma nova cidade que surgia atrelada aos trilhos da Estrada de Ferro Bahia *and* São Francisco, responsável, inicialmente, pelo processo de ocupação, formação e desenvolvimento urbano nas últimas décadas do século XIX.

Ressalta-se que os impactos econômicos provocados pela instalação dos trilhos de ferro, a complexidade das relações de trabalho, as transformações sociais, econômicas e urbanas, além das formações das redes de cidades, são problematizadas por pesquisadores que se debruçam sobre o estudo da Ferrovia. Dentre eles, encontra-se Robério Santos Souza, com o livro *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)* publicado em 2011, que analisa o percurso de um movimento grevista de ferroviários baianos ocorrido em 1909.

Para além disso, esta obra reflete sobre as experiências de alguns trabalhadores que vivenciaram ou conheceram a escravidão na Bahia, esclarecendo os contextos externos e internos que possibilitaram “o processo de mecanização dos transportes no Brasil” (SOUZA, 2011, p. 26) Analisar as especificidades da Bahia em relação às vilas e às cidades que receberam a Estrada de Ferro e os impactos socioeconômicos dessas regiões, ampliou a compreensão no tocante a instalação da Ferrovia em Alagoinhas e seus vários processos. Outro trabalho desenvolvido por Robério Souza nomeado *Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira Ferrovia baiana (1858-1863)* dá prosseguimento ao estudo anterior ao especificar a relação entre trabalho e Ferrovia, e as implicações da Ferrovia no interior baiano.

Algo profundamente relevante a respeito da implantação dos caminhos de ferro da empresa Bahia *and* São Francisco Railway Company em 1863 se refere ao importante papel que a Ferrovia exerceu para o desen-

volvimento da cidade de Alagoinhas. Sobretudo porque a vila, antes da chegada da Estrada de Ferro, possuía um comércio incipiente sustentado por alguns viajantes que, mediante o lombo de burros, vendiam seus produtos aos moradores. Esses, em sua maioria, se dedicavam à atividade agrícola, possuindo lavouras de subsistência e alguns sítios que abasteciam a cidade. Nesse espaço, estava instalado, ainda, como já foi mencionado em outro momento, um número significativo de trapiches de fumo e engenhos de açúcar, ambos considerados a maior fonte de riqueza da região.

Atrelado a isso, o vai e vem dos tropeiros e dos corredores de gado,³ que saíam da Feira Velha para descansar e matar a sede de suas boiadas nas lagoas da região, foi um fator de influência da escolha do nome atual do município. Em virtude dessa característica hidrográfica, a cidade, a princípio, foi denominada de Lagoinha, depois Alagoinhas, finalmente, Alagoinhas. Não obstante a relevância do tráfego de pessoas e mercadorias para a viabilização do desenvolvimento local, entre o século XVII e a primeira metade do século XIX, foi a Ferrovia que desempenhou o papel de força motriz capaz de trazer dinamismo a cidade. De fato, com a chegada dos trilhos de ferro e a inauguração da Estação, os proprietários de terras, os comerciantes e os políticos construíram inúmeras estratégias para consolidar atividades no município, envolvendo o comércio e a Ferrovia.

Nessas condições, no final do século XIX a Ferrovia alterou consideravelmente a relação dos moradores com o espaço e o tempo. A partir de 1870, ocorreu em Alagoinhas uma ruptura na tradicional estrutura da vila, que tinha seu núcleo inicial em volta da Igreja de Santo Antônio das Alagoinhas e de sua feira, organizada e próspera, nas quais frequentavam pessoas de outras localidades.

Efetivamente, a Ferrovia se caracterizava como um polo de atração. A partir disso, se desenvolveram as atividades econômicas, sociais e políticas do município. Se antes o tempo era marcado pelo ir e vir dos carros

3 No início do século XVII, Alagoinhas era considerada corredor da principal rota que interligava Salvador a Paulo Afonso, porque detinha uma estrada com um grande fluxo de boiadas, tropas, mercadorias, andarrilhos e palmeadores. Para ampliação do conhecimento acerca da cidade e da importância desta estrada dos bandeirantes nortistas, sugere-se consultar a obra de Vilas-Boas (1959).

de boi, pela chegada dos mascates com suas novidades, e pela expectativa de abertura da feira, agora as atividades cotidianas da vila passaram a ser marcadas pela chegada e saída dos trens.

Conseqüentemente, a aceleração do ritmo de vida exigia um novo sistema de infraestrutura urbana que valorizasse a área onde estava localizada a Estação, em detrimento da organização socioespacial da antiga vila. Dessa forma, o abandono das atividades comerciais, o descaso com a construção da Igreja Matriz e a transferência da feira para o novo núcleo comercial ocorreram em paralelo com a construção de novos bairros residenciais, e o incremento de serviços de comércio e lazer.

Assim, nas cercanias da linha do trem emergiu um novo povoado, no qual a Estação se tornou o centro irradiador de ruas, praças e atividades comerciais. Na construção desse recente espaço urbano, surgiram novas formas para viabilizar a reprodução do capital gerado pela Ferrovia e pelo comércio que, no final do século XIX, tornou-se um propulsor da introdução e da circulação de objetos na vida urbana. Desse modo, Alagoinhas, paulatinamente, tornou-se a cidade dos trapiches de fumos, dos serviços, dos prédios públicos, das casas comerciais e da ostentação das casas particulares.

Realmente, a forma, a imagem e a estrutura da cidade mudaram tanto em decorrência da transferência da sede para perto da Estação quanto pela construção e pelo planejamento do novo traçado da cidade. Conforme Barreira (1902), a Resolução nº 1.013, de 16 abril de 1868 sancionada pelo presidente da Província da Bahia José Bonifácio Nascente Azambuja decretou a remoção da Vila de Alagoinhas para as proximidades da Estação da Estrada de Ferro. Contudo, argumenta ele, coube ao Comendador José Moreira Rego fazer cumprir a lei, acelerando a transferência da vila. É importante observar que seu papel decisivo no cenário político local foi valorizado pelos memorialistas em suas narrativas sobre a cidade, quando enalteceram o espírito valoroso do “grande benfeitor da nova Alagoinhas.” Para elucidar a questão, Barreira (1902, p. 118) destaca que:

Inaugurada Estação de Alagoinhas em 13 de fevereiro de 1863, compreendeu Moreira Rego a necessidade de aproveitando

a facilidade de comunicação e transporte mudar para aqui o comércio da antiga Vila, e ainda hoje se narram com admiração os extraordinários esforços que pôs em prática para realizar esse ideal. Só sua tenacidade e força de vontade poderiam triunfar das dificuldades que o bairrismo da Vila lhe opunha.

Paradoxo da situação, tais atributos expressam o espírito empreendedor de Moreira Rego sem revelar que ele foi um dos maiores beneficiados da mudança dos trilhos e da vila, visto que era proprietário de terras na localidade, além de ter contrato firmado com a companhia inglesa e ser dono de trapiches próximos à Estação.

É mister reconhecer que, assim como a Ferrovia, o desenvolvimento do comércio no final do século XX foi um elemento determinante para a produção de novas espacialidades em Alagoinhas. Nesse caso, a abertura de novas ruas no centro, a construção de casas comerciais e a inserção dos comerciantes na política viabilizaram transformações no espaço urbano, ampliando o processo de urbanização iniciado com a Ferrovia.

A década de 1920 se caracterizou como uma época de grandes transformações na infraestrutura urbana da cidade. Nesse período, percebe-se mais claramente a dinâmica da vida urbana ocorrida a partir de encontros, assim como confrontos das diferenças visíveis pela segregação dos espaços de sociabilidade, enfim, dos modos de viver e vivenciar o ambiente urbano.

Valendo-se disso, o ano de 1929 marcou o auge dos melhoramentos urbanos, entre eles, constata-se a edificação do Pavilhão Bar, a implantação do sistema de telefonia, os melhoramentos na Praça Dr. Ruy Barbosa e a construção da usina hidrelétrica pelo intendente Saturnino Ribeiro. Também inauguram novos padrões urbanísticos que levou em consideração a solução para os problemas pendentes da infraestrutura urbana e, não menos importante, o embelezamento da cidade.

Para investigar a origem e a formação de Alagoinhas é pertinente descrever estas transformações que proporcionaram sua formação e seu desenvolvimento enquanto cidade. Sendo assim, com base na literatura especializada sobre o tema, as problematizações deste estudo se apoiam nas seguintes proposições:

- a) A Ferrovia foi responsável pela construção de uma nova cidade, em razão do processo de ocupação e urbanização ter se concentrado no espaço circunscrito à Estação Alagoinhas a partir de 1863;
- b) A Ferrovia forjou o traçado da cidade, bem como alterou os hábitos e os costumes dos moradores, graças a intensificação do contato com a capital e outras regiões, facilitando o acesso as diversas mercadorias e ideias em circulação; criação de novas rotas que facilitou a circulação de pessoas e mercadorias; ou ainda pelo fato de constituir-se um instrumento ideológico da “nova era” carregado da crença no progresso;
- c) A Ferrovia e o comércio contribuíram para a expansão da cidade, promovendo a implementação da infraestrutura e dos serviços urbanos;
- d) A presença da Ferrovia, o uso do transporte ferroviário, as atividades comerciais voltadas para os mercados externo e interno, a presença dos imigrantes, a diversidade de mercadorias e a intervenção do poder público no espaço citadino alteraram os hábitos e os costumes dos moradores. Além disso, possibilitou aos alagoanhenses novas maneiras de relacionar-se e vivenciar a cidade.

Pretende-se atender todas essas questões ao longo do texto, no intuito de discutir a temática a partir de novas formulações. Isso considerado, o estudo apresenta três capítulos para os propósitos dessa análise. O primeiro capítulo compreende o debate sobre o impacto da implantação dos trilhos da Ferrovia Bahia *and* São Francisco na Vila de Alagoinhas e o início da formação de uma nova cidade. Nesse sentido, as notícias que circulavam nos anos de 1852, relacionadas a possibilidade de os trilhos da Estrada de Ferro passar pela Vila de Alagoinhas, alimentaram a euforia da população, que uma década depois sentiu a frustração de ver os trilhos serem implantados a três quilômetros do povoado. O que culminou na paulatina desvalorização das terras e atividades econômicas locais, inclusive, na transferência da vila para próximo à Estação.

Com efeito, busca-se, neste capítulo, entender a dinâmica social da Vila de Alagoinhas, através da análise do *Código de Postura*, de 1955, que

dispõe sobre as normas urbanísticas, para compreender a apropriação e a produção deste espaço urbano, os modos de vida, a ação de grupos políticos que atuavam no povoado, assim como refletir sobre o processo de urbanização ao longo dos trilhos.

Por outro lado, o segundo capítulo examina a cidade de Alagoinhas, sobretudo a relação entre o comércio e a expansão desse espaço. Leva-se em consideração que o desenvolvimento acentuado do comércio no final do século XIX e início do século XX possibilitou Alagoinhas ampliar seu potencial de influência. Assim como a Ferrovia foi um fator decisivo para o projeto de uma nova cidade entre 1868-1869, a diversificação das atividades comerciais, já no final do século XIX, norteou as principais transformações ocorridas no espaço urbano. Nessa perspectiva, relaciona-se os principais comerciantes que atuaram na cidade, viveram e ajudaram a construir uma Alagoinhas próspera com um comércio dinâmico e afamado em toda região. Destaca, ainda, a relação entre o comércio e as mudanças na infraestrutura que provocaram uma nova estética na paisagem urbana.

Por fim, no terceiro capítulo pretende-se associar as transformações de caráter físico de Alagoinhas ao uso que seus habitantes faziam do espaço urbano. Procura-se analisar as novas formas de estar e usufruir a cidade. Nessa motivação, as festas e as múltiplas formas de lazer, intermediadas pelo esporte e pela arte (teatro e cinema), foram apresentadas como símbolos dessas transformações. É importante frisar que, na década de 1920, a cidade deixou de ser meramente o lugar das instituições e das grandes casas comerciais para incorporar espaços apropriados para festas. Sendo assim, as ruas foram aproveitadas para desfiles e diversões. Nessa lógica, a cidade passou a expressar um duplo papel: o lugar de consumo e o consumo do lugar, em menção à teoria de Lefebvre (2001).

Diante do exposto, a análise privilegiou a formação da cidade através de seu processo de urbanização, – entendido aqui como o crescimento progressivo do assentamento urbano e o seu desenvolvimento, pela força da atuação de diversos agentes sociais –, e da vida urbana, caracterizada pela vivência na cidade que pressupõe encontro, confronto das diferenças, modos de viver e vivenciar o ambiente urbano.

É preciso, além disso, levar em conta que as memórias da trajetória de pesquisa envolvem o acesso a vários acervos históricos encontrados nas cidades de Salvador e Alagoinhas, em busca da reconstituição histórica da cidade no período estudado. Assim, foi preciso perscrutar fontes impressas, manuscritas, cartográficas e iconográficas a fim de juntar alguns fios dessa história. A partir da documentação oficial do Arquivo Público do Estado da Bahia são utilizadas, especificamente, os discursos de presidentes da Província e os ofícios enviados a Salvador pela Câmara Municipal da Vila de Alagoinhas entre 1853-1889. Ressalta-se que foram analisadas as posturas-código, normas que organizavam o espaço urbano da vila em 1853, e as Declarações de Registros de Firmas da Junta Comercial da Bahia. No âmbito das fontes estudadas, houve o acesso à microfilmagem do Arquivo Público da Bahia para efetuar a leitura dos jornais *A verdade*, *O porvir* e *A voz do povo* que circulavam em Alagoinhas no final do século XIX.

Convém acrescentar o contato com a Biblioteca Pública do Estado da Bahia para analisar o jornal *Diário da Bahia* (1919), a *Revista do Brasil* (1908), o *Correio de Alagoinhas* (1920-1925), a revista *Única* (1929) e a *Revista A Luva* (1928). Destaca-se que os postais analisados se encontram no Museu de Postais da Bahia nomeado de Tempostal. Em relação à pesquisa bibliográfica, no IGHB, teve-se acesso às obras *Canudos: diário de uma expedição* (1939), Euclides da Cunha, e ao livro *Descrições práticas da Província da Bahia* (1979), de Durval Vieira Aguiar.

Ainda no tocante as fontes, através do Arquivo Público da Câmara de Alagoinhas, foram acessados os seguintes documentos oficiais: *Registros das decisões e Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas* no período de 1893 a 1915; ao livro *de Qualificação Eleitoral e Estadual*, de 1895; livro *de Declaração de estrangeiros que residiam em Alagoinhas* em 1890; cópias de ofícios publicadas entre 1896-1900, e as Atas da Sessão do Conselho Municipal dos anos 1920 a 1929.

Vale mencionar o acervo da Fundação Iraci Gama (FIGAM), instituição imprescindível para o encontro de jornais locais, especialmente, *O Noticiador Alagoinhense* de 1864 e o jornal *Sete Dias* que circulavam na cidade no final do século XIX, também para realizar a análise do jornal *Correio de Alagoinhas*, edições 1905-1912, e a *Revista dos Municípios*, de 1924.

Nas fases de pesquisa, foram coletados alguns arquivos particulares, como o material pertencente a Maria Valverde Leal, bisneta do coronel José Joaquim Leal; algumas fotografias cedidas pelo fotógrafo José Luís; e o *Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia* cedido por Amélia Saback, estudante do curso de História da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), *campus* II, de Alagoinhas.

Certamente, parte desse material documental é inédita. Observa-se que os estudos anteriores analisaram a formação da cidade a partir das produções dos memorialistas, em razão das fontes oficiais do período ainda requererem um tratamento mais sistematizado. Os registros dos comerciantes localizados no Arquivo Público da Bahia, e os livros de *Leis e Resoluções do Conselho* encontrados na Câmara Municipal de Alagoinhas, assim como a *Declaração dos Estrangeiros* que residiam na cidade no final do século XIX, e os jornais encontrados no setor de microfilmagem do Arquivo Público da Bahia, foram peças fundamentais para o avanço das discussões já empreendidas em torno da História Urbana de Alagoinhas.

Entretanto, longe de encerrar as discussões em torno do surgimento e do desenvolvimento dessa cidade no período entre 1868-1929, o propósito deste livro é apontar novas direções na discussão, realçando alguns aspectos importantes. De modo que o estudo realizado contribua para abrir novos horizontes de pesquisa e outros caminhos na historiografia local.

Capítulo 1 - De vila a cidade: os impactos de uma ferrovia

Ascensão e expectativas de uma vila

A questão da origem histórica de Alagoinhas foi discutida por Reis Filho (1968) levando em consideração o argumento da existência de uma relação intrínseca entre a narrativa de algumas vilas e cidades coloniais, que também tiveram sua formação influenciada pela necessidade de se estabelecer a comunicação entre o interior brasileiro, – um vasto de terras pouco conhecido –, com as demais cidades que tinham a função de centros regionais.

Um outro aspecto desse tema está relacionado ao fato da Província da Bahia abrigar a estrada dos bandeirantes nortistas chamada de Estrada das Boiadas, que corresponde aos caminhos de barro que ligavam a Bahia aos sertões de Piauí e proporcionou a formação de pequenos povoados nos primórdios da colonização. Entre os núcleos que faziam parte da velha rota, encontra-se Inhambupe.¹ Povoadada pelas famílias

1 De acordo com Mares (1993), as primeiras histórias sobre a formação do município de Inhambupe estão associadas à chegada do fidalgo português Alexandre Vaz de Gouveia, em

Garcia D'Ávila e Vaz de Gouveia, sendo pouso de boiadas, tropas e andarihos, esta região adquiriu uma posição privilegiada como um entreposto nos "caminhos de gado". Segundo Vilas-Boas (1959), as terras que mais tarde iriam formar o povoado de Alagoinhas situavam-se em meio a essa estrada. Entretanto, somente no início do século XVIII a região integrou a antiga rota.

A tentativa de mapear o início da ocupação do território alagoinhense é uma tarefa de difícil precisão, em virtude da ausência de documentação disponível. Barros (1979) observa que este fato gerou desencontros de informações quanto à origem do povoamento da região no conjunto de trabalhos existentes, que problematizam a formação da cidade. Grande parte da bibliografia seleta sobre o tema apresenta duas explicações essenciais para o povoamento da cidade.

A primeira tese remete ao aspecto lendário sobre um certo sacerdote lusitano, desconhecido, que, no final do século XVIII se estabeleceu na região abaixo de Inhambupe, ergueu uma pequena capela e, no entorno, formou-se o povoado chamado de Lagoinhas. Essa explicação é fortemente contestada por Barros (1979), quando argumenta que o referido padre se chamava João Augusto Machado² e veio para o Brasil através de uma Ordem Católica Belga, designado para servir em Catuizara (atual cidade de Teodoro Sampaio). Recém-chegado, ele se instalou em um sítio, de bons ares e água abundante, onde fundou uma capela sob a jurisdição da freguesia do Divino Espírito Santo do Inhambupe de Cima, dando início ao povoamento da região.

1570. Sabe-se que a família Gouveia fundou a Capela Nossa Senhora da Conceição no ano de 1624. No entanto, Marechal Guilherme D'Ávila, holandês criador de gado, solicitou ao governador-geral da época, Diogo de Mendonça Furtado, a posse de uma sesmaria de terras devolutas entre os rios Inhambupe e Subaúma. Ao se estabelecer próximo à área dominada pelos Gouveia, os Garcia D'Ávila construíram outra capela, sob a invocação do Divino Espírito Santo. A partir disso, o povoado ficou dividido e conhecido até 1818 por Inhambupe de Cima, domínio dos Gouveia, e Inhambupe de Baixo, dominado pelos Garcia D'Ávila.

2 Barros contesta que, por causa da descendência familiar, o referido sacerdote foi omitido nos documentos oficiais, já que esta informação atestava uma mancha para a igreja. Essa informação foi concedida ao autor pelo radialista Celso Machado, durante sua pesquisa de campo sobre o município.

Especulações à parte, em torno da identidade do “misterioso” padre e os reais motivos que lhe trouxeram para a região norte da Bahia, o fato é que o local escolhido apresentava algumas características importantes para tornar-se um povoado promissor: a predominância de lagoas, a perenidade dos rios e a localização geográfica. Em sua contribuição para o debate, Vilas-Boas (1959) postulou que esses aspectos permitiram sua inserção na antiga estrada dos bandeirantes, possibilitando tornar-se um ponto de pouso dos tropeiros viajantes e das boiadas que partiam da Bahia em direção ao sul de Piauí.

Emergida a pequena capela, o arraial se tornou gradativamente próspero. Segundo Marx (1991), na etapa precedente a capela precisou ser oficializada, reconhecida como igreja e visitada por um padre para que o lugarejo fosse reconhecido pela população, pelo clero e pelo governo. Assim, no início do século XIX, graças aos esforços do padre José Rodrigues Pontes, a “capela” foi elevada à categoria de freguesia de Santo Antônio de Alagoinhas, mediante o alvará de D. João VI, de 7 de novembro de 1816. Barreira (1902) acrescenta ainda que, ao ser nomeado seu primeiro vigário, o referido padre permaneceu na função até 1830, ano de seu falecimento.

Destaca-se que a nova condição de freguesia favoreceu a evolução física da paróquia e, posteriormente, a construção de seu tecido urbano. De acordo com Marx (1991, p. 18-19, grifo nosso), o novo *status* de paróquia ou freguesia

[...] não era somente o acesso garantido então à desejada e necessária assistência religiosa que se obtinha, mas também o reconhecimento da comunidade de fato e de direito perante a igreja oficial, portanto perante o próprio Estado. Não era apenas o acesso ao batismo mais próximo, ao casamento mais fácil, ao amparo aos enfermos, aos sacramentos na morte, mas também a *garantia do registro de nascimento, de matrimônio, de óbito, registro oficial*, com todas as implicações jurídicas e sociais. Não era somente o acesso ao rito litúrgico que propiciasse no cotidiano, nos faustos e infaustos, o confronto

espiritual; era também o usufruto da formalidade civil com todo o direito e a segurança que pudesse propiciar.

É particularmente interessante observar que a possibilidade de fazer uso desses serviços ou recursos institucionais, bem como a determinação dos limites territoriais estabelecidos para a recente freguesia,³ aliado ao desenvolvimento do comércio, dinamizaram a vida do lugarejo, que aos poucos se tornou um dos povoados mais promissores da cadeia de sítios que ligava verticalmente a capital colonial, a Bahia, ao rio São Francisco.⁴

Assim, a independência política e eclesiástica de Alagoinhas foi somente uma questão de tempo. Isso porque 36 anos após ser elevada à categoria de freguesia, em 1852 ela foi reconhecida como um território autônomo.⁵ Mas, vale ressaltar que o limite do novo município permaneceu igual ao da freguesia. Um dado curioso na história de criação da vila se refere ao fato de que os primeiros vereadores foram os proprietários das terras que pertenciam à circunscrição territorial do povoado.

Raffestin (1993), a partir de uma reflexão crítica, acredita que o território se forma em virtude da ação de atores sintagmáticos que realizaram um programa específico de territorialização do espaço. Ao fazer isso, o autor deixa claro que o território é um espaço físico que se construiu através do esforço humano, em que revelam-se relações marcadas pelo poder que o modificam, também pelas redes que se instalam, como estradas, fazendas, casas comerciais e povoados. Tal discussão permite auferir que a delimitação territorial do município de Santo Antônio de Alagoinhas ocorreu, principalmente, a partir da ação dos proprietários de fazendas e engenhos locais. Logo, de norte a sul, a especificação das fronteiras do município considerou os nomes das propriedades rurais.

Na lista das figuras que dominavam territorialmente a vila, seja pela posse da terra e/ou pelo exercício de postos e cargos públicos, destaca-se

3 Na área que pertenceria a Santo Antônio de Alagoinhas, foram anexadas terras férteis, fazendas e engenhos prósperos, considerados a maior riqueza da região.

4 Conforme Vilas-Boas (1959), os sítios que faziam parte dessa estrada são Xingó, Geremoabo, Bom Conselho, Mirandela, Tucano, Soure e Inhambupe.

5 No âmbito político e eclesiástico, Alagoinhas pertenceu ao município de Inhambupe até 1852, como indica Barreira (1902).

o coronel José Joaquim Leal, um escravocrata abastado, proprietário do engenho Ladeira Grande, da fazenda do Poço da Pedra Pindobal e da sesmaria do Madureira. Em 1853, ele foi eleito presidente da Câmara Municipal da nova vila.

Barreira (1902) nos faz lembrar que, ao controlar as maiores propriedades agrícolas de Alagoinhas na metade do século XIX, a família Leal se tornou uma das mais poderosas do município, contabilizando dois engenhos, 11 fazendas, além de casas construídas na vila. Acrescenta-se que, apesar de alguns membros da família Leal terem atuado na política, foi José Joaquim Leal, chefe e líder da extensa família, quem mais influenciou no destino político do município. Quando ele atuou como presidente da Câmara entre 1853-1856, dirimiu dúvidas quanto à delimitação do município para que as fronteiras não sofressem invasões ou abusos de qualquer espécie. Preocupou-se, inclusive, em sensibilizar o governo provincial quanto a construção de um cemitério, a reforma da Igreja Matriz, que se encontrava em um estado precário, solicitando também a abertura de estradas e a construção de pontes a partir de ofícios enviados ao governo da Província. Em síntese, durante sua gestão, os vereadores se ocuparam em determinar a extensão e o contorno da nova vila, expandindo os serviços necessários para seu pleno desenvolvimento.

Mais especificamente, a liderança exercida por José Joaquim Leal na região tinha íntima relação com seu poder político e econômico consolidado. Portanto, ele faleceu em 1859 como um homem de prestígio. Quando houve a partilha de seus bens em 1889, a totalidade de seu patrimônio estava avaliado em aproximadamente 95 contos de reis, os quais incluíam a Fazenda Poço da Pedra, Comboy e os escravos, como destacado no seguinte documento:

Certifico aos que presente, que em meu cartório acham-se esses autos de inventário e partilha amigavelmente feitos entre o Coronel José Emigdyo Leal e sua irmã D. Maria Aureliana Leal [...] por falecimento do Coronel José Joaquim Leal e sua esposa Josefa de Jesus Leal. [...] Os bens separados para o quinhão do suplicante que é da quantia de sessenta e quatro contos e cinquenta e oito reis concede mil e duzentos e trinta

e seis tarefas de terras, denominadas Poço da Pedra e Comboy em sua avaliação de quatorze mil reis cada tarefa, e todas por dezessete contos e trezentos e quatro mil reis cuja parte esta foi julgada por sentença. [...] Determino possam que se façam as necessárias notas nas matrículas dos escravos que por força da presente partilha ficam pertencendo a cada um dos herdeiros.⁶

Além dos bens supracitados, outras propriedades menores e casas na vila fizeram parte dessa partilha. Seu herdeiro, o coronel José Emigdyo Leal, assumiu os negócios da família. Ele já era proprietário de cinco fazendas no município e possuía fazendas de gado no sertão, mas ainda herdou o engenho Poço da Pedra, – a mais antiga propriedade da família –, e assumiu a liderança do município após morte do pai. Destaca-se que ele foi tenente coronel, chefe do estado maior. Como Barreira (1902) colocou, ele teve diversos cargos de nomeação do governo e de eleição popular, entre eles, vereador da Câmara Municipal, na qual foi presidente.

É importante notar que o poder municipal esteve nas mãos da família Leal por um longo período, especialmente, na fase imperial. Contudo, com a chegada da Estrada de Ferro Bahia *and* São Francisco (1863) e o advento da República (1889), o poder e o prestígio desta família foram confrontados pela força do poder externo que extrapolou os limites da vila. Assim, a concepção de vida urbana formada na estrutura social do Império, que se modificava diante do processo em curso, desencadeou o surgimento de um novo sistema político que fortaleceu a posição de novos elementos no município de Alagoinhas, dentre os quais a família Leal não fazia mais parte.

A descontinuidade de seu domínio em Alagoinhas ocorreu no ano de 1868, quando, sob a chefia do Comendador José Moreira de Carvalho Rego, a sede da Vila de Alagoinhas foi removida para áreas próximas à Estação. De maneira decisiva, a família Leal perdeu o controle econômico e político do município. Porém, antes de ocorrerem as diferentes

6 Trata-se da certificação de Requerimento do coronel José Emigdyo Leal que atesta a partilha de bens do coronel José Joaquim Leal, realizada em 13 de dezembro de 1884. O documento foi encontrado no arquivo particular de sua bisneta Rita Maria Valverde Leal.

mudanças políticas e econômicas na vila, que acarretaram o esfacelamento do domínio da família Leal, José Joaquim Leal, junto aos vereadores, foi encarregado de organizar as funções políticas, administrativas e judiciárias do novo município, objetivando promover a urbanização e o desenvolvimento econômico.

Nesse contexto que houve uma das primeiras preocupações da Câmara Municipal em 1853: sistematizar o *Código de Postura*. Trata-se de um mecanismo utilizado pela Câmara para regular as transformações urbanas. Segundo Marx (1999), como lei maior, esse instrumento jurídico detinha ampla autonomia de aplicação das Ordenações do Reino e as atribuições conferidas às municipalidades, envolvendo a concisão das questões propriamente espaciais do convívio urbano.

Ao analisar a questão, Marx (1999) concluiu que apesar dos esforços dos legisladores, as deliberações das Câmaras Municipais existentes nos períodos colonial e imperial não controlavam, de maneira eficaz, as transformações urbanas. Esse déficit é resultante do desinteresse dos proprietários rurais em relação aos assuntos referentes ao espaço urbano – mesmo que a maioria fizesse parte do Conselho –, bem como a falta de caráter metódico e sistemático das leis sancionadas.

Nesse ponto, cabe salientar que as mudanças políticas e sociais ocorridas no Brasil na segunda metade do século XIX repercutiram o caráter das posturas municipais. Questões voltadas para o alinhamento, a regulamentação de lotes e as demarcações também passaram a ser tratadas pela Câmara. Marx (1999) considera que as posturas, após perderam gradativamente sua autonomia, foram submetidas ao exame e à aprovação. Como resposta, em 16 de agosto de 1853, a Comissão de Posturas de Alagoinhas apresentou aos representantes da Câmara o *Código de Postura* do município, com a finalidade de estabelecer diretrizes que visavam auxiliar os administradores na organização do espaço urbano. Depois de serem devidamente avaliadas, as propostas de leis foram sancionadas em 1855, mas o documento apresentava algumas ressalvas.⁷

7 Tais ressalvas dizem respeito à estrutura da redação de algumas posturas e, especialmente, às mudanças no texto da postura nº 7, situada na parte relativa ao imposto. Segundo o *Código*

Observa-se que nas primeiras páginas do *Código de Posturas*, de 1855, deliberava-se a aparência das construções. Assim, nas posturas nº 1, 2 e 3 verifica-se uma preocupação não apenas com o tamanho de portas e janelas, que seriam vistoriados pelos fiscais, mas, inclusive, com a estética das casas, cujas paredes deveriam ser rebocadas e caiadas.

Deve-se salientar também que a limpeza e a higiene das ruas eram de responsabilidade dos moradores. Competia, privativamente, à Câmara Municipal fiscalizar a limpeza e tomar providências contra os abusos praticados. Além disso, nos artigos nº 4, 13 e 16 adotaram medidas de caráter sanitário, como a proibição da criação de porcos soltos ou enchiqeurados dentro da cidade e de seus arraiais e a venda de gêneros alimentícios que estivessem adulterados. Essas medidas objetivaram melhorar as condições sanitárias do povoado. Contudo, a intervenção do poder público frente às questões de higiene não foi tão efetiva, já que não definiram exatamente os locais da destinação do lixo e da criação de porcos. A preocupação com a saúde pública do município levou a Câmara solicitar ao vice-presidente da Província a autorização para a construção de currais e casas de açougue, como consta no seguinte ofício:

Havendo neste Município duas feiras uma nesta Vila e outra no Povoado da Capela dos Santos Peregrinos no Distrito de Periperi, em ambas destas feiras há açougue e talha-se a carne no campo com grande dano à saúde pública, esta Câmara considerando a necessidade de remediar este mal pede a V. Ex^a autorização para que pelo rendimento dela possa levantar currais e fazer casas de açougue em um e outro lugar e ficando estas como parte das vendas da Câmara. 13 de Agosto de 1853. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1853-1886, p. 1241)

As normas que foram impostas aos habitantes da Vila de Santo Antônio de Alagoinhas em 1853 revelam a dinâmica dessa sociedade. Considerando que a pauta foi a proibição de práticas, a partir do exa-

de Posturas (1883), as posturas nº 21, 22 e 30, não deveriam ser aprovadas, visto que já estavam previstas no Código Penal.

me dessas sanções pode-se perceber os usos e os costumes da referida sociedade. Portanto, o fato de uma norma ter sido proibida, como a série presente no artigo nº 7 do *Código de Posturas*, entre elas, a apresentação de danças, a vendas de bilhetes sem a autorização da Câmara, o porte de armas de fogo compridas, e a proibição da venda de pólvora ou fogos de artifícios sem licença do poder público (artigo nº 22), evidencia que tudo isso ocorria livremente na vila. Em relação ao exercício de ir e vir, supõe-se que habitualmente os homens andassem armados. Também se previa multa para quem manipulasse drogas de farmácia sem ter habilitação (artigo nº 29), assim como para os indivíduos que perturbassem “o sossego das famílias com vozerias e tumultos”, injúrias e obscenidades, na vila ou nas povoações de seu termo (artigo nº 19).

A análise dessas e outras proibições oportuniza o conhecimento, ainda que parcial, de hábitos, espaços urbanos e atividades econômicas da Vila de Alagoinhas, como pode ser observado, por exemplo, no artigo nº 8. É importante notar que a questão do comércio foi colocada na regulação das posturas nº 11, 18 e 19, a fim de fiscalizar pesos e medidas, a venda de produtos sem a licença da Câmara, e a coibição dos atravessadores. Elas demonstraram que a vila dispunha de um comércio dinâmico e concorrido. Inclui-se que, para os comerciantes locais, a presença dos mascates – leia-se vendedores ambulantes – representava um problema que caberia às autoridades municipais solucionar. De maneira interessante, um abaixo-assinado enviado à Câmara Municipal em 1853 exigia uma postura mais rígida do poder público:

De alguns anos para cá no mercado desta vila tem concorrido alguns comerciantes volantes que sem domicílio fixo em qualquer de seus distritos, apenas aparecem no dia designado para eles [...] Hoje mais do que nunca se vê o mercado eivado de um sem número de tais comerciantes acostelados em barracas, aqui nas frentes das casas com suas fazendas dispostas em malas ou caixões. [...] Esses, em virtudes dessas atividades, resulta uma grande soma de capitais que não são investidos no município. Por outro lado os comerciantes fixos e estabelecidos nesta localidade investem seus lucros no município

[...] Duas classes de comerciantes que figuram nos mercados desta vila é preciso equilibrar os dois lados da balança [...].
(CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1853-1886, p. 1241)

Ao destacar a retidão e o compromisso dos comerciantes estabelecidos no município, os reclamantes reivindicavam que os vendedores ambulantes pagassem impostos, a título de licença, para poderem negociar na vila. Desse modo, enfatizavam a necessidade de se colocar em prática o princípio da igualdade de deveres para os comerciantes. Entretanto, surpreende que eles não exigiam a exclusão total ou a retirada dos mascates da vila, já que suas mercadorias tornavam o comércio local mais próspero e atrativo.

Assim como o comércio, a feira era uma atividade relevante para a economia do município, por isso, alguns aspectos dessa prática foram normatizados pelo *Código de Postura*, de 1855. Quanto à questão, o texto previa uma punição para os feirantes que vendessem produtos estragados e estipulava o horário exato que os atravessadores dos gêneros de primeira necessidade poderiam vender seus produtos, sob pena de multa referente a oito dias de prisão, caso a determinação não fosse cumprida (artigos nº 10 e 13).

Os documentos da Câmara Municipal de Alagoinhas que foram enviados para Salvador, relacionados aos anos de 1853-1868, chegam a citar várias referências da organização da feira, como as alterações do dia de sua realização, os mascates e tropeiros que participavam e os produtos que eram vendidos. Assim, percebe-se a importância da feira no cotidiano dos alagoinhenses e dos comerciantes, visando o crescimento econômico local. Em alguns casos, a transferência do dia da feira gerou discórdia e protestos pelos feirantes de outros povoados. Estes argumentavam que a feira da vila era animada e forte. Alguns problemas gerados no município, em virtude da transferência do dia da feira livre, serão discutidos, com mais riqueza de detalhes, no próximo subitem.

Ressalta-se que em novembro de 1864, através do jornal local intitulado *O Noticiador Alagoinhense*, foi exigido à Câmara Municipal maior rigor na repressão da venda de produtos indispensáveis à subsistência em atacado na feira local pelos atravessadores. Eis um problema

vivido pela vila desde 1853. Na reclamação, é evidenciado que não seria necessária a proibição desse comércio, porque o desafio a ser superado envolvia sua regularização: “[...] somente pedimos que se não consinta a andar-se atalhando pelas estradas a farinha, o feijão etc. O que os faz subir no preço, e por isso mesmo aumenta a pobreza do lugar [...]”. (O NOTICIADOR ALAGOINHENSE, 1864, p. 1)

A situação descrita no periódico acerca da imposição de normas que coibissem a ação dos comerciantes autônomos, além dos ofícios enviados para o Governo da Província, solicitando a aprovação de uma postura relacionada à transferência da feira, e a autorização para a construção de currais e casas de açougue, demonstravam a ligação duradoura entre o comércio, a cidade e a feira. Portanto, mais do que um espaço de negócios, a feira municipal se tornou uma referência indispensável para a região.

Na época, a tentativa de disciplinar os comportamentos dos cidadãos nos espaços urbanos – sobretudo o comércio e a feira – pela Câmara Municipal de Alagoinhas visava garantir mais desenvolvimento econômico para o município, embora, no *Código de Postura*, de 1855, as inquietações com alguns aspectos do urbanismo não constituíssem uma visão global de infraestrutura urbana. Nesse sentido, pode-se afirmar que certas normas pretendiam apenas a melhoria da estética de casas particulares. Assim, os logradouros e os prédios públicos não faziam parte das matérias tratadas pelas posturas municipais.

Se, por um lado, a análise dessas posturas nos ajuda a entender os usos dos espaços e o cotidiano dos alagoinhenses em meados de século XIX, por outro, é difícil visualizar com precisão a paisagem urbana do povoado. Isso porque a ausência de fontes iconográficas, plantas disponíveis e descrições mais detalhadas dos prédios existentes, nos documentos investigados, tornam essa tarefa mais complexa. Todavia, para ter uma imagem, ainda que superficial do espaço físico da vila, e de como ele se constituía, é possível se basear na interpretação de documentos enviados pela Câmara Municipal de Alagoinhas a partir de 1863 a 1868, envolvendo o período de Governo da Província.

Em diferentes momentos desses documentos, a municipalidade demonstrou preocupação com as formas arquitetônicas e urbanísticas da

vila. A Igreja Matriz, por exemplo, figura em alguns ofícios e relatórios, nos pedidos de reforma que se acredita ser o prédio mais imponente do povoado naquela época. Seu destaque se dava também pela localização geográfica visto que o espaço aberto que ficava em frente, na praça, era o local de realização da feira semanal e de inúmeras reuniões religiosas, cívicas e recreativas.

Ademais, conforme Marx (1991) elucida, Alagoinhas, assim como outras vilas e cidades do período colonial, seguia os parâmetros estabelecidos em 1707 pelo Concílio Sinodal e as *Constituicones primeyras* do arcebispado da Bahia publicadas em 1719, que concediam licença para a construção de templos religiosos, a saber, igrejas, capelas e clausuras nos povoados, incluindo a definição dos critérios para sua localização e a definição dos seus respectivos átrios.

No fragmento a seguir, o arcebispado da Bahia se concentrou justamente na exigência de que a capela não fosse construída em um lugar ermo e desabitado, já que ela deveria:

atender um preceito eclesiástico que conferia de imediato, na paisagem de qualquer lugar, o destaque almejado, que o relevo sugerisse se não a primazia absoluta ao edifício de templo. E, em boa parte, nosso território com seu relevo ensejou a exploração das colinas e das escarpas pelas capelas e igrejas de todo porte. Estava de saída garantida a forte presença, se não incontestável predomínio, desse elemento arquitetônico, pela sua posição topográfica. (MARX, 1991, p. 22)

Nesses termos, a igreja precisaria ser o edifício mais destacado do lugar. Nota-se que o espaço ao seu redor era o ponto focal da vida urbana e da paisagem de boa parte das freguesias, vilas e cidades do período colonial. Nesse aspecto, Alagoinhas não foi uma exceção. Ela nasceu a partir de uma capela e sua paisagem; enquanto vila, dependeu da localização da igreja. Sendo assim, o edifício religioso foi de fundamental importância para a configuração do tecido urbano da vila. Barreira (1902) esclarece que a partir do templo delinear-se o largo e os principais logradouros da cidade.

Dito isso, o espaço físico de Santo Antônio de Alagoinhas pode ser reconstruído e descrito, mediante a análise documental, da seguinte forma: no alto de uma colina havia a Igreja e sua praça, considerado o centro da vila. Ao lado da praça, encontrava-se as residências, os sobrados, as casas comerciais e a Câmara, – que servia também para sessões dos júris –, além da cadeia. Esses elementos definiam a configuração espacial da vila.

De maneira bastante clara, os documentos oficiais ignoraram os nomes de ruas, praças e edifícios públicos de Alagoinhas. O que dificulta a construção de um quadro mais amplo da origem desse espaço urbano, mas também demonstra a pouca importância dada pelas autoridades municipais aos interesses e problemas citadinos. Isso é compreensível, se levar em consideração que no período colonial eram os grandes proprietários de terras que ocupavam os cargos de vereadores, e a influência desses senhores “[...] no mundo rural se refletia no urbano ou, melhor dizendo, literalmente tornava o mundo urbano sua projeção”. (MARX, 1991, p. 90) Com isso, era habitual o governo municipal estar mais voltado para os problemas rurais, visando atender as demandas dos coronéis. Assim, os problemas advindos da urbe deixavam para segundo plano.

Ao tempo em que a Câmara Municipal de Alagoinhas negligenciava alguns serviços urbanos, sem dar a devida atenção para as exigências legítimas da população, tais quais o calçamento, a aberturas de ruas, o alinhamento e o nivelamento, nos ofícios dos anos de 1854-1863 percebe-se uma preocupação com o desenvolvimento econômico do município. Dessa forma, nos relatórios endereçados ao governo da Província, os vereadores ressaltaram a importância da vila para a região, graças a expansão comercial, o estabelecimento dos engenhos e a incipiente produção manufatureira. A expertise em evidenciar as riquezas e a economia regional pode estar associada à perspectiva dos trilhos da Estrada de Ferro, que ligariam a Bahia ao Vale do São Francisco, passarem na vila. Desse ponto de vista, o fato de Alagoinhas estar localizada em uma área estratégica que dava acesso ao sertão, e ter sido incorporada a estrada dos bandeirantes nortistas no início do século XIX, possibilitou, realmente, sua inserção na rede ferroviária.

De acordo com o estudo de Francisco Antônio Zorzo (2001), essa é uma característica fundamental presente na rede de estradas de ferro da Bahia que eram construídas aproveitando-se das diretrizes de estradas tradicionais, utilizadas anteriormente por tropeiros e carreiros. Com a modificação de alguns trechos e a retificação de outros, diante de necessidades técnicas, o objetivo do sistema de transporte ferroviário da Bahia era transportar os produtos agrícolas do interior “[...] para pontos estratégicos da costa situados no Recôncavo ou no litoral e, desses pontos, para o porto da capital”. (ZORZO, 2001, p. 78)

É válido considerar que o Decreto nº 641 do Governo Imperial, de 1852, pode ser visto como um marco na implantação das estradas de ferro no Brasil, por criar condições e estímulos para que investidores nacionais e estrangeiros injetassem capital na construção e na expansão da rede ferroviária brasileira.⁸ Diante da possibilidade de crescimento econômico e de retorno dos investimentos aplicados no transporte ferroviário, os proprietários de terras da Bahia, que compunham a Junta da Lavoura, apresentou em 1952 a sociedade baiana e os políticos da Província um “projeto para a construção de uma Estrada de Ferro que, partindo da capital baiana (Salvador), alcançasse a vila de Juazeiro – cidade portuária e comercial, banhada pelas águas do Rio São Francisco”. (SOUZA, 2007, p. 10)

Aprofundando a questão, afirma-se que o Vale do São Francisco, desde o início da colonização, foi considerado o meio de integração entre a Província da Bahia e a de Minas Gerais, Goiás, Piauí, Ceará e Pernambuco. Em uma extremidade dessa “[...] antiga rota encontramos Juazeiro, beneficiado com a velha estrada histórica da Bahia que ligava Bahia – Piauí – Maranhão, a cidade de Juazeiro se tornou logo um centro preferido das transações comerciais destas regiões, cresceu e se constituiu o foco mais poderoso da civilização e da riqueza desta parte do Brasil [...]”. (SAMPAIO, 2002, p. 103) Na outra extremidade, encontra-se

8 Conforme Carletto (1970), esse decreto tornava o investimento em Ferrovia um negócio atraente, na medida em que estabelecia juros de 5%, isenções de impostos, direitos de desapropriação de terrenos particulares e apropriação de terrenos públicos.

Salvador, cidade portuária e comercial, cujo mercado era abastecido por mercadorias exportadas e importadas.

De todo modo, acredita-se que para a Junta da Lavoura uma rede ferroviária que pudesse ligar Salvador a Juazeiro explicava-se por razões de ordem econômica visto que esta estrada poderia promover a expansão do mercado consumidor e fortalecer as relações comerciais com as Províncias do norte. Entretanto, “essa Ferrovia ligava as zonas produtoras do interior a Salvador, antes de estabelecer conexões com os centros comerciais de Pernambuco, Piauí e Minas Gerais”. (SOUZA, 2007, p. 11)

No discurso de abertura da Assembleia Legislativa proferido em 1º de março de 1853, o então presidente da Província João Maurício Wanderley confirmou que, a partir da Lei nº 450 promulgada em 21 de junho de 1852, o governo provincial concedeu a garantia de juros a Junta da Lavoura e a outros proprietários para construção de uma Estrada de Ferro que partisse da capital até o rio São Francisco. Entretanto, somente em 1858 as obras foram efetivamente iniciadas. Com pequenas variações, a via férrea que levaria Salvador à terra do sertão e ao rio São Francisco apresentava um traçado com aspecto e formas da antiga rota dos bandeirantes. Mas, adaptando-se ao relevo do terreno, seguindo um vale, procurando um planalto, construindo túneis e pontes, aos poucos os trilhos percorreram pequenas freguesias e vilas consideradas regiões tributárias do Vale do rio São Francisco, conforme destaca Zorzo (2001).

O interesse na inserção da Vila de Alagoinhas nessa rota é duplo, portanto, cabe assinalar os dois aspectos que foram determinantes para a implantação dos trilhos na vila recém-emancipada. Primeiro, considera-se a localização geográfica do povoado, que era considerado pórtico do nordeste baiano, situado em uma área estratégica para encurtar as distâncias entre a Província da Bahia e o porto fluvial de Juazeiro. Soma-se a isso o segundo enfoque que diz respeito ao tabaco produzido em Inhambupe.⁹ O produto era conduzido para a cidade de Santo Amaro no

9 Para Mares (1993), no século XIX e início do século XX, Inhambupe era grande produtora de fumo de corda e de folha na região, abastecendo, assim, o mercado de Ceará, Maranhão e Piauí, além de exportar para a Europa. Realmente, o município era um núcleo importante para a economia de toda a região.

lombo de burros, depois transportado para Alagoinhas pela Ferrovia. Tal fato ampliaria o rendimento da via férrea, no ponto de vista do presidente da Província Joaquim Antão Fernandes em discurso proferido no ano de 1866. Esse conjunto de fatores, aliados a riqueza econômica que se baseava na pecuária, na manufatura do tabaco e na produção açucareira, possibilitou Alagoinhas fazer parte da emergência do capitalismo ferroviário no século XIX.

A ideia da chegada da Ferrovia despertou no governo municipal o desejo de estreitar as relações com o governo da Província, deixando-o ciente, por meio de ofícios e relatórios, sobre o desenvolvimento da produção agrícola, da organização e da direção da indústria agrícola de açúcar, bem como as dificuldades para a criação de gado em todo município.¹⁰

É bem provável que em 1855 a Câmara de Alagoinhas foi informada de uma possível alteração na rota da Estrada de Ferro. Ao que parece, os trilhos que a princípio iriam passar em Alagoinhas seriam desviados para Santo Amaro. Intrigada com a possibilidade de mudança, na sessão extraordinária de 28 de abril de 1855, a Câmara elaborou um documento, no qual mencionava as vantagens para a companhia e para a população geral da implantação dos trilhos em Alagoinhas. No documento enviado a Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, o governador da Província, os vereadores se posicionaram pelo bem-estar da vila, como é possível verificar na citação:

Contestando o plano de passar a Estrada de Ferro desta vila, como antes tinha deliberado pelo recôncavo de Santo Amaro, reprovamos tal mudança de planos. Não podemos deixar de expor nossa opinião a esse respeito apresentando as grandes utilidades públicas, que resultarão do interior da Província, passando esta estrada por essa vila [...]. Será enfim muito mais conveniente ao bem público à passagem da estrada por estes lugares que pelo recôncavo que, sendo quase perto do mar é inacessível em tempos de chuvas. Nós apresentamos essas idéias avulsas à consideração de V. Ex^a, para transmitir

10 Cf. a esse respeito o relatório enviado ao governador da Província, em 7 dezembro de 1855.

a companhia dignando-se V Ex^a pelo melhoramento dos que habitam tão distante da capital e dos portos marítimos. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1855, p. 1241)

A partir disso, os vereadores tentam sensibilizar o governo da Província, ressaltando a importância de uma Estrada de Ferro tanto para Alagoinhas quanto para as áreas próximas. Com efeito, os vereadores viam na Ferrovia não somente uma possibilidade de circulação de mercadorias, mas a vantagem de atendimento das “grandes utilidades públicas”, melhorando, assim, a vida dos que habitavam os povoados inseridos na rota. Sinalizaram também os possíveis prejuízos que a companhia poderia sofrer, pois afirmaram a dificuldade de acesso ao recôncavo de Santo Amaro no período chuvoso.

Embora não foi possível encontrar um posicionamento do governo provincial nem da companhia nas correspondências analisadas, referentes aos anos 1855-1863, a respeito da solicitação feita pela Câmara, considera-se que os argumentos utilizados pelos vereadores alagoïnhenses, aliado a uma análise técnica e racional das vantagens econômicas, constituíram fatores relevantes para a permanência do plano de viação inicial, que incluía Alagoïnhas no roteiro da Ferrovia.

Paradoxalmente, o afã pela chegada dos trilhos no início da década de 60 do século XIX em Alagoïnhas ocorreu no momento conturbado de crise da economia local. A produção agrícola, que tinha nos engenhos de açúcar e no tabaco a garantia do desenvolvimento da região, estava passando por um período de estagnação, gerado, principalmente, pelo aumento nos preços dos escravos. Por outro lado, o mercado do município, que era abastecido por produtos vindos de Santo Amaro, enfrentava dificuldades em virtude da precariedade dos meios de transportes, porque a condução de pessoas e mercadorias acontecia por meio de animais de carga que levavam dias para chegar à vila por causa do ritmo de tráfego, consequência da má condição das estradas, segundo ofício enviado ao governo da Província em 1857.

Fica evidente que a desestruturação da economia local gerou ansiedade e expectativa no governo pela chegada definitiva da linha férrea. Para fazendeiros, comerciantes e conselheiros, a Ferrovia geraria maior

rapidez e volume no transporte da produção e no recebimento de mercadorias, além de funcionar como vetor de atração para a região, graças a facilidade de acesso, trazendo trabalhadores livres e comerciantes de terras distantes. Por fim, a Ferrovia criaria condições capazes de estruturar a economia e viabilizaria o desenvolvimento urbano.

Ao apostar no crescimento socioeconômico com a implantação da Ferrovia, o governo municipal, presidido pelo Coronel José Emigdyo Leal, se disponibilizou a organizar a infraestrutura básica para o funcionamento da futura estrada. Nessa motivação, ele solicitou a presença do engenheiro da Estrada de Ferro para desenhar uma planta que indicasse o lugar onde seria construído o prédio da Estação. A partir dessa referência, os habitantes que porventura quisessem construir moradias ou comércio próximo à Estação, seriam orientados a não fazer isso de forma aleatória e sem capricho, como se verifica no ofício destinado ao governo da Província em 1862. Percebe-se, através dessa fala, a preocupação em torno da valorização das áreas próximas à “Estação Alagoinhas”, imbricada na supervalorização da estética das edificações privadas.

O pensamento de que os governantes não se atinham as questões relacionadas a estética urbana, nos primeiros anos de existência da Câmara Municipal, pode ser verificado na ausência de diretrizes do *Código de Postura*, de 1855, e em alguns ofícios enviados as autoridades governamentais entre 1855 e 1863. Isso porque não existem referências a abertura de ruas, a criação de praças e a construção de edifícios públicos. Logo, conclui-se que a vinda de uma Ferrovia refletiu, ainda que de maneira restrita, positivamente, na visão dos conselheiros tanto no trato como no uso do espaço urbano. Todavia, observa-se que, particularmente, não houve modificações consideráveis na estrutura urbana existente na vila. A atenção do poder público municipal estava centralizada, sobretudo, na reforma da Igreja e na construção de um cemitério.

A inquietação da Câmara em relação à salubridade do município remonta a 1854, quando foi enviado um ofício aos deputados da Assembleia Provincial, solicitando auxílio financeiro para a construção de um cemitério. O argumento utilizado pelo Conselho se concentrou na ausência de espaço da Igreja dos Santos Peregrinos de Periperi para “acomodar o grande número de cadáveres que concorrem para esta Igreja”.

(ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA, 1854) Após três anos, foi solicitado novamente ao governo providências para a construção do cemitério, que passou a ser visto como um problema de saúde pública, de acordo com o ofício de 1857.

Nesse ínterim, o poder público também lutou pelo auxílio do governo para restaurar a igreja. É interessante salientar que, em toda a documentação analisada, o único prédio público que sofreu intervenção dos administradores foi realmente esse. Diante disso, afirma-se que a igreja teve um papel significativo de agente configurador da paisagem urbana de Alagoinhas. Ela estava localizada em um ponto geograficamente destacado, um terreno amplo que lhe exibia de todos os lados, e concentrava atividades de negócios do povoado no entorno. Considerando a importância da Igreja de Santo Antônio das Alagoinhas para a população católica e devota de Santo Antônio, e para a paisagem urbana, compreende-se as reincidentes solicitações da Câmara para a reforma do edifício.

Em 1854, o presidente da Câmara, José Joaquim Leal enviou a Salvador um parecer da comissão acerca do estado decadente em que se encontrava a Igreja Matriz, solicitando providências urgentes ao presidente da Assembleia Provincial. Depois de analisar o seu real estado, a Comissão elaborou um relatório preciso: a capela mor, paredes afastadas, corpo da igreja para dentro, paredes com algumas rachaduras. Para a comissão, o prédio também sofria pela presença de formigueiros que comprometiam as paredes externas. Em 1857, a Câmara Municipal solicitou, mais uma vez, a atenção do governo para o prédio da igreja que continuava precisando de reparos.

É importante frisar que, assim como o governo local se preocupava com a situação agrícola do município, gerada pela crise dos engenhos de açúcar, pela falta de escravos e pelas estiagens, do mesmo modo inquietavam-se com as más condições apresentadas pela estrutura física da igreja. Esta constatação corrobora a influência não só religiosa, mas política dessa instituição. Foi Marx (1991) quem mostrou que os laços estreitos entre o Estado e a Igreja proporcionaram a valorização do patrimônio religioso, no qual cabia aos administradores locais preservar.

Evidentemente, a reforma da Matriz solicitada em 1854 recebeu novo impulso com a confirmação da passagem dos trilhos ferroviário. Agora,

mais do que nunca, o município precisaria de um edifício que coadunasse com o progresso, o desenvolvimento econômico e as mudanças no espaço urbano que, certamente, ocorreriam com a chegada dos trilhos. Porém, alterações no traçado da Ferrovia frustrariam as expectativas dos alagoinhenses de verem as obras da igreja concluídas.

Desencontros nos caminhos de ferro

As notícias que circulavam sobre a possibilidade dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco passar na Vila de Alagoinhas, como foi esboçado por Vilas-Boas (1959), chegaram em um momento festivo. Isso porque em 1852 Alagoinhas conseguiu a emancipação política, tornando-se independente de Inhambupe. Nesse período, alguns acontecimentos foram extremamente importantes para sua vida política e econômica, entre eles, a elevação do arraial à categoria de vila (1852), a posse da primeira Câmara (1853) e a chegada do trem (1863). Sem sombra de dúvidas, a Ferrovia que irá inserir Alagoinhas na Era da fumaça e do vapor, para usar uma expressão desenvolvida e defendida por Hobsbawm (1979).

Para a população alagoinhense, o trem, principal instrumento de circulação da era mecânica, simbolizava a iminência do progresso, que possibilitaria a expansão dos negócios de proprietários de engenhos, a circulação de mercadorias, e a possibilidade de todos conhecerem outras regiões e a diversidade cultural nelas impressa, já que as pessoas viviam praticamente isoladas. Ao tratar do impacto das Ferrovias na vida das pessoas, e a impossibilidade de se manterem imunes a sua passagem, Hardman (2005, p. 47) considera que:

Essas obras, nascidas do progresso técnico, apresentam-se de modo fantasmagórico quando percebidas, simultaneamente, à luz de dois feixes conexos de relações: (a) em suas rupturas espaço – temporais com o mundo circundante, no sentido dos impactos tecnológicos que novos mecanismos e procedimentos são capazes de desencadear no plano das chamadas ‘mentalidades’; (b) em suas articulações internas, à medida que características como tamanho, movimento, justaposição

de ferramentas simples numa estrutura mecânica complexa, ritmo, ruídos, automatismo acabam compondo em si mesmas, no seu conjunto, figuras em que o exercício do *mimesis* redundou em construções monstruosas.

As observações citadas por Hardman (2005), sobre as Ferrovias confirmam o caráter impactante da máquina na mentalidade dos habitantes da vila, se for considerado o entusiasmo que a Ferrovia é esperada pela população na época. A convicção de que a Ferrovia criaria condições capazes de estruturar a economia local, e viabilizaria o desenvolvimento urbano, levou a comunidade religiosa e aliados de Manoel Teixeira Leal, então presidente da Câmara,¹¹ a pleitearem recursos financeiros junto ao governo da Província para a conclusão da nova Matriz. Da capela construída em 1816,¹² que servia de igreja para os alagoinhenses, restavam apenas algumas paredes, que foram derrubadas e, em 1862 deu-se início a construção de um novo templo.

Um problema que sempre preocupou os fiéis é o fato de que a vila precisava de uma igreja de maiores proporções para acolher um maior número de pessoas, que, possivelmente, aumentariam graças a circulação de mercadoria com a chegada da Ferrovia. Nota-se que o pároco e os políticos, que se empenharam na luta para a construção da igreja, estavam motivados por objetivos distintos. Os políticos, talvez, buscassem projetar-se e validar o trabalho realizado pela administração municipal, enquanto a igreja tinha o interesse de reafirmar o poder do Catolicismo. Nessa perspectiva, havia a preocupação em projetar a imagem de uma vila próspera tanto para os alagoinhenses quanto para os inúmeros viajantes que passariam por lá. Sendo assim, o primeiro passo seria a remodelação da antiga Matriz.

Segundo Vilas-Boas (1959), em fevereiro de 1863 o Engenheiro Lourenço Eloi Pessoa de Barros apareceu na Vila de Alagoinhas. Seu

11 Barreira (1902) coloca que Manuel Texeira Leal era um político influente e um agricultor abastado, possuindo várias casas, além de ser o dono do engenho Ladeira Grande.

12 A Resolução Régia, que criou a freguesia de Alagoinhas, pode ser localizada no IBGE de Alagoinhas. Documento avulso assinado por Pedro Tomaz pesquisador do IGHB.

objetivo foi examinar as condições estruturais da Velha Matriz, cujos três quartos dos alicerces já tinham sido construídos. Essa foi, realmente, uma estadia necessária visto que, ao analisar a construção e perceber que a base não resistiria a continuação da obra, ele ordenou a destruição dos alicerces para reconstruir a Matriz no mesmo lugar da antiga. Com um novo projeto elaborado, buscando a aprovação e a garantia do orçamento, o engenheiro fiscal apresentou a proposta para o presidente da Província, que autorizou o início da construção. Ainda solicitou a formação de uma comissão local para fazer prosseguir a referida obra.

Na análise do projeto executado pelo pedreiro italiano João Bochetti, percebe-se a intenção de construir um edifício de grandes proporções. A planta mostra justamente essa intenção. Antes mesmo de ter sido concluído, o templo despertava grande interesse, devido, principalmente, ao estilo neogótico. Tal estilo aludia as formas góticas medievais, em contraste com o estilo clássico dominante no século XIX. Provavelmente, esse tipo de arquitetura foi sugerido pelo construtor italiano, já que ele só se popularizou na Bahia a partir da transição do século XIX para o XX, conforme consta no *Inventário de proteção do acervo cultural*. No esboço da nova Matriz, encontra-se a torre clássica, duas naves laterais e uma principal, a sacristia e a capela-mor.

Vilas-Boas (1959) afirma que o orçamento inicial estipulado pelo engenheiro não foi suficiente para a edificação da tão esperada igreja, em virtude de sua dimensão gigantesca. Portanto, seria necessário levantar mais verba para dar prosseguimento à construção. Diante disso, o mesmo Vilas-Boas sublinha que em 1862 o capitão Francisco da Silva Palmeira, proprietário da Fazenda Bom Sucesso e do Engenho Bento, em Igreja Nova, povoado de Alagoinhas, doou um terreno de 270 tarefas para a paróquia de Alagoinhas, localizado nas imediações da futura Estação Ferroviária. Por outro lado, a paróquia teve dificuldade de levantar recursos para a retomada das obras da igreja. Assim, o padre Antônio Teles resolveu propor “a permuta do terreno ocupado pela Estação pelo transporte de cal da igreja”. (BARREIRA, 1902, p. 132) A cal seria utilizada para caiar e rebocar as paredes do templo. Mas, por causa dos obstáculos e da despesa para se adquirir esse material, a comissão de obras,

composta pela tríade – engenheiro, padre e representante da Câmara –, decidiu investir em outras alternativas mais acessíveis.

Não obstante os esforços prestados, a certeza de contemplar a Matriz concluída se tornava cada vez mais distante. Há pelo menos três fatores prováveis que corroboraram para o insucesso da obra. O primeiro fator se refere às despesas da igreja que aumentavam paulatinamente. No *Inventário de proteção do acervo cultural* consta que entre os anos de 1863 a 1865 a paróquia se desfez de vários bens, entre eles, uma olaria, um terreno e um telheiro com madeira para contornar as despesas.

O segundo fator remete aos trilhos da Estrada de Ferro que, possivelmente, não passariam mais pela vila, em virtude da alteração do processo em curso. Acerca disso, Santos (1940) demonstrou que o superintendente da obra, o francês Richard Typlady, da Companhia *Chemins du fer*, considerava que o motivo dessa alteração foi gerado pela economia de tempo e por questões técnicas. Como a vila se situava mais ao alto, seria necessário desviar o curso da estrada em três quilômetros para o Nordeste. Assim, com o desvio da rota dos trilhos, eles passariam distante do local pretendido.

O último fator, um problema não menos importante, diz respeito à estrutura da obra visto que, a partir de estudos técnicos supervisionados pelos engenheiros enviados pelo governo da Província, havia má qualidade dos materiais, acrescido das péssimas condições do solo, que dificultavam a conclusão da obra.

Além disso, a morosidade do poder público da Província em resolver os problemas estruturais da Matriz foi denunciada pelo Padre Antônio M. Teles no jornal *O Noticiador Alagoinhense*, precisamente na coluna “Publicações a Pedido”, de 12 de novembro de 1864. O texto foi assinado com o pseudônimo “As ovelhas sem aprisco”, referindo-se a ausência de uma igreja para os fiéis. Eis um trecho que ilustra o que está sendo dito:

Nova Matriz

Em 13 de Junho deste ano desabou uma pequena parte da nova matriz [2 pilares e seus respectivos arcos], por um sucesso imprevisto; imediatamente veio o Sr. Presidente Des. Silva Gomes com seus engenheiros examinar a catástrofe,

para providenciar a respeito. Muito esperamos (5 meses) pela eficácia de suas providências; mas todas elas ficaram apenas riscadas no papel; e durante o seu governo as obras da nova matriz, até então sempre em progresso retrogradaram [...]. (O NOTICIADOR ALAGOINHENSE, 1864)

Na concepção do padre, o descaso do governo da Província era deliberadamente uma perseguição gratuita do vice-presidente. A sua reação foi radical:

Esperemos agora providencias que por certo dará o Exm. Sr. Vice-presidente Dr. Luiz Antonio Barbosa de Almeida, atentos os nobres sentimentos religiosos que segundo nos consta, nutre S. Exa.; e sendo assim, será infalivelmente mais feliz em sua administração, do que seu antecessor. As ovelhas sem aprisco. (O NOTICIADOR ALAGOINHENSE, 1864)

Na publicação subsequente, encontra-se um discurso incisivo sobre a responsabilidade do governo quanto ao repasse dos impostos para a igreja. O padre especula que o Estado estaria aplicando o dinheiro destinado à construção de templos em outros fins, como é possível verificar no fragmento a seguir:

O governo tem obrigação de edificar um Templo (ao menos) em cada freguesia para servir de Matriz ao respectivo rebanho; e que os povos tem tanto direito de exigir do Governo o cumprimento desse dever, como o Governo o direito de exigir dos povos o cumprimento ou satisfação dos impostos, que substituem os dízimos. Estado não devia profanar os dízimos que pertencem a Igreja aplicando-os a outros fins, e somente devia empregá-los em benefícios do Culto Divino na Construção de Templos. (O NOTICIADOR ALAGOINHENSE, 1864)

Nesse ponto, é preciso observar que as reclamações postuladas retratam a preocupação e a insatisfação do vigário sobre a postura do governo. De acordo com Santos (1987), essa desconfiança se estendeu aos fiéis,

que se mobilizaram na luta pela conclusão da Matriz. Conforme a memorialista, inúmeras vezes, as ruas da vila eram tomadas pelos membros da igreja que, em procissão, entoavam cânticos e levavam o Santo Padroeiro para o altar da igreja inacabada.

O fato dessas pressões do sacerdote terem sido contundentes, galgando o apoio da comunidade, conduziu a obra para uma nova vitória. Conforme o *Inventário de proteção do acervo cultural*, em 1865, sugere-se uma cobertura com ferro e zinco. Por ser mais leve, essa alteração sobrecarregaria menos a estrutura. Entretanto, isso não evitou o aparecimento de fissuras nas paredes a partir do ano de 1866.

Nessas circunstâncias, os trabalhos para a conclusão da igreja se tornavam cada vez mais problemáticos. Infelizmente, surgiram rachaduras e desmoronamento de paredes que oneravam a obra. Além disso, o agravante da linha férrea não passar pela vila contribuía ainda mais com o desinteresse das autoridades. Desde 1864, o governo provincial sinalizava que a nova Matriz deveria ser erguida nas proximidades da Estação. A esse respeito, o presidente da Província Antônio Coelho de Sá e Albuquerque se manifestou durante a abertura da Assembleia Legislativa ocorrida no dia 10 de março de 1864:

A meu ver, o lugar escolhido para a nova matriz não é o mais apropriado. A Estação terminal da Estrada de Ferro desta Província, contratada e já concluída, não está colocada no centro da antiga povoação de Alagoinhas, mas a muitas centenas de braças daquele povoado. Os edifícios necessários para o serviço da estrada e outros empreendimentos pelos particulares são em torno e nas proximidades da Estação. Conviria, pois, que nesse mesmo lugar, e não na antiga vila fosse erigida a nova matriz. [...] A consideração exposta influi poderosamente no meu espírito, e talvez me leve, depois da obtenção de informações que solicitei, a mandar suspender as obras começadas, a fim de ser a nova matriz erigida no lugar da nova vila. (ATA DA CÂMARA, 10 mar. 1864)

É fácil vislumbrar, nessa perspectiva, que, para o presidente da Província o abandono do velho povoado e o desenvolvimento rápido

da área próxima à “Estação Alagoinhas” seriam uma questão de tempo. Apesar das restrições quanto à viabilidade da obra, os trabalhos continuaram até o ano de 1866. O plano quase deu certo, se um fiscal não desaconselhasse seu prosseguimento definitivo.¹³ Vê-se bem que, aos poucos, a Igreja Católica, que, na história do município sempre foi o centro de concentração das atividades urbanas, local de permutas no entroncamento dos caminhos, deixou de sê-lo com a chegada da Ferrovia. E essa nova realidade fez com que as expectativas dos fiéis e do vigário em ver a Matriz concluída fossem totalmente frustradas.

Acredita-se que o horizonte de riqueza e prosperidade trazida pela Ferrovia e seus elementos exerceu fascínio nos homens do século XIX.¹⁴ Ao que parece, alguns comerciantes, proprietários de engenhos e políticos alagoinhenses não fugiram a essa regra, se for considerado que, logo após a instalação das linhas do trem, abandonaram a vila e foram se estabelecer nas imediações da Estação, conforme mostra o Quadro 1.

Quadro 1 - Relação dos primeiros comerciantes que se estabeleceram nas áreas próximas à Estação Ferroviária

NOMES	PROPRIEDADES
Abdon Gonçalves Tourinho	Negociante. Ele alugou um dos prédios de largas portas, que pertencia a Pedro Rodrigues Bastos.
José Camerino Pinto da Silva	Dono da Farmácia Modelo. Farmacêutico e fazendeiro em Igreja Nova.
Jose Moreira de Carvalho Rêgo	Proprietário do trapiche de fumo, inaugurado em 1864. Foi também dono do Engenho América.
José Olympio de Azevedo	Sócio da firma Azevedo & C. Ele era proprietário da fábrica Dois de Julho e de um depósito próximo à Estação.
Manoel Pinto da Rocha	Proprietário da Saboaria Rocha, do Engenho Velho e de fazenda de criação.
Pedro Rego (Piroca)	Negociante
Pedro Rodrigues Bastos	Primeiro negociante que se estabeleceu nas imediações da Estação e iniciou as construções de casas comerciais.

Fonte: elaborado com base em Barreira (1902) e O *Noticiador Alagoinhense* (12 nov. 1864).

13 As fontes pesquisadas não revelam o nome do referido fiscal.

14 Em relação ao poder exercido pela Ferrovia, a partir do conceito de sublime, sugere-se consultar Hardman (2005).

Na prática, a maioria dos comerciantes que compõe esse Quadro 1 também participava das atividades políticas da vila. Nesse sentido, Barreira (1902) destaca que Pedro Rodrigues Bastos exerceu o cargo de vereador e juiz de paz, além de outros cargos públicos. Manoel Pinto da Rocha foi vereador, enquanto Abdon Gonçalves Tourinho, conselheiro. José Moreira de Carvalho Rêgo, que ocupou o cargo de confiança no governo da Província, foi vereador e presidente da Câmara diversas vezes. Assim, esses homens da política e outros alagoinhenses, que decidiram fixar residência perto da Estação, dividiam-se entre a tradição, as relações construídas no antigo povoado e a possibilidade de dinamizar seu comércio e valorizar suas terras. Afinal, inserir-se no progresso trazido pela Ferrovia estava na ordem do dia.¹⁵

Nas discussões sobre a possível mudança da vila, o Comendador José Moreira de Carvalho Rêgo foi um dos destaques em meio aos políticos alagoinhenses empenhados na causa. Barreira (1902) reconhece, inclusive, que ele fundou a Nova Alagoinhas. Logo após a inauguração da Estação, em 13 de fevereiro de 1863, o referido comendador ressaltou a necessidade de transferir o comércio da vila para as proximidades da Estrada de Ferro. Mas, suas ideias causaram estranheza e geraram embates com alguns habitantes da vila e adversários políticos. Apesar das críticas, a transferência não só do comércio, como também da vila veio a calhar.

Vale ressaltar que Moreira Rêgo dispunha de prestígio político tanto na capital quanto na região. Inclusive, a inauguração de sua nova casa comercial na Estação da via férrea foi noticiada pelo jornal *O Noticiador Alagoinhense*. Com o título de “Progresso”, a notícia figurou na primeira página do periódico, destacando os benefícios que seriam trazidos para a freguesia de toda região: “Sr. Major Moreira é por certo, digno de elogios pela animação que com seu estabelecimento dá a lavoura, ao mesmo tempo que influi extraordinariamente para o progresso de Alagoinhas”.

15 Vilas-Boas (1959) destaca que Moreira Rêgo e Pedro Rodrigues Bastos foram dois proprietários de terras que ficavam próximo à Estação. Pedro Bastos ofereceu ao governo imperial uma faixa de terra da sua propriedade para as instalações dos trilhos, visando o prolongamento da estrada de ferro baiana inaugurada em 1871.

(O NOTICIADOR ALAGOINHENSE, 1864) A notícia foi encerrada citando as figuras influentes que estiveram presentes na solenidade de abertura do trapiche, entre eles, o superintendente e o engenheiro fiscal da Estrada de Ferro, o vigário da freguesia, o barão de Sergimirim e várias outras personalidades públicas vindas da capital e região.

Na mesma edição do jornal, existe um soneto que homenageia Moreira Rêgo, escrito por Pedro José de Castro. No texto, é visível a dedicação do referido Major pelo progresso da Vila de Alagoinhas:

Ah! quem às crenças é fiel, constante,
E na pátria promove um bem geral,
Na sua branda lyra bem ou mal

Vem seus hinos cantar um triste errante
Dê-se profalças mil ao caminhante

Da estrada do progresso ampla, real.
Quem assim é que se ganha de imortal
O nome egrégio de varão prestante
Honra e glória ao iclyto Varão

A esta Vila parabéns, louvores
A este Povo uma feliz canção

O céu coroe de benções e de flores
A empresa que espera animação
Do sagrado dever dos lavradores.

(O NOTICIADOR ALAGOINHENSE, 1864)

Essa composição poética focaliza o caráter desinteressado de Moreira Rêgo, que visava promover o bem e o progresso para o povo, mas, na realidade, ele estava envolvido na luta pela transferência da vila para as proximidades da Estação por motivos estritamente particulares. Segundo *O Noticiador Alagoinhense* (1864), além de fixar residência no novo povoado, ele era proprietário de um trapiche e tinha um acordo com a Estrada de Ferro, que facilitava a condução de açúcar e fumo pela Ferrovia.

A mudança da vila beneficiária, evidentemente, seus investimentos, bem como de outros donos de engenhos e dos comerciantes que contribuíram para a urbanização das áreas valorizadas pela Ferrovia. No ponto de vista defendido por Fernandes (2005), a Resolução nº 1.013, de 16 de abril de 1868, que determinou a transferência da vila para o local, onde foi estabelecida a Estação de Ferro, é exemplo da influência exercida pela implantação das Ferrovias e da Estação no processo de urbanização da cidade.

Santos (1987) nos esclarece que a transferência do povoado gerou muitos conflitos internos, considerando que a maioria da população não aceitava a decisão do presidente da Província. Para ela, os moradores receavam a decadência e a estagnação da vila a partir do aparecimento de outra cidade com uma grande área de tabuleiro em um terreno plano, além de dispor de transporte ferroviário, que permitia a população viajar para a capital e para várias outras cidades do interior baiano.

Essa situação gerou desconforto e insatisfação nos moradores da antiga vila, já que o povoado tinha um comércio próspero, edificações sólidas, bons sobrados, uma praça larga e comprida, boa localização em um grande tabuleiro com clima agradável, salubre e férteis terrenos. Possuía ainda uma fonte que fornecia água potável utilizada medicinalmente por viajantes e pela própria população, conforme o jornal *Sete Dias*. Apesar de todas essas vantagens, o local estava sendo preterido pelo governo da Província e por alguns moradores e comerciantes da vila.

Certamente, com a chegada da Ferrovia, os investimentos foram canalizados para o local da Estação. Eram recorrentes as solicitações ao presidente da Província pelos comerciantes locais, rogando a abertura de estradas que facilitassem o transporte de mercadorias. Um caso atípico é o do Sr. Honório Beloino de Sousa, residente da Vila de Alagoinhas, que, diante das dificuldades em transportar mercadorias vindas de Inhambupe e de outros lugares da região para a Estação, solicitou a abertura de uma estrada partindo de “Alagoinhas em linha reta a Estação da mesma Estrada de Ferro, na pequena distância de uma milha pouco mais ou menos, com a largura entrilhos, e escavações necessá-

rias, que facilite melhor o referido transporte”.¹⁶ Para a abertura dessa estrada, o Sr. Honório Beloino disponibilizou à Câmara um empréstimo, visando auxiliar nas despesas do projeto almejado.

Houve, claramente, a requisição da abertura de outras vias. Nesse sentido, uma estrada que aproximasse o Recôncavo de Santo Amaro à Estação da Estrada de Ferro foi solicitada ao presidente da Província em 1864, pelo cap. Miguel Pinto da Silva. Ele argumentava que a efetivação de uma rota iria facilitar o escoamento de mercadorias do porto de Santo Amaro para a referida Estação, pois as péssimas condições dos caminhos resultavam prejuízos significativos à lavoura, como aponta o jornal *Sete Dias*.

Não obstante tais solicitações atestarem a necessidade legítima de melhorias em algumas vias, o jornal *O Noticiador Alagoinhense* (1864) fez referências apenas às estradas de rodagem já concluídas:

ESTRADAS – Alagoinhas agora pode facilmente comunicar-se com diversos lugares, mais ou menos longínquos, pelas estradas de rodagem. Presentemente temos: a estrada de Igreja-Nova, muito bem executada, que reduziu as viagens para ali a metade do caminho; a de Monte Santo, que, passando em diversos pontos, conta apenas, segundo nos informam, trinta e poucas léguas de extensão, quando antes contava 50 e tantas; a dos Prazeres, que tem 8 léguas mais ou menos e que também foi executada com perfeição.

Sabe-se que a construção de estradas, o estabelecimento de um comércio incipiente e a chegada de imigrantes concorriam para a prosperidade da nova sede da Vila de Alagoinhas, enquanto o antigo povoado estava fadado ao esquecimento e à estagnação. Já foi dito aqui que a remoção da sede para o lugar da Estação causou impacto nos moradores contrários a mudança. Contudo, a remoção da feira que causará maior insatisfação e protestos por parte da população.

16 Trata-se do pedido de solicitação para abertura de uma estrada no município de Alagoinhas em 1864, publicada no *Maço Colonial* 4988.

A questão do funcionamento da feira nos arredores da Estação já vinha sendo debatida desde 1866. No ofício enviado ao governo da Província em 3 março de 1866, percebe-se que a primeira tentativa foi estabelecer uma feira aos domingos para o novo povoado, e transferir para as segundas-feiras a feira da Igreja Nova. Essa decisão foi contestada pelos moradores de Igreja Nova, que se sentiam prejudicados com a transferência.

Assim, justificando a necessidade de zelar pelos interesses dos moradores do arraial próximo à Estação, a Câmara decidiu estabelecer o seguinte *Código de Postura* em 24 de janeiro de 1867: “Fica designado para sede da feira e mercado do povoado de Igreja Nova a largo do Cajazeira ao lado da capela; e para a feira o mercado da Estação terminal da via férrea, a banda esquerda do Rio Catu; a primeira aos sábados e a segunda aos domingos”.¹⁷

Admite-se que a recente alteração agradava os moradores de Igreja Nova, porém criava certo inconveniente para os feirantes da Vila de Alagoinhas, já que a feira do povoado também era realizada nos sábados. Apesar das reclamações dos moradores da vila, tal postura vigorou até o dia 17 de abril de 1868, quando uma nova postura foi sancionada:

Postura da Vila de Alagoinhas

Art. 1º - Fica criada uma feira no arraial da Estação terminal via férrea, na Vila de Alagoinhas nos dias de sábado de cada semana.

Art. 2º - Fica transferida para as segundas feiras a que atualmente se faz nos sobreditos dias no lugar denominado Igreja Nova do mesmo município. (CÓDIGO DE POSTURAS, 1883)

Essa nova regulamentação desagradava os moradores da vila, que observavam o esvaziamento de sua feira realizada na praça principal aos sábados há mais de 60 anos, de acordo com o ofício enviado ao governo

17 Cf. particularmente o ofício enviado ao governo da Província em 24 janeiro de 1867.

da Província, em 20 outubro de 1868. Ao partilhar o espaço com lojas, botecos e barracas volantes, a feira diversificava os negócios e estimulava o desenvolvimento do comércio local. Como resposta a determinação jurídica, os moradores resistiram à mudança durante cinco meses, mas apesar dos protestos de negociantes e moradores da vila, a feira foi disputada por uma enorme emigração, que chegava de toda parte, como o jornal *Sete Dias* destacou.

Segundo o parecer de Santos (1987), enquanto a Nova Alagoinhas crescia e prosperava, o velho povoado, aos poucos, sofria um processo de estagnação econômica, com ruas cheias de areias, casarios estragados pelo tempo e um comércio sem expressividade. Rivalidades e queixas permaneceram durante muito tempo no imaginário dos habitantes da velha e da nova Alagoinhas. Quando, por motivo de festa ou passeio, os moradores da Nova Alagoinhas se dirigiam à Alagoinhas Velha, e lá pediam um pouco de água para beber, era comum ouvirem respostas ressentidas, por exemplo, “Vão beber água no seu Catú, deixam as festas bonitas da sua grande Estação para virem às festas pobres daqui”. (BARREIRA, 1902, p. 43)

O impasse continuava, porque a existência da linha férrea dividiu a vila em dois lados opostos. Sendo assim, estruturou um “centro novo” em oposição a um “centro velho”, que sofreu como consequência o abandono da construção de sua Matriz, a mudança de seus comerciantes prósperos, a transferência da sede da vila e, por fim, a alteração do local de sua feira semanal. Aos moradores que resistiram abandonar suas casas e seu velho povoado, restavam-lhes dispor de uma região de “clima agradável” e “água medicinal”. Enquanto isso, os moradores que optaram por fixar residência na nova vila presenciaram o crescimento e as rápidas transformações pelas quais a cidade passou no final do século XIX.

Urbanização ao longo dos trilhos

Logo depois da implantação dos trilhos, vários alagoinhenses migraram do “velho povoado” para as áreas próximas à Estação. Essa mudança é característica do fenômeno da “Era ferroviária” ocorrido no final do século XIX. Ressalta-se que os brasileiros inseridos no cenário de trans-

formação ocasionada pela implantação da malha ferroviária no Brasil, por volta de 1852, tinham seu mundo circunscrito na terra, com modo de vida estabilizado e próspero. Inclusive, o bom negócio sorvido da feira e do comércio, alimentados pelo transporte de cargas no lombo de burros, além do sítio e da chácara enquanto espaços de convivência familiar, e a Igreja como norteadora das ações religiosas e pragmáticas dos fiéis.

No tocante à questão, Emília Viotti da Costa (1999, p. 251) está convencida de que a implantação da rede ferroviária brasileira, aliada à transição do trabalho escravo para o trabalho livre, ocupa uma posição importante: eles fazem parte dos fatores responsáveis por “introduzir algumas modificações na estrutura econômica e social do país, contribuindo para o desenvolvimento relativo do mercado interno e estimulando o processo de urbanização”.

Não há dúvida que a notícia sobre a chegada dos trilhos em determinada localidade gerava notória expectativa, especulação e ansiedade na população. Todavia, apesar de uma parcela significativa de moradores considerarem o trem como um sinal de progresso e civilização, a outra parte receava que a inserção de novos hábitos e costumes causasse desordem social e desestruturação das tradições vigentes. Em contrapartida, a sensação de ameaça e perigo iminente, geralmente, era superada pela euforia causada pelas inaugurações das Estações e pela movimentação dos trens, se for considerado que “inaugurações, chegadas, partidas: são momentos-clímax do espetáculo em que se converte a viagem de aventuras no século XIX”. (HARDMAN, 2005, p. 111)

É interessante pontuar, nesse contexto de discussão, que o impacto da implantação dos trilhos nas pequenas vilas e cidades do interior brasileiro favoreceu a divulgação de novos pensamentos sobre as questões relacionadas à velocidade, ao deslocamento, à circulação, à organização da produção e à convivência citadina. O que alterou o *modus vivendi* dos habitantes. Nessa época, Alagoinhas, assim como outros núcleos baianos, se desenvolveu a partir da implantação da Estação, que se localizava há três quilômetros do povoado de Santo Antônio de Alagoinhas. Ao tratar da importância desse episódio, Santos (1987, p. 24) endossa que a chegada dos trilhos foi um marco na história da cidade:

A implantação da linha férrea concorreu para o desenvolvimento do lugar, gerando empregos, tanto para a manutenção do serviço ferroviário como nas Oficinas da Leste sediadas por muitos anos na cidade. [...] Além dos aspectos sócio-econômicos, a construção da Ferrovia está interligada a acontecimentos mais remotos que deram origem à formação da cidade; isto é, à sua história.

Nos arredores da linha de trem, uma nova vila teve a facilidade de se formar. Isso porque segundo o raciocínio de Fernandes (2005), quando abriram os caminhos ao redor da Estação e de suas imediações, moradias e trapiches foram construídos, bem como oficinas e casas comerciais, dando início a urbanização da localidade, que era conhecida a princípio por “Estação”.

O processo de urbanização em Alagoinhas, ocasionado a partir da implantação da Ferrovia e da construção da Estação Ferroviária, colocou o governo municipal em uma situação incômoda, pois ao mesmo tempo que lhe foi exigido deliberar sobre as necessidades dos habitantes do novo núcleo em desenvolvimento ao redor da linha, eram solicitadas providências para que o velho povoado não perdesse a autonomia política e centralizadora das atividades urbanas.

Mas, não obstante a resistência de boa parte da população e de alguns políticos e comerciantes locais, a decadência do velho povoado foi inevitável. Por essa razão, Alagoinhas teve seu núcleo primitivo chamado de Alagoinhas Velha esvaziado, seguindo a lógica comum a outras vilas e cidades brasileiras que não fizeram parte da rota dos trilhos das Ferrovias. Em sua contribuição para o debate, Costa (1999, p. 251) considera que a Estrada de Ferro:

Além de contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, estimulando indiretamente a urbanização, fez nascer cidades e matou outras. Alguns dos núcleos promissores da fase anterior que ficaram à margem da rede ferroviária veriam decair seu movimento, enquanto outro núcleo surgiram ao longo da Ferrovia junto às estações.

Quanto ao projeto urbano, observa-se que as inquietações acerca da expansão do novo povoado, reduto de moradores, mercados, oficinas e também forasteiros, levou o governo municipal a compreender a necessidade de organizar, planejar e estruturar o espaço físico da nova vila que emergia. Sendo assim, entre os anos de 1868 a 1871, o engenheiro Trajano da Silva Rego traçou um plano urbanístico, que apresentava o planejamento prévio para o parcelamento das terras em torno da Estação, sendo que os esquemas seguiram um modelo de urbanismo distinto da antiga vila.

Ao que tudo indica, no povoado de Alagoinhas Velha não houve uma prévia ordenação na configuração dos espaços.¹⁸ Entretanto, a planta base da cidade determinava, com riqueza de detalhes, o local onde deveriam ser construídos a Casa da Câmara, o barracão da Estrada de Ferro, o mercado, bem como definia a abertura das principais ruas, travessas e praças, de acordo com o ofício enviado ao governo da Província em 6 de fevereiro de 1889.¹⁹

Observa-se que o referencial para o traçado do que se chamou Nova Alagoinhas foi a linha de trem, que favoreceu o desenvolvimento econômico e o crescimento da localidade. Nessa perspectiva, a cidade começou a ser pensada e construída a partir de um planejamento estratégico e linear, com ruas retas e espaçosas, além de um espaço público amplo que objetivava favorecer a circulação de homens e mercadorias – Praça do Comércio –, e também facilitaria contatos ágeis, conversas curtas e boa movimentação de capitais.

18 O clássico estudo de Sérgio Buarque de Holanda intitulado *Raízes do Brasil* discute sobre a intenção planejadora ou não da metrópole portuguesa. No capítulo “O semeador ao ladrilhador”, o autor contrapõe esse fato com a política urbanizadora dos espanhóis, que optou por criar grandes núcleos de povoação estáveis e bem ordenados: “a colonização portuguesa que cuidou menos em construir, planejar ou plantar alicerces do que em feitorizar uma riqueza fácil e quase ao alcance da mão”. (HOLANDA, 1995, p. 95-96)

19 Destaca-se que esse ofício não determina o ano exato de elaboração da referida planta. O corpo do texto informa o seguinte: “A Câmara Municipal desta cidade acusa o recebimento do ofício de V. Exa. Datado de 28 de janeiro último, sob o nº 55 recomendado a remessa de uma cópia ou original da planta desta cidade levantada pelo Engenheiro Trajano da Silva Rego quando era administrador desta província o Visconde de São Lourenço”. Como o Visconde Francisco Gonçalves Martins exerceu o cargo de Presidente da Província no período de 1868-1871, supõe-se que a planta da cidade tenha sido elaborada nesse período.

Inicialmente, foi constituída uma praça comercial na área. Ao seu redor ficou definido o espaço onde seriam construídos os principais edifícios públicos, como a Câmara Municipal e o Mercado Público. Nas extremidades da praça havia os dois barracões que serviriam à Estação. As ruas denominadas de Rua da Câmara e Travessa da Câmara serviam de eixo longitudinal do tecido urbano em formação, constituído por mais duas ruas paralelas (Conselheiro Moura e Direita do Comércio) e duas ruas transversais (Mercado e Visconde de São Lourenço).

Sob o aspecto historiográfico, a iniciativa de racionalizar a cidade, através de um planejamento urbano, foi característica do processo de urbanização do século XIX, que, em virtude do afastamento das esferas pública e privada, da separação entre Igreja e Estado e do fortalecimento da esfera individual, imprimiu aos indivíduos um novo modo de vivenciar a urbe.

Doravante, a cidade era vista como o local onde as possibilidades de crescimento econômico apareciam e acontecia a dinâmica da vida social, através das trocas, da competição e do jogo de interesses típicos do século XIX, representando o advento da cidade burguesa. Nesse contexto, Lefebvre (2001, p. 47, grifo nosso) considera que:

Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e *de grupos bem determinados* que realizam essa obra nas condições históricas.

No caso da Nova Alagoinhas, seria a transferência dos comerciantes mais prósperos da antiga vila para próximo à Estação que daria vida e concretude a esse plano urbanístico. Esses comerciantes, ao diversificar as atividades mercantis do novo arraial, criando empregos e abrindo espaço para novos investimentos produtivos, viabilizaram, junto com as atividades ferroviárias, o rápido crescimento urbano e o desenvolvimento econômico local.²⁰

20 Ressalta-se que o nome dos principais comerciantes que migraram para perto da Estação encontra-se na subseção “Desencontros nos caminhos de ferro”.

No final da década de 1860, o poder municipal da Vila de Alagoinhas passou a agir mais diretamente sobre o local da Estação. Ressalta-se que até a inauguração da Estação Alagoinhas em 1868, a nova povoação não era objeto de maior cuidado pelos conselheiros, uma vez que as questões relacionadas a promover e a instituir melhoramentos urbanos, como a construção de prédios públicos, a construção de uma igreja e do barracão da Estação só iriam figurar nos ofícios da Câmara a partir de outubro de 1868.

Não obstante esse ostracismo, a elaboração de uma regulamentação legal nomeada de *Código de Posturas*, bem como a solicitação ao governo da Província de uma cadeira pedagógica provisória de meninos, visando à instrução pública na nova vila, demonstra que o poder público começou a se interessar e se preocupar com a vida urbana da “nova” Alagoinhas, conforme o que consta nos ofícios enviados ao governo da Província, pela Câmara da Vila de Alagoinhas, entre 1868-1869.

Acrescenta-se que, diante das constantes demandas da nova municipalidade e a mudança oficial da sede da vila, a Câmara Municipal se instalou próximo à Estação Alagoinhas. O ofício que foi enviado ao presidente da Província, informando tal decisão, foi redigido nos seguintes termos:

A Câmara Municipal dessa vila tem a honra de comunicar a V. Exa. que prestou juramento e entrou em exercício no dia 07 do corrente mês que fez efetiva a mudança da casa das sessões da mesma para o lugar da Estação terminal da via férrea, para onde foi transferida a sede da vila pela resolução nº 1013 de 16 de abril do ano passado. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1869)

Por sua vez, com a transferência do órgão mais importante do poder municipal, o lugarejo adquiriu mais importância, e os conselheiros requereram do Governo da Província mais vigor e empenho em relação as carências do novo povoado. Assim, solicitaram verbas para auxiliar na construção de um edifício próprio que serviria de Paço da municipalidade, assim como reivindicaram a construção de um templo que

possibilitasse os moradores realizar seus autos de fé, segundo o ofício enviado aos vereadores da Assembleia Provincial, em 8 janeiro de 1869.

Frequentemente, a apreensão dos conselheiros para organizar a infraestrutura do recente aglomerado urbano justifica-se tanto pelo crescimento vegetativo, quanto pela expansão do tecido urbano ocorrido, principalmente, devido à construção de uma nova Estrada de Ferro, que ligaria Alagoinhas a Juazeiro, denominada de “Prolongamento”. A construção dessa nova etapa ocorreu através de decretos e concessões feitas pelo Governo Imperial a partir de 1871.

Em decorrência das solicitações e pressões exercidas pelos políticos baianos, que reivindicavam a conclusão da obra da Ferrovia Bahia *and* San Francisco Railway, paralisada durante 13 anos, o governo da Província contratou o engenheiro Antonio Maria de Oliveira Bulhões, com a finalidade de elaborar um novo projeto, que ligaria Alagoinhas às cidades do Alto São Francisco. Para isso, no dia 22 de dezembro de 1880 a companhia do “Prolongamento” passou a administrar o tráfego sobre o referido percurso.²¹

Considerando a implantação dos trilhos, a ampliação da mão de obra e a abertura de novos caminhos e estradas ao redor de uma nova Ferrovia, pode-se afirmar que a Estação do Prolongamento foi responsável pela ocupação que ocorreu a leste da Estação Alagoinhas. Assim, em 1896, ela passou a ser denominada Estrada de Ferro do São Francisco.

Finalmente, uma observação: a construção da Estação São Francisco ocorreu em dois momentos distintos, a saber, a Estação de passageiros de 1872, que tinha como parâmetro uma arquitetura inglesa de influência neoclássica; e a Estação de mercadorias, construída a partir de 1900. Em ambas as estações percebe-se uma diversidade de elementos neogóticos e neoclássicos. Assim, o conjunto da obra trouxe visibilidade inédita à arquitetura urbana da cidade, tornando-se ao longo do século XX um dos marcos visuais mais significativos da história local.

21 No livro intitulado *Do mar da Bahia ao Rio de Sertão: Bahia and San Francisco Railway*, Etelvina Fernandes (2006) descreve o processo de construção da referida estação. Como se tratava de um prolongamento da Estrada de Ferro, decretos e concessões do Governo Provincial foram necessários. Isso porque era preciso retomar a construção da estrada, que tinha por objetivo chegar às terras férteis e produtivas do “Alto Sertão ou Bacia do Rio São Francisco”. A autora discorre ainda sobre o traçado da Ferrovia e seu processo de construção.

É interessante observar que, tanto a primeira Estação da cidade, conhecida por “Estação Alagoinhas” (Figura 1), quanto a segunda nomeada de “Estação do Prolongamento” (Figura 2), foram edificações urbanas em que reinava o estilo eclético inglês, expressão arquitetônica burguesa típica do século XIX, que primava pelo conforto e progresso, pelas novidades e pelo modismo das fachadas. (FABRIS, 1987)



Figura 1 - Estação Alagoinhas
Fonte: Fernandes (2006, p. 131).



Figura 2 - Cartão-postal da Estação da Estrada de Ferro do S. Francisco,
“Prolongamento” Alagoinhas-BA, 1907
Fonte: acervo do Museu de Postais da Bahia – Tempostal.

A Estação Alagoinhas, que foi construída em 1863, apresentava um dimensionamento bem mais simplificado em comparação com a Estação de Prolongamento, edificada em uma área plana de 400 metros. O edifício da nova Estação tinha um eixo longitudinal com uma dimensão dez vezes maior do que o eixo transversal e era dividido em duas partes: uma seção reservada aos passageiros e outra ao armazenamento de mercadorias. (FERNANDES, 2006)

Analisando a estrutura da Estação São Francisco, que apresentava galpões em alvenaria de tijolos, trilhados com estrutura de madeira, plataformas de pedras, marquises metálicas e a abóboda de aço, revestida com chapas de zinco, Fernandes (2006, p. 162) afirma que o edifício apresenta:

[...] um destaque monumental na escala urbana, onde ela predomina com a sua volumetria exuberante, construída em dois módulos: os dois passageiros, de menor proporção e com tratamento cuidadoso de seu espaço interior, mobiliário de época e um relógio de pé inglês equipamento indispensável em todas as estações ferroviárias.

Enquanto a construção da Estação de São Francisco alterava a fisionomia urbana da Nova Alagoinhas, os trilhos ferroviários articulavam, de modo mais amplo, o emergente lugarejo com o sertão da Bahia. Dessa forma, Alagoinhas passava a condição de ponta de trilhos. O que veio acentuar o desenvolvimento das atividades ferroviárias e comerciais do município.

O ano de 1870, por sua vez, anunciava um crescimento considerável no espaço urbano, bem como proporcionava um dinamismo nas atividades próprias da vida social da comunidade. Exemplo: as apresentações de peças teatrais, as reuniões religiosas e recreativas, que eram noticiadas nos periódicos locais. Desse modo, no jornal *A Verdade*, de julho de 1877, o redator descreveu a performance de uma peça de teatro encenada na vila:

ESPETÁCULO – teve lugar no dia 28 no teatro desta Vila o espetáculo anunciado pela família Gramados em benefício de D. Maria Gramado, tomando parte nas comédias e cenas comerciais, constantes do programa que publicamos a beneficiada,

sua interessante filha D. Gabriella e o Sr. Gramados, artista de mérito incontestável.

Não agradou muito joguete cômico – a cigana e o soldado, concorrendo, sem dúvida para atenuar qualquer mente que por ventura exerce aquela composição, a dificuldade natural em apreciar – devidamente o jogo de palavras em uma língua diversa da que fala a população, se bem que parecem os dois idiomas filhos de uma mesma origem e pouco diversos na maioria dos vocabulários [...].

Outro tanto cabe-nos acrescentar em relação a cola do diabo, em que figurou toda a companhia, e que proporcionou mais um triunfo merecido ao Sr. Gramados. (A VERDADE, 1877)

De outro modo, era comum figurar nas páginas do referido periódico notícias sobre o recebimento de revistas e jornais que circulavam em Salvador e Aracaju, inclusive, crônicas, poesias, notícias da política local e nacional, além de uma coluna que apresentava os preços dos principais gêneros alimentícios vendidos no mercado local e exportados. Faziam parte dessa lista o fumo em folha, o fumo em corda, o açúcar, os couros secos, os couros salgados e a aguardente. (A VERDADE, 1877)

Importa, ainda, reconhecer que as notícias e os serviços veiculados no jornal evidenciam um ponto interessante: a dinâmica da Nova Alagoinhas estava atrelada à Ferrovia. Interessa destacar que as informações sobre as obras do prolongamento da Estrada de Ferro, as notícias sobre o comércio de Salvador, e a publicação dos horários dos trens, que partiam de Calçada para Alagoinhas e vice-versa, mostravam novas possibilidades de expansão econômica, deslocamento e circulação de ideias.

Quadro 2 - Horários de viagem

DECLARAÇÕES	
<i>Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco Companhia Limitada</i>	
<i>Horário dos Trens</i>	
<i>Dias Úteis</i>	
Partida da Calçada	12h50min da tarde

DECLARAÇÕES	
Chegada em Alagoinhas	5h50m
Partida de Alagoinhas	6h da manhã
Chegada na Calçada	10h55min
<i>Dias Santificados</i>	
Partida da Calçada	8h da manhã
Chegada em Alagoinhas	1h da tarde
Partida de Alagoinhas	8h50min da manhã
Chegada na Calçada	1h46min da tarde

Fonte: *A Verdade* (1877).

Evidentemente, a publicação dos horários de viagem, além de mostrar a necessidade de a população organizar suas atividades e ficar atenta à saída e à chegada dos trens, para assim poder calcular e planejar sua ida a Salvador, significava também o disciplinamento dos habitantes da região e o surgimento de novos hábitos sociais. Ciente disso, Santos (1979, p. 29) conclui que: “Com um meio transporte fácil e barato, a população da cidade, até então condenada ao isolamento começou a viajar, a se comunicar, a viver melhor, comportamentos que elevaram a mentalidade do povo, refletindo, sobremaneira, na vida social do lugar”.

É importante observar que o fato da Ferrovia possibilitar aos alagoienses manterem um contato mais direto com Salvador, contribuiu para o desenvolvimento do comércio dentro da área urbana. Retornando as páginas do jornal *A Verdade* (1877), sobre o cotidiano citadino, verifica-se anúncios de armazéns, lojas especializadas na venda de objetos para trapiches e produtos de ferrarias e agropecuários, além da disponibilização de serviços diferenciados como professor particular de primeiras letras, correio e serviço médico.

No final do ano de 1874, a cidade se viu surpreendida pela inauguração do Hotel Popular, localizado na Praça do Comércio. Ao fazer a propaganda de sua infraestrutura no jornal *A verdade*, os proprietários buscavam comunicar aos fregueses que o estabelecimento dispunha de um bom restaurante, graças a contratação de um cozinheiro da capital.

Assim, essa publicidade sugere a adoção de novos hábitos adotados pelos habitantes da vila. Mesmo que em proporções muito pequenas, a

abertura de um hotel significava mudanças no comportamento, individual e coletivo, e o surgimento de novas formas de sociabilidade. Isso porque a chegada de pessoas que vinham a Alagoinhas, seja para negociar, ou de passagem para o interior, exigiu uma melhoria na oferta de serviços. Logo, as pequenas pousadas foram, paulatinamente, abrindo espaço para grandes empreendimentos como os hotéis.

O incremento das novas atividades na vida pública refletiu-se no seio da imprensa local. Como consequência, em 29 de maio de 1878 um novo periódico chamado *O Porvir* foi inaugurado. No texto de abertura de seu primeiro número, o editor ressalta a importância da imprensa para o progresso e a civilização da humanidade. Para ele, o objetivo do novo jornal alagoinhense seria difundir a civilidade: “procurando instruir o povo e forçar o nosso espírito a estudar e refletir sobre tudo que diante de nós se passa”. Além disso, outros ideais, como sociabilidade: “venham, pois os escritos de literatura, animação ao comércio, à lavoura, a indústria e de artes”; e uma nova cultura urbana: “alheios inteiramente às questões políticas que se agitam no seio dos partidos, seremos apenas o órgão dos que nos quiserem honrar com seus escritos em prol dos interesses desta localidade”. (O PORVIR, 1878)

Cabe lembrar que enquanto o jornal *A Verdade* se caracterizava, não apenas como um veiculador de notícias, mas um órgão formador de opinião pública, publicando textos críticos e notas sobre a situação política do Brasil, que evidenciavam o descontentamento dos alagoinhenses com o governo provincial, entre outros temas, *O porvir*, por sua vez, tentava manter-se neutro nessas questões.

Nessa mesma época, havia dois jornais com orientações políticas e ideológicas diferentes. Primeiro, o jornal *A Verdade*, de autoria e redação de Justino Teles. Trata-se de um político local que publicava questões políticas e ocupou o cargo de nomeação do governo e de eleição popular, tais como vereador, presidente da Câmara e intendente. Segundo o periódico *O porvir*, que tinha uma postura distinta, visto que não tomava partido nas dissensões políticas ocorridas no município. Seu proprietário e redator, Antônio Martins de Souza, era suplente de juiz de direito, bem como funcionário da Estrada de Ferro. (BARREIRA, 1902)

Convém destacar que a década de 1870 foi um período marcado não somente pelo crescimento econômico e urbano de Alagoinhas, mas também por uma reestrutura na política local. Isso porque novos atores políticos começaram a ocupar o espaço do poder público que era dominado por proprietários de prósperas fazendas, escravocratas, entre os quais se destacavam os já mencionados José Joaquim Leal e José Emygido Leal, que centralizaram o poder local no período de 1853 a 1868.

Segundo Barreira (1902), no ano de 1872, a nova Câmara Municipal, que tinha por representante o comendador José Moreira de Carvalho Rego (negociante e proprietário de casas na vila), foi palco da posse de José Justino Silva Teles (advogado e proprietário dos jornais *O Noticiador Alagoinhense* e *A verdade*), o tenente coronel Francisco Honório (proprietário e um dos principais edificadores do povoado), o tenente coronel Lúcio de Lima Valverde (lavrador e criador em Igreja Nova, também negociante na capital), o capitão Antônio Pinto da Silva (proprietário do engenho Periperi em Igreja Nova), Tibério Borges de Figueiredo (negociante e proprietário) e Pedro Rodrigues Bastos (proprietário de casas na vila e negociante).

Nesse sentido, o diferencial entre os homens que formavam essa nova Câmara e seus antecessores era a vocação comercial e a relação que eles mantinham com a Ferrovia. Esses novos líderes, já estabelecidos nas proximidades da Estação, investiram na construção de suas casas comerciais e de suas residências para a expansão dos negócios e o desenvolvimento da imprensa local.

É possível notar, porém, que a emergência dessas forças políticas foi consequência de uma nova perspectiva sobre o urbano, que passava a ser centro de decisão e de consumo. Em decorrência disso, exigia uma postura diferente frente às problemáticas que se apresentavam. Sendo assim, a política deveria ser mais ofensiva e investir em novos instrumentos urbanos, além de focar nas necessidades da nova população que ascendia socialmente concomitante com a vila.

Nesse universo político, o novo grupo era chefiado por dois comerciantes prósperos, a saber, o comendador José Moreira de Carvalho Rego e Pedro Rodrigues Bastos. A família Bastos, oriunda de Portugal, com linhagem que descendia de um fidalgo português de sobreno-

me Rodrigues de Bastos, foi uma das mais tradicionais do comércio alagoanhenses no século XIX. A serviço da Casa real, eles vieram acompanhando D. João VI em sua fuga para o Brasil, no ano de 1807. A família que era composta de quatro filhos (Pedro, Paulo, Fulgêncio e Procópio), a princípio estabeleceu-se no Rio de Janeiro. Contudo, três de seus filhos foram transferidos para o interior da Bahia. Pedro se fixou “numa gleba nas proximidades da antiga Igreja Nova, ou no sítio do Mangalô, muito antes da Nova Alagoinhas; Paulo e Procópio, ambos de descendência numerosa, localizaram-se nas zonas de Soure e Tucano”. (BARREIRA, 1902, p. 58) Por sua vez, Paulo de Bastos era negociante, viajava para Portugal levando madeira e outros produtos. Assim, tornou-se um homem rico e próspero. Casou-se e teve três filhos: Joaquim, Antônio e Pedro Rodrigues Bastos.

Pode-se afirmar que, no final do século XIX, os Bastos começaram a investir na formação de seu capital, com foco no comércio e na construção de casas no novo povoado. É justamente por isso que se tornaram uma das famílias mais influentes e prósperas do município. Para Barreira (1902), os proprietários de terras e comerciantes tradicionais consideravam Pedro Rodrigues Bastos, a ponto de sua família continuar no controle político de Alagoinhas até o final do século XIX.

Assim é que Pedro Rodrigues Bastos se destacou como liderança política na década de 1870. Amigo particular de Moreira Rego, eles trabalharam juntos na promoção da Nova Vila.²² Apesar do comendador ser considerado o maior benfeitor da Vila, Pedro Rodrigues Bastos foi o primeiro comerciante a se instalar próximo à área, onde iria ser construída a Estação Alagoinhas. De acordo com Naylor Bastos Vilas-Boas (1959, p. 15), dentre os alagoanhenses decepcionados com a alteração do traçado, Rodrigues Bastos foi “[...] o mais clarividente deles, sem dúvida, arrumando armas e bagagens, abandonava a Vila para comprando terras e levantando paredes comerciais, estabelecer-se nas proximidades do ponto terminal onde ainda estava por levantar-se a Estação”.

22 Segundo Vilas-Boas (1959), Moreira Rego e Pedro Rodrigues Bastos investiram, diretamente de seu bolso, na construção da Igreja Matriz, hoje chamada de Igreja de Santo Antônio.

Quando foi eleito para compor a Câmara Municipal em 1872, depois reeleito em 1876, Pedro Rodrigues Bastos se dedicou ao incentivo da urbanização da Nova Alagoinhas. Rapidamente, ele foi reconhecido como liderança e suas ações legitimadas pelo Governo Provincial. A sua relação com o Governo Imperial se tornou mais estreita por causa da doação de uma faixa de terra em um sítio particular, que foi cedida ao Estado para a construção da Estação do Prolongamento, como se aúfere na seguinte citação:

A desapropriação seria vantajosa e não era de ser desprezada por um homem de negócios. Não obstante, ele doou prazerosamente ao Estado a faixa de terra pretendida e que se achava na parte mais valiosa da propriedade, porque mais próximo do rio e mais dentro do perímetro urbano da vila. (VILAS-BOAS, 1959, p. 23)

A consumada doação de Pedro Bastos lhe proporcionou maior poder e prestígio na região. Como recompensa, pouco tempo depois dessa “despretensiosa” benevolência, ele recebeu o título de comandante da Guarda Nacional. O que poderia lhe proporcionar algumas vantagens, entre elas, a prisão em “sala livre” e os privilégios nos assuntos ligados ao Exército. Além disso, seus vínculos com a administração da Ferrovia se estreitaram ainda mais. Nesse mesmo período, os engenheiros responsáveis pelas obras do “Prolongamento” enviaram-lhe dois telegramas, reiterando os sinceros agradecimentos:

Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia escritório do engenheiro – chefe.

Bahia, 15 de setembro de 1876 Ilmo. Sr

Em nome deste Prolongamento agradeço a V. Sa. A doação que fez dos terrenos que V. Sa. Pertenciam e são necessários para a estação do mesmo Prolongamento em Alagoinhas.

Estou certo que o Governo Imperial, a quem dei conhecimento daquela doação, muito apreciará o ato de V. Sa Deus Guarde a V. Sa

(As) A. A Fernandes Pinheiro Engr^o em chefe Ilmo Snr. Pedro Rodrigues Bastos N^o 72

1^a Seção: Diretoria das Obras Públicas

Rio de Janeiro, Ministério dos Negócios da Agricultura Comércio e obras Públicas, em 22 de setembro de 1876

Tendo me participado o Engenheiro era Chefe do prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia, que Vmce. Havia feito doação gratuita de parte dos terrenos necessários à Estrada de Alagoinhas, levei esse seu alto conhecimento de Sua Alteza Imperial Regente, Que se dignoi de Mandar louvor e agradecer a Vmce. Pelo relevante serviço que assim prestou ao Estado.

O que lhe comunico para seu conhecimento e satisfação Deus Guarde a V. Mce.

(As) Tomaz José Coelho d' Almeida Sr. Capitão Pedro Rodrigues Bastos. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1870-1889)

A repercussão dos feitos de Pedro Bastos traria benefícios significativos para a vila, que gradativamente se ampliava e transformava seu espaço urbano. É válido considerar que, quando ele participou da gestão urbana local, foi iniciada a construção do edifício da Câmara. Durante sua gestão também houve a preocupação com a iluminação de ruas e praças, principalmente, a constatação da necessidade de construção de um hospital público, em virtude do alastramento da epidemia de varíola ocorrida na década de 1880, segundo os ofícios enviados pela Câmara da Vila de Alagoinhas, entre 1870-1889, para o governo da província.

Sem dúvida alguma, a implantação de uma nova rede ferroviária contribuiu consideravelmente para a emergência de outras lideranças políticas, trazendo maiores possibilidades de expansão econômica,

integração regional, ampliação do espaço urbano e crescimento populacional para Alagoinhas. Por outro lado, esse desenvolvimento acentuado e a ausência de infraestrutura geraram muitos problemas para a municipalidade, visto que a vila se tornava: “[...] populosa, comercial, agrícola e para onde converge certa gente quer da capital, quer dos municípios vizinhos, por ser a Estação terminal da via férrea”. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875)

Mas foi o tema de higiene que dominou grande parte dos ofícios enviados a Salvador a partir de 1870. Essa preocupação da legislação municipal buscava sensibilizar o Governo provincial para as precaríssimas condições de saneamento da população da vila, que era composta “de mais de cinco mil almas quase toda estabelecida no ponto terminal da via férrea e que pela fome, secas e pestes tem morrido a míngua [...]”. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875)

Diante do alastramento da varíola, a Câmara Municipal solicitou algumas providências do Governo, como “uma botica”, médico pago pelos cofres da Província, auxílio na construção do hospital e, por fim, a aprovação do *Código de Postura* (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875) Além de demonstrar sua insatisfação com a situação, a Câmara teceu críticas ao governo da Província, que negligenciava a crise sanitária vivenciada pelos alagoinhenses. Para os conselheiros, a ausência de uma lei que determinasse o uso dos cofres províncias, em benefício das localidades que estivessem passando por crises epidêmicas, dificultava a erradicação das epidemias.

A lei que sugeria o valor exato da verba a ser investida para socorrer a população com roupas, comida, ainda ser aplicada na construção de um hospital, foi sugerida pelo governo local, embora houvesse resistência para sua implantação: “[...] não tem sido aceita por membro administrador da Província, a exceção do Visconde de São Lourenço que em sua administração deu ordens neste sentido que não foram consentidas em obras pela administração última do cargo que ocupava”. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875)²³

23 O Visconde de São Lourenço foi residente da Província no período 1868-1871. Segundo o ofício, ele socorreu a população desvalida de Alagoinhas, enviando roupas e comidas, além de

O descaso do governo da Província com a questão da salubridade do município é atestado desde 1872, quando a localidade, que já vinha sofrendo com a febre amarela e a epidemia de varíola, necessitava do auxílio da assembleia provincial para a conclusão do novo cemitério porque o anterior, localizado na antiga povoação, “não acomodava o número de cadáveres que ali se sepulta [...]”. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875) Ao assinar o ofício, os conselheiros tentaram sensibilizar as autoridades, deixando claro o declínio do comércio. No entanto, depreende-se que o auxílio esperado não foi concedido já que o cemitério teve suas obras concluídas somente em 1886. (BARREIRA, 1902)

Em decorrência da calamidade existente e da restrita ajuda financeira oferecida pelo governo da Província da Bahia para superá-la, os administradores municipais elaboraram algumas “posturas”, com a finalidade de diminuir e controlar a epidemia de varíola, que já tinha vitimado muitos moradores e era responsável pela estagnação econômica da região.

Na proposta apresentada ao governo estadual, o código de Postura da Vila de Alagoinhas, de 1875, atribuía aos particulares a responsabilidade pelo controle e pela proliferação da epidemia, como se pode observar texto da Postura nº 3: “[...] todo chefe de família senhor tutor ou administrador, logo que aparecer afetado de bexiga algumas das pessoas sob sua responsabilidade, direção participará do vacinador do município, declarando o nome, filiação e residência, os infratores incorrerão na pena de dez mil reais de multa”. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875)

Interessa destacar que a atitude de atribuir ao espaço privado a responsabilidade pela propagação das epidemias foi comum na História Urbana brasileira graças as teorias de médicos e engenheiros que, no século XIX, buscavam as causas e os culpados para os surtos epidêmicos, como aponta Raquel Rolink (1997, p. 42): “o sanitarismo forneceu a política repressiva do Estado os meios legais e institucionais para cumprir tal missão”. Assim, era necessária a criação de organismos especializados pela estrutura administrativa do município, tal qual uma política sanitá-

autorizar a construção do hospital que não foi colocada em prática pelas outras administrações que lhe sucederam. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1875)

ria, além da “formulação de um corpo de leis minuciosas, que defendia aquilo que deveria ser monitorado pelos vigilantes”.

Destarte, a Província da Bahia, inteirada no debate em torno das políticas sanitárias, deliberou em favor da efetuação das posturas do município e enviou um ofício ao chefe da polícia de Alagoinhas, dando-lhe poderes para constituir um corpo técnico, capaz de intervir nas questões referentes à vacinação da população naquele momento. Dito isso, em dezembro de 1877, o ofício foi publicado no periódico *A verdade*:

VACINA

Ao Dr. Chefe de polícia dirigiu a presidência da Província o seguinte ofício e nº 21 do corrente.

Conforme solicitou o Dr. Diretor do instituto vacinico, em offício de 20 do corrente, sirva-se V. S. de providencias de forma que os subdelegados, por intermédio dos inspetores de quarteirão, façam intimar às pessoas residentes em seus distritos a fiel observância das posturas municipais, que obrigam a vacinação sob pena das multas combinadas mesmas posturas. Outrossim, haja V. S. recomendar dos respectivos subdelegados que, quando houver nos respectivos distritos pessoas atacadas de varíola, remetam mensalmente aquele instituto uma relação das pessoas atacadas d'aquela mal, declarando nome, qualidade, filiação ou senhorio, residência, naturalidade e o dia em que adoeceram, enviando também relação dos que faleceram da dita moléstia.

A iniciativa de publicação do referido documento no jornal indicava que a vacinação era um caso de polícia. Assim sendo, coube ao governo o dever de elaborar o código sanitário que, sendo respeitado, poderia diminuir consideravelmente a mortalidade provocada pela epidemia na vila. No entanto, a polícia foi incumbida de vigiar e punir os municípios que não obedecessem a essa lei. Ao que tudo indica, a atitude de disciplinar o comportamento dos habitantes de Alagoinhas contribuiu para a diminuição dos casos de varíola, especialmente na década de 1880.

Finalmente, deve-se sublinhar a importância da década de 1880 para a elevação da Vila de Alagoinhas à condição de cidade. Nesta altura, observa-se a importância que assume a estética urbana para a criação de uma nova imagem e ambiência urbana. Isso se verifica, tanto na abertura de ruas largas e arborizadas, quanto na criação de praças e na construção do mercado público e do hospital. Essa mudança de perspectiva relacionada ao uso e à valorização dos espaços públicos, que foi vislumbrada no final do século XIX, estava atrelada a redefinição dos direitos e dos deveres relativos ao poder público e aos moradores da cidade, no que se refere à execução dos serviços urbanos e no controle, saneamento e conservação dos espaços públicos. Certamente, os novos hábitos exigiam que esses espaços fossem iluminados e saneados para que fosse possível evitar novas crises epidêmicas.

Por outro lado, entre 1883 e 1885, o poder público local começou a intervir mais diretamente na área central da cidade. Nesse momento, as intervenções eram norteadas pela articulação entre as questões higiênicas e estéticas. Um bom exemplo disso é a construção do Paço da Municipalidade que, segundo Salomão de Barros (1979, p. 83), foi “[...] uma obra não somente executada com proficiência, mas obediente a uma Planta traçada com técnica e superior gosto arquitetônico, com o emprego de material de elevada espécie”. Ressalta-se que o edifício denominado de “Palácio Municipal teve o início da construção de seus alicerces em 1875, mas levou vinte e sete anos para ser totalmente finalizado. Assim, somente na década de 80 do século XIX foi concluída a seção, cuja frente era voltada para a Estação da Estrada de Ferro.

Ao mesmo tempo em que a Câmara Municipal ansiava e difundia a necessidade de embelezar a cidade, convivia com a ausência de serviços públicos essenciais, como um hospital. Porém, desde 1871 a autoridade local pleiteava a ajuda do governo estadual para a construção de uma “Casa de Saúde”, que não era de grande interesse das autoridades responsáveis. Curiosamente, diante da ausência do auxílio da Assembleia provincial e da crescente demanda e cobrança da população, os administradores públicos decidiram custear a construção de uma casa para prestar socorro aos alagoinhenses:

A câmara Municipal desta cidade no intuito de melhorar a sorte de grande porção de seus municípios destituído da fortuna tomou a deliberação de construir uma casa para hospital a custa de seu cofre, e neste sentido formulou uma verba de sua despesa para o exercício de 1883 à 1884 [...]. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1883)

Nesse instante, o projeto para a edificação do hospital mobilizou alguns comerciantes, que formaram uma comissão para contribuir na arrecadação de dinheiro para a efetivação da referida obra. Também foi deliberado, em uma sessão da Câmara, que seriam utilizados “na obra do pretendido edifício os restos dos materiais que ainda existem aproveitáveis do antigo edifício que seria de Câmara e Cadeia na antiga povoação de Alagoinhas”. (CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 1883)

O impasse continuava devido à falta de serviços de infraestrutura urbana, que permanecia no rol das prioridades da administração pública. Acontece que, tal como a ausência de um hospital, que dificultava a vida da população e trazia problemas para o governo, a ausência de um mercado público tornou-se outra preocupação básica.

Supõe-se que a construção da Praça do Mercado foi a continuidade de um projeto higienista, gestado na década anterior, visto que o crescimento da população era concomitante ao aumento da feira livre e dos mercados que comerciavam na praça. A venda da carne verde, realizada em qualquer lugar, sem o mínimo de higiene tolerável, levou o governo a investir em um prédio próprio, destinado a ser Mercado Público, e a formular algumas posturas que organizassem o funcionamento desse espaço.

Assim, em 19 de dezembro de 1884 foi inaugurada a Praça do Mercado. Nesse importante estabelecimento seriam expostas as carnes que deveriam ser vendidas para a população, evitando, assim, o comércio de mercadorias estragadas e de procedência duvidosa.²⁴

Para além disso, o *Código de Postura*, de 1884, que regulamentava o asseio do açougue público, se comprometia com a limpeza e a salubridade

24 Cf. o ofício enviado aos vereadores da Assembleia Provincial em 19 dezembro de 1884.

de da carne do local. Na postura de nº 1, ficou estabelecido que a carne “só poderá ser vendida publicamente no novo mercado, ou em casas abertas com licença da Câmara”. (CÓDIGO DE POSTURA, 1883) Havia também uma preocupação com o uso dos equipamentos usados pelos açougueiros. Nesse caso, a Câmara forneceria “machadinha, serras, e outros instrumentos necessários ao serviço”. (CÓDIGO DE POSTURA, 1883, art. nº 7)

Importa ressaltar, ainda, que havia posturas destinadas às questões relacionadas a administração. Veja-se, por exemplo, que se estipulava o horário de funcionamento do mercado, determinando a abertura à luz da manhã e o fechamento às sete horas da noite (CÓDIGO DE POSTURA, 1883, art. nº 9) Acrescenta-se que a instalação de serviços públicos municipais, entre eles, os serviços da casa de saúde e da Praça do Mercado marcou um período de novas perspectivas na infraestrutura urbana local.

Ao mesmo tempo, iluminar a cidade passou a ser tão necessário quanto construir uma casa de saúde. No que se refere à iluminação pública, o poder legislativo e os jornais da época argumentavam a urgência de melhorias nesse sentido, devido, principalmente, à ocorrência de assaltos aos transeuntes nas praças e ruas de Alagoinhas. Portanto, durante a década de 1880, foram recorrentes os pedidos de ajuda da Câmara ao governo da Província para o envio de verbas em prol da iluminação da cidade. De acordo com o texto dos ofícios, os roubos ocorriam, geralmente, nas “casas de negócios”. Isso porque os malfeitores aproveitavam-se “das trevas da noite” para assaltar os comerciantes e os homens de bem. (CÓDIGO DE POSTURA, 1889)

Por essa razão, disponibilizar um sistema de iluminação pública para a cidade, mesmo que fosse restrita a algumas ruas e praças, passou a constituir uma questão urbana essencial para a Câmara. Os vereadores solicitavam constantemente ao presidente da Província as devidas providências quanto à arrecadação do imposto municipal, a décima urbana, que deveria ser entregue à Câmara para aplicar o rendimento na iluminação da cidade e em outras obras municipais. Mediante os esforços, em 14 de setembro de 1885, foi inaugurada a iluminação pública da cidade, que obteve 60 candeeiros ou recipientes de gás querosene.

Em 1887, Alagoinhas dispunha de Casa da Câmara, hospital, Praça do Mercado, iluminação pública, transporte ferroviário e linhas telegráficas, que colocavam os alagoinhenses em contato com a capital e outras regiões. Trata-se de uma cidade que ansiava por inserir-se na era do progresso. Esse respaldo na estética das instituições urbanas e no desenvolvimento tecnológico trazido pela Ferrovia.

Contudo, ainda que a cidade tivesse uma posição geográfica privilegiada, já que era ponto terminal ou inicial de quatro Ferrovias, disponibilizando de um comércio movimentado e um crescimento populacional acentuado, apresentava condições sanitárias deficientes. O que comprometia seu desenvolvimento.

Os “maus hábitos” da população, que deixava animais soltos, as casas com entulhos e mato, as árvores sem podar, atrapalhando, assim, o trânsito público, eram assuntos discutidos nas sessões da Câmara e objeto de reclamação na imprensa local: “CÃES – Chamamos a atenção do ser fiscal desta cidade para o grande número de cães que vagam pelas ruas, acometendo as pernas dos transeuntes, devendo a tal respeito fazer-se efetiva a postura municipal”. (A VERDADE, 1887)

Esse reclame chamava atenção para as novas propostas normalizadoras, que foram elaboradas pelos administradores da cidade, nas quais constava no artigo 14 do *Código de Postura* a multa para os donos de animais, cães e gados que os deixassem soltos.²⁵

Ao observa-se no *Código de Postura* as questões de alinhamento e nivelamento das construções em relação à via pública e ao embelezamento da cidade, – um dos aspectos mais detalhados –, nota-se que as Posturas 11 e 13, que tratavam especialmente desse tema, estabeleciam, como punição para o não cumprimento da lei, um momento de tensão: a demolição do imóvel. Entretanto, essa postura foi questionada pelo presidente da Província, que se posicionou nos seguintes termos:

Postura 11 – não está no caso de ser aprovada porque ofende o direito de propriedade. Na retificação das casas, a Câmara dará conveniente alinhamento, mas não tem o direito de demoli-las

25 Cf. o ofício enviado aos vereadores da Assembleia Provincial de 26 de março de 1887.

para o aformoseamento do município, salve indenização ao proprietário. (CÓDIGO DE POSTURA, 1883, art. nº 11)

A atitude da Câmara de formular um código mais incisivo pode estar relacionada à arquitetura da malha urbana e às normas técnicas, que deveriam ser seguidas. Mas, por outro lado, se associa à necessidade de superar uma infraestrutura, que se apresentava pobre e problemática. Ao direcionar o olhar para a estrutura da cidade nos anos de 1888, Durval Vieira de Aguiar destacou que:

A edificação como a da maior parte das localidades da Província em que as respectivas municipalidades são indiferentes, é na maioria, feia, irregular, de ruas sem calçamento, tortuosas e tão arenosas que esquentam no verão ao ponto de impedir o trânsito e aumentar a temperatura da cidade encharcando-se no inverno até formarem lamaçais, especialmente em volta da feira, que se torna intransitável.²⁶ (AGUIAR, 1979, p. 95)

Convém pontuar aqui a ambivalente visão do autor. Ao mesmo tempo que ele salientou a precariedade da fisionomia urbana, também apresentou o comércio em franco desenvolvimento. Em suas palavras, o comércio era “ativo grande animado e faz avultada exportação para capital, pela Estrada de Ferro [...]”. (AGUIAR, 1979, p. 95) Ainda acrescentou que o mercado de fumo dinamizava a economia do município de tal maneira que na compra e exportação do produto eram investidos “centenas de contos”.

Sob essa ótica, o fato de Alagoinhas ter um comércio movimentado e próspero, indústria de saboaria, alambiques e “vulgares produtos de artes e ofícios etc.”, além de já possuir uma Estação telegráfica desde 1874, três escolas primárias, uma feira que apresentava diversidade de gêneros alimentícios, o que a tornava “concorridíssima e abundante”,

26 Esse livro foi lançado em 1888 como o resultado de viagens feitas pelo autor na Província da Bahia durante o final do século XIX.

levou Durval Aguiar (1979, p. 96) afirmar que, apesar de todos os defeitos, era “a cidade mais florescente da Província”.

Contudo, em seu texto, o autor deixa transparecer sua “animosidade” com a administração local, ao mencionar que a municipalidade era indiferente aos problemas das edificações urbanas, mesmo tendo recursos para investir em sua infraestrutura. Aguiar (1979) responsabilizava o governo local por tal situação, logo, isentava o governo da Província de qualquer responsabilidade. Entretanto, se faz necessário refletir sobre a relação do governo local com o estadual para a plena resolução dos problemas citadinos, mas nem sempre essa parceria é estabelecida na prática.

Apesar da aparência de uma relação sem conflitos, entre os governos local e geral, as correspondências enviadas à Salvador no período de 1853 a 1889 evidenciam os reiterados pedidos de auxílio da municipalidade ao governo provincial para efetuar investimentos na cidade. Percebe-se que essas solicitações, na grande maioria, não foram atendidas, como foi o caso da construção do hospital, do cemitério público e da iluminação pública.

Diante da negligência do governo provincial em atender as necessidades do município, o governo contou apenas com o apoio da arrecadação municipal para realizar obras importantes na infraestrutura urbana. Porém, não obstante os desafios, no final da década de 1880 Alagoinhas foi inserida em um novo contexto político. A adesão de segmentos de sua elite dirigente ao novo regime político trazia novas perspectivas para a cidade que, mais uma vez, precisava melhorar sua infraestrutura. Assim, a República renovava a esperança da urbe acelerar o seu progresso material, como será discutido no próximo capítulo.

Capítulo 2 - O comércio e a expansão da cidade (1889-1919)

Na transição entre os séculos XIX e XX, nota-se que Alagoinhas desempenhou um papel primordial para a integração de vilas e cidades circunvizinhas, que se beneficiavam da Estrada de Ferro, do comércio e dos serviços oferecidos. Essa condição de polo atrativo foi facilitada pela força do entroncamento ferroviário e da expansão comercial que a colocava no epicentro de cidades sertanejas, além da vantagem do contato direto com Salvador.

Pode-se igualmente observar um crescimento mais acentuado da população ocorrido no intervalo entre os anos 1872 e 1892, quando o município teve um acréscimo de 7.503 habitantes. Apenas em 1872 já contava com 21.739 habitantes. Segundo Vianna (1893), no ano de 1892, apesar dos contínuos casos de epidemias que vitimavam os moradores, esse número subiu para 29.242 cidadãos. Aliado a essa amplitude populacional, percebe-se o aumento significativo da circulação de pessoas e mercadorias, além do desenvolvimento dos meios de comunicação, como a telegrafia e os jornais, que deram um novo impulso à urbanização. Mais exatamente, houve a abertura de novas ruas e a edificação de casas comerciais. Essa realidade reforçava a vocação comercial da cidade.

Dito isso, pretende-se, nesse capítulo, analisar o acentuado desenvolvimento do comércio de Alagoinhas, sentido a partir do final do século XIX até o início do XX, que lhe possibilitou um avanço considerável, podendo galgar a categoria de importante centro comercial para toda a região. Nessa motivação, será discutido também quais foram as principais transformações urbanas ocorridas na cidade durante o referido período.

É válido considerar que as atividades ferroviárias permitiram Alagoinhas se desenvolver, isto é, sair do “marasmo de uma pequena vila no interior baiano” e conquistar seu lugar de destaque na economia do estado da Bahia, à medida que se tornava um entreposto comercial respeitável e passagem obrigatória para se chegar ao interior da Bahia e ao Rio São Francisco. É bem aceito que a expansão do comércio no espaço urbano, ocorrido no final do XIX, permitiu a ampliação de seu rol de influência. Assim, ela deixou de ser apenas um lugar de passagem, ou uma cidade dormitório, para ter uma posição de destaque em relação aos demais núcleos urbanos circunvizinhos.¹

Não obstante esses resultados, foi no início do período republicano que o comércio local se intensificou. Isso porque a recente implantação de um regime político trouxe novas oportunidades para os alagoinhenses. A cidade, que enfrentava crises sucessivas de abastecimento, por causa de secas periódicas e da mortandade que assolava a população, começava a respirar mais aliviada, confiante na Nova Era vindoura.

Convém acrescentar, ainda, o processo de desgaste envolvendo o governo Imperial e alguns políticos alagoinhenses, ocasionado, principalmente, pelo descaso com solicitações da Câmara da cidade, que requeriam o incentivo financeiro para melhorar a infraestrutura urbana, inclusive, o auxílio no combate à seca e às epidemias.² Dessa forma,

1 Em seu estudo sobre a rede urbana do Recôncavo, Milton Santos (1998, p. 66) destaca o papel de Alagoinhas na rede urbana da Bahia e assevera que as localidades ligadas à Salvador por estrada de ferro, desenvolvidas à custa do trem, exerciam o papel de cidade-dormitório. Entre elas, constata-se Pojuca, Mata de São João, Catu, Camaçari, sem falar em Alagoinhas: “impossível de enquadrar nesse esquema porque embora cidade ferroviária dispõe de atividade regional”.

2 Na análise dos ofícios enviados ao presidente da Província, verifica-se uma insatisfação do governo de Alagoinhas frente à negligência do governo provincial em relação as petições.

a associação desses políticos com o novo governo foi “incondicional”. Conforme Barreira (1902), as inúmeras visitas dos chefes do partido republicano baiano e a fundação de um clube republicano em Alagoinhas evidenciam a estreita relação que os homens públicos mantiveram com as novas lideranças políticas.

Essa inserção de Alagoinhas no advento da República, assim como algumas cidades brasileiras, significou muito mais do que uma mudança na estrutura política local: constituiu-se uma transformação, ainda que lenta, mas gradual, dos homens. O que pode ser observado a partir das novas formas de se vestir, na adoção de novos hábitos e costumes, bem como no surgimento de várias atividades econômicas, que foram impulsionadas por novidades técnicas e materiais. Enfim, na “[...] hegemonia de discursos técnicos, confiantes em representar a vitória inelutável do progresso e por isso dispostos a fazer valer a modernização a qualquer custo”. (SEVCENKO, 2006, p. 27)

É pelo mesmo motivo que alguns cidadãos alagoinhenses se mobilizaram para inserir a cidade no novo regime político. Desse modo, no dia 17 de novembro de 1889, reuniram-se na casa de Anísio Pinto, negociante e gerente da Estrada de Ferro do São Francisco, com o objetivo de deliberarem sobre a posição de Alagoinhas diante das novas circunstâncias políticas. Sob a chefia de Pedro José Devay, e a presença de mais ou menos cento e dez cidadãos alagoinhenses, ficou decidida a “adesão perfeita e sem restrições ao programa do governo republicano, o que se fez por telegramas expedidos *in contenti*”. (BARREIRA, 1902, p. 51-52) Em pouco tempo, precisamente, no mês de dezembro do mesmo ano, Dr. Virgílio Clímaco Damásio, governador do Estado, veio a Alagoinhas presidir a sessão que elegeria, em caráter definitivo, os cidadãos que formariam o Centro Republicano na cidade. No final da sessão, ficou decidido quem faria parte do órgão:

O Centro Republicano Provisório Alagoinhense, que acabava de ser definitivamente constituído, era composto dos seguintes cidadãos: Pedro José Devay, Inácio Paschoal Bastos, José Justino da Silva Teles, Victor José do Nascimento e Manuel Maurício Cardoso [...]. (BARREIRA, 1902, p. 63)

Com a dinâmica que emergia da nova ordem e a consequente descentralização do poder, fortalecida pelo controle direto desses comerciantes no governo local, ocorreu uma maior integração do grupo na máquina político-administrativa. Um exemplo do que está sendo dito é o caso de Inácio Paschoal Bastos, sobrinho de Pedro Rodrigues Bastos e proprietário da loja de tecidos, que exerceu grande influência política em Alagoinhas e foi um de seus governantes durante cinco anos.

Outro exemplo: o de Pedro José Devay, proprietário de farmácia, que fez parte do primeiro governo municipal, nomeado pelo governador nos anos de 1890 e 1893. Posteriormente, ele assumiu a intendência. Assinala-se, ainda, a figura de José Justino da Silva Telles, advogado, proprietário e redator dos jornais *O Noticiador Alagoinhense* e *A verdade*, que ocupou diversos cargos públicos no município. Em 1890, ele participou do conselho, e no ano de 1892 ocupou o cargo de intendente. De acordo com o estudo de Barreira (1902), esses homens, aliados a outros, comandaram a política local por mais de 20 anos.

Desse ponto de vista, a nova conjuntura política, na qual advogados, médicos e comerciantes ocupavam o espaço do poder político, favoreceu a intensificação dos negócios e a multiplicação dos estabelecimentos comerciais na cidade no final do século XIX. Ao atuarem no exercício do poder público, esses homens sancionaram leis e aprovaram projetos que visavam a melhoria na infraestrutura da Praça do Comércio. Além disso, contribuíram para movimentar e diversificar as atividades mercantis de Alagoinhas.³

O boom do comércio em Alagoinhas

Desde a fundação da Vila de Santo Antônio de Alagoinhas que o comércio foi uma atividade fundamental para o desenvolvimento local.

3 Sobre os diversos projetos e leis que foram aprovados no final do XIX, sugere-se ver os livros nº 1, 2 e 3 dos Registros das decisões e Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas no período de 1893 a 1896. Os referidos documentos podem ser localizados no arquivo da Câmara Municipal da cidade de Alagoinhas. Ressalta-se que alguns desses projetos e leis serão mencionados ao longo deste texto.

Evidentemente, o determinismo dos pequenos comerciantes e proprietários de terra, empenhados em dinamizar a economia, permitiu, aos poucos, que o pequeno lugarejo se tornasse referência para toda a região.

Vale ressaltar que, em meados do século XIX, o mercado e a feira da vila eram abastecidos por caixeiros-viajantes. Pode-se afirmar que eles distribuíaam suas mercadorias unicamente em tropas de burros. Mas essa realidade era vivenciada também por boa parte das cidades baianas, as quais, para abastecer seu mercado e circular sua produção, dependiam desse tipo de transporte, embora fosse dispendioso e ineficiente para atender, principalmente, as populações que viviam no interior do Estado.

Em compensação, a implantação da rede ferroviária na Bahia, por volta de 1860, ano que foi inaugurado o primeiro trecho da via férrea Bahia *and* San Francisco Railway Company, acarretou mudanças para as atividades comerciais, visto que, por meio de suas redes de caminhos e trilhas, circulavam uma grande quantidade de mercadorias com maior rapidez e agilidade. Nesse contexto de discussão, é importante perceber que:

Se as redes ferroviárias fossem efetivamente funcionais e se substituíssem os deslocamentos das tropas dentro da área de influência, a força de atração e concentração comercial aumentaria mais de seis vezes na relação de taxa de variação de velocidade do transporte moderno (25 km/h) em relação ao antigo (4 km/h ou, aproximadamente, 6 léguas ao dia). (ZORZO, 2001, p. 138)

Todavia, o transporte ferroviário, apesar de ter estruturado uma nova rede de caminhos, não alterou completamente o sistema de circulação inter-regional. Isso se deve ao fato que as transações feitas em lombo de burro continuaram sendo realizadas durante algumas décadas. Dessa forma, os habitantes e os produtores dos lugarejos, que não foram atendidos diretamente pela Ferrovia, utilizavam os carros de bois para chegar até as estações ferroviárias e, assim, poder fazer uso de seus serviços e embarcar sua produção agrícola.

Não se deve negligenciar, entretanto, a formação de entrepostos comerciais estimulados pela operação ferroviária, que impactou e dinamizou a economia regional. Isso porque a implantação das estradas de ferro intensificou as trocas entre vilas e cidades distantes. Com isso, proporcionou o desenvolvimento de núcleos urbanos, além de ser responsável pelo surgimento de outros, ainda facilitou o acesso de muitas dessas cidades ao mercado de Salvador, contribuindo, assim, para a prosperidade e capitalização do comércio baiano no final do século XIX. Nesse sentido, pode-se afirmar que o comércio foi, sem dúvida, uma das atividades mais beneficiadas pela Ferrovia.

Convém assinalar que o caso de Alagoinhas é exemplar. A instalação do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, ocorrido no final do século XIX, que a colocou em contato com outras cidades do interior baiano, aliada ao adensamento populacional, tornou altamente atrativa para a rede comercial. O que contribuiu para a expansão do comércio local. É claro que a ascensão de novos atores na política local ocorrida a partir do advento da República, também contribuiu sobremaneira para esse desenvolvimento.

No decênio de 1870-1880, o comércio de Alagoinhas não era tão movimentado e diversificado, consequência, talvez, da crise econômica enfrentada pela Província da Bahia no ano de 1873. Essa crise, no entanto, originou-se em 1855, por causa da epidemia do cólera, que “foi extremamente prejudicial à economia do Recôncavo à qual deixara um saldo de dizimação de escravos, paralisação de transportes e negócios e da lavoura”. (SANTOS, 1940, p. 14-16)

Pode-se imaginar que a situação se agravou nos anos 1870, ocasionada por inúmeros fatores: a baixa do preço do açúcar e do algodão nas exportações, a diminuição da venda de diamantes da Chapada Diamantina, as secas periódicas ocorridas no interior do estado, por fim, a escassez de dinheiro gerada pelas dificuldades da agricultura, do comércio e dos investimentos da Província na Guerra do Paraguai. A economia permaneceu estagnada na década seguinte, como continua Santos (1940, p. 14): “reanimando-se um pouco com a presença do cacau e do café na pauta das exportações. O comércio tornava-se cauteloso nos seus investimentos e nas suas operações”.

Em sua contribuição para o debate, Almeida (2001) explica que nos anos 1888 e 1889 novas dificuldades surgiram para a economia baiana. Para apoiar sua tese, o autor fornece algumas razões de ordem econômica. Primeiro, a região produtora de cana-de-açúcar, mantida pela força do trabalho escravo, sofreu um grande golpe com a abolição da escravidão. Segundo, a seca atingiu a cultura fumageira, considerada uma das mais valiosas da Bahia. Por último, a produção de algodão não conseguia suprir as necessidades do mercado interno.

Mas, depois de quatro décadas de enfrentamento da crise, com pequenos intervalos de recuperação, a economia da Bahia começou a passar por um período de prosperidade. Na fase da Primeira República, novas políticas foram adotadas, visando o incremento das atividades econômicas. Nesse aspecto, foi aplicado dinheiro nas atividades financeiras, com liberação de créditos. O que estimulou o comércio e o aumento na exportação de cacau, fumo e café. Sobre a questão, Santos (1940, p. 18) destaca que:

Quando se implantou a República, a Bahia se achava em meio a dificuldades generalizadas em sua economia. Logo, porém, surgiram esperanças de recuperação, e o setor agro-mercantil regional, no conjunto do período, conheceria uma tendência para o crescimento com algumas oscilações bem pronunciadas. Entre 1889 e 1928, esse crescimento atravessou as seguintes fases: a primeira, de recuperação do marasmo anterior, até 1897; a segunda, de estagnação entre 1897 e 1905; a terceira, de retomada ascendente até 1928, a partir de quando já se mostram os primeiros sintomas da grande crise do ano seguinte.

Alagoinhas foi beneficiada pela conjuntura política e econômica descrita. Se na década de 1880, seu comércio contava com poucas casas comerciais, que vendiam ferragens, miudezas e calçados, buscando satisfazer as necessidades básicas de consumo, na década seguinte, essa situação começou a ser modificada. A diversidade de produtos no mercado cresceu na mesma proporção que o número de comerciantes. Para ter-se uma ideia, dos 32 comerciantes que registraram suas firmas na

Junta Comercial da Bahia entre abril e dezembro de 1899, cinco declararam que iniciaram seus comércios nos anos de 1880, e os outros vinte e sete na década de 1890, como pode-se constatar no Quadro 3.

Quadro 3 - Comerciantes de Alagoinhas registrados na Junta Comercial da Bahia (1880-1899)

Abdon Gonçalves Tourinho	José Antonio da Costa Doréa
Alcebíades Lima	José Caetano G. Castro
Anísio Pinto Cardoso	José Correia Benevides
Antonio Ricardo de Barros	José Macário da Rocha
Aristides Amâncio Costa	José Moreira do N. Filho
Arsênio Rodrigues Montes	Laurindo da Costa Batista
Benevindo de Macedo Silva	Manoel Lopes da Conceição
Domingos Oliveira Santos	Marcelino José de Miranda
Esperedião Meneses de Argolo	Mathias da Costa Batista
Felisberto Gonçalves da Costa	Militão Marques de Carvalho
Felizardo Pereira Batista	Reinaldo Costa Chagas
Francisco Cardoso e Silva	Saturnino da Silva Ribeiro
Francisco José Roxo	Serafim José Soares
Gregório de Souza Coelho	Tomaz Pinheiro Costa
Guilherme Frederico Meyer	Vicente Peluso
João Batista da Purificação	Victor Farano
João Lopes Bastos	
João Serravale	

Fonte: elaborado pela autora com base em dados da Secretaria do Interior e Justiça (1889).

É verdade que, na década de 1880, existia um número bem maior de comerciantes em Alagoinhas, apesar de não terem registrado suas firmas. No entanto, chama atenção o número de indivíduos que começaram a negociar na cidade depois de 1890. Mais do que uma verificação numérica, esses dados nos levam a constatar a importância das atividades mercantis para a cidade, iniciando sua nova fase de prosperidade.

Outro indício do acentuado crescimento das atividades comerciais na cidade é o número considerável de alagoinhenses que, ao se registrarem no livro de *Qualificação estadual eleitoral*, de 1895, especificaram sua profissão como negociante. Do total de 422 eleitores, 169 declaram ter a profissão de artista, embora não a definisse, outros 85 declaram trabalharem na linha inglesa, outros três se declararam advogados, um magistrado, um escrivão e dois médicos. O restante, a saber, 161, se registrou como comerciante.

Ao confrontar esses dados com os registros de firma de Alagoinhas da Junta Comercial da Bahia no período entre 1899-1915, nota-se que somente um terço desses comerciantes solicitaram o registro nesse órgão. Assim, conclui-se que grande parte desses comerciantes mantinha um comércio de pequeno porte. Segundo o estudo de Zorzo (2001), apenas os que já estavam estabelecidos na praça há mais tempo, ou tinham mais capital para abrir suas lojas ou armazéns, puderam aproveitar as prerrogativas do novo regime, que, a partir da inserção de novas leis, visava reestruturar o comércio e facilitar abertura de novas casas comerciais.

Quando os comerciantes solicitavam o registro de suas firmas declaravam o nome da firma, o gênero do negócio, o endereço, a data que o estabelecimento começou a funcionar e se tinha filial. A análise desses dados permite problematizar alguns aspectos importantes presentes no espaço urbano de Alagoinhas, como os ramos de negócios praticáveis, a presença de um número maior de imigrantes no comércio a partir de 1900, a consolidação da cidade enquanto polo comercial da região. Além disso, a valorização e a segregação do espaço urbano.

No que concerne ao primeiro aspecto, percebe-se a predominância da grande quantidade de cidadãos que comercializavam fazendas, miudezas, calçados e ferragens. Tais estabelecimentos vendiam uma vasta variedade de produtos, desde charques, secos e molhados, vidros e louças, até produtos importados, a exemplo de vinhos. Nesse contexto, o grande armazém de secos e molhados, de João Baptista da Purificação, é bastante emblemático, sobretudo, porque, ao anunciar seu estabelecimento no jornal *Correio de Alagoinhas*, ele informou que disponibilizava aos seus clientes: “[...] chá verde, velas Fournier, Appolo. Depósito de charque do Rio Grande e Rio da Prata além de oferecer sortimento completo de vinhos tintos, Bordeaux, Collares, Virgem, Porto, Champagne etc.”. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 1905)

A este respeito, a primeira notícia que se tem da inserção de produtos importados no comércio de Alagoinhas data do ano de 1891. No jornal *A Voz do Povo*, encontra-se o anúncio do comerciante Antônio Domingos da Silva, que informava aos seus clientes o recebimento de “vinho figueira de superior qualidade, manteiga inglesa da melhor, em latas de 7 libras e de 1/2, cerveja inglesa em botijas e de outras qualidades, genebra verda-

deira [...]”. (A VOZ DO POVO, 1891) Percebe-se ainda que, além de vinhos, licores, cervejas e manteiga, outras mercadorias importadas circulavam no mercado, tais quais açúcar refinado e cristalizado, farinha de trigo, sal, querosene, caixa de sabão, barril de pólvora, joias, cristais, porcelanas, móveis estrangeiros, perfumarias, ouro, prata, roupas e tecidos de fantasias, bordados e armas de fogo. Pode-se considerar que a presença de produtos refinados no comércio, principalmente, vinhos, licores, joias, cristais, móveis, porcelanas, perfumarias, ouro e prata, vislumbrava atender ao consumo de uma parcela restrita da população. Esta, obviamente, tinha as condições financeiras necessárias para adquiri-los.

Apesar de alguns comerciantes oferecerem produtos mais sofisticados para a clientela local, verifica-se que permanecia o interesse na abertura de estabelecimentos que ofereciam uma variedade de utensílios para o uso cotidiano, ou seja, os itens que tinha maior demanda entre a população. Sendo assim, no início do século XX havia nada menos que 27 negociantes dedicados à venda de tecidos, miudezas, ferragens, louças e calçados (Quadro 4).

Quadro 4 - Estabelecimentos comerciais em Alagoinhas (1880-1915)

TIPO DE ESTABELECIMENTO	1880-1889	1890-1900	1901-1915
Fazendas	2	1	1
Fazendas e miudezas	-	1	3
Fazendas, miudezas, calçados e ferragens	2	5	8
Molhados, miudezas, ferragens e louças	1	7	1
Molhados e gênero de estiva	-	2	2
Charques e molhados	-	3	2
Enfardação de fumo em folha	1	2	-
Drogas e produtos químicos	-	1	-
Ferragens	-	1	-
Sabão, cereais e outros	-	1	-
Moagem de milho	-	-	1
Indústria de curtume	-	-	1

Fonte: elaborado pela autora com base em dados da com base em registros dos comerciantes de Alagoinhas na Junta Comercial da Bahia, Secretaria do Interior e Justiça (1889).

Postula-se, aqui, que o objetivo da maioria dos comerciantes era que seus fregueses encontrassem, em um único local, o maior número possível de produtos e pudessem satisfazer suas necessidades. Até porque, o mercado alagoinhense, assim, como o baiano daquele período, não comportava outro tipo de casa comercial. Como é possível observar:

Era o abastecimento do mercado interno, com traços pré-capitalistas, mais do que a produção para a exportação, o responsável pelo crescimento local do consumo intra-urbano. Ora, a maioria da população trabalhadora era recém-emancipada da escravidão e estava minimamente monetarizada. Esse nível mínimo de recursos permitia a população demandar os bens de consumo mais relacionados com a subsistência, os mais baratos, encontráveis nas vendas de alimentos, utensílios domésticos, roupas e outros congêneres [...]. (ZORZO, 2001, p. 135)

No tocante à presença de comerciantes estrangeiros no comércio de Alagoinhas, principalmente, por volta de 1900, nota-se que a crescente instalação desses negociantes promoveu um novo impulso à economia da cidade. A partir de seus negócios prósperos, penetrava em Alagoinhas uma maior quantidade e variedade de produtos estrangeiros com preços mais acessíveis. A presença desses indivíduos, portadores de novos modos de vida, isto é, com outras culturas, incutia nos alagoinhenses um conjunto de padrões estéticos e valores que eram bem difundidos, especialmente, por meio de seus comércios.

De acordo com os dados do livro de *Declaração de estrangeiro*, levantamento realizado pela intendência municipal no ano de 1890, em Alagoinhas, vivia 22 indivíduos de outras nacionalidades. Entre eles, houve o registro de um norte americano, dois britânicos, 16 italianos, um português e dois espanhóis. Nesse conjunto, os italianos se destacavam tanto numericamente, já que correspondiam a 80% do total de imigrantes, quanto na atuação no comércio da cidade. Sabe-se que Victor Farano, Carlos Foppel, João Diniz Cazaes, Guilherme Frederico Meyer,

João Serravale, Vicente Peluso e José Robatto eram os principais comerciantes italianos da cidade.⁴

Pode-se afirmar que os italianos atuavam, principalmente, no ramo de secos e molhados, louças, vidros, ferragens, miudezas e calçados. Ao analisar os anúncios expostos no jornal *Correio de Alagoinhas* a partir do início do século XX, percebe-se que, das 11 lojas que faziam propaganda, seis pertenciam a italianos. Nos anúncios, esses comerciantes faziam questão de sublinhar a dupla nacionalidade de seus estabelecimentos: “Loja Itália - Brasil”, “Grande Armazém Itália-Brasil”, “Armazém Vicente Peluso”. Nos textos, eles ostentavam a capacidade de importação direta de produtos, como vinhos e licores, enfatizavam também a venda de chapéus, roupas feitas, bijuterias, fantasias, perfumes, louças e vidros. Desse modo, eles ofereciam produtos aos alagoinhenses que traziam uma conotação cosmopolita, influenciando paulatinamente a moda, a mentalidade e os valores de uma sociedade agromercantil, cujas práticas urbanas predominantes ainda eram associadas às vivências rurais.

Entre os comerciantes italianos radicados em Alagoinhas, a partir do final do século XIX, Vicente Peluso era um dos mais antigos e prósperos. Até o ano de 1905, ele tinha registrado três firmas na Junta Comercial. Em 1889, conseguiu fundar sua primeira casa de comércio junto com João Serravale. Nesse estabelecimento era vendido fazendas, miudezas, ferragens, artigos de sapataria e calçados. O negócio prosperou a ponto de, em 1903, ele registrar outra firma, agora em parceria com Vicente Magadali, destinada a comercializar fazendas e miudezas. Um ano depois, em 1904, o negociante abriu seu primeiro estabelecimento sozinho, a Loja Sol, que ampliava a oferta de produtos disponibilizados para a população: “[...] fazendas nacionais e estrangeiras, diversos avia-mentos para modistas e alfaiates, artigos de fantasias, perfumarias e quinquilharias”. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 1905)

4 No referido livro, consta o nome completo dos imigrantes e suas respectivas nacionalidades. O levantamento desses estrangeiros também foi feito com base nos anúncios do jornal *Correio de Alagoinhas* (1905-1906).

Convém evocar, ainda, a figura de Victor Farano, outro exemplo de comerciante estrangeiro bem-sucedido em Alagoinhas. Em 1896, ele inaugurou sua primeira loja, que oferecia artigos variados à população, mas estritamente voltada para a venda de tecidos e miudezas. Em 1909, pôde se associar a José Honório da Cunha e Pedro José da Cunha, inaugurando um estabelecimento mais completo, o qual, segundo seus proprietários, era um grande empório para a venda de “fazendas, miudezas, objetos de fantasias, artigos para presentes, roupas feitas, perfumarias e outros artigos. Depósito permanente de sellins nacionais”. (SECRETARIA DO INTERIOR E JUSTIÇA, 1889)

Além de se dedicar à atividade mercantil, esse renomado imigrante também mantinha negócios com o Conselho Municipal. Ao que tudo indica, ele emprestava dinheiro à municipalidade para que depois fosse restituído. Eis a razão dessa suposição: no livro que estão registrados ofícios do Conselho Municipal, relacionados ao período 1900-1909, há várias referências ao pagamento que deveria ser feito ao italiano, pela Intendência. Era prática da Intendência Municipal solicitar empréstimos, previstos por lei e autorizado pelo conselho municipal, que definia os juros aos comerciantes mais abastados, quando, porventura, o cofre público não disponibilizava de capital suficiente para dar continuidade às obras em benefício da cidade. (REGISTRO DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898-1904)

Ressalta-se que o comércio exercido por caixeiros viajantes, comerciantes locais, aliados à presença dos imigrantes, os quais diversificavam os gêneros de ofertas na cidade, com base em sua ampla visão de negócios, contribuíram fortemente para alargar as fronteiras do comércio alagoinhense e abriram espaço para novos investimentos. Assim, começou a chegar na cidade algumas fábricas, como de sabão, pólvora, vinagre, cigarros e charutos, moinho de café e de milho.

O mercado, nesse período, atraiu algumas empresas de outras regiões, que instalaram suas filiais no município.⁵ Dentre as empresas filiais que se estabeleceram na cidade, destacou-se a Firma de Von der

5 Para maiores detalhes sobre as indústrias instaladas em Alagoinhas no início do século XX, conferir Barreira (1902).

Linde & Cia., Comércio de exportação de produtos do país comissão e consignação. Essa empresa tinha uma casa em Salvador, localizada na rua das Princesas, número 4, e quatro filiais espalhadas pelo interior da Bahia: Santo Antônio de Jesus, Corta Mão, Água Fria e Alagoinhas. Em 1899, a empresa de fabricação de bebidas, Frateli Vita, chegou a Alagoinhas, estabelecida no Arraial de Timbó. Em 1902, também inauguram uma casa comercial que vendia tecidos, miudezas, molhados, ferragens, calçados e gêneros do país. (SECRETARIA DO INTERIOR E JUSTIÇA, 1889)

Além dessas empresas, o comércio local foi beneficiado com a chegada de casas comerciais que possuíam mais de um proprietário. Constata-se que no final do XIX, a maioria dos comerciantes gerenciava seu negócio sozinho. Entretanto, a firmas registradas entre 1902 e 1915 evidenciam uma mudança nessa prática, pois surgiram muitas sociedades. As empresas Braz Ângelo & Filho, Honório, Irmão & Cia, Fratelli Vita, Frederico Vita & Cia, Macedo & Filho, Pelusso & Magdali, Irmãos Vita, Adolfo Campos & Filho são exemplos dessa transformação.

Essa vitalidade comercial reforçava o papel de centro regional do município, condição já favorecida por sua localização de entroncamento das principais linhas férreas que ligavam a cidade ao sertão da Bahia e ao Rio São Francisco. Nesse período, a cidade oferecia novos padrões de comércio e serviços, que pretendiam atender tanto aos usuários da Ferrovia, especialmente, os viajantes, quanto à população de outras localidades que se dirigia à cidade para fazer compras semanais na feira e no comércio, também resolver negócios, fazer práticas religiosas ou viajar.

Portanto, afirma-se que Alagoinhas centralizava as atividades mercantis da região. Esta constatação pode ser respaldada nas análises dos registros da Junta Comercial do período 1889-1920. Isso porque dentre as mais de duas mil fichas analisadas, foi encontrado um número irrisório de empresas comerciais estabelecidas nos distritos de Alagoinhas, conforme pode ser observado no Quadro 5.

Quadro 5 - Casas Comerciais nos Distritos (1889-1930)

DISTRITOS	QUANTIDADE	TIPO DE ESTABELECIMENTO
Aramari	2	Fazendas, molhados e miudezas.

DISTRITOS	QUANTIDADE	TIPO DE ESTABELECIMENTO
Igreja Nova	1	Fazendas, secos e molhados.
Sítio Novo	1	Compra e venda de fumo, café.

Fonte: elaborado pela autora com base em dados da com base em registros dos Comerciantes de Alagoinhas na Junta Comercial da Bahia, Secretaria do Interior e Justiça (1889-1930).

Mesmo que houvesse – possivelmente existia – um número maior de casas comerciais nesses pequenos lugarejos, tais dados, se comparados com o Quadro 4, demonstram que a atividade comercial alagoinhense era mais dinâmica. Certamente, isso lhe proporcionava uma certa visibilidade na economia do estado. Outras vilas e cidades vizinhas, como Inhambupe e Catu, também apresentavam atividade comercial em desenvolvimento. Mas tudo era, ainda, incipiente em relação a Alagoinhas.

Na altura, a cidade de Catu, que tinha somente sete comerciantes, até o ano de 1915, solicitou o registro de suas respectivas firmas à Junta Comercial. Paralelamente, segundo a Secretaria do Interior e Justiça (1889-1920), foi solicitado apenas nove registros em Inhambupe. Dessa forma, Alagoinhas se destacava na região como sendo a cidade que apresentava o maior número de casas comerciais possível, à época, e oferecia um meio de transporte rápido e barato para favorecer a ampla circulação de pessoas, bens e serviços. Consequentemente, havia mais abertura para a comercialização de artigos estrangeiros. Enfim, a prosperidade de seu comércio alardeava os ares de progresso.

Um aspecto referente às atividades comerciais e a expansão do centro comercial de Alagoinhas aponta para a valorização e a segregação das áreas urbanas. A partir daí, será possível reconstituir, ainda que brevemente, o percurso do comércio alagoinhense no início do século XX. Essa ação começa com foco na praça localizada em frente à Estação Alagoinhas. No seu entorno, o comércio cresceu e foram construídas as primeiras casas comerciais da cidade. Trata-se de um esse espaço onde se concentrava tanto a atividade de comércio varejista quanto a feira, que era considerada o grande evento semanal. Três ruas, em meados do XIX, agregavam o comércio local: a Praça do Comércio, a rua e a Travessa da Câmara.

Foi na praça, localizada nas proximidades da primeira linha férrea, que se estabeleceu a cidade. Esse espaço foi projetado para concentrar as primeiras atividades urbanas, exigidas por sua condição de entreposto ferroviário. Na área, aos poucos foi organizada toda a estrutura de serviços urbanos, na qual se destacava a casa da Câmara, o barracão e as casas comerciais dos grandes proprietários de terra da vila, que ao se transferirem da sede da vila de Santo Antônio de Alagoinhas para perto da Estação, passaram a se dedicar ao comércio.

No decorrer do tempo, o trecho compreendido entre a “Estação Alagoinhas” e a casa da Câmara, que tinha a marcante presença dos comerciantes mais abastados e um maior número de serviços, foi ampliado e tornou-se a área mais valorizada da cidade. Esse espaço, além de pertencer ao território da municipalidade, era também vigiado de perto pela Superintendência da Estrada de Ferro, que se incumbia de resguardar os terrenos pertencentes à empresa ferroviária.

Reiteradas vezes, as propostas de negócios da cidade entravam em desacordo com os interesses da concessionária, que respondia pela Estrada de Ferro. Uma situação atípica diz respeito as farpas trocadas pelo Conselho municipal de Alagoinhas e a Superintendência da Estrada de Ferro, em 1889. Nesse momento, alguns cidadãos alagoinhenses pleitearam a possibilidade de autorização para construir, nos terrenos próximos à Estação Alagoinhas, suas casas comerciais.

Ao ser informada de que a Câmara de Alagoinhas tinha dado autorização para a construção das casas comerciais, a Superintendência não tardou em enviar-lhe um ofício, expondo sua posição contrária a tal licença, e exigiu dos conselheiros esclarecimentos quanto às consequências da abertura de uma nova rua para o bom desenvolvimento das atividades ferroviárias. Ressaltou, ainda, a preocupação quanto à saúde pública e o espaço entre a Estação e as referidas casas, que deveria ser preservado. Os conselheiros, por sua vez, em uma sessão extraordinária, redigiram um documento esclarecendo as dúvidas e deixando claro a viabilidade do projeto e a importância do mesmo para o crescimento econômico do município. Tendo isso em vista, o referido documento frisa:

Concedendo a licença contra a qual se representa, a Câmara usou de uma de suas faculdades conferidas por lei e resolveu os interesses do município [...]. Persistindo a licença em questão para a edificação de casas exclusivamente comerciais, todas de igual arquitetura, com duas frentes, uma para a praça do comércio, outra para as dependências da Estação, respeitou os direitos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, contribuindo poderosamente para o aformoseamento da cidade, criando uma nova rua de *sólidas e elegantes edificações*, ampliando o seu comércio, situada em área capaz de ser aumentada e concorrendo outrossim para o aumento das rendas, quer gerais, provinciais ou municipais. As casas em construção, não estão como afirma a Superintendência, situadas em frente à Estação da mesma estrada, desde quando continua a descoberto, como era de antes toda a Estação propriamente dita, salvo se a Superintendência entende que para a beleza da praça dever-se ia também deixar a descoberto o barracão coberto de zinco e mal construído, constituindo verdadeira dependência, onde entram os carros. (CÂMARA DE ALAGOINHAS, 1889, grifo nosso)

Para além das discordâncias envolvendo a Superintendência da Estrada de Ferro, o centro comercial passou a ser objeto de várias transformações sob o controle das autoridades municipais, que objetivavam, por intermédio de melhoramentos urbanos, possibilitar a maior visibilidade desse espaço. As ações diretas implementadas pela municipalidade tornavam essa área, que já se caracterizava por sua tradição no comércio, mais valorizada e, ao mesmo tempo, privilegiada para os comerciantes já estabelecidos.

Apesar de não explicitar a identidade dos comerciantes que pediram licença à Câmara a fim de edificarem suas casas comerciais, percebe-se, que o rol de exigências do poder público contribuiu para que esse espaço fosse apropriado por indivíduos com capital suficiente para seguir os padrões pré-estabelecidos. Dos vários comerciantes ali instalados, destacavam-se as lojas dos imigrantes Victor Farano, Vicente Peluso,

Guilherme Frederico Meyer, João Serravale e dos armazéns de Saturnino da Silva Ribeiro, João Baptista da Purificação, José Macário da Rocha, a sapataria de Benício Macedo Silva e a farmácia de José da Costa Dórea. Esses comerciantes tinham em comum o fato de serem considerados a nata do comércio local e de terem atuado na política do município, como o Dr. José da Costa Dórea, intendente em 1896, e Saturnino Ribeiro, que foi eleito intendente no período de 1926-1930. Outros foram conselheiros ou suplentes do Conselho. Por exemplo, João Baptista da Purificação, conforme o livro *Cópia de Ofício* (1896-1900).

Nota-se, porém, que os estabelecimentos dessa área ofereciam as mercadorias mais diversificadas, principalmente, os produtos industrializados estrangeiros. Na praça do comércio, encontravam-se dez lojas de fazendas, calçados e ferragens, cinco lojas de fazendas e miudezas, duas lojas de molhados e louças, dois armazéns de secos e molhados, dois de gênero de estiva e duas farmácias, entre outras. (SECRETARIA DO INTERIOR E JUSTIÇA, 1889)

Convém, portanto, destacar que a ocupação do espaço urbano de Alagoinhas, nesse período, se estruturou a partir de dois elementos centrais: a Estação, – centro de distribuição e circulação –, e a Casa da Câmara, – centro de decisão –, local onde estava estabelecido o corpo administrativo da cidade. No final do século XIX, observa-se uma segregação do espaço que era considerado o centro da cidade. Esse processo ocorre, sobretudo, pelas estratégias do poder público, que, fazendo uso de ações, como a isenção de décimas e doação de terrenos baldios, favoreciam mais os comerciantes abastados, dando-lhes condições de assegurar a posse desses terrenos. Nos documentos analisados não estão explícitos os critérios utilizados pela municipalidade para a distribuição desses lotes. Entretanto, ao impor a planta e o tipo de construção que os comerciantes deveriam seguir e, ao estabelecer o *Código de Postura*, a Comissão de Obras do Conselho Municipal excluía o pequeno comerciante que não tinha dinheiro suficiente para investir em “sólidas e elegantes edificações”.⁶

6 Essas e outras determinações relativas ao comércio e à cidade de Alagoinhas encontram-se nos livros 1, 2 e 3, que trazem os registros de leis e resoluções do Conselho Municipal, de 1893-1915.

Henry Lefebvre (2001) destaca que a segregação cidadina deve ser analisada a partir dos elementos que compõem a sociedade. Assim, a segregação “[...] deve ser focalizada, com seus três aspectos, ora simultâneos, ora sucessivos: espontâneo (proveniente das rendas e das ideologias) – voluntário (estabelecendo espaços separados) – programado (sob o pretexto de arrumação e de plano)”. (LEFEBVRE, 2001, p. 94) Com efeito, em Alagoinhas, o aspecto programado se sobrepõe aos outros, visto que o projeto urbano desse período visava tanto a expansão do centro comercial quanto ao embelezamento da urbe. Mas, também, é visível o aspecto de uma segregação espontânea na medida em que, para se adquirir alguns terrenos do centro, seria necessário comprá-los.

Em relação a esses aspectos, a lei promulgada em 16 de fevereiro de 1893 decretava que os indivíduos dispostos a comprar terreno na rua da Câmara deveriam pagar quinhentos réis por “metro corrente do terreno”, de acordo com o *Registro das decisões e leis do Conselho Municipal de Alagoinhas*, de 1893-1896. Não é por acaso que essa rua era, depois da Praça do Comércio, o espaço mais valorizado da cidade. No início do século XX, essa área já contava com quatro casas de tecidos e miudezas, duas casas de calçados, ferragens e miudezas, três lojas de molhados, ferragens e louças, duas de charques e molhados, e uma farmácia, entre outras. (SECRETARIA DO INTERIOR E JUSTIÇA, 1889)

Além da Praça do Comércio e da Rua da Câmara, outras ruas próximas à Estação e à Casa da Câmara iam aos poucos adquirindo importância. É válido considerar que as ruas do Prolongamento, Conselheiro Moura, Carlos Gomes, Travessa do Mercado, Praça da Matriz, D. Pedro II, 24 de Maio, Rua Direita do Comércio, Rua Nova da Câmara, Praça do Cruzeiro, Rua Visconde de São Lourenço, 2 de Julho e Rua do Coronel Tamarindo foram incorporadas ao circuito do comércio alagoinhense. Os estabelecimentos comerciais presentes nessas ruas mantinham o ramo de produtos comercializados na Praça do Comércio, ou seja, comercializavam miudezas, fazendas, ferragens, louças, calçados e outros.⁷

7 O levantamento dos nomes dessas ruas foi feito com base nas informações do *Livro de Qualificação Eleitoral Estadual*, de 1895, de acordo com a Lei nº 104, de 12 de agosto de 1895-1897.

Deve-se salientar que o abastecimento da cidade não era realizado somente pelo grande comércio, visto que caixeiros viajantes traziam variedades de produtos para serem vendidos de porta em porta. Os pequenos sítiantes também traziam seus gêneros alimentícios e produtos de subsistência, que eram vendidos na feira semanal. Além disso, havia os pequenos e variados estabelecimentos comerciais, localizados em áreas periféricas e distantes da Estação e da Casa da Câmara, mas importantes para o abastecimento da cidade, conforme vemos no Quadro 6:

Quadro 6 - Distribuição dos estabelecimentos comerciais em áreas distantes do centro da cidade

RUAS	QUANTIDADE
Rua do Catu	39
Rua do Jacaré	17
Rua dos currais	16
Rua da Feiticeira	6
Rua de Inhambupe	28
Rua Teresópolis	4
Rua Bom Gosto	30
Rua Boa Vista	21
Rua dos Coqueiros	17
Rua Miguel Velho	3
Rua do Moinho	5

Fonte: elaborado pela autora com base em dados da com base em dados analisados no *Livro da Qualificação Eleitoral Estadual* (1895).

É claro que a presença desses comerciantes varejistas ampliou e reforçou o desenvolvimento socioeconômico de Alagoinhas. Mesmo que eles não tivessem a tradição e a prosperidade dos comerciantes mais antigos, suas atividades, muitas vezes ainda incipientes, contribuíram para aumentar a renda do município.

O processo de mercantilização do solo urbano não visava muito essas áreas. O que contribuía para a pouca valorização dos terrenos. Entretanto, esses comerciantes eram obrigados a pagar o imposto da décima, além da porcentagem sobre os produtos vendidos. Consequentemente, esses

impostos comprometiam seus lucros.⁸ Para os cofres públicos, tal expansão foi fundamental para aumentar a arrecadação do município, que, nos últimos decênios do século XIX estava passando por situações críticas. Infelizmente, a precariedade no abastecimento de gêneros alimentícios, ocasionados pela seca e um novo surto epidêmico de varíola, ocorrido nos anos de 1890 e 1897, deixaram a cidade em um estado calamitoso, na visão de Barreira (1902).

Será necessário destacar que o problema de salubridade se agravou quando Alagoinhas, durante a Guerra de Canudos, em virtude de sua localização geográfica e “por sua posição intermediária e como centro mais importante entre a capital e a orla sertaneja mais próxima, em Queimadas” (VILAS-BOAS, 1959, p. 35), tornou-se uma área estratégica para o sucesso do governo republicano contra Canudos. Isso porque por Alagoinhas passavam as tropas que se dirigiam ao combate, assim como inúmeros soldados, prisioneiros feridos e doentes que chegavam da “carnificina”. Os vitimados eram acomodados no hospital de variolosos, na enfermaria montada na praça principal, ou simplesmente espalhados pela cidade dentro de barracas de lona. Esse cenário urbano foi bem descrito pelo escritor Euclides da Cunha, quando, ao passar por Alagoinhas em 31 de agosto de 1897, comentou sobre o que viu em seu famoso *Diário de expedição*:

Alagoinhas, 31 de Agosto de 1897.

Alagoinhas é realmente uma boa cidade extensa e cômoda, estendendo-se sobre solo arenoso e plano. Ruas largas, praças imensas; não tem sequer uma viela estreita, um beco tortuoso. É talvez a melhor cidade do interior da Bahia. Convergem para ela todos os produtos das regiões em torno, imprimindo-lhe movimento comercial notável. Isto, porém dá-se em condições normais... Na quadra atual o tabaréo anda esquivo e foragido; a grande praça principal da cidade em cujo centro

8 Em relação aos impostos cobrados sobre a venda de vários produtos oferecidos na cidade, sugere-se ver o *Registro de leis e resoluções do Conselho*, de Alagoinhas, precisamente, os livros de 1 a 3.

se alevanta o barracão de feira de há muito não tem aos sábados, a animação antiga. Cada trem que de lá volta repleto de feridos é um espetáculo assombroso para as populações sertanejas [...]. (CUNHA, 1939)

Essa observação de Cunha (1939) é sintomática do retrato da vida urbana de Alagoinhas diante da “guerra”. As ruas vazias, o fechamento da feira, - que trazia vitalidade econômica -, e a presença de mortos, doentes e feridos reforçavam a imagem de uma experiência desoladora vivida pelos alagoinhenses no final do século XIX. O cenário de terror foi agravado pela presença de oficiais e soldados, espalhados pela cidade, com suas “volumosas cargas de munições” e armas ensarilhadas, que deixavam a população incomodada, agitada, temerosa e confusa diante do desconhecido: “era toda a agitação tumultuosa da vizinhança da própria guerra, sem o fumo, o sangue e o troar dos canhões”. (VILAS-BOAS, 1959, p. 36)

Não obstante essa situação traumática, os custos da municipalidade aumentavam dia após dia. Além de assistir aos soldados e pobres combatidos da guerra, o governo municipal também tinha a obrigação de receber, com pompas e circunstâncias, “personagens militares e civis” que se dirigiam ao arraial de Canudos. O ministro de guerra, marechal Carlos Machado Bittencourt, por exemplo, “de passagem por Alagoinhas, foi por Inácio Bastos, em sua casa da antiga Rua do Cruzeiro, acolhido e banqueteado”. (VILAS-BOAS, 1959, p. 62)

Todavia, outras despesas pontuais pesavam sobre a receita do município. O combate às epidemias de cólera e varíola, que requeriam da Intendência a organização do serviço médico municipal, e a precariedade de abastecimento de gênero alimentício, levaram o Conselho Municipal a criar um crédito de dois contos de réis para que o intendente em exercício pudesse disponibilizar à população carne verde por um preço mais acessível. (REGISTRO DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898-1904)

A despeito dessa situação, os lucros obtidos pelas atividades comerciais possibilitaram arrecadações tributárias, que permitiram cobrir o déficit orçamentário dos anos de 1896-1897. A abertura de novas casas

comerciais é o reflexo de tal crescimento e se manifesta no aumento da receita do município nos anos posteriores, beneficiada principalmente, pela arrecadação dos impostos oriundos das atividades mercantis.⁹

Na relação das principais fontes de receita nos anos acima citados observa-se o pagamento da décima urbana. Em outras palavras, os proprietários de casas, chácaras, quintais, quiosques, galerias, cocheiras, cavalaria, barracas, telheiros, trapiches, lojas, teatros, estalagens, fabricas, e quaisquer outros edifícios tinham que repassar 10% dos rendimentos do prédio para os cofres públicos. Era previsto também o pagamento de 1/8% sobre o valor das operações de compra e venda realizada por escritórios e casas comerciais, ou comerciantes de qualquer natureza. E, ainda, as pessoas que vendiam na feira fumo e seu preparado, sabão, café, borracha, lã exportada, couro seco ou salgado para a exportação, pele curtida para exportar ou não, sacos de farinha, feijão ou milho exportado, aves ou pássaros exportados, e todos os produtos importados que entravam no município eram obrigados a pagar impostos. (LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO DE ALAGOINHAS, 1896-1903)

Por outro lado, com a renda proveniente do comércio, a cidade superou as dificuldades geradas pelas crises anteriores. A euforia vivida pelo crescimento das atividades comerciais se refletiu na reorganização e reformulação dos espaços citadinos. Assim, a cidade no final do século XIX e início do XX passou por várias alterações, entre elas, a abertura de novas ruas, a ampliação e o calçamento de outras, a construção de novas casas comerciais, seguindo novos padrões de arquitetura. Logo, Alagoinhas entrou, novamente, numa fase de crescimento.

O comércio e as mudanças na infraestrutura urbana

Hoje se admite que Alagoinhas Nova, uma cidade com apenas 42 anos de existência, se desenvolveu rapidamente. De fato, a chegada das linhas da Estrada de Ferro Bahia *and* São Francisco, a construção da “Estação

9 Nos livros de *Leis e resolução do Conselho de Alagoinhas*, de 1896-1903, encontra-se os relatórios do Conselho Municipal dos anos referidos, que apresentam as despesas e as receitas do município.

Alagoinhas”, em 1863, e da “Estação do Prolongamento”, no ano 1900, contribuíram para a expansão desse novo núcleo urbano, que tinha na Estrada de Ferro sua razão de existir. A partir disso, seu processo de ocupação e urbanização foi rápido, começando pelo deslocamento dos moradores da antiga povoação, que migravam progressivamente para perto da Estação Alagoinhas, culminando, assim, com a elevação desse lugarejo em Vila, no ano de 1868.

Considerando isso, a forma urbana da nova cidade foi pensada tendo por referência as Estações de Alagoinhas e a do São Francisco, tomadas aqui como elemento determinante na produção do espaço-físico do núcleo urbano. Isso quer dizer que ruas, travessas e praças foram traçadas visando atender as demandas de uma população que, em última instância, dependia das atividades ferroviárias para se desenvolver.¹⁰

É importante frisar que no final do último terço do século XIX Alagoinhas atravessou um período de crescimento acentuado de suas atividades mercantis, como já foi elucidado. Com isto, como a Ferrovia foi decisiva na construção do projeto de cidade entre os anos de 1868 e 1869, a diversificação das atividades comerciais, já no final do século XIX, nortearam as principais transformações ocorridas nesse espaço urbano. Sobre o tema da cidade, Lefebvre (2001, p. 46) destaca que:

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações de imediatece, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações, etc.).

10 Segundo a planta base da cidade de Alagoinhas elaborada entre os anos 1868 a 1871, que foi apresentada no livro *Maço Colonial*, de número 1242.

No excerto, Lefebvre (2001) lembra que a cidade pode ser vista como um espaço construído a partir das relações sociais que nela são instauradas. Assim, considera-se que o aumento da população alagoanhense e a presença de comerciantes advindos de outras nacionalidades e regiões, no limiar do século XX, promoveram novas relações socioespaciais na cidade, que culminaram em projetos urbanísticos capazes de intervir e/ou reordenar o espaço urbano. Essas intervenções visavam tanto as transformações do espaço físico como a abertura de novas ruas, a ampliação e calçamento de outras, construção de novas casas comerciais, quanto se previa uma intervenção normativa, que vislumbrava projetos de alinhamento, decretos e leis de uso e ocupação do solo.

É plausível, pois, postular que novas obras de infraestruturas, requeridas pelo desenvolvimento urbano, demandavam nova postura do Conselho Municipal e da Intendência, os quais passaram a intervir e a se preocupar mais com assuntos relacionados à conformação urbanística e arquitetônica da cidade, principalmente, ao que tangia a construção de casas comerciais no Centro.¹¹ Contudo, as leis sancionadas no final do século XIX e na primeira década do século XX não visavam apenas a realização de obras públicas, como pontes, viadutos, praças, etc., uma vez que elas buscavam também organizar e disciplinar o comércio urbano.

Percebe-se que algumas disposições legais, a saber, a Lei nº 5, de 16 de fevereiro de 1893, com 42 artigos, além de definir várias normas para as construções na cidade e legislar em prol da salubridade do município, estabelecia diretrizes para os estabelecimentos e as atividades comerciais da cidade. Veja-se o fragmento a seguir:

Art. 28 - É proibido conservarem-se abertas aos domingos depois das 10 horas da manhã as casas de negócio desta cidade. Ficam compreendidos nesta disposição os mascates que

11 Conforme o Maço colonial nº 1242, em 1889 foi enviado a Salvador um ofício informando ao governo provincial os planos da intendência municipal quanto à expansão do centro comercial da cidade. Nesse documento, está explícito que todo comerciante que pleiteasse construir sua casa comercial na área central precisava seguir um padrão arquitetônico pré-estabelecido pelo Conselho, conforme o ofício enviado aos vereadores da Assembleia Provincial, em setembro de 1889.

mercadejam pelas ruas depois das 10 horas dos dias acima designados. Exceto as boticas, hotéis, hospedaria e padarias que não vendem outro artigo de comércio.

Art. 29 - É proibido conservarem-se abertas as casas de comércio, com exceção das boticas e hotéis, depois de nove horas da noite. (REGISTRO DAS DECISÕES E LEIS DO CONSELHO, 1893-1896)

Essa preocupação do poder público em proibir o funcionamento das casas comerciais aos domingos e durante a noite, a partir das vinte e uma horas, trata-se da tentativa de favorecer, sobretudo, os comerciantes que frequentemente queixavam-se de furtos, principalmente, à noite, ocorridos por causa da má iluminação da cidade, quanto beneficiar os trabalhadores do comércio. Esses indivíduos, em sua grande maioria, atraídos pelo movimento comercial de Alagoinhas, deixavam a zona rural e partiam para cidade, visando trabalhar no comércio (leia-se armazéns, lojas, boticas e trapiches).

Os auxiliares do comércio eram comumente chamados de caixeiros. Isto é, os “[...] trabalhadores livres, remunerados, atuando como vendedores balconistas ou em outra atividade dentro do armazém ou da loja, incluindo a limpeza, não necessariamente na caixa registradora ou na contabilidade”. (ZORZO, 2001, p. 146) Foi muito comum a exploração do trabalho dos caixeiros urbanos em Alagoinhas e pelo estado da Bahia, os quais tinham muitos deveres e poucos direitos. Ainda segundo Zorzo (2001, p. 146), “[...] a remuneração era mínima, os contratos escritos eram raros e as concessões de férias quase desconhecidas. [...] Muitas vezes dormiam nas sobrelojas e pavimentos superiores dos estabelecimentos”.

Apesar de não ser possível estimar a quantidade exata de caixeiros que trabalhavam na cidade, no período em estudo, imagina-se que essa classe trabalhadora, ao longo das primeiras décadas do século XX, adquiriu certa visibilidade na sociedade alagoinhense. É possível notar a importância desses trabalhadores com a leitura das páginas do jornal *Diário da Bahia*, de 1919, quando o representante dos caixeiros fez uma cobertura sobre as viagens de Ruy Barbosa pelo interior da Bahia, e publicou em 5 de dezem-

bro um discurso intitulado “A saudação da classe caixeiral de Alagoinhas”, felicitando a presença dessa figura ilustre na cidade:

Insigne Mestre: — As ovações estridulas que vem de partir dos lábios febricitantes duma multidão compacta e numerosa as manifestações entusiásticas que vindes de receber do povo alagoinhense, ao coro retumbante das vozes calorosas que vos aclamam, venho unir a minha lânguida voz, na desobriga duma missão altamente sublime que sobremodo me exalta, me eleva e me dignifica. Existe nesta cidade, sr. Conselheiro, uma mocidade estrênuo, uma plêiade ridente de esperançosos moços, que palpitam de regozijo, que pulsam garbosos, diante do belo, do grandiloquo e do majestoso; é a mocidade serva do Deus Mercúrio é a classe caixeiral. Pois bem, infatigável lutador, essa mesma classe de que sou um dos mais obscuros membros, uma das figuras mais pagadas, num gesto de benevolência ilimitada, depoz sobre meus ombros a tarefa luzentíssima, porém, extremamente árdua e melindrosa, de interpretar-vos o seu sentir, de expressar-vos posto que com palidez e deslustre, o prazer imenso, jubilo incontido, o aprazimento intensivo que lhe inundam a alma neste momento excepcional e florido em que lhe é dado fitar de perto a vossa personalidade excelsa [...]. (DIÁRIO DA BAHIA, 1919, p. 2)

Certamente, esse discurso entusiasta e eloquente evidencia, além de uma verdadeira adoração e veneração de Alagoinhas pela figura política homenageada, a nova condição da classe “caixeiral” que, nesse momento, demonstrava organização, reconhecimento e certa visibilidade na sociedade em questão. O fato de um representante desses trabalhadores se posicionar publicamente num momento tão importante para a cidade, que foi a visita de Ruy Barbosa, e de seu discurso ter sido publicado no jornal de alcance estadual, oferece uma dimensão da importância desse grupo formado, principalmente, por “uma mocidade estrênuo, uma plêiade ridente de esperançosos moços”. (DIÁRIO DA BAHIA, 1919, p. 2)

Pode-se admitir, ainda, que em uma cidade onde o comércio se tornou a mola propulsora da economia, esses trabalhadores urbanos

tornaram-se essenciais para as atividades mercantis. Alguns conseguiram ascender socialmente e fazer fortuna, como Saturnino Ribeiro. Outros, talvez, não foram tão longe, mas, em compensação, participaram de um grupo que adquiriu certa representatividade e que já ocupava outros espaços públicos além do comércio.

De uma maneira geral, as questões voltadas para a atividade do comércio preocupavam constantemente o poder público, que visava organizar a vida urbana atrelada ao movimento das pessoas e mercadorias. Dessa forma, investiu-se em obras de melhoramentos que transformaram, principalmente, a Praça do Comércio e suas ruas adjacentes.

No final do século XIX e início do XX, a maior parte do orçamento municipal de Alagoinhas era consumida na realização de obras urbanísticas, caracterizadas por serem obras de melhoramentos da cidade. A análise das despesas da municipalidade do período entre 1893-1910 aponta os principais serviços de infraestrutura urbana de que se ocupava o poder público. Em primeiro lugar, a iluminação pública da cidade; depois, o asseio de ruas e praças, o que era justificável por causa da eclosão de surtos epidêmicos esporádicos; melhoramento do hospital de variolosos; construção de banheiros e latrinas públicos; conclusão do edifício da municipalidade; construção do matadouro público; subvenção para o ensino primário e secundário do município, dentre outras.¹²

Assim como o poder público investia no melhoramento do serviço de iluminação, os serviços de calçamento de ruas e a arborização das praças foram dois aspectos de muita intervenção na cidade. Eis a hipótese: era muito comum, na época das chuvas, as ruas ficarem alagadas, principalmente, a do Centro, onde acontecia a feira semanal. Essa situação acarretava prejuízos financeiros, além de comprometer a paisagem urbana.

No livro *Descrições Práticas da Província da Bahia*, de 1979, Durval Vieira de Aguiar tece algumas observações acerca da paisagem urbana de Alagoinhas. Segundo seu parecer, o local apresentava alguns aspectos

12 Nos livros de *Leis e resolução do Conselho de Alagoinhas*, de 1893 a 1904, encontram-se os relatórios do Conselho Municipal dos referidos anos, que apresentam as despesas e receitas do município.

que não condiziam com o perfil de um núcleo citadino em expansão, pois havia “[...] amontoados de casas e casebres intermediados de buracos, escavações, lamaçais, águas pútridas e falta de esgotos, alinhamento e calçamento, de que parece não cuidar a respectiva municipalidade”. (AGUIAR, 1979, p. 92)

Sem entrar no mérito de discutir a carga de subjetividade que, na maioria das vezes, se faz presente nesse tipo de relato pessoal, o fato é que as considerações do autor, confrontadas com outras fontes, como no caso das fotografias e dos livros de registros de leis municipais, evidenciam que, realmente, a cidade apresentava uma estrutura material propícia a causar sérios problemas para a população. Em virtude dessa situação, a maior parte da verba do orçamento municipal era destinada para arborização, calçamento e ampliação de ruas. As leis decretadas pelo Conselho Municipal aprovavam o crédito aberto pela Intendência e direcionavam para quais obras deveria ser usada a verba. A Lei nº 42, de 27 de agosto de 1895, por exemplo, decretava:

Art. 1 – Ficam aprovados os três contos de réis abertos pela Vice Intendência na importância de quatro contos e novecentos mil réis, para calçamento da cidade e aquisição e concertos de balanças do mercado.

Ficam mais abertos os créditos importância de cinco e setecentos mil réis distribuídos do modo seguinte:

& 1 – Com a continuação do calçamento da cidade – dois contos de réis;

& 2 – Com a construção das obras da canalização do rio Catu – dois contos de réis [...]. (REGISTRO DAS DECISÕES E LEIS DO CONSELHO, 1893-1896)

Com base no livro de *Registro das Decisões e Leis do Conselho* (1898-1904), afirma-se que a nova tendência de intervir na cidade levou o governo municipal, além de direcionar a maior parte de verbas do município para ser investida nas obras de melhoramento urbano, aprovar em 1900

um plano de obras, que visava atuar mais incisivamente no nivelamento dos passeios de prédios de particulares. Estes deveriam obedecer ao nivelamento das ruas.

Enquanto priorizavam a aprovação de leis destinadas à melhoria da estrutura física da cidade, principalmente, no que concerne aos aspectos de calçamento, alargamento e abertura de novas ruas, construção de pontes e praças, intendentess e conselheiros, que geriram a cidade nas últimas décadas do século XIX e início do XX, também se comprometeram em melhorar o sistema viário. Assim, eles buscavam preparar a cidade com a infraestrutura necessária para acompanhar o surto de desenvolvimento comercial.

Outros documentos, que também destacam a precariedade da infraestrutura urbana de Alagoinhas, se referem as fotografias feitas pelo fotógrafo José Luís da Silva na primeira década do século XX. Ao analisar tais imagens fotográficas, que priorizaram as principais ruas da cidade, nota-se a imensa riqueza dos aspectos do cotidiano, como locais públicos (a rua do mercado e algumas praças) e a dinâmica das atividades comerciais. Nesse caso, talvez o fotógrafo não tivesse a intenção de denunciar os problemas estruturais da cidade, entretanto, observando as imagens, procurando ler a narrativa que elas contêm e confrontando-as com outros documentos oficiais, não passa despercebido a ausência de uma estrutura física que pudesse tornar o ambiente mais aprazível para os moradores e favorecesse ainda mais o desenvolvimento das atividades ferroviárias e comerciais.¹³

A imagem da praça do comércio, por exemplo, retrata uma das ruas paralelas do Centro. Um dos aspectos mais interessantes nessa fotografia é a movimentação do comércio. Por um lado, podem-se ver, com clareza, as várias casas comerciais, a presença de tropeiros, muares que eram uti-

13 O senhor José Luís da Silva, fotógrafo da cidade, possui um acervo de aproximadamente duas mil fotos de paisagens urbanas de Alagoinhas, com direitos autorais sobre os negativos. Ele iniciou o acervo na época em que trabalhou com os primeiros fotógrafos profissionais que atuaram na cidade, os senhores Humberto Santos e Marialvo Santos. Em entrevista realizada no dia 4 de maio de 2009, o fotógrafo informou que os negativos, que foram reproduzidos pelos senhores Humberto e Marialvo, pertenciam a um alemão que passou por Alagoinhas no início do século XX.

lizados para trazer mercadorias de outras localidades para Alagoinhas, as lavadeiras e pessoas se dirigindo à Estação Alagoinhas, já que a principal rua representada era a que dava acesso à referida Estação. Por outro lado, essa paisagem traz elementos que foram centrais para a vitalidade do comércio, mas também mostra as ruas do centro comercial sem calçamento e com a infraestrutura organizada.

É inserido nesse contexto outras ruas que foram fotografadas no mesmo período. A Praça do Mercado, atualmente Praça Rui Barbosa, foi um desses espaços que também mereceu a atenção do referido fotógrafo. Nesse espaço, era realizada a venda de carne para o consumo público e de gênero alimentícios, por isso configurava um dos locais mais visados pelos órgãos públicos, tanto para a fiscalização do que era vendido, quanto para verificação da necessidade de melhorias no prédio. Esse edifício, que foi inaugurado em 19 de dezembro de 1884, como lembra com bastante lucidez Barreira (1902), passou por várias reformas e sempre era alvo das políticas higienistas.



Figura 3 - Praça do Mercado, atualmente conhecida por Praça Rui Barbosa (1900)
Fonte: acervo pessoal de José Luís da Silva.

A fotografia acima, enquadrada em formato horizontal, compreende quase toda a praça, destacando as várias casas residenciais em seu entorno, as árvores, a presença de carro de bois e, ao fundo, o prédio do

mercado. Assim como a fotografia anterior, também fica evidente ruas sem pavimentação, apesar de ser possível notar o alinhamento entre as calçadas das casas a via pública, além da praça não ter ordenação de seu traçado. O governo municipal, a partir da legislação urbanística, sempre buscou investir nesse espaço público, aprovando verba destinada à melhoria da estrutura física do prédio, ou então legislava em prol de sua melhor organização.

Toma-se como exemplo o Regulamento Interno das Repartições da Intendência Municipal da cidade aprovado em 1900, que em seu capítulo V, artigo 6º e incisos de 10 a 60, deliberava sobre a organização do mercado. No regimento, ficou estabelecido que fosse contratado um porteiro, que deveria executar as funções de abrir e fechar o mercado; fiscalizar e anotar em uma caderneta “as vezes entradas para o talho mencionando o nome dos donos a quem pertence; zelar pelo asseio do edifício e ter sob sua guarda e cuidado os objetos pertencentes ao mesmo, dos quais assinará inventário, rubricado pelo secretário”. (REGISTROS DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1900)

No conjunto, essa praça, a rua da Câmara, assim como a Praça do Comércio, as ruas Dr. Luís Viana, Rodrigues Lima e a Moreira Rego eram os espaços onde mais ocorriam intervenções públicas, por isso também eram mais valorizados e visitados por moradores, e percorridos por viajantes. Nas poucas e raras fotos presentes no acervo particular do fotógrafo José Luís, que retratam a cidade nas duas primeiras décadas do século XX, encontram-se registrados esses espaços, que acumulavam as atividades econômicas e eram considerados áreas mais dinâmicas. Depreende-se que era onde a vida urbana acontecia de maneira mais consistente.

A cidade em obras: em busca de uma nova visualidade urbana

Ao refletir sobre as transformações ocorridas na cidade de Alagoinhas no início do século XX, observa-se que muitas das obras públicas ocorreram durante a administração de Inácio Paschoal Bastos. Aspecto importante nesse contexto teórico é fazer uma breve digressão, no sentido de construir uma síntese biográfica da vida desse administrador,

considerado pelos memorialistas locais como um dos intendentess que mais se preocupou em direcionar verbas para regulamentar as obras públicas, a saber, o alargamento e as aberturas de ruas, a melhoria no sistema viário, a urbanização de logradouros, a arborização e o saneamento. No período que ele esteve à frente da Intendência, executou ou concluiu várias obras públicas, que contribuíram significativamente para melhorar a paisagem urbana da cidade e favoreceu ainda mais o seu desenvolvimento socioeconômico.

Em consonância com essas constatações, afirma-se que Inácio Paschoal Bastos, sobrinho e genro de Pedro Rodrigues Bastos – chefe político local da antiga Vila de Alagoinhas –, era comerciante e, assim como o tio, exerceu vários cargos políticos. Transitou na política do município tanto no período monárquico – quando atuou em cargos municipais e policiais –, quanto no regime republicano, nos momentos em que assumiu os cargos de vereador e de intendente. Foi, contudo, com o advento da República que ele, ao assumir a vice-presidência do Centro Republicano Provisório Alagoinhense, começou a se destacar e a exercer mais influência na política local.

Para Vilas-Boas (1959, p. 30), a personalidade forte e destemida de Inácio Paschoal Bastos gerou algumas contendas com políticos adversários. Contudo, graças a influência de seu tio que, “[...] arrefecendo-lhe os ardores da mocidade, numa ação tutelar muito equilibrada, porém corajosa e até decisiva em face a ameaças”, contribuiu para que ele adotasse uma postura mais diplomática na política. Conforme o autor, as eleições realizadas em 1899 deram vitória ao partido republicano e Inácio Bastos foi eleito intendente, dando continuidade ao trabalho iniciado desde 1897, quando substituiu Dr. José da Costa Dórea.

Durante a gestão de 1899 a 1904, ele sempre manteve uma relação estreita com o governo do estado para quem “[...] era pessoa grata do governador Luís Viana, como o fora de Rodrigues Lima e seria de Severino Vieira”. (VILAS-BOAS, 1959, p. 31) Há de se supor que essa articulação entre o poder local e o estadual contribuiu para alavancar algumas obras do município. Não foi à toa que as maiores ruas da cidade receberam o nome desses três homens públicos e mais receberam incentivos para melhorar sua infraestrutura nesse período. A rua Luis

Viana (Luiz Vianna), por exemplo, tornou-se um dos cartões postais da cidade no início do século XX.



Figura 4 - Cartão postal da rua Dr. Luis Viana (Luiz Vianna), 1909
Fonte: acervo do Museu de postais da Bahia - Tempostal.

Refinando a observação, nota-se que o cartão-postal representa e destaca os principais símbolos da paisagem citadina e, por essa razão, a imagem de Alagoinhas remete ao tempo que as ruas da cidade – com a presença de transeuntes, casas, comércio e mascates – eram as marcas dessa urbanidade.¹⁴ Esse postal, particularmente, retrata a rua Luís Vianna, que apesar de evidenciar a ausência de alinhamento e calçamento, inclusive, de uma beleza que justificasse ser um emblema da cidade, tornou-se um de seus cartões de visita. Há ainda um aspecto relevante a observar nessa fonte, ou seja, o fato de a rua levar o nome de um governador da Bahia, que mantinha certa proximidade com o município, especialmente, com a pessoa de Inácio Bastos.

Nessa conjuntura de alianças e troca de favores, o referido intendente intensificou as transformações urbanas e o crescimento físico da cidade, conseguindo sancionar alguns projetos, em caráter emergencial, na

14 Outro cartão postal, que retrata a rua da Câmara e seu comércio, foi encontrado no arquivo particular de José Luís da Silva, já citado anteriormente. Para uma visão clara sobre a importância dos cartões-postais, consultar Sevcenko (2006).

Câmara. Diante disso, em 1898 vários decretos viabilizaram o andamento das obras do município, a saber, as construções de um novo cemitério em Alagoinhas Velha, de prédios em terreno baldio – próximo ao edifício municipal –, de quatro banheiros públicos, e a abertura de uma nova rua que ficaria entre a rua Dois de julho e a rua Conselheiro Luiz Vianna. Além disso, houve a construção de “quatro latrinas para a servidão pública, nos pontos que forem escolhidos pelo mesmo Intendente com a Comissão de Obras do Conselho Municipal”. (REGISTROS DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898)

Talvez seja possível defender que o embelezamento da cidade foi um dos pontos centrais da administração de Inácio Bastos. Quando ele se preocupou em arborizar toda a Praça do Comércio – para isso, o Conselho autorizou a demolição de um barracão localizado no centro da praça, que foi construído no final da década de 1880 –, além de concluir o edifício da Câmara – ponto alto de sua administração – estava valorizando o aspecto estético. Ao se empenhar em reformar e concluir as obras do Palácio da Municipalidade, que tiveram início em 1875, ele investiu fortemente para que esse edifício público, estrategicamente situado, fosse uma referência monumental para a cidade. Nesse sentido, se preocupou em valorizar a fachada e a parte interna.

No interior do edifício, Barreira (1902) identifica mobílias requintadas, quadros com cantos ornatos e tarjas douradas; colunas de estilo Luiz XVI; cortinas fingindo veludo grená e jarros com ramalhetes de flores. É notável também ornamentos de caráter históricos, como medalhões representando a bandeira nacional; quadro com armas da República e, no salão nobre, foi exposto o retrato de doze personalidades pública, dentre elas: J. de Moraes; Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles; Dr. José Gonçalves da Silva; Manoel Joaquim Rodrigues Lima; Luiz Vianna e Severino dos Santos Vieira – governadores da Bahia; Dr. Satyro Dias; Marechal Machado Bittencourt; comendador José Moreira de Carvalho Rego, fundador de Alagoinhas; e o coronel Ignácio Paschoal Bastos, atual intendente municipal.

Por todas essas observações, já pode-se afirmar a tendência dos políticos alagoinhenses, desde a origem do município, de reverenciar os chefes políticos estadual e nacional. Aliás, alguns ofícios de meados do

século XIX evidenciaram como os representantes da política municipal sempre buscaram se relacionar, de maneira amistosa, com o governo monárquico. Assim, eles enviavam constantemente para Salvador ofícios parabenizando iniciativas do governo, congratulando-se com a chegada da família imperial ou representantes da mesma à Salvador, ou ainda parabenizando os presidentes da Província por ocasião de aniversários e outras datas que julgassem importantes. Ressalta-se que essa visão política foi mantida com o advento da República e atualmente ainda constatamos na cidade nomes de ruas, bustos de bronze em praças e edifícios públicos que homenageiam personalidades políticas com algum destaque no cenário municipal, estadual e federal.

Acrescenta-se que o espaço interno do Paço Municipalidade foi alvo de reforma. A parte externa também sofreu intervenções, que promoveram a transformação da aparência da Casa da Câmara. A pintura do edifício recebeu uma atenção especial, pois toda a fachada foi pintada de “cinzento escuros com frisos, portas e soleiras brancos”, e as grades das sacadas de alumínio e prata. Além disso, foi construído um “parque ajardinado, servido por um poço, com bomba o qual fornece água abundante as latrinas e para o serviço do jardim, profusamente plantado de belos e vistosos crótons e flores diversas [...]”. (BARREIRA, 1902, p. 85) Sem dúvida, essas alterações valorizaram ainda mais a beleza do edifício. Ao concluir a obra e entregá-la aos alagoanhenses, em 2 de julho de 1902, o prédio, juntamente com a Estação Ferroviária do Prolongamento, tornou-se um dos destaques da paisagem citadina.

Aprofundando a questão, os projetos de Inácio Bastos também previam o aumento de lampiões na cidade, o prolongamento da rua Carlos Gomes, a construção de pontes para atender a demanda da população, e o aumento da verba que seria destinada às obras públicas do município. O já citado Barreira (1902) relata suas impressões sobre esse homem público, descrevendo suas principais realizações. Para o autor, que era seu contemporâneo, os alagoanhenses reconheceriam no futuro as iniciativas desse administrador que mudou a fisionomia da cidade. Quanto a esse aspecto, Barreira (1902, p. 111-112) considera que os principais melhoramentos na infraestrutura urbana durante o governo de Inácio Bastos foram os seguintes:

A terminação do edifício da Câmara; sua pintura e mobiliamento; o nivelamento de algumas ruas e rebaixamento das calçadas altas das ruas Cons. Moura e dr. Rodrigues Lima; a arborização das praças do Comércio e do Mercado; aterro das ruas do Riacho da Guia e ponte nesse povoado duas pontes sobre o rio Catu, nas ruas Teresópolis e Padre Vieira; os excelentes consertos no Hospital de Variolosos e do Mercado; o novo cemitério de Igreja Nova; a ponte de Araçás sobre o rio Quiricó; consertos de algumas estradas e outros de méritos relevância.

Nessa perspectiva, em paralelo à realização das obras, que visavam melhorar a estética da paisagem urbana, Inácio Bastos investiu em serviços de infraestrutura referentes à iluminação pública, aos transportes urbanos e ao abastecimento de água. Nessa última questão, reside um problema crônico enfrentado pela população do município: a poluição. As águas do rio Catu, que abasteciam a cidade, eram utilizadas pela população para diversos fins, como lavar roupas, banhar-se e até pescar, contudo, a poluição ocasionada por lixo, animais mortos e materiais fecais, que eram despejados nele, trazia sérios riscos à saúde. Na tentativa de solucionar esse problema, a partir de 1893, a legislação urbana começou a normatizar o uso correto e a preservação do rio, e a higiene da cidade. (REGISTROS DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898)

Em 1900, diante da crescente expansão de Alagoinhas e do crescimento vegetativo, a Câmara concedeu ao Comendador José Ferreira Cardoso e a sua companhia a concessão para o abastecimento de água potável da cidade e de seus subúrbios. Foi acordado também que essa empresa iria se responsabilizar pela iluminação por eletricidade pública e particular. Segundo a Lei nº 132, de 31 de maio de 1900, o contrato iria ser firmado entre o intendente e o Sr. José Ferreira, que deveria assentar e fornecer “penas” d’água aos chafarizes, cujo local seria determinado por Inácio Bastos. Inclusive, colocar na cidade combustores elétricos para a iluminação pública, iluminar gratuitamente o quartel e a cadeia pública e, por fim, deveria apresentar ao Intendente

os desenhos e projetos das obras a executar para o abastecimento de água indicando a quantidade que deve ser fornecido diariamente a cada habitante, [...] o tipo de chafariz; o de represa que deveria ser colocado no ponto mais alto da cidade; o da cobertura do reservatório.¹⁵ (REGISTRO DAS DECISÕES E LEIS DO CONSELHO, 1893-1896)

Em contrapartida, o concessionário teria o privilégio de explorar durante 50 anos esse serviço, além de uma subvenção anual de até 15 contos de réis pelo estabelecimento de luz elétrica na cidade e era “garantido ao concessionário o direito de desapropriação nos termos da lei do Estado”.¹⁶ (REGISTRO DAS DECISÕES E LEIS DO CONSELHO, 1893-1896)

Outra inovação trazida pela administração de Inácio Bastos diz a concessão dada a Severo de Souza Coelho e Thomaz Mutti Verde para a construção de uma linha circular de “carris urbanos”. Essa lei decretada pelo Conselho Municipal, em 1900, objetivava viabilizar “o transporte de mercadorias, materiais, etc., que comunique com todo bairro comercial, barracões e depósitos da Estação do São Francisco, linha Inglesa Ramal do Timbó e de particulares”. (REGISTROS DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898-1904) A intenção do intendente, dos conselheiros e dos empresários envolvidos era facilitar e aumentar o fluxo de negócios realizados no Centro da cidade. Sendo assim, no projeto apresentado ao intendente estava previsto estabelecer trilhos e construir viadutos, pontes e desvios, que possibilitassem o bom funcionamento do sistema de transporte.

Ao que tudo indica, a instalação desses novos equipamentos urbanos não foi concretizada na prática, se for considerado que, em 1901, os dois

15 A Lei nº 5, de 16 fev. 1893, nos artigos 16 e 17, decretava: “Todo o despejo de materiais fecais, lixos, animais mortos, águas servidas e pútridas nas ruas e praças, nos canos de esgotos das águas fluviais e no rio desta cidade, é proibido. Pena cinco dias de prisão. É proibida a lavagem de roupa, banhos e pescarias de qualquer espécie no rio que banha esta cidade desde a passagem denominada “de Catu” a rua direita do mesmo nome até a paragem do mesmo rio. Pena cinco dias de prisão”. (REGISTRO DAS DECISÕES E LEIS DO CONSELHO, 1893-1896)

16 Apesar de não haver espaço para analisar essa política de desapropriação, deixa-se aqui registrado a intenção em dar prosseguimento a pesquisa, visando discutir mais amplamente a questão.

concessionários assinaram um contrato de prorrogação do prazo para executar as obras, mas na análise da documentação posterior a essas datas não foi encontrado nenhuma referência a esses serviços. Para além disso, na apresentação das despesas gerais do município entre os anos 1902-1904 não há alusão ao pagamento de subvenção aos concessionários, tampouco a entrada de receita gerada pelas empresas. O que nos leva a concluir que a tentativa do intendente de se associar a companhias privadas para prover a população de serviços básicos de infraestrutura não logrou êxito.

É óbvio que apesar do insucesso de alguns projetos, a atuação político-administrativa de Inácio Bastos apenas confirma o impulso para a expansão econômica da cidade. Entre suas realizações nesse campo, encontra-se a abertura de novas escolas, aquisição de mobílias, contratação de vários professores e aumento de vagas. Portanto, sua gestão serviu de exemplo para as administrações que o precederam e deram continuidade ao trabalho de intervenção urbanística.

Nessa perspectiva, no período entre 1904-1905, relativo a administração do coronel Anísio Cardoso, outras intervenções ocorreram na cidade, visando sua expansão. Apesar do curto espaço de tempo que ele esteve à frente da intendência, foi responsável por alguns melhoramentos no município. Entre eles, a construção de um barracão para a realização das feiras semanais no distrito de Aramari e a abertura de algumas ruas na cidade. Ressalta-se que uma de suas realizações, noticiada na imprensa local, foi à abertura de uma nova rua. Na coluna “Intendência Municipal” do jornal *Correio de Alagoinhas*, foi publicada a resolução do conselho para a abertura dessa rua:

Lei nº 225

O Conselho Municipal de Alagoinhas resolve:

Art 1º - é o Intendente autorizado a dispender, pela verba ‘Obras Públicas’ até a quantia de seiscentos mil réis para a conclusão das obras da nova rua que liga a Rua Conselheiro Vianna a rua 02 de julho.

Art 2º - Revogam-se as disposições em contrário.

Paço do Conselho Municipal de Alagoinhas, 23 de Agosto de 1905. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 10 set. 1905, p. 1)¹⁷

Percebe-se que, assim como o coronel Anísio Cardoso, outros intendentes, que geriram a cidade na primeira década do século XX, intervieram para a realização de um conjunto de obras, capaz de transformar a paisagem da cidade e garantir uma nova visualidade urbana. As principais intervenções visavam a expansão do espaço físico, por meio da abertura de novas ruas, nivelamento e alinhamento das existentes, urbanização de logradouros, remodelação de prédios públicos – como o Palácio da Municipalidade e a Igreja Matriz –, investimento em iluminação pública e construção de viadutos e pontes. Essas e outras melhorias ocorridas no espaço físico da cidade, algumas vezes, foram veiculadas na imprensa de Salvador.

Tomemos um exemplo: em 1908, a *Revista do Brasil*, que circulava em Salvador, com tiragem quinzenal, publicou quatro fotos da vida urbana de Alagoinhas. Duas dessas imagens mostraram algumas melhorias na infraestrutura urbana feitas pelo intendente Graciliano Marques Pedreira de Freitas, sucessor de Anísio Cardoso. As outras duas destacaram o grupo de funcionários do escritório central da Estrada de Ferro do São Francisco, sendo que uma expôs os redatores do *Correio de Alagoinhas*.

Considerando a legenda que acompanha as imagens fotográficas, pode-se observar a alusão à beleza da cidade, com sua nova avenida, e o destaque para a construção da “elegante ponte sobre o rio Catu, ligando o bairro Conselheiro Moura e a Rua Dois de Julho, na bela cidade de Alagoinhas, nesse Estado [...]”. (REVISTA DO BRASIL, 24 maio 1908) Essa obra, segundo a revista, foi finalizada em 1º de janeiro de 1906 e seguia uma política urbanística adotada pelos intendentes, os quais, nos

17 Ressalta-se que uma das características da gestão de Anysio Pinto foi publicar, semanalmente, no *Correio de Alagoinhas* e no *Diário da Bahia*, as resoluções do Conselho Municipal, apresentando também as contas do município.

últimos tempos, trabalhavam em prol de melhorar o sistema viário da cidade, como consequência, expandir seu perímetro urbano.

Outra obra pública que ganhou destaque na *Revista do Brasil* foi o prédio do Matadouro Público. Mas publicaram apenas a foto da fachada, já que o prédio ainda não tinha sido concluído. Aliás, essa foi uma das obras da cidade que, à maneira do Palácio da Municipalidade, levou alguns anos para ser totalmente entregue a população.

Em virtude do histórico da cidade, que passou por situações de calamidade pública, com a presença de moléstias e corriqueiros surtos epidêmicos, esse espaço público, onde os animais eram abatidos e depois enviados para o mercado, passou primeiro por uma restauração em 1899, na administração de Inácio Bastos. (REGISTRO DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898-1904, 5 dez. 1899)¹⁸ Apesar da reforma realizada, o prédio não oferecia condições sanitárias para continuar funcionando. Por tudo isso, no início de sua gestão, Inácio Bastos resolveu construir um novo prédio. Para isso, foi nomeada uma comissão, na qual fazia parte um engenheiro, higienistas e o delegado de higiene do município.

A planta do novo edifício e o orçamento foram apresentados e aprovados pelo Conselho Municipal. Assim, a obra foi iniciada no final de final de 1900 e, em 1901, mesmo não estando totalmente concluída, o prédio começou a funcionar. Mas o local era constantemente visitado pela comissão sanitária e passava diariamente por vistoria do médico da municipalidade, que comparecia para assistir a matança, evitando que as carnes das “rezes” doentes fossem consumidas pela população, segundo o Registro de leis e resoluções do Conselho (1898-1904).

Seguramente, a preocupação de Inácio Bastos foi retomada por Graciliano de Freitas, que procurou concluir o prédio, investindo em materiais de primeira qualidade. Conforme o texto da *Revista do Brasil*, que acompanha a imagem da fachada do matadouro,

18 Essa lei decretada pelo Conselho Municipal abria crédito a Intendência Municipal para “ocorrer as despesas imprescindíveis com os reparos do edifício do mercado, melhoramento de ruas, matadouro público e Viaduto “Senador José Justino”. (REGISTRO DE LEIS E RESOLUÇÕES DO CONSELHO, 1898-1904)

[...] todo material de ferro e aço, vigas de deslizamento e talhas para o serviço aéreo, carretas, balanças e etc., para o funcionamento do matadouro, vieram da Inglaterra, fornecida pela casa Henry Rogets, Sons & Cia, de Wolwerhampioton e segundo o sistema adotado, a conceituada firma, é a maior do mundo.¹⁹ (REVISTA DO BRASIL, 31 de maio 1908)

É provável que, ao contrário do ocorrido na cidade de Alagoinhas durante a primeira década do século XX, que passou por uma série de transformações, - como a ampliação de seu espaço físico, o melhoramento de sua circulação viária, obras de remodelação e construção de novos edifícios -, a década de 1910-1920 se caracterizou por uma política urbanista menos “agressiva”. Os documentos dessa década, encontrados na Câmara Municipal da cidade, não apresentaram nenhuma referência sobre obras de melhoramentos ou intervenções dignas de nota. O livro do *Conselho Municipal de Alagoinhas: registros de ofícios, cartas e requisições* (1913-1919) reporta somente algumas solicitações de pagamento aos serviços prestados pela imprensa local para o encarregado da Estação telegráfica, e algumas despesas do Conselho Municipal.

No estudo de Salomão de Barros (1979), memorialista local, acha-se a nota de um dos jornais locais intitulado *Pátria Bahiana*, que avaliou de forma pessimista as administrações atuantes no município nessa época. O artigo destaca o descaso dos gestores e a apropriação do tesouro público, conforme pode ser observado no trecho citado a seguir:

Infelizmente, Alagoinhas só possui quem a desfrute, quem procure explorá-la, com o seu valor político, para adquirir sinecuras rendosas; quem explore o seu comércio para acumular fortuna, que só serve para estorvar a marcha de seu progresso, que só é impulsionado pelas camadas menos abastecidas. (BARROS, 1979, p. 79)

19 Trata-se do texto da legenda da imagem fotográfica do Matadouro Público de Alagoinhas.

É válido considerar que a observação do articulista não deveria ser tomada como verdade sem a devida ressalva, já que, apesar de tratar-se de uma denúncia, existe a carga subjetiva de quem escreveu o artigo, as dissidências políticas e a relação dos editores com a política local. Supõe-se que tudo isso deve ser levado em consideração. Efetivamente, esse “discurso” negativo sobre a cidade passa a ter legitimidade, apenas se for confrontado com outras fontes. Sendo assim, de fato, esse pequeno trecho corrobora com a imagem de Alagoinhas registrada em outros documentos pesquisados, os quais alertam que, nesse momento histórico específico, a cidade enfrentava uma retração em sua política urbanística.

Contudo, a retomada de um projeto político, no qual a infraestrutura urbana, com novas proposições, era o centro das discussões e dos investimentos do governo municipal ocorreu na década de vinte do século passado. É bom frisar que nesse período, além do investimento nos serviços urbanos e espaços públicos, como as praças e o centro da cidade, que foram mais valorizados, realizou-se nesses espaços uma grande intervenção urbanística. Assim, as construções de coretos, a edificação do Pavilhão Bar no centro comercial, e a implantação da usina hidrelétrica foram algumas das obras que reconfiguraram o espaço urbano alagoinhense.

Certamente, essa foi uma das características que mais diferenciou os melhoramentos ocorridos na cidade durante a primeira década do século XX, que visavam o calçamento, o nivelamento, a abertura de ruas e a construções de pontes, com as obras da segunda década, que privilegiaram a realização de obras urbanísticas para favorecer a configuração dos espaços de sociabilidade. Enfim, cabe aqui a discussão sobre a nova forma de atuar e (re)pensar o urbano, aspecto que será analisado doravante.

Capítulo 3 - Alagoinhas: transformações urbanas e práticas de sociabilidade

O processo de urbanização da Nova Alagoinhas, que teve início durante a década de 80 do século XIX, foi acentuado na segunda década do século XX, marcando um novo tempo de progresso para os alagoinhenses. De maneira mais geral, entre 1920 e 1929, a cidade passou por algumas reestruturações em sua infraestrutura, a saber, mudanças dos nomes de ruas e praças, construção de coretos, instalação de linha telefônica, fundação da Santa Casa da Misericórdia, montagem de serviço elétrico e reforma urbana mais ampla.

Novamente, foram incorporados hábitos por uma pequena parcela da população que iria dispor, não só da melhor qualidade nos serviços de iluminação e transporte, mas também vivenciar a cidade a partir de práticas de sociabilidade, como carnaval, bailes, micareta, encontros e festejos comemorativos realizados no Pavilhão Bar.

Convém lembrar ainda que, por trás de algumas melhorias ocorridas na cidade no início do século passado, esse espaço urbano ainda apresentava os resquícios da antiga vila, como o abastecimento de água em lombo de burros, o trânsito de carros de boi, o comércio de tropeiros e

a iluminação pública precária. Entretanto, as transformações almejadas pelos administradores públicos durante a década de 1920 objetivavam solucionar esses problemas, considerados um entrave para seu progresso. Nas atas da Câmara Municipal desse período, por exemplo, observa-se que o governo esteve empenhado em executar obras urbanísticas que consideravam tanto o embelezamento da cidade quanto a resolução dos problemas pendentes de infraestrutura urbana.

Tendo em vista que as propostas apresentadas à Câmara visavam ampliar o leque de intervenções na cidade, pode-se afirmar que a pauta principal era a construção de espaços que viabilizassem o encontro, a troca e o lazer. Nesse planejamento, alguns projetos foram colocados em prática, como a instalação de coretos nas praças, destinados à apresentação das filarmônicas da cidade, a construção de uma nova igreja e a de um Pavilhão Bar no centro da Praça do Comércio, que se tornou um dos principais pontos de reunião dos comerciantes, dos políticos e das senhoras e senhoritas, filhas das famílias tradicionais da cidade. Outros projetos, porém, não passaram de desejos irrealizáveis, como a possibilidade de instalação de uma vila operária e uma empresa de auto-ônibus que ligaria Alagoinhas a Inhambupe, e um balneário nas margens do rio Catu, acompanhado de um bar-café, conforme verifica-se nas Atas da Sessão do Conselho Municipal (17 maio 1920, 20 ago. 1924, 13 fev. 1925, 13 jul. 1927, 11 fev. 1929).

Nesse contexto de incertezas, movido a sonhos de mudanças, remodelações e adoção de novos hábitos, encontra-se uma cidade que, para além dos melhoramentos urbanos, buscava a projeção e o reconhecimento no estado da Bahia, enquanto urbe progressista e civilizada. Não é à toa que a inauguração da Usina Hidrelétrica Municipal Lua e Força, em 1929 tornou-se um evento que rompeu as fronteiras locais e marcou uma época, pois foi divulgado na imprensa baiana, prestigiado pelo governador, pelos senadores baianos e pelos políticos de outros estados.

As festas em Alagoinhas

A cidade de Alagoinhas, oriunda do advento da Ferrovia e expandida pela força do comércio, revelou na segunda década do século XX sua outra

face: a cultural. A presença das manifestações plenamente urbanas, como as festas populares, os bailes, os clubes, as agremiações esportivas, as paradas infantis, as filarmônicas e as festas religiosas inseriram os alagoinhenses num novo tempo, no qual a cidade deixou de ser um local apenas para vender, comprar e fazer negócios, para transmutar-se em um espaço de manifestações da vida social. O lazer urbano, incentivado pela municipalidade, pela igreja e pela elite – esta formada por comerciantes, industriários, médicos, advogados e alguns funcionários públicos –, contribuiu para que essa década fosse peculiar em relação às demais, como veremos a seguir.

Pesavento (2007) observa que, além da materialidade das formas urbanas, a cidade pode e deve ser compreendida a partir de relações sociais, práticas de interação e conflito, festas, comportamentos e hábitos que expressam o viver urbano e a relação do indivíduo com a cidade. Nessa perspectiva, as práticas sociais exibem a cidade através de sua população, de suas ruas movimentadas, habitadas pelos indivíduos que marcaram e deixaram registrados sua presença e diversidade no espaço citadino.

De modo geral, no decorrer da década de 1920 houve mais nitidamente a presença dos alagoinhenses na cidade, conseqüentemente, se revelaram nesse ambiente urbano. Assim, na Nova Alagoinhas, marcada pelo movimento dos trens, do comércio, da feira, dos caixeiros viajantes, das carroças e dos automóveis, encontra-se uma diversidade de serviços oferecidos, que difundia cultura para a população. Assim, a cidade se mostrava incorporada a novos hábitos.

Aos que poderiam pagar, era oferecido o “Curso de Música” ministrado pelo senhor Luiz Paulo de Santa Izabel, no qual os alunos aprenderiam a tocar piano ou qualquer instrumento de corda ou sopro. Aos operários e aos trabalhadores do comércio, eram oferecidos os cursos noturnos de português, francês, matemática e outras matérias na Sociedade Gynásio de Alagoinhas. Aos que preferiam uma boa leitura, seria possível encomendar romances e revistas, que circulavam em Salvador, na Porta de S. Miguel, assim como poderiam tirar sua fotografia na Photo-Jonas, conhecido fotógrafo da capital, que abriu uma filial em Alagoinhas; ou assistir ao último filme exibido no “Cinema Popular”. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 27 jul. 1920, 7 maio 1924)

Segundo muito bem destacou o *Correio de Alagoinhas*, no comércio havia ainda a venda de cigarros, que vinham diretamente do Rio de Janeiro, e serviço de alfaiataria, que disponibilizava aos clientes os tecidos de “casemira, *palm-beach* e brins”. É importante, no entanto, ter claro que, o mais interessante foi a expansão do número de médicos e dentistas na cidade. O que ampliou os serviços de assistência social. Nas edições do jornal *Correio de Alagoinhas*, por exemplo, encontra-se desde anúncios de parteira diplomada pela Faculdade de Medicina da Bahia, até cirurgião dentista e clínicas médicas, que disponibilizavam serviços de cirurgias e consultas grátis para a população carente. Nessa época, os alagoinhenses podiam contar com mais de dez clínicas médicas, quatro gabinetes dentários e alguns escritórios de advocacia.

Ressalta-se que a ampliação de ofertas no comércio e nos serviços prestados à comunidade, assim como as novas tendências culturais, incorporadas ao cotidiano dos alagoinhenses, podem ser explicadas a partir de dois aspectos. O primeiro diz respeito à influência exercida pela chegada dos filhos de abastados comerciantes e políticos locais, que iam estudar em Salvador e depois voltavam a Alagoinhas com novos costumes e nova concepção de divertimento. Esses jovens, em sua maioria, eram médicos ou advogados que estavam sempre envolvidos na organização das festas dançantes, principalmente, as que eram realizadas no “Elegante Clube”. Quanto às festas realizadas nessa sociedade recreativa, veja-se a descrição de Santos (1979, p. 111):

A orquestra, durante as festas dançantes, ocupava um palco no fundo do salão, em nível mais alto. Havia um bonito mobiliário e muitas cadeiras e mesinhas no bar. Um piano completava a beleza do salão. Neste Clube, o mais chique da cidade, faziam-se as mais importantes reuniões e os mais tradicionais bailes. Era freqüentado pela elite alagoinhense.

O segundo aspecto que pode explicar as mudanças perceptíveis, que contribuíram com a ampliação das atividades de lazer e festas da cidade, provavelmente, está atrelado também a uma conjuntura de crescimento demográfico, ocasionada, principalmente, pela chegada dos indivíduos

de várias localidades, que vinham trabalhar na Estrada de Ferro ou no comércio.¹ Esses novos habitantes inseriram diferentes atividades no cotidiano da cidade. Assim, em 1920 o município contabilizava 36.621 habitantes que se ocupavam, principalmente, do comércio, da lavoura e da pecuária. (REVISTA DOS MUNICÍPIOS, 1924)

Do ponto de vista econômico e cultural, a democratização dos eventos festivos, realizados em praças e ruas, que envolviam os mais diversos grupos sociais, nos permite visualizar mais nitidamente o povo alagoanhense: o pequeno lavrador, os engraxates, as lavadeiras, os vendedores ambulantes, os carroceiros, os feirantes e as domésticas. É notável que cada um vivia de modo particular os eventos festivos, mas o fato é que o espaço urbano, palco das comemorações públicas, diferentes dos bailes nos clubes fechados, permitia a presença desses habitantes marginalizados nas ruas da cidade, como é possível constatar nas páginas do *Correio de Alagoinhas*, edições de 27 de julho de 1920, 7 de maio de 1924, 22 de novembro de 1924; 7 de janeiro de 1925 e 15 de janeiro de 1925.

Retomando as edições do jornal *Correio de Alagoinhas*, publicadas na segunda década do século XX, identifica-se as festas de Ano Novo, festas de Reis, Carnaval, 13 de Maio, festa da árvore, as Trezenas de Santo Antônio, o Padroeiro da cidade, Sete de Setembro e o Quinze de Novembro, pela alegria, harmonia e participação popular. Além disso, vê-se que as filarmônicas, com sua musicalidade, desempenharam um papel essencial no processo de inserir a população nas festas e nos desfiles. Isso porque não se limitavam a se apresentar em espaços privilegiados, frequentados pela elite alagoanhense, mas sempre estavam presentes nas festas realizadas pela intendência nas praças, animando as datas cívicas comemoradas na cidade.

No tocante à presença das filarmônicas nas ruas da cidade, observa-se que isso ocorria desde alguns momentos mais descontraídos a atos de contrição religiosa e de debates políticos partidários. Pode-se,

1 Em sua origem, Alagoinhas era apenas o ponto de parada de tropeiros. Isso porque no início do século XX, muitos migrantes, fugindo, principalmente, das estiagens – atraídos também pelo comércio e pela ferrovia –, estabeleceram-se na cidade. Esses migrantes eram oriundos tanto de Sergipe quanto de várias cidades do sertão baiano.

ainda, dizer que elas também definiram novos usos do espaço da cidade e inauguraram diferentes formas de sociabilidade. A notícia da apresentação de qualquer uma das filarmônicas, União Ceciliana ou Euterpe, levava a população a se dirigir aos coretos localizados na Praça do Rio Branco ou na Praça Rui Barbosa. Esses eram os territórios disputados pelas filarmônicas, que visavam apresentar suas composições e ostentar seus fardamentos. Paulatinamente, essas duas bandas se tornaram uma tradição e foram consideradas a maior expressão sociocultural dos alagoinhenses. Para Santos (1979, p. 40), “todo mundo via; todo mundo ouvia; todo mundo acompanhava com prazer e muito orgulho, as duas filarmônicas da cidade”.

Destaca-se que o surgimento dessas duas filarmônicas remete ao final do século XIX, quando, apoiadas e financiadas pela municipalidade e pelos comerciantes locais, assumiram um papel de destaque nos dias festivos. Assim, além de organizarem as festas populares, como o Ano Novo e o 13 de Maio, promoviam festas dançantes nos clubes da cidade e em suas sedes.

A primeira instituição sociomusical da cidade foi a “Sociedade Beneficente Philarmônica União Ceciliana” inaugurada em 1883, graças ao incentivo de Robatto João, e regida pelo maestro Honório Marques. Em 1889, seis anos mais tarde, outra associação surgiu: a “Philarmônica Orphesina”. Contudo, como indica Barros (1979), apesar do incentivo de seus fundadores, as duas filarmônicas não lograram êxito e faliram.

Somente dez anos após a primeira iniciativa de organizar uma associação musical para a cidade que foi inaugurada a “Sociedade Philarmônica Euterpe Alagoinhense”. Tendo à frente um dos mais conceituados comerciantes da cidade, o senhor Benevides de Macedo Silva, além de Francisco Mares de Souza e Eustorgio Velloso, esta filarmônica se estabeleceu e marcou época na cidade. Segundo Barros (1979), a banda possuía sede própria, o Clube Social da Euterpe, um velho sobrado cheio de sacadas e com várias janelas protegidas por grades, artisticamente trabalhadas, que se localizava na Rua Anísio Cardoso, antiga Rua da Câmara. Nesse prédio, conforme salienta Santos (1979, p. 115), eram realizadas as festas dançantes frequentadas, especialmente, “pelas moças e rapazes filhos das tradicionais famílias alagoinhenses”. Vale des-

tacar que a “Euterpe” se caracterizava por ser uma filarmônica voltada para as novidades, como pode-se perceber a partir da matéria do jornal *Correio de Alagoinhas* (1924):

A ‘Euterpe’ e o dia 15 de novembro

Em homenagem a maior data brasileira a velha e querida ‘Euterpe’ realizou um atraente sarau dançante, sábado 15, dia em que também inaugurou o seu jaz band que alcançou ruidoso sucesso. Domingo a tarde no coreto municipal, a banda da ‘Euterpe’ se fez ouvir com peças novas e escolhidas. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 22 nov. 1924)

Com o passar do tempo, a Filarmônica Euterpe se destacou entre as filarmônicas do estado da Bahia. Apresentou-se diversas vezes na capital baiana, com suas “tocadas e retretas”. Dessa forma, obteve reconhecimento tanto dos alagoinhenses quanto dos cidadãos de outras cidades do Estado, que, nos dias festivos, com a presença da “Euterpe Alagoinhense”, paravam para ver a desenvoltura e maestria de seus músicos.

Outro dado importante é a “Sociedade Philarmônica União Ceciliana” fundada em 1908. De acordo com Barros (1979), desde sua fundação e de suas primeiras apresentações, ela começou uma rivalidade com a tradicional “Euterpe”. Entre seus primeiros diretores, destaca-se o político Joaquim da Silva Cravo e o professor Felinto de Oliveira, além de outros comerciantes. Não obstante a hostilidade com a outra filarmônica, a “União Ceciliana” era admirada pelos alagoinhenses tanto no que se referia ao vasto repertório quanto pela elegância no desfilar. Sendo assim, essa associação, além de abrilhantar as festas cívicas e as passeatas, algumas vezes, estava à frente da organização das festas populares.

Diante da importância social da “União Ceciliana”, a festa de Ano Novo de 1925, que ajudou a organizar, recebeu uma homenagem de página inteira do jornal *Correio de Alagoinhas*. No texto intitulado “Ano Bom”, foi destacado o excelente trabalho realizado pela associação, que promoveu uma festa onde a harmonia e o bom gosto prevaleceram:

Às nove horas de 31 demandou a banda para o coreto à Praça do Rio Branco, local das festividades, que se achava belamente iluminada e com aspecto agradável das barracas, quermesse, a valiosa mesa de prenda e o ‘roskoff’ da Ceciliana, havendo em tudo movimento animador. Executando a banda belos e novos trechos de músicas ensaiadas caprichosamente. À meia noite a filarmônica saudou o Ano Santo com uma linda marcha, subindo ao ar ‘myriades’ de gyrandolas de foguetes, sendo as duas horas da madrugada, oficiada a missa. Ao raiar do dia 1º houve estrepitosa alvorada sendo nessa ocasião, içada a nova bandeira social da Ceciliana [...]. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 7 jan. 1925)

Constata-se que a festa continuou no dia primeiro, com a posse da nova diretoria da associação. Os senhores Eliseu Nascimento e Pompeu de Carvalho, que eram os diretores em exercício, ofereceram um banquete ao corpo musical. Finalizando as festividades, a banda desfilou pelas principais ruas da cidade, depois se dirigiu ao coreto da Praça Rio Branco e “executou várias peças do seu vasto repertório até as seis horas”. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 7 jan. 1925)

Ao fazer a análise da participação das filarmônicas na vida social de Alagoinhas, observa-se que todas as festas realizadas no município contavam com a presença delas. Às vezes, quando as duas bandas se encontravam, era uma disputa, pois cada uma procurava apresentar maior e melhor seu repertório, se esforçando para sobressair sua música. Essa rivalidade, às vezes, se estendia à população. Assim, em Alagoinhas, existia o grupo dos cecilianistas e dos euterpistas, que defendiam suas bandas com vigor. O que frequentemente causava pequenos atritos. Entretanto, esses conflitos, longe de comprometer o desempenho das filarmônicas e a harmonia das comemorações, davam um toque especial às festividades da cidade.

No que concerne as “brigas” e a importância das filarmônicas para Alagoinhas, foi escrito um poema, pela memorialista Joanita Santos, que expressa o reconhecimento social e a admiração da contribuição dessas bandas para a arte, a cultura e a tradição da cidade:

As Filarmônicas da Cidade
Muito ‘pau’ quebrou nas ruas
E até famílias brigaram.
Muitas dúvidas sugeriram:

qual das duas é a melhor qual é a ‘maior’ das duas
Euterpe ou Cecilina?
[...]

Marchavam pela cidade
com Zé-Povão seguindo atrás!
Eram adeptos, torcedores ou alagoinhenses
a vibrar com a beleza e harmonia
a perfeição do compasso
das Bandas que Deus nos deu.

Entornavam alegria
no vazio daquele espaço quando passavam a tocar
ou nos desafios,
nas festas nos concertos, nas retretas...
[...]

Maestros competentes, geniais, músicos e professores
diretores sociais, escreveram numa
Pauta entre bemóis e sustenidos uma
Página de Ouro
em termos bem definidos:
arte-cultura-tradição
e a Cidade abonou!...
(SANTOS, 1979, p. 41)

Esse poema é útil para demonstrar que, apesar das rivalidades presentes entre as filarmônicas, elas foram responsáveis por proporcionar aos habitantes da cidade novas perspectivas de viver o urbano, através da alegria, do encontro e da troca mediada pelo espaço público. Com base na teoria de Lefebvre (2001), pode-se afirmar que a presença das festas e da música transformou a vida urbana da cidade capitalista, de maneira

mais geral. Assim, a forma de apropriação do espaço citadino, que até então era um lugar de encontro – e se caracterizava por ser um espaço de glória e extensão do valor de troca –, a partir do aglomerado dos objetos, das mercadorias, das lojas, passou a ser ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras e pelas festas.

Como se nota, Alagoinhas, ao ser inserida nesse contexto de desenvolvimento comercial e produção industrial, tinha suas atividades sociais restritas a troca e a venda de mercadorias. Desse modo, a popularização da música, por meio das filarmônicas, trouxe uma nova perspectiva de apropriação do espaço urbano para os alagoinhenses. A praça do comércio deixou de ser o lugar destinado apenas para o mundo das mercadorias e começou a ser um centro de lazer. É esse local que Santos (1987) se refere em seu poema, quando escreve seu vazio. Espaço, que somente no dia da feira era preenchido, com a presença dos feirantes, dos caixeiros viajantes, dos vendedores, da população, de fazendeiros que faziam negócios e de sitiantes. Estes, além de venderem seus produtos, corriam para abastecer suas casas de gêneros alimentícios.

Ao descrever a participação da população que acompanhava a apresentação das Filarmônicas pela cidade, Santos (1987) destacou também que esses momentos festivos promoviam durante alguns momentos, a socialização da comunidade, já que todos poderiam usufruir desses momentos de alegria e lazer. Essa “Página de Ouro”, a qual a autora faz alusão no poema, é observada nos reiterados artigos publicados no jornal *Correio de Alagoinhas* – ao longo da década de vinte do século passado –, que trazia semanalmente notícias sobre as festas cívicas, as passeatas, os bailes nos clubes, as inaugurações, enfim, as festividades que marcaram a vida urbana dos alagoinhenses na época.

É importante ressaltar que somente em 1920 as expressões culturais ocorridas na cidade começam a ser registradas pela imprensa local. Até então, os jornais analisados ao longo desse trabalho destacavam as atividades comerciais, as discussões políticas, a chegada de visitantes “ilustres” e a inauguração de obras públicas – o único evento que instigava algumas notas sobre as filarmônicas. Isso implica afirmar que nas décadas anteriores as festas não eram consideradas uma expressão da vida urbana.

Na década de 1920, por sua vez, a presença das filarmônicas demonstrou uma intensa musicalidade, manifesta em variados momentos do cotidiano da população alagoinhense. Assim, os jornais e as revistas começaram a veicular notícias dos vários momentos festivos realizados na cidade. Geralmente, publicavam uma nota sobre as festas realizadas nos clubes. Entretanto, eram as festas de alcance popular que tinham mais espaço na imprensa.

A Festa de Reis, por exemplo, realizada no bairro “Quinze de Novembro” era descrita pelo jornal *Correio de Alagoinhas* como um momento de intensa participação popular e contava com a presença das duas filarmônicas. A festa começava às dez horas do dia 5 de janeiro e se estendia até o dia 7. Durante esses dias, o bairro, todo ornamentado com sua tradicional lapinha, recebia a visita dos vários ternos oriundos de outros bairros. O encerramento se dava “com um bonito fogo de artifício, entre a alegria do povo e a harmonia que ali reinava em tudo”. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 7 jan. 1925)

Além da Festa de Reis, outras comemorações tinham espaço garantido no jornal. A comemoração do dia do trabalho, o 13 de maio, com passeata cívica e apresentação da “Euterpe”; a trezena de Santo Antônio; o 7 de setembro; e a festa da árvore eram as festividades mais populares da cidade. Embora o ápice das festas fosse o carnaval, depois de 1926, a Micareta.

A Mi-Carême como era chamada, longe de substituir os folguedos carnavalescos, que eram praticados na cidade desde 1901, foi considerada, a princípio, a segunda festa carnavalesca. De modo geral, ocorria durante dois dias e contava com a intensa participação dos alagoinhenses, que se divertiam com o entrudo. O referido termo se refere a uma brincadeira de origem portuguesa, que foi incorporada aos festejos carnavalescos no Brasil a partir do século XIX. Conforme explica Ana Lúcia Lanna (1996), o jogo do entrudo consistia basicamente em jogar pelas ruas e janelas das casas bolas de cera, recheadas de água de cheiro ou qualquer líquido, com o intuito de deixar os transeuntes desavisados molhados.

Em Alagoinhas, no período da Mi-Carême, eram jogados “jorros de água” e “bolinhas” de tintas de várias cores nos carnavalescos. Sobre essa

brincadeira tradicional e a preparação das bolas chamadas de laranjinhas, Barros (1979, p. 230) frisa que,

[...] o Farmacêutico José Lupério Cordeiro, por volta de 1928-1929, as preparava; e eram atiradas indistintamente, o que desapontava os atingidos porque lhes tingiam a roupa de cores vivas, mas que, graças ao seu preparo químico, desapareciam sem deixar sinal da água colorida. Era um simples entretenimento carnavalesco.

Além da realização dessa brincadeira, havia na Praça J. J. Seabra a apresentação dos carros alegóricos improvisados, que competiam pelo título de o mais artisticamente ornamentado. Esse concurso contava com a presença de uma comissão composta por elementos da sociedade alagoanhenses. Na sua análise, Barros (1979) observa que durante o dia, as festas eram realizadas na Praça J. J. Seabra e, à noite, os salões do “Elegante Clube” e da “Euterpe” abriam suas portas para a realização de bailes ao som das filarmônicas e de outros grupos musicais.

Quanto à divulgação das festas na imprensa local, havia a revista mensal ilustrada intitulada *Única*, que abordava um leque de assuntos, como futebol, concurso, culinária e atualidade. Com agências em todas as principais cidades do interior, inclusive, na capital, em São Paulo e Pernambuco, tinha como representante em Alagoinhas Salomão Barros, jornalista, proprietário e editor do jornal *O Popular*.

Isso considerado, na edição do dia 1º de março de 1929 a revista *Única* publicou algumas fotos das festas ocorridas na cidade durante a Mi-Carême do ano de 1928, noticiando a programação da festa do ano seguinte. Destacou também a participação da revista nos festejos, através do patrocínio de um concurso a ser realizado no “Elegante Clube” para a escolha da fantasia mais bela e original, quando também seria escolhida “entre as senhorinhas presentes a “Miss Única” de Alagoinhas, que receberá na mesma ocasião grandes homenagens”. (ÚNICA, 1º mar. 1929)

Vale ressaltar que essa dinâmica da vida social na cidade foi acompanhada por mudanças estruturais no espaço urbano. Além da melhora nos serviços públicos, focada na questão sanitária e técnica, como a

iluminação, e a construção de espaços que proporcionassem a realização da vida social. Daí o investimento em praças e coretos que trouxeram mudanças urbanísticas significativas.

Uma década de realizações

As transformações ocorridas em Alagoinhas na década de 1920 evidenciam que, nesse período, a municipalidade aderiu a diferentes perspectivas em relação à política aplicada ao longo do final do século XIX e início do XX. Nesse momento, houve uma preocupação para além do âmbito sanitário e de embelezamento. Supõe-se que a cidade foi vista num conjunto mais amplo, no qual as questões sanitária, estética, comercial e de lazer estavam imbricadas.

Isso quer dizer que os melhoramentos da cidade estavam sempre na pauta da Câmara Municipal. Os vereadores em exercício, com mandato entre 1920 e 1929, propuseram e aprovaram projetos de reformas urbanas, sobretudo, nas áreas centrais, que permitissem maior visibilidade e destaque para a cidade na região. Os projetos planejados, que foram aprovados na grande maioria, previam a colocação de placas de ferro esmaltadas nos prédios para identificá-los através da numeração, bem como a instalação de uma fábrica de óleos vegetais e de uma empresa de ônibus, o fornecimento de água, através de um auto caminhão, a construção de casas de diversões, como salões de dança, bar e confeitarias, a instalação de linha telefônica entre Alagoinhas e Salvador, a instalação do “Pavilhão Bar” e, por fim, a tão esperada usina hidrelétrica. (ATAS DA SESSÃO DO CONSELHO MUNICIPAL, 17 maio 1920, 20 ago. 1924, 13 fev. 1927, 11 fev. 1929)

De acordo com a matéria publicada no jornal *Correio de Alagoinhas*, em 27 setembro de 1929, a maioria desses empreendimentos foi instalada na área central da cidade, ou seja, entre a Praça J. J. Seabra, a Rua Barbosa e a Conselheiro Moura. Estas ruas, além de concentrarem o comércio da cidade, agregavam os órgãos públicos, como o Correio de Coletoria Federal e Estadual, o hospital, a Santa Casa da Misericórdia, a Inspeção agrícola, o melhor hotel do município, os clubes da cidade,

além de casas residenciais dos abastados comerciantes, como o palacete dos Farani, fixado onde atualmente se localiza o hospital particular da cidade denominado de Hospital das Clínicas de Alagoinhas (HCA).

A política administrativa adotada pelos intendentos de Alagoinhas, ao longo do período que estudamos, contribuiu para que o centro se destacasse como um local de concentração de poder e melhor acessibilidade em relação ao conjunto da cidade. Quanto a isso, as ações legitimadoras realizadas na década de 1920, que beneficiavam esse local foram além da reordenação dos espaços e a implantação de serviços. Assim, a partir de 1922, todas as ruas do centro comercial receberam nova denominação. Enquanto as ruas antigas eram associadas ao comércio, ao mercado, às atividades administrativas e religiosas – como a rua da Câmara, a Praça do Mercado, a Praça da Matriz –, as novas denominações homenageavam os homens públicos que se destacaram na política local e no cenário baiano durante a primeira República.

Quadro 7 - Novas designações para as ruas do centro da cidade

ANO	ANTIGA DENOMINAÇÃO	NOVA DENOMINAÇÃO
1922	Praça do Comércio	Praça Dr. José Joaquim Seabra
1923	Praça do Mercado	Praça Ruy Barbosa
1926	Travessa do Mercado	Rua Pedro Ponde
1926	Rua Saldanha Marinho	Rua Dr. José Olympio
1926	Praça do Bomfim	Praça Padre Alfredo de Araújo
1927	Rua da Câmara	Rua Anísio Cardoso
1928	Rua Travessa do Comércio	Rua Sórora Joana Angélica
1929	Rua Estação do S. Francisco	Rua Moreira Rego

Fonte: Atas da Câmara Municipal de Alagoinhas (1920-1929).

Em suma, pode-se dizer que as novas denominações das ruas foram incorporadas no cotidiano da população sem encontrar resistência. Chama atenção, nesse período, o fato de os jornais fazerem várias referências a essas designações, através de notícias e notas que se referiam às ruas do centro, sem o editor precisar usar os antigos nomes das ruas para orientar o percurso dos moradores. Assim, supõe-se que os alagoinhenses se adaptaram a nova exigência de seus administradores, até

porque essas substituições vieram reiterar uma tendência na cidade que, desde a sua fundação, encheu-se de ruas com nomes de presidentes da Província, como Visconde de São Lourenço, o imperador, como a rua D. Pedro I, e dos governadores da Bahia Joaquim Rodrigues Lima, Luiz Viana e Severino dos Santos Vieira.

As transformações, entretanto, não visavam somente o centro da cidade, haja vista que o governo desse período investiu na construção de estradas, com o objetivo de intensificar o desenvolvimento econômico de Alagoinhas e estreitar os laços com os municípios vizinhos. Dessa forma, no ano de 1920 o conselheiro Dr. Maurílio Pinto requisitou que o Conselho Municipal telegrafasse ao ministro da viação, pedindo o término da Estrada de Ferro que ligaria Alagoinhas a Santo Amaro. Além disso, em 1926, foi aprovado o projeto de Lei nº 8, que autorizava o intendente a construir uma estrada de rodagem, partindo do arraial de Buracica, no município de Santo Amaro, para chegar em Igreja Nova, distrito de Alagoinhas. E, por fim, em 1929, houve o projeto de lei assinado pela Comissão de Orçamento e Contas e Obras Públicas, que autorizava o Intendente a auxiliar com dois contos de réis na reconstrução das estradas de rodagem, que ligariam Alagoinhas aos municípios de Irará e Inhambupe. (ATAS DA SESSÃO DO CONSELHO MUNICIPAL, 26 jul. 1920, 10 maio 1926, 16 ago. 1929)

Portanto, essas estradas ampliavam o raio de influência que Alagoinhas vinha adquirindo na região, desde a chegada da Ferrovia, em 1863. Nessa direção, na década de 1920, a cidade mantinha relações com outros estados, tais quais Alagoas, Pernambuco e Piauí. Era necessário também estreitar laços comerciais com os municípios circunvizinhos, daí a justificativa que legitimava a construção das estradas de rodagem.

Todavia, partindo do ponto de vista de que havia os serviços urbanos mais emergenciais, a principal obra a ser encarada seria o serviço de iluminação, que há muito tempo vinha requerendo ação mais enérgica da parte de seus administradores. Sem dúvida, essa era uma questão crucial, quando considerada as constantes denúncias e reclamações dos moradores das ruas mais afastadas do centro, que dispunham de um péssimo serviço de iluminação, conforme lembra o *Correio de Alagoinhas*:

A Iluminação da Cidade

São constantes as reclamações por nós recebidas, dos muitos moradores das ruas mais afastadas, em torno da péssima iluminação que a cidade está sendo servida nestes últimos dias. Além dos encarregados começarem bem tarde a acender os opacos e mortíferos candeeiros, ainda deixam dezenas desses apagados cometendo assim uma injustificável falta. Toda culpa recai sobre o fiscal da iluminação que parece ligar pouca importância ao caso. Visto isto recorreremos em nome da população mal servida, (com o direito de reclamar os seus direitos, porque para isso pagam seus impostos) para o sr. Coronel Intendente, no sentido deste, procurar fazer melhorar o serviço da iluminação pública chamando ao cumprimento do dever o respectivo encarregado, pois só com essa medida poderemos ter melhor luz. Aqui fica o nosso apelo, que é de toda a cidade. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 7 maio 1924)

Enfim a Luz

Por mais de 40 anos, os administradores de Alagoinhas deram todo seu apoio à instalação de um serviço de iluminação pública, que atendesse à demanda da população alagoinhense. De fato, durante as duas primeiras décadas do século XX a cidade estava passando por múltiplas e variadas intervenções, contudo, nenhuma delas foi tão esperada e almejada quanto à instalação da usina hidrelétrica. Para entender melhor a importância dada à iluminação, pelos cidadãos alagoinhenses, é necessário que se faça uma breve digressão até o final do século XIX.

Assim, de acordo com o estudo de Salomão de Barros (1979), em 1885 a vila, depois a cidade, dispunha de 60 lampiões a querosene. Esse número foi crescendo até chegar a 160 lampiões no ano de 1901. Mesmo assim, o número era insuficiente para atender a demanda crescente por luminosidade, como resultado, uma grande parte da cidade ficava às escuras. Para Paixão (2009), havia ainda o incômodo do mau cheiro e da fumaça proveniente da queima de óleo. Diante da constatação inoperante dos

lampiões, em 1924 os irmãos Diomedes Robatto e Alexandre Robatto apresentaram uma petição à Câmara Municipal, propondo disponibilizar para a cidade um serviço de luz elétrica mais sofisticado. Na opinião de Barros (1979, p. 191):

O material e o maquinário instalações foram providenciados, compondo suas instalações de uma máquina hidroelétrica e outra movida a lenha; assim a população passou a ser servida de iluminação elétrica pública. No início, em determinado trecho da cidade, notadamente a Avenida Viana e ruas seguintes até a Praça Dr. Seabra (comércio) inclusive, levando-a, porém até os salões da ‘Sociedade Euterpe Alagoinhense’.

Aprofundando a questão, a iniciativa dos irmãos Robatto proporcionou outros ares para a cidade, que, aos poucos, teve um serviço de luz estendido aos estabelecimentos comerciais e algumas casas residenciais. A novidade, entretanto, não era ilimitada: atendia apenas as pessoas que pudessem pagar pelo fornecimento de energia. Mesmo assim, segundo a *Ata da Sessão do Conselho Municipal*, de 23 de fevereiro de 1926, a firma passou por sérias dificuldades financeiras e, em virtude da crise, solicitou a Câmara Municipal a transferência da licença. Nesse caso, foi concedida a Humberto Robatto, que passou a fornecer luz elétrica em algumas ruas da cidade. Doravante, o poder público, pressionado pela imprensa e pelos comerciantes locais, se conscientizou da responsabilidade de instalar uma usina hidrelétrica na cidade.

Isso considerado, em maio de 1926, foi aprovado o Projeto de Lei nº 7, pelo Conselho Municipal, que autorizava o intendente Saturnino Ribeiro contrair um empréstimo de duzentos contos de réis para auxiliar na montagem do serviço de luz pública e particular. Nesse mesmo ano, precisamente no mês de agosto, um parecer da Comissão de Orçamento, Fazenda e Contas lhe autorizou a contrair mais um empréstimo, dessa vez, de cento e quarenta contos de réis, que deveria ser aplicado na montagem do serviço de luz elétrica, como é possível verificar nas *Atas da Sessão do Conselho Municipal*, publicadas em 7 de maio de 1926 e 9 de agosto de 1926.

Fica claro, portanto, que o problema da iluminação passou a ser debatido numa outra perspectiva. Agora, o desenvolvimento e o progresso da cidade estavam diretamente atrelados à usina hidrelétrica, por isso, era um tema constante nas reuniões políticas da cidade, nos jornais e, principalmente, nas sessões do Conselho. Se esse órgão público se apressava para aprovar leis, que viabilizassem a instalação da usina, por outro lado, a imprensa reforçava, nos artigos e entrevistas, a ansiedade da população em ver a cidade iluminada e próspera. E nesse sentido, a concretização da instalação da usina hidrelétrica só foi possível graças a intervenção do governo estadual:

Um projeto de lei de nº 21, apresentado à Câmara Estadual pelos Deputados Carlos Olympio Pinto de Azevedo e Cícero Martins Dantas – em data de 18 de Julho de 1927, e que foi aprovado pelo Senado Estadual, concedendo a ajuda da importância de Rs. 50:000 \$ 000 (cinquenta contos de réis) – foi sancionado pelo Governo do Estado em favor da ‘Empresa’ que viesse a instalar ‘Luz e Força’ elétrica na cidade, sendo beneficiada a prefeitura Municipal, que recebeu a ajuda referida em duas prestações. (BARROS, 1979, p. 192)

A expectativa em torno da instalação da iluminação pública aumentava, e o apoio do poder estadual era um incentivo a mais para a consolidação desse projeto. Nesse sentido, os recursos deveriam ser investidos em infraestrutura urbana, que promovesse o funcionamento da usina, como o local para a instalação das máquinas, postes, fiação e lâmpada. Logo, observa-se que a contratação de funcionários era apenas uma parte dos problemas a serem resolvidos.

Diante dessas demandas preliminares, em seu segundo mandato (1928-1930), Saturnino Ribeiro estreitou os vínculos com o governo estadual e intensificou as solicitações à Câmara. Assim, em maio de 1928, dois ofícios foram lidos na Câmara, nos quais o intendente “solicita ao Conselheiro a autorização para assinar contratos e tudo mais que se torne preciso a montagem de serviço de luz e força elétrica a esta cidade [...]”. (ATA DA SESSÃO DO CONSELHO MUNICIPAL, 28 maio 1928)

Nessa direção, o Projeto de Lei nº 5, de 30 de maio de 1982, autorizou o intendente a adquirir um imóvel, onde seria instalado o maquinário da usina. Além disso, lhe concedeu autonomia para assinar contratos de fornecimento de materiais e acessórios, inclusive, organização da tabela de preços e contratação de funcionários. (ATA DE SESSÃO DO CONSELHO MUNICIPAL, 30 maio 1928)

Certamente, era apenas uma questão de tempo para a instalação da tão esperada usina hidrelétrica, que veio a calhar em 22 de setembro de 1929. Em consequência, esse acontecimento marcou a história da cidade. Isso porque o tão almejado serviço de luz, que substituiria a iluminação a gás e a querosene, trazia novas perspectivas aos alagoínenses, tanto no que se refere aos negócios – já que as lojas poderiam funcionar até mais tarde –, quanto a própria vida noturna, haja vista que, com o serviço de iluminação deficiente, ela era dificultada. Ao descrever na revista *Única* as festas ocorridas na cidade, em virtude da inauguração da usina hidrelétrica, Amado Coutinho afirmou:

Não há na história da importante cidade baiana um acontecimento que se possa equiparar ao espetáculo deslumbrante que ali se observou. A cidade parecia que despertava de um pesadelo. Toda iluminada, apresentando um aspecto verdadeiramente festivo, vivia agora uma nova vida. (ÚNICA, 15 out. 1929)

A revista *Única*, assim como alguns jornais de Salvador – *O Diário de Notícias* e *o Diário da Bahia* –, noticiou a inauguração. Por sua vez, a *Única* lançou uma edição extraordinária, com 23 páginas e 72 fotos, homenageando pela inauguração de sua usina hidrelétrica. Para além disso, a edição publicada em 15 de outubro de 1929 trouxe uma cobertura completa do evento que marcou essa inauguração. Assim, organizada entre fotos, poemas, discursos e anúncios do comércio local, vê-se que o editor participou e registrou esse acontecimento tão significativo para uma cidade que era considerada um “núcleo de adiantada civilização, colocada entre as maiores cidades do Estado”. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 18 ago. 1927)

Percebe-se, por um lado, que a cidade representada na revista é a dos comerciantes, intelectuais, homens públicos e de suas famílias. Por outro lado, a cidade dos vendedores ambulantes e trabalhadores da Estrada de Ferro, das pessoas em situação de rua, indigentes, meretrizes e dos que trabalhavam na colheita do fumo foi suprimida. Portanto, é a Alagoinhas, cidade particular da elite local, que ocupa as páginas da revista *Única* em 1929. Entretanto, apesar da limitação do editor, as reportagens e as imagens possibilitam entender um pouco mais sobre a sociedade alagoinhense do final da década de 20 e, principalmente, dimensionar o que significou para esses indivíduos dispor do serviço de iluminação pública.

Alagoinhas: uma cidade para ser vista

Ao analisar a edição extraordinária da revista *Única*, de 1929, o que mais salta à vista é a utilização de duas linguagens, a escrita e a iconográfica, para veicular a imagem de uma Alagoinhas próspera e moderna. Ressalta-se que ao longo das vinte e três páginas foi abordado as festas e os concursos realizados na cidade, a atuação e o prestígio de seu intendente, bem como os retratos de casas comerciais, residenciais, igreja, prédios escolares e fotos da elite local e seus familiares. Além de textos e poemas de caráter romântico e idealizador.

O discurso sobre a inauguração da usina hidrelétrica em Alagoinhas, que abriu essa edição especial da revista, enfatizou tanto a bela paisagem da cidade – com um solo “exuberante”, “sol glorificador”, a presença da garoa e de “madrugadas majestosas” –, quanto destacou as intervenções e o trabalho de seus intendentes e comerciantes. Estes inspirados na palavra-chave do progresso, construíram uma nova cidade “erguida, pedra a pedra para o entusiasmo dos nossos olhos e para satisfação do nosso orgulho! [...]”. (*ÚNICA*, 15 out. 1929)

Naquele momento, o investimento no progresso deu continuidade a um projeto político capaz de transformar a velha cidade (dos tropeiros e de passagem) em cidade futurista (da máquina a vapor, das indústrias, dos prósperos comerciantes). Inclusive, fortalecer a imagem de cidade

das laranjas, onde a seiva que sai dos seus frutos transforma-a numa nova Canaã, a terra prometida, que corre leite e mel. Nessa motivação, o referido editor se exprimiu com os seguintes dizeres:

Alagoinhas

Cidade cheia de seiva e cheia de vida, cheia do sol glorificador do nosso Brasil – cidade velha, mas cidade nova, que vibra que palpita e que sonha sob as bênçãos de um céu liricamente azul sob a prata antiga de um luar liricamente branco!

Cidade linda, erguida, pedra a pedra para o entusiasmo dos nossos olhos e para a satisfação do nosso orgulho!

Nos passos agigantados com que percorres a trilha infinita do Progresso, nas investidas, sempre vitoriosas do teu comércio, no esplendor honesto de tua actividade – vive de toda nossa vida de patriotas e aneia toda a alma cívica da nossa gente!

Alagoinhas! Guardas, no coração da tua Alagoinhas Velha o coração muito manso e muito bom, o coração generoso de velhice! Mas é Alagoinhas Nova, uma gloriosa mocidade!

Única te saúda, na honestidade da tua administração. Na poesia irresistível de teus crepúsculos! No ouro do teu Sol! Na melancolia da tua garoa! No painel magestoso das tuas madrugadas! Na glorificação soberba dos teus dias! Na fertilidade exuberante de teu solo! Na magnificência de teu trabalho! No coração magnânimo dos teus filhos! Na beleza soberana

Das tuas mulheres. (ÚNICA, 15 out. 1929)

A revista também destacou a figura dos homens públicos da cidade, reverenciando as autoridades políticas, municipais e estaduais. Sendo assim, as reportagens e as fotos, em sua maioria, foram articuladas aos melhoramentos urbanos realizados pela administração pública e apoiados pelo governo estadual. Não é por acaso que o coronel Saturnino

Ribeiro, intendente do município, foi o principal destaque da revista, sendo homenageado antes mesmo da edição especial em questão. O que é possível constatar na edição de 4 de outubro de 1929, quando foi publicada sua foto e o edifício onde funcionava sua firma comercial, que realizava negócios com todo o Estado e outras capitais brasileiras.

Na edição que homenageou Alagoinhas, a *Única* publicou novamente a imagem do prefeito. Dessa vez, seu retrato, centralizado na página, foi acompanhado por uma breve biografia e transcrição de alguns telegramas e cartas que o felicitavam diretamente pela instalação da usina hidrelétrica. Na matéria, é enfatizada ainda sua amizade com “políticos importantes”. É provável que isso tudo tenha viabilizado as melhorias no município.

No âmbito da administração pública, Saturnino da Silva Ribeiro administrou Alagoinhas no biênio 1926-1928 e foi reeleito, permanecendo na prefeitura até 1930. Ele era comerciante, natural da cidade de Santo Amaro, e chegou em Alagoinhas ainda rapaz para trabalhar como caixeiro viajante. Em 1889, solicitou à junta comercial da Bahia o registro de sua firma comercial onde vendia molhados e louças, segundo as *Declarações de Registros de Firma* (1899).

Na primeira década do século XX, ele já figurava na lista dos principais comerciantes da cidade. A primeira referência de seu nome associado à política local apareceu em um ofício de 1920, no qual assinou como secretário do Conselho Municipal. Daí em diante, é recorrente o nome do coronel nas atas do município. Nesse momento, também integrou a Comissão da Fazenda, Orçamento e Contas, além da comissão de legislação, poderes, posturas, justiça, saúde pública, instrução e redação, segundo o *Ofício* nº 7, de 13 de fevereiro de 1920.

Em 1921, Saturnino da Silva Ribeiro concorreu ao cargo de intendente, mas ficou em terceiro lugar. Nos anos seguintes, ele assumiu a presidência do Conselho e participava ativamente das melhorias da cidade, como conselheiro. Finalmente, em 1º de janeiro de 1926 assumiu pela primeira vez a intendência do município. (ATAS DA SESSÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS, 16 dez. 1921, 20 ago. 1923, 5 jun. 1924, 1 jan. 1926) No início de seu governo, o jornal *Correio de Alagoinhas* publicou a seguinte nota:

O coronel Intendente trabalha. Dois meses apenas são decorridos após a posse do coronel Saturnino da Silva Ribeiro no cargo de intendente de nosso município S.s, neste pequeno espaço de tempo já tem o seu nome bem gravado na história de nossa cidade pelos palpáveis melhoramentos que vem de trazer, bem como pelo fiel desempenho de suas elevadas funções, procurando cumprir as leis municipais e elevando a receita. (CORREIO DE ALAGOINHAS, 4 mar. 1926)

É interessante recordar que dois anos após ter assumido a administração do município, ele teve seu trabalho reconhecido não só pela imprensa local como pela população. Por esta razão, foi reeleito em 1926 e ficou à frente da prefeitura até 1930. Durante seu segundo governo, deu continuidade às intervenções urbanas, visando alcançar outras melhorias.

Neste período, houve o incentivo a várias indústrias a partir da isenção de impostos, para que instalassem seus serviços na cidade, como o curtume denominado “Fábrica de São Paulo”, a “Empresa Rodovia Cipó”, a firma “Gonçalves Peres & Companhia” e a “Companhia de Lacticínios da Bahia”. Entretanto, as principais obras que marcaram sua passagem pela intendência foram a edificação Pavilhão Bar, no centro da cidade, comumente chamado de coreto, e a tão esperada usina hidrelétrica, segundo as Atas da Sessão da Câmara Municipal (1926-1929).

O progresso que marcou a administração de Saturnino Ribeiro, como já foi assinalado, só foi possível graças as alianças estabelecidas entre a política local e as elites políticas estaduais. Não é sem motivo que as correspondências publicadas na revista *Única* enfatizassem sua administração e a amizade com políticos influentes, entre eles Octávio Mangabeira, Eduardo Rios – secretário da Fazenda da Bahia –, Gastão Pedreira, Maurílio Pinto, Senador Dr. Dantas Bião e outros.

Com efeito, o vínculo de Saturnino Ribeiro com as elites políticas baianas sempre foi ressaltado pela imprensa local. Em 7 de junho de 1926, por exemplo, o jornal *Correio de Alagoinhas* publicou a resposta do então deputado Octávio Mangabeira à solicitação feita por ele ao Ministro da Viação para a abertura de uma rua no município. O deputado concluiu a mensagem nesses termos: “Contem sempre meus esforços tudo quan-

to possa interessar nossa estremecida Alagoinhas”. Diante disso, parece possível dizer que o artigo e/ou reportagem buscava consolidar a imagem de um administrador influente que, a partir de suas alianças políticas, garantia o progresso da cidade.

Evidentemente, a *Única* também fez referência à amizade que existia entre Saturnino e Octávio Mangabeira. No telegrama publicado em 1929, o líder baiano ressaltou sua afinidade com a cidade e os políticos locais, como se vê neste trecho:

Soube por telegramas dos jornais que será aí inaugurado amanhã novo serviço iluminação elétrica. Congratulando-se tal melhoramento nossa querida cidade envio-lhe afetuosas saudações. Peço tornar extensivas a todos os caros amigos e ao povo alagoinhense por cuja prosperidade não deixo de fazer sempre votos mais sinceros. (ÚNICA, 15 out. 1929)

Contudo, a revista mencionou outros aliados políticos do intendente. Das imagens que registraram as festas oficiais realizadas na cidade, em virtude da inauguração da usina, prevaleceram a presença de Saturnino Ribeiro, o Senador Dantas Bião e o Governador Vital Soares. Em duas páginas, lado a lado, o editor expôs os momentos da inauguração, como a saída da Comitiva da casa de Dantas Bião. Além disso, registrou a imagem do representante das indústrias Kalkamann, responsável pela aparelhagem da Usina, os jornalistas João Pinho e Dagoberto Menezes, e Monsenhor Affonso Maria Galdino, o pároco de Alagoinhas.

De modo geral, no âmbito da revista se estabeleceu uma relação entre informar e apresentar imagens. Por meio das fotografias veiculadas na imprensa, o leitor teria noção do prestígio que a cidade ocupava no Estado, pois a figura “imponente” do governador e de sua comitiva, ao lado dos personagens da vida política local, estava sempre em destaque. Com o título “O mundo oficial da Bahia nas festas de Alagoinhas”, o editor apresentou as imagens fotográficas da seguinte maneira: no dia 22 de setembro de 1929, a saída da comitiva da casa do Senador Dr. Dantas Bião; ao lado, o registro da cerimônia da ligação da usina hidrelétrica; no

centro, o desfile da elite política pelas ruas da cidade; em seguida, o jantar na casa de Dr. Bião e a reunião realizada no Palácio da Municipalidade.

Destaca-se a figura de Dantas Bião como anfitrião e influente político local. Por mais de duas décadas, o senador participava da vida política da região e, por isso, comandava a política municipal. Dotado de grande maturidade e conhecedor do jogo político, ele apoiou Saturnino Ribeiro para que se tornasse intendente do município. Com isto, a inauguração da usina hidrelétrica e as festas ocorridas durante a gestão do prefeito foram os momentos que Dantas Bião buscou “[...] restaurar sua reputação política maculada com as perseguições que o senador sofrera no governo de Antonio Moniz”. (ROCHA, 2003, p. 32)

Retomando a apresentação dos cidadãos “ilustres” de Alagoinhas na revista, foram expostas numa página inteira imagens de homens que atuaram em diversas atividades no município. Encontra-se, desde o diretor técnico da 4ª Circunscrição Agrícola do Estado, Orlando G. Teixeira – que desenvolvia a função de incrementar a lavoura, a indústria e o comércio dentro da área de sua zona compreendida entre Juazeiro e Barracão –, até comerciantes de médio e grande porte.

É bom frisar que é o grupo da imprensa que será destacado na revista, como, por exemplo, a divulgação do comitê de imprensa e dos jornalistas que atuavam em Alagoinhas (leia-se Dr. Dantas Bião, Carlos Azevedo e Dagoberto de Menezes). Além disso, apresentaram o slogan de vários periódicos que fizeram história no município, dando visualidade ao grupo social que promovia a informação dos cidadãos alagoinhenses.

Tendo em vista as observações de Silva (2000), na época, apesar do jornalismo não proporcionar uma remuneração satisfatória, os homens que desenvolviam esta atividade adquiriam projeção social, conquistavam possíveis gratificações simbólicas, ingressavam na política e nos empregos públicos. Assim, a aliança entre imprensa e política possibilitou a ascensão de algumas personalidades locais. A atuação da imprensa em Alagoinhas remonta ao ano de 1864, quando se editou o periódico *O Noticiador Alagoinhense*. A partir disso, vários periódicos surgiram, como *O Popular* (1896) e *O Correio de Alagoinhas* (1905), sendo os de maior destaque. A *Única*, na matéria publicada em 1º de outubro de 1929, refere-se ao jornal *O Popular* nos seguintes termos:

O Popular

O velho órgão habilmente dirigido pelo jovem e talentoso jornalista Salomão de Barros e que se edita, há 34 anos, em Alagoinhas, fez circular duas belas edições no sábado 21 e quarta-feira 25, dos quais se depreende os grãos do progresso da imprensa do Estado e firmou, mais uma vez, o conceito em que são lidos 'O Popular' e seu correto habilíssimo representante de Única em toda zona. (ÚNICA, 1 out. 1929)

Essa estreita ligação entre a imprensa de Alagoinhas e a de Salvador remonta aos seus primórdios. Os jornalistas locais sempre buscavam o reconhecimento de seu trabalho pela imprensa baiana. Salomão de Barros, por exemplo, foi um desses jornalistas que conseguiu estreitar os laços entre as duas imprensas. O que representou uma visibilidade à imprensa local e a divulgação das ideias de progresso propagadas, mais tarde, pela imprensa baiana.

Acrescenta-se que as primeiras imagens publicadas da cidade destacam o poder religioso, como a foto da Matriz, além dos prédios escolares e do coreto da Praça da Bandeira. A igreja, ao ser um dos primeiros prédios a representar a cidade na imprensa, evidencia uma característica peculiar dos alagoanhenses: a religiosidade. Segundo Joanita Santos, as festas religiosas eram constantes na cidade. Assim, à medida que o ritmo citadino era regido pelas partidas e chegadas dos trens na Estação, localizada na Praça J. J. Seabra, os sinos da igreja conclamavam os fiéis para a missa e anunciavam o falecimento dos moradores:

Segundo costume da época, os sinos anunciavam o falecimento dos moradores. Se o primeiro toque fosse agudo e o seguinte, grave, era uma mulher que havia falecido. Ao contrário, era um homem. 'Gente bem' pagava ao padre os 'dobres de finados', os quais eram ouvidos em toda a cidade, como um convite à oração. Era um badalar triste; e, às vezes tocava, de espaço em espaço, durante todo dia. Eram bem diferentes do repicar das 'chamadas' dos fiéis para a missa. (SANTOS, 1987, p. 36)

É interessante observar que o prédio da Igreja Matriz sofreu várias remodelações até atingir os padrões urbanísticos que lhe proporcionassem maior visibilidade e uniformidade, assim como a praça localizada em seu entorno. De acordo com Santos (1987, p. 38), depois de várias modificações no prédio da igreja, “[...] deram-lhe uma guinada de noventa graus virando sua fachada principal para onde ficava uma das paredes laterais”.

A noção de cidade veiculada na revista está vinculada às imagens dos marcos urbanos até então convencionados, tais como: a Estação de São Francisco, o edifício do Elegante Clube, o prédio onde foram instalados os motores da usina hidrelétrica, os prédios destinados à educação, as residências particulares e a Praça J. J. Seabra, onde eram realizadas as festas populares.

Com o intuito de destacar as imagens que reforçassem o título trazido em uma das reportagens: “Alagoinhas que marcha avante...”, duas fotos panorâmicas foram expostas: a primeira evidenciou o crescimento horizontal da cidade, apresentada em seu conjunto, tornando visíveis as “melhores” edificações. Enquanto isso, a segunda imagem possibilita a visualização de um espaço de sociabilidade e de grande circulação urbana. Assim, a Praça J. J. Seabra caracterizava-se como o centro da cidade, que agregava as casas comerciais de destaque, os hotéis e o coreto, inaugurado em 1929.

Finalizando o percurso trilhado pela revista *Única* nos dias 22 e 23 de setembro de 1929 em Alagoinhas, vê-se o conjunto de imagens referentes às festas realizadas em virtude da inauguração da usina. Com o título *A parada infantil*, as imagens objetivam expor a participação popular, até então ausente nos festejos, e o regozijo dos alagoinhenses com o advento da nova iluminação pública. Assim, nessa produção é evidenciado, mais uma vez, o centro da cidade delimitado pela Praça J. J. Seabra, e a subida da Praça Ruy Barbosa.

No sentido de corroborar com os registros fotográficos que expunham a progressista cidade de Alagoinhas, poemas e discursos foram transcritos ao longo da revista, tais como o exemplo a seguir:

Major Júlio de Melo: [...] A bela e vasta cidade de Alagoinhas crismado – porta aberta do sertão – pelo Gênio, o sobrenatural, e inesquecível pelos seus feitos em Haya, que Ruy Barbosa, constituem hoje, um indizível núcleo de progresso em seu grande município.

Sr. Hans Kurt Stadhagens (representante da firma Kalkmann): [...] os mais sinceros votos pelo bem estar e a sempre crescente prosperidade da cidade de Alagoinhas. Queira Deus que o dia de hoje seja o início de uma época nova na história desse município, levando-o para desenvolvimento sempre maior, com a qual a linda cidade de Alagoinhas com certeza participará na irresistível marcha progressista.

Pinto de Aguiar: Minha cidade que realizas agora a beleza de um paradoxo estendendo-se pela largura imensa dos tabuleiros infindos de longe em longe, eleva-te uma apoteose ilumina de feerie.

Minha cidade mocinha que passas a vida entre pombas de luz e pombas de nevoa!...

Minha cidade paradoxal!

Paradoxal como tudo que é lindo!

(ÚNICA, 15 out. 1929)

Tudo indica que, mesmo sem seguir uma ordenação dos registros fotográficos, a promoção dos marcos referenciais da cidade no corpo da revista se encaixa justamente na proposta de narrativa articulada pelo editor, que constrói a imagem de uma cidade comercial próspera, fruto de um poder público competente. Trata-se de uma cidade que a cada dia fazia jus ao título dado por Ruy Barbosa: “Pórtico de ouro dos sertões baianos”.

O Álbum artístico comercial e industrial do estado da Bahia (1930)

Um aspecto relevante a ser defendido aqui é a publicação do *Álbum artístico comercial e industrial do estado da Bahia*, idealizado por Manuel Rodrigues Folgueira (editor e produtor). Isso porque, na sua missão, ele publicou uma série de imagens fotográficas, que representavam homens e feitos da Bahia entre os anos 1928 a 1930. Assim, o álbum foi resultado de um trabalho intenso de três anos de pesquisa, a partir de várias viagens realizadas pelo estado da Bahia para a coleta de documentos autênticos.

Ao olhar para esse acervo cultural, com 512 páginas ilustradas (leia-se 1.743 fotografias), bem como fragmentos, pode-se afirmar que o material foi organizado na perspectiva de “atestar” o progresso da Bahia e consagrar o governo chefiado por Vital Henriques Baptista Soares. Aqui observa-se a construção de um mosaico do estado, baseado no patriotismo de seu proprietário. Dessa forma, o álbum idealizou um território repleto de riquezas naturais e os feitos de seus homens públicos. Como resultado, o editor postulou algo inefável para a realidade baiana: uma “prosperidade ilusória” que nunca foi vivenciada antes.

Lima e Carvalho (1997), cientes do domínio discursivo do álbum, alerta que a coleção conduz a percepção de leitura do receptor, reforçando, assim, ideias e imagens que permeiam o imaginário social. Também chama atenção a utilização desse tipo textual para o arranjo pessoal de registros fotográficos de meados do século XIX, época que surgiu os primeiros cadernos destinados ao acondicionamento de retratos fotográficos. Isso considerado, as imagens da cidade são apresentadas a partir de uma síntese, ou seja, o conjunto articulado daquilo que foi selecionado como representativo de grupos e lugares urbanos.

Além disso, ao cristalizar tipos urbanos, consagrar marcos referenciais e elaborar uma narrativa própria, os álbuns utilizam a fotografia como registro fidedigno da realidade. Desse modo, no texto de abertura, o editor justificou o caráter patriótico do álbum:

Os homens públicos laboriosos, sensatos e de brio, não se pertencem, são do povo, que os estima e respeita, são da nação

que a eles recorre [...] são desse escol, as duas ilustres individualidades escolhidas pelo povo brasileiro para futuros presidente e vice-presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, no quadriênio de 1930-1934, os exmos, Srs.drs. Julio Prestes de Albuquerque e Vital Henriques Soares, atuais presidente e governador dos prósperos estados de São Paulo e da Bahia, aos quais se devem grandes obras, levadas a cabo em seus governos progressistas [...]. (FOLGUEIRA, 1930, p. 6)

É preciso considerar ainda que esse texto introdutório, de tom ufanista, recebeu o suplemento de um conjunto de imagens e dados estatísticos, que explicariam o “engrandecimento do glorioso estado da Bahia”. Assim, a organização das fotografias seguiu uma hierarquia.

A primeira página visual do *Álbum* trouxe, lado a lado, a imagem do então presidente da República Washington Luís e do vice-presidente Fernando de Melo Viana. Na página seguinte, foram apresentadas as fotografias do intendente do estado de São Paulo, Júlio Prestes, ao lado do Dr. Vital Henriques Baptista Soares, governador do estado da Bahia. E, assim, seguiu a sequência das imagens do corpo administrativo do governo, composto por senadores, membros da Câmara, deputados, entre outros. Há ainda as imagens do Palácio do Governo e do Palácio da Aclamação, seguido da apresentação de edifícios, espaços públicos, palacetes, templos católicos da Bahia, clero, imagens das partes da cidade do Salvador e dos municípios que expressam a ação e promovem o poder público estadual e local.

Curiosamente, o conjunto de fotografias do *Álbum* possui legenda que identifica o tema, ou o motivo principal dos retratos, direcionando o olhar do leitor. Nesse sentido, o receptor pode fazer a leitura das imagens, partindo das informações expostas nas legendas. Apesar desse *Álbum* apresentar um número significativo de registros fotográficos, dos mais variados temas, o editor trouxe também textos, que, aliados às imagens, fornecem dados sobre o desenvolvimento socioeconômico do estado da Bahia.

Alagoinhas no *Álbum da Bahia*, de 1930

Em 1930, entre as 152 cidades baianas, apenas 38 foram caracterizadas como as mais desenvolvidas. No conjunto das dez principais localidades, encontram-se: Salvador, Santo Amaro, Cachoeira, São Felix, Maragogipe, Itaparica, Nazaré, Arathuype, Alagoinhas e Bonfim. Ao conquistar a nona posição no *ranking*, Alagoinhas foi descrita nestes termos:

Sobre as margens do rio Catu, afluente do Pojuca, com grandes feiras aos sábados. Seu comércio é ativo, sobretudo o de tabaco, açúcar, couros e borracha. Além da indústria agrícola, há também no município criação de gado vaccum e cavallar. É ponto inicial das vias férreas. Prolongamento e Ramal do Timbó e terminal da Bahia a Alagoinhas. (FOLGUEIRA, 1930, p. 266)

É notável que a imagem de Alagoinhas apresentada no *Álbum da Bahia*, de 1930, se refere a cidade oficial, divulgada nas fotografias dos edifícios públicos – prefeitura, escolas, igrejas e hospitais –, além da cidade planejada, que figura no coreto, nas amplas ruas e calçadas, nos edifícios dos grandes estabelecimentos comerciais de arquitetura neoclássica e nos “confortáveis” palacetes.

Assim, vê-se uma Alagoinhas que corresponde aos padrões estéticos norteadores do *Álbum da Bahia*. Embora, as imagens divulgadas não possibilitassem uma análise mais detalhada da cidade no final da década de 1920, a partir delas, é possível fazer uma leitura dos espaços urbanos projetados, das intervenções realizadas e dos marcos urbanísticos.

Salienta-se que a participação de Alagoinhas nesse *Álbum* entrou em discussão na Câmara Municipal em 1921, momento que foi aprovado um projeto de lei para autorizar o então intendente, Dr. Maurílio Pinto da Silva, contratar “com o editor do *Álbum da Bahia*, três páginas do mesmo”. “Contudo, na referida publicação, as fotos de Alagoinhas foram expostas em cinco páginas num total de trinta e cinco fotografias”. (ATA DE SESSÃO DA CÂMARA, 16 maio 1921)

Resta ainda frisar que as primeiras imagens da cidade foram vinculadas ao poder público e às autoridades, tendo como registro visual o prédio

da municipalidade, o Pavilhão Bar e o retrato do intendente Saturnino da Silva Ribeiro. Observa-se que a foto do prefeito foi acompanhada de uma legenda que ressaltava os grandes feitos desse administrador. Ao lado, em dimensão menor, apareceu o Palácio da Municipalidade num enquadramento diagonal que possibilitou ver a dimensão da edificação.

Na página seguinte do *Álbum da Bahia*, foram dispostas duas imagens panorâmicas da Praça J. J. Seabra. A primeira foto mostrou o centro comercial da cidade, destacando as ruas espaçadas e limpas, com calçamento; no núcleo, o coreto arborizado que dava beleza ao largo. Na imagem que segue abaixo, o fotógrafo capturou o Pavilhão Bar num primeiro plano, destacando o espaço onde eram realizadas as festas da cidade. A justaposição das duas imagens aponta para o potencial de estabilidade do espaço urbano, que sugere a projeção de uma cidade ampla, com ruas alinhadas e belos edifícios.



Figura 5 - Vista panorâmica da Praça J. J. Seabra

Fonte: *Álbum artístico comercial e industrial do estado da Bahia* (1930).

Ressalta-se que o Pavilhão Bar foi inaugurado em 15 de novembro de 1927, erguido no centro da Praça J. J. Seabra, em estilo da renascença, com bancos de cimento armado. Segundo Santos (1987), ao seu redor ficava localizado o espaço onde se realizavam festas, quermesses e a “feira-chic”. Por um lado, durante as primeiras décadas do século XX, as senhoras e as senhoritas, – esposas e filhas da elite de comerciantes locais –, desfilavam seus trajes requintados e modernos nessa praça. Por outro, era também comum a apresentação das filarmônicas tradi-

cionais, a Euterpe Alagoinhense e a União Ceciliana, que animavam as festas cívicas e populares, encantando os alagoinhenses deslumbrados pelo espetáculo.

Além disso, há a preocupação em destacar os marcos urbanísticos da cidade nas imagens expostas no *Álbum*. Também houve a perspectiva de evidenciar o progresso e o desenvolvimento da cidade, a partir dos prédios escolares e seus respectivos alunos, – devidamente fardados –, a fachada de edifícios, – como o mercado –, e o calçamento das ruas, o prédio do matadouro público e a Igreja Matriz. Essas imagens foram captadas em ângulo diagonal, supondo-se valorizar e destacar ainda mais o tamanho dos prédios.

Em uma análise dessa questão, Lima e Carvalho (1997) lembram que a ênfase na plasticidade do edifício, a valorização da altura, bem como o uso da composição visual para a reorganização do espaço urbano e a produção de sentido desse lugar, são recursos formais largamente utilizados nos álbuns realizados nas décadas de 1920 e 1930.

Logo após reforçar as qualidades espaciais da cidade, o editor agrupou em blocos temáticos as atividades comerciais da cidade, destacando a figura dos comerciantes mais prósperos. Na página 300, por exemplo, três fotos representaram “a importante firma Joaquim Cravo & Filho”. Duas fotos trouxeram a fachada dos edifícios pertencentes ao Coronel Joaquim da Silva Cravo, a imagem de seu palacete residencial, a foto de Joaquim Cravo, seu filho, e Sr. Strappa, amigo da família. Acrescenta-se que Joaquim Cravo foi um exportador de fumo em grosso que adquiriu destaque na sociedade alagoinhense graças a atuação como comerciante e político influente. O que o levou a exercer a função de intendente do município no período de 1921 a 1925.

Seguramente, o comerciante Giordano Strappa também teve sua firma mencionada no *Álbum*. A partir de um conjunto de quatro fotografias, foi destacado tanto a fachada de sua fábrica de vinhos como seu escritório a seco, de rotulagem e manipulação. Strappa foi um dos imigrantes italianos que chegou em Alagoinhas no início do século XX, onde conseguiu se instalar e fazer fortuna.

Em suma, pode-se dizer que as imagens relacionadas a Alagoinhas foram fotografadas por Manuel Rodrigues Folgueira em 1926, quando

este jornalista chegou na cidade para pesquisar informações e fotografar os prédios públicos e as casas particulares dos ricos comerciantes. Na época, Saturnino da Silva Ribeiro era o intendente em exercício. Certamente, sua posição política e seu prestígio possibilitaram a cidade adquirir mais espaço no *Álbum* do que o previsto.

Conclui-se que a inauguração da usina hidrelétrica, o reconhecimento da imprensa local e estadual, de uma época de grandes melhorias, e a vinculação das imagens da cidade na revista *Única* e no *Álbum da Bahia* demonstra que Alagoinhas estava consolidando seu progresso econômico, iniciado pela presença da Ferrovia. Trata-se da cena de uma fase de expansão que foi acelerada pela força das atividades mercantis. Por essas e outras razões, pode-se dizer que Alagoinhas, nesse período, tornou-se uma cidade referência para o estado da Bahia.

Considerações finais

À guisa de conclusão, é importante destacar que este estudo buscou investigar as formas de constituição de Alagoinhas, cidade localizada no interior baiano, envolvendo os aspectos de planejamento e projeto para a transformação e a adaptação do viver urbano no final do século XIX e início do século XX. Como se observou, a partir da análise desenvolvida ao longo dos capítulos foi possível compreender especificamente seu processo de fundação, expansão, crescimento socioeconômico, e a inserção de novos modos de vida entre os anos 1868-1929.

No conjunto, o exame desses aspectos evidenciou o papel importante da Ferrovia e do comércio, enquanto fatores decisivos para a caracterização de Alagoinhas como cidade ferroviária e comercial. Para tanto, o estudo do processo de urbanização e da vida urbana da cidade, que compreendeu o final do século XIX e os primeiros anos do século XX, levou em consideração os binômios cidade-Ferrovia, cidade-comércio e cidade-poder público.

Desse modo, no início deste estudo foi destacado que a implantação dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia *and* São Francisco, assim como a construção da Estação Ferroviária e a chegada do trem, foram fatores decisivos para o aparecimento de um novo núcleo urbano nas imediações da Vila de Alagoinhas. O que provocou modificações significativas na fisionomia do povoado, em relação à economia, ao traçado urbano e à vida dos cidadãos. Para dar conta desse amplo repertório, considerou-se também os problemas enfrentados, como, por exemplo, a frustração de uma parcela da população alagoinhense que presenciou a decadência da antiga vila, decorrente da não implantação dos trilhos dentro dos limites do povoado.

Ao mesmo tempo, destacou-se que a Ferrovia exerceu força e influência no processo de fundação da nova cidade. Isso porque os trilhos da

Estrada de Ferro atraíram os comerciantes prósperos do antigo povoado, que construíram suas casas comerciais e abriram o caminho para a transferência de outros moradores, iniciando, assim, o processo de urbanização da área. Nesse contexto de discussão, ficou claro que o engenheiro Trajano da Silva Rego traçou a planta base da Nova Alagoinhas entre os anos de 1868-1871, tendo a linha do trem como referência e a pedido do governo municipal. Essa obra definiu a abertura das principais ruas, travessas, praças e o local onde foi construída a Casa da Câmara, bem como o barracão da Estrada de Ferro e o prédio do mercado.

É preciso apontar ainda que a aceleração do processo de urbanização do novo povoado exigiu o investimento do governo municipal, que contou com o apoio esporádico do governo estadual. Assim, os gestores intervieram tanto numa perspectiva normativa, sob a forma de projetos de alinhamento, legislação de uso e ocupação do solo, quanto no investimento em obras e serviços que fornecessem a infraestrutura necessária para acompanhar o crescimento demográfico e o desenvolvimento econômico ocorridos, em grande parte, pela presença da Ferrovia e do comércio.

De outro lado, o desenvolvimento do comércio e sua relação com a expansão de Alagoinhas, além das transformações enfrentadas nesse processo, foram objetos de análise, em especial, do segundo capítulo. Assim, estudando o crescimento das atividades comerciais da cidade ocorrido, principalmente, a partir de 1890, foi possível acompanhar a emergência de outro fator de aglomeração que tornou a cidade ainda mais objeto e centro das atenções da população local, das cidades circunvizinhas e do governo municipal: a ideia de progresso. Nessa lógica, abriram ruas, lotearam terrenos, edificaram novas casas, intensificaram a melhoria dos serviços públicos, tais como água e luz, e investiram em obras públicas – pontes, viadutos e praças.

Quanto às mudanças, assim como muitas outras implantadas, vê-se que a atuação dos comerciantes ultrapassou as atividades mercantis. Eles não se limitaram em expandir o comércio e aumentar a diversidade de mercadorias circulando dentro da cidade, mas participaram ativamente da política local. Alguns ocuparam cargos de conselheiros, como Domingos de Oliveira Santos, Gregório de Souza Coelho e Joviniano Pinto da Silva. Outras figuras, a saber, Pedro José Devay, José Antonio da

Costa Dórea, Inácio Paschoal Bastos, Anísio Pinto Cardoso, José Justino da Silva Telles e Saturnino da Silva Ribeiro, tornaram-se intendentes. Se for considerado que nesse grupo alguns aproveitaram a posição e a influência política para legislar e intervir no espaço urbano em benefício próprio, deve-se admitir também que a participação desses comerciantes na política intensificou as transformações que visavam melhorar a estrutura física da cidade, por meio de obras de melhoramentos que proporcionaram uma nova paisagem urbana para os alagoanhenses.

Contudo, o processo de (re)construção do espaço urbano de Alagoinhas, iniciado na primeira década do século XX, foi acentuado e alcançou novas perspectivas somente a partir da década de 1920. Compreender o processo de reestruturação de sua infraestrutura, bem como entender como a construção desse espaço – que possibilitou o encontro, a troca, o lazer, e criou novas formas de viver o urbano – foi o objetivo de análise do terceiro capítulo.

Assim, constatou-se que as festas e a presença das duas filarmônicas locais intensificaram a vida sociocultural da cidade. Além disso, os melhoramentos urbanos ocorridos, sobretudo, durante a gestão de Saturnino da Silva Ribeiro, ganharam projeção estadual. A título de exemplo, a inauguração da usina hidrelétrica em setembro de 1929 foi documentada a partir de imagens fotográficas publicadas numa revista de projeção estadual chamada *Única*, que dedicou uma edição especial ao evento.

É válido ressaltar que a revista destacava os principais homens públicos da época – inclusive as filhas e as esposas –, as casas comerciais dos comerciantes prósperos e dos políticos influentes, os prédios públicos, os coretos e as filarmônicas. Para o interesse deste estudo, foi analisado o *Álbum artístico comercial e industrial do Estado da Bahia*, que, em 1930 também publicou imagens da cidade. Entre elas, encontra-se o Paço da Municipalidade, o Pavilhão Bar, o prédio da Matriz, edifícios dos grandes estabelecimentos comerciais e a casa residencial do intendente Saturnino da Silva Ribeiro.

Finalmente, é indispensável sublinhar a relação entre a cidade e o poder público discutida ao longo dos capítulos. Nesse sentido, buscou-se fazer uma breve biografia pessoal dos principais políticos alagoanhenses

que atuaram na vila e na cidade entre 1853-1929. Ainda que de maneira limitada, por questões de tempo e espaço, houve o registro dos feitos de vários administradores públicos que se preocuparam com o crescimento físico e a promoção das transformações urbanas de Alagoinhas. Assim, eles investiram – em épocas distintas – nas obras públicas, na melhoria das condições sanitárias e dos serviços públicos, assim como contribuíram para a construção de edifícios monumentais, como o Paço da Municipalidade e a Igreja Matriz; e a execução de espaços de sociabilidade, precisamente, o Pavilhão Bar, os coretos e as praças.

Do ponto de vista cronológico, o primeiro coronel que se destacou na política do município foi José Joaquim Leal, ocupando a Presidência da Câmara Municipal da Vila de Alagoinhas em 1853. Logo após a transferência da vila para a proximidade da Estação, sua família, paulatinamente, perdeu prestígio político. Por essa razão, um novo grupo surgiu chefiado por José Moreira de Carvalho Rego e Pedro Rodrigues Bastos, que se destacou como liderança política na década de 1870. No limiar da República, por sua vez, Inácio Paschoal Bastos administrou a cidade no período de 1899-1904. Por fim, ainda houve a atuação do comerciante Saturnino da Silva Ribeiro, que ficou à frente da Intendência entre os anos de 1926 a 1930.

Finalmente, é indispensável evocar a confirmação da hipótese de pesquisa que aponta para a importância da chegada da Estrada de Ferro Bahia *and* São Francisco, com toda sua infraestrutura, para a implementação das atividades mercantis no processo de fundação, expansão urbana e desenvolvimento socioeconômico da cidade de Alagoinhas no período compreendido entre 1868 a 1929.

Espera-se, assim, que a discussão empreendida aqui contribua para futuros estudos históricos sobre Alagoinhas, enquanto objeto. Considera-se que a pesquisa, na vertente da era ferroviária, apenas começou. Evidentemente, outros historiadores podem perscrutar a cidade na materialidade de seus espaços construídos, analisando outras experiências e vivências dos sujeitos e grupos que constituem a essência histórica da referida cidade.

Referências

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

AGUIAR, Durval Vieira. *Descrições Práticas da Província da Bahia*: com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. 2. ed. Bahia: Tipografia do Diário da Bahia, 1979.

ALMEIDA, Rômulo. Meio século de propostas sobre o planejamento regional da grande Salvador. In: BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. *Planejamento na Bahia*. Salvador: BA-SEI, 2001.

BARBUY, Heloisa. *A cidade: exposição e cosmopolitismo em São Paulo (1860-1914)*. São Paulo: EdUSP, 2006.

BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu município: notas e apontamentos para futuro*. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902.

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

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

CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A estrada de ferro de Nazaré no contexto da política*. Salvador: UFBA, 1970.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Ed. da UNESP, 1999.

CUNHA, Euclides. *Canudos: diário de uma expedição*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1939.

ESTRELA, Reginaldo Andrade Silva. *Caminhos da liberdade em Alagoinhas e Inhambupe (1871-1888)*. 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Estado da Bahia, Alagoinhas, 2018.

FABRIS, Annateresa (org.). *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Edusp, 1987.

- FENELON, Déa Ribeiro (org.). *Cidades*. São Paulo: Olho d'água, 1999.
- FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway*. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.
- FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.
- FOLGUEIRA, Manuel. *Artístico, comercial e industrial do estado da Bahia*. Brasil: Fogueira Brasil, 1930.
- HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma: a Ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital: 1848-187*. Tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- HOLANDA, Sergio Buarque. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia da Letras, 1995.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição: Santos: 1870-1913*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LIMA, Solange Ferraz de; CARVALHO, Vânia Carneiro de. *Fotografia e cidade: da razão urbana à lógica do consumo: álbuns da cidade de São Paulo (1887-1954)*. Campinas: Mercado de Letras; São Paulo: Fapesp, 1997.
- MARES, Estela. *Evolução histórica de Inhambupe*. Salvador: Art-Contemp, 1993.
- MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: em que termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel, 1991.
- NASCIMENTO, Aline Soraia Saraiva. *Escravidão e laços familiares entre escravizados*. Alagoinhas: Bahia, século XIX. 2019. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade do Estado da Bahia, Alagoinhas, 2019.
- PAIXÃO, Carlos Nassáro Araújo. *Traços da cidade de Alagoinhas: memória, política e impasses da modernização (1930-1949)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Regional e Local) – Universidade do Estado da Bahia, Santo Antônio de Jesus, 2009.

- PESAVENTO, Sandra Jathay. Cidades invisíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 53, p. 11-23, jun. 2007.
- PESAVENTO, Sandra Jathay. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano: Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. 2. ed. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2002.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Pioneira, 1968.
- ROCHA, Jeane Angélica Machado. *A trajetória do Coronel Saturnino da Silva Ribeiro 2003*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História Política) – Universidade do Estado da Bahia, Alagoinhas, 2003.
- SAMPAIO, Teodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p.103.
- SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1979.
- SANTOS, Joanita Cunha. *Traços de ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987.
- SANTOS, Mário Augusto. *Monografia do município de Alagoinhas*. Alagoinhas: IBGE, 1940.
- SANTOS, Milton. A rede urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, Maria de Azevedo. *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998. p. 59-99.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: HUCITEC, 1993.
- SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil: República da Belle époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- SILVA, Paulo Santos. *Âncoras de tradição: luta política, intelectuais e construção do discurso histórico na Bahia (1930-1949)*. Salvador: Edufba, 2000.
- SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- SOUZA, Robério Santos. *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: Edufba; São Paulo: Fapesp, 2011.
- VIANNA, Francisco Vicente. *Memória sobre o estado da Bahia*. Salvador: Typographia e Encadernação do Diário da Bahia, 1893.

VILAS-BOAS, Naylor Bastos. *Traços da vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*: memória comemorativa do centenário do seu nascimento, em que trata, por forçosa correlação, de Alagoínhas e de Pedro Rodrigues Bastos e sua descendência. Salvador, 1959.

ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela Ferrovia no sul do recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001.

OUTRAS FONTES

A voz do povo, Alagoínhas, 16 jul. 1891.

APEB - Seção de Arquivo Colonial e Provincial. Governo da Província. Câmara de Alagoínhas, Maço 1241, Alagoínhas, 1853-1886.

Atas da Câmara Municipal de Alagoínhas, Arquivo Público do Estado da Bahia, Alagoínhas, 1920-1929.

Biblioteca Pública do Estado da Bahia, Alagoínhas. Periódicos.

Certificação da partilha dos bens do coronel José Joaquim Leal, Alagoínhas.

Código de Posturas. Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoínhas (1860-1887), livro 855. Arquivo Público do Estado da Bahia, 1883.

Correio de Alagoínhas, Alagoínhas, 3 dez. 1905.

Correio de Alagoínhas, Alagoínhas, 4 mar. 1926.

Correio de Alagoínhas, Alagoínhas, 6 ago. 1905

Correio de Alagoínhas, Alagoínhas, 7 jun. 1926.

Correio de Alagoínhas, Alagoínhas, 10 jul. 1905.

Diário da Bahia, Alagoínhas, ano LXIV, n. 284, 5 dez. 1919.

Discurso de abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque. Alagoínhas, 10 mar. 1864.

Discurso de abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Joaquim Antão Fernandes, Alagoínhas, 1866.

Discurso de abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley. Alagoínhas, 1º mar. 1853.

Fundação Iraci Gama. Periódicos.

A verdade, Alagoinhas, 1 abr. 1877.

A verdade, Alagoinhas, 2 jul. 1877.

A verdade, Alagoinhas, 11 fev. 1877.

A verdade, Alagoinhas, dez. 1877.

Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 5 maio 1924.

Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 7 fev. 1925.

Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 7 maio 1924.

Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 18 ago. 1927.

Jornal Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 22 nov. 1924.

Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 27 jul. 1920.

Correio de Alagoinhas, Alagoinhas, 27 set. 1929.

O Noticiador Alagoinhense, Alagoinhas, 12 nov. 1864.

O Noticiador Alagoinhense, Alagoinhas, 19 nov. 1864.

O PORVIR, Alagoinhas, 29 maio 1878.

Livro Cópia de Ofícios, n. 2, 1896-1900.

Livro Cópia de Ofícios, 1896-1897.

Livro de Postura da Câmara Municipal de Alagoinhas. Livro 855.

Livro Declaração de Estrangeiro, 1890.

Livro Ofícios da Presidência do Conselho, 1904-1909.

Leis e resolução do Conselho de Alagoinhas, 1896-1903.

Livro Qualificação Eleitoral Estadual, 1895-1897.

Livro Registros de Ofícios da Presidência do Conselho Municipal de Alagoinhas, 1910- 1924.

Livro da Qualificação Eleitoral Estadual, 1895. Câmara Municipal de Alagoinhas.

Ofícios Diversos enviados da Câmara Municipal de Alagoinhas ao Governo da Província. Maços 1241 e 1242, 1853-1889.

Planta da cidade de Alagoinhas. Elaborada pelo engenheiro Trajano da Silva Rego. Seção Colonial, maço 1242.

Registros das Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas: livro 1, Arquivo Público da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1893-1896.

Registros das Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas: livro 2, Arquivo Público da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1896-1900.

Registros das Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas: livro 3, Arquivo Público da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1898-1904.

Registros de Ofícios, Cartas e Requisições, 1913-1919.

Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia, 1880-1889.

Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia, 1889-1920.

Registro de leis e resoluções do Conselho, de 1898-1904.

Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firmas – abril á dezembro. 1889. Caixa-4273. Maço-35.

Secretaria do Interior e Justiça. Junta Comercial. Declarações de Registros de Firmas. APEB, Caixa-4273 a 4278. Maço-31 a 36, 1889-1930.

A Luva, Alagoinhas, 29 fev. 1928.

Revista do Brasil. 24 mar. 1908.

Revista dos Municípios, Alagoinhas, jun. 1924.

Única, Alagoinhas, 1 mar. 1929.

Única, Alagoinhas, 1 out. 1929.

Única, Alagoinhas, 1 set. 1929.

Única, Alagoinhas, 15 out. 1929.

Única, Alagoinhas, 15 out. 1929.

Arquivo de Rita Valverde Leal. Imagens iconográficas da cidade do final do século XIX. Alagoinhas.

Arquivo de Amélia Saback Alves Neta, Alagoinhas.

Arquivo de José Luís da Silva. Livros e memórias. Alagoinhas.

Museu Tempostal. Estação da Estrada de Ferro do S. Francisco, Salvador, 1907.

Museu Tempostal. Praça Dr. J. J. Seabra, Salvador, 1927.

Museu Tempostal. Rua Dr. Luiz Vianna, Salvador, 1907.

Museu Tempostal. Usina hidrelétrica municipal Luz e Força, Salvador, 1929.

Museu Tempostal. Vista panorâmica da cidade de Alagoinhas, Salvador, 1905.

Formato: 17 x 24 cm
Fontes: Source Serif e Source Sans
Miolo: Papel Off-Set 75 g/m2
Capa: Cartão Supremo 300 g/m2
Impressão: Gráfica 3
Tiragem: 300 exemplares



Keite Maria Santos do Nascimento

Lima é licenciada em História pela Universidade do Estado da Bahia (UNEB), *campus II*, especialista em História Regional e Local pela Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) e mestra em História Social pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Atualmente, compõe o corpo docente da Faculdade Santíssimo Sacramento em Alagoinhas (BA) e ocupa o cargo de Secretária Adjunta da Educação do município de Alagoinhas (BA).

O empenho e o compromisso da Secretaria de Cultura Esporte e Turismo de Alagoinhas possibilitaram empreender a produção de um conjunto de tratados que viesse a promover a redução da enorme lacuna de obras historiográficas que ensejem trazer conhecimento da história dessa cidade, para o público em geral, a despeito da existência de um curso de licenciatura em História e de um programa de pós-graduação nessa área. São sete volumes que integram esta coleção, cujo quarto volume contempla um texto autoral de Keite Maria Santos do Nascimento Lima.

Professor José Jorge Andrade Damasceno
Coordenador da Coleção

