



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA
DEPARTAMENTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ENTRE A FERROVIA E O COMÉRCIO: Urbanização e Vida Urbana
em Alagoinhas (1868-1929)

KEITE MARIA SANTOS DO NASCIMENTO LIMA

Salvador - Ba. 2010.

KEITE MARIA SANTOS DO NASCIMENTO LIMA

ENTRE A FERROVIA E O COMÉRCIO: Urbanização e Vida Urbana
em Alagoinhas (1868-1929)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação da Universidade Federal da Bahia para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lina Maria Brandão de Aras

Salvador- Ba, 2010.

FICHA CATALOGRÁFICA

L628 Lima, Keite Maria Santos do Nascimento
Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929) / Keite Maria Santos do Nascimento Lima. – Salvador, 2010.
148 f.: il.
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lina Maria Brandão de Aras

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2010.

1. Cidade – Alagoinhas (Ba). 2. Urbanização. 3. Vida urbana. 4. Práticas de sociabilidade. I. Aras, Lina Maria Brandão de. II. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

**ENTRE A FERROVIA E O COMÉRCIO: Urbanização e Vida Urbana
em Alagoinhas (1868-1929)**

KEITE MARIA SANTOS DO NASCIMENTO

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lina Maria Brandão de Aras

BANCA EXAMINADORA:

Prof^a. Dr^a. Lina Maria Brandão de Aras (Orientadora)
Universidade Federal da Bahia (UFBA)

Prof. Dr. Paulo Santos Silva (Titular)
Universidade do Estado da Bahia (UNEB)

Prof^a. Dr^a. Celeste Maria Pacheco de Andrade (Titular)
Universidade Estadual de Feira de Santana Federal (UEFS)
Universidade do Estado da Bahia (UNEB)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, quero agradecer ao Ser Supremo por me possibilitar esta graça.

A Joaquim Júnior, meu esposo, companheiro de todas as horas e as minhas filhas Maria Eduarda e Ana Caroline, pela paciência, incentivo e compreensão das minhas ausências.

Aos meus familiares - a minha mãe, Jurânia, a meu pai José Carlos e a meus irmãos Kécia, Marinalva e José Fábio, pelo incentivo nos momentos difíceis desta jornada.

A Eliana Lima Borges e Gerson Borges pelo incentivo.

Nesse percurso de incertezas, expectativas, intercâmbio de ideias e diálogos sobre o tema, conheci e reencontrei pessoas que contribuíram significativamente para a conclusão desse trabalho:

Professora Dr^a. Lina Aras, minha orientadora, pelo incentivo e apoio que demonstrou desde quando ainda era aluna especial do Mestrado da UFBA.

Professor Dr. Paulo Santos Silva, sou-lhe grata pelas suas sugestões, discussões e incentivo que culminou na elaboração do projeto de pesquisa. Ainda agradeço-lhe a disponibilidade de ter cedido seu tempo para ler os primeiros escritos dessa dissertação. Espero ter incorporado algumas de suas sugestões.

Professor Clóvis Ramaiana, nossas conversas foram sempre muito produtivas; suas leituras de parte do texto acompanhadas de sugestões foram essenciais para o desenvolvimento deste trabalho.

Professoras Ana Maria Carvalho dos Santos Oliveira e Celeste Maria Pacheco de Andrade que participaram da minha banca de qualificação apresentaram questões e apontaram importantes caminhos a seguir.

Suely Cerávolo, pelas discussões em torno do uso da iconografia que possibilitaram um melhor aproveitamento das fontes.

Agradeço também a várias outras pessoas e instituições: à coordenação e direção do colégio Santíssimo Sacramento, em especial a Maria da Glória Araújo dos Santos e Luciene Borges; a Iraci Gama Santa Luzia pela cessão de algumas fontes da FIGAM; aos funcionários dos diversos arquivos por onde pesquisei, em especial, a Epaminondas e a Ney do Arquivo da Câmara Municipal de Alagoinhas.

Aos amigos de hoje e de sempre que me enriqueceram com suas ideias, conhecimentos e incentivo. Cíntia Souza, irmã de coração e colega do Mestrado, juntas dividimos dúvidas, incertezas e alegrias, Maricélia Cardoso amiga de ontem, de hoje e de sempre, Fabiana

Machado da Silva, que se tornou uma grande amiga durante o percurso do Mestrado; Ede que me auxiliou nas pesquisas nos arquivos da cidade; a Ana Gabriela Lima Borges, prima do coração, que me acolheu em Salvador; Maria Inês Rosário pela ajuda constante na organização do trabalho.

Finalmente, agradeço a todos os professores do programa de pós-graduação em História da UFBA.

RESUMO

O trabalho apresentado analisa a formação e o desenvolvimento da Cidade de Alagoinhas ocorrida em fins do século XIX e início do XX. O centro do argumento consistiu em mostrar que os elementos que impulsionaram a fundação e urbanização de um novo núcleo urbano estão relacionados à implantação dos trilhos da Estrada de *Ferro Bahia and São Francisco* e ao desenvolvimento das atividades mercantis ocasionadas principalmente pela presença dos imigrantes estrangeiros. O espaço materializado pela ação humana sobre a natureza, as transformações urbanísticas, econômico-social e as práticas de sociabilidade, festas, comportamento e hábitos, compõem a análise da pesquisa.

Palavras-chave: Cidade de Alagoinhas, urbanização, vida urbana e práticas de sociabilidade.

ABSTRACT

The work presented examines the formation and development of the city of Alagoinhas occurred in the late nineteenth and early twentieth centuries. The center of the argument was to show that the factors that drove the founding of a new urbanization and urban core are related to the implementation of the rails of the railroad Bahia and San Francisco and the development of commercial activities occasioned mainly by the presence of foreign immigrants. The space embodied by human action on nature, urban transformations, economic, and social practices of sociability, parties, and habits make up the research analysis.

KEYWORDS: City of Alagoinhas, urbanization, urban life and practices of sociability.

LISTA DE ABREVIATURAS

APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia / Salvador.

APMA - Arquivo Público Municipal de Alagoinhas.

BPEB - Biblioteca do Estado da Bahia / Salvador.

FCM - Fundação Clemente Mariani / Salvador.

FIGAM - Fundação Iraci Gama /Alagoinhas.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- Alagoinhas.

IGHBa - Instituto Geográfico e Histórico da Bahia / Salvador.

TEMPOSTAL- Museu de Postais da Bahia.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Mapa dos Limites da Freguesia de Santo Antônio de Alagoinhas.	30
Figura 02 - Fotografia do Cel. José Emigdyo Leal, 1851.	32
Figura 03 - Elevação e planta da Matriz do velho povoado de Alagoinhas. Projetada em 1862, pelo engenheiro fiscal Lourenço Eloy Pessoa de Barros.	45
Figura 04 - Planta base da cidade de Alagoinhas elaborada entre os anos 1868 a1871.	56
Figura 05 - Estação Alagoinhas	59
Figura 06 - Cartão Postal da Estação da Estrada de Ferro do S. Francisco, 1907.	59
Figura 07 - Anúncio do Hotel Popular em Alagoinhas, 1877.	62
Figura 08 - Anúncios dos estabelecimentos comerciais dos proprietários italianos Federico e Victor Farano e Vicente Peluso, 1905.	83
Figura 09 - Praça do Comércio, atualmente conhecida por J.J.Seabra, 1900.	97
Figura 10 - Praça do Mercado, atualmente conhecida por Praça Rui Barbosa, (1900?).	98
Figura 11 - Cartão postal da rua Dr. Luis Viana, 1909.	100
Figura 12- A Nova Avenida- Ponte sobre o Rio Catu, 1908.	106
Figura 13 - Desenho da Fachada do Matadouro Municipal, 1908.	106
Figura 14 - Anúncio do Carnaval em Alagoinha, 1929.	118
Figura 15 - Imagem do prédio onde funcionava a casa comercial do intendente coronel Saturnino da Silva Ribeiro, 1929.	126
Figura 16 - Imagem de Saturnino Ribeiro com a esposa e seus funcionários em frente sua firma,1929.	126
Figura 17 - Imagem dos políticos baianos que participaram da festa da inauguração da Usina Elétrica, 1929.	129
Figura 18 - Propaganda do Grupo de Imprensa de Alagoinhas, 1929.	130
Figura 19 - Vista panorâmica da praça J. J. Seabra. O Pavilhão Bar, 1929.	132
Figura 20 - Imagem do desfile das escolas de Alagoinhas durante os festejos da inauguração da Usina Elétrica, 1929.	133
Figura 21 - Imagem do prefeito Cel. Saturnino da Silva Ribeiro e da fachada do edifício da prefeitura municipal de Alagoinhas, 1930.	136

Figura 22 - Vista panorâmica da praça J. J Seabra, 1930.	137
Figura 23 - Vista panorâmica da praça J. J Seabra,1930.	137
Figura 24 - Imagem dos comerciantes Joaquim Cravo, seu filho e Sr. Giordano Strappa, amigo da família, 1930.	138
Figura 25 - Imagem do edifício da fábrica de vinhos, xaropes e vinagres, do escritório Sr. Giordano Strappa, 1930.	139

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Relação dos Primeiros Comerciantes que se Estabeleceram nas Áreas Próximas a Estação.	48
Tabela 2 - Comerciantes de Alagoinhas Registrados na Junta Comercial da Bahia, 1880-1899.	79
Tabela 3 - Estabelecimentos Comerciais em Alagoinhas - 1880-1915.	81
Tabela 4 - Casas Comerciais nos Distritos (1889-1930).	85
Tabela 5 - Distribuição dos Estabelecimentos Comerciais em Áreas Distantes do Centro da cidade.	89
Tabela 6 - Novas Designações para as Ruas do Centro da Cidade.	120

SUMÁRIO

Introdução	13
Capítulo I - De vila a cidade: os impactos de uma ferrovia	27
1.1 Ascensão e expectativas de uma vila	27
1.2 Desencontros nos caminhos de ferro	43
1.3 Urbanização ao longo dos trilhos	53
Capítulo II – O comércio e a expansão da cidade (1889-1919)	74
2.1 O <i>boom</i> do comércio em Alagoinhas	76
2.2 O Comércio e as mudanças na infraestrutura urbana	92
2.3 A cidade em obras: em busca de uma nova visualidade urbana	99
Capítulo III - Alagoinhas: transformações urbanas e práticas de sociabilidade	109
3.1 As festas em Alagoinhas	110
3.2 Uma década de realizações empreendedoras	119
3.3 Enfim, a Luz	121
3.4 Alagoinhas: uma cidade para ser vista	124
3.5 Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia (1930)	134
3.6 Alagoinhas no Álbum da Bahia de 1930	135
Considerações Finais	140
Fontes	143
Bibliografia	146

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 [...] ¹.

Na abertura da edição especial da revista *Única*, de 15 de outubro de 1929, o poema acima homenageou a cidade de Alagoinhas em virtude da inauguração da usina elétrica ocorrida em 22 de setembro do mesmo ano. Escrito por Amado Coutinho, editor e diretor da revista, o poema enfoca a construção e a expansão de uma nova cidade, ocorrida em meados do século XIX, chamando atenção para os “encantos naturais de sua paisagem”, para o desenvolvimento do comércio e a atuação de suas administrações que conduziram um pequeno povoado, pouso de tropeiros viajantes e das boiadas, do final do século XVIII, a tornar-se nas primeiras décadas do século XX uma cidade promissora.

O cenário urbano captado pelas lentes ufanistas de Amado Coutinho era até 1863 pouco populoso, composto apenas por trapiches de fumo e engenhos de açúcar, considerados a maior fonte de riqueza da região. A implantação dos trilhos, a circulação de ideias e de pessoas e a concomitante expansão do comércio irão dar uma nova configuração espacial/cultural a esse território. Nosso objetivo é, pois, compreender a dinâmica da formação urbana alagoinhense iniciada com a chegada da ferrovia e ampliada com o desenvolvimento do comércio, articulando as relações entre a formação do espaço urbano e os usos sociais da cidade. Nossa intenção é, portanto, analisar a formação da cidade a partir do cruzamento entre a construção de sua infraestrutura e sua urbanidade. Tal procedimento implica em discutir a materialidade dos espaços construídos no período estudado (1868-1929) e o tecido das relações sociais como mecanismo para entender a questão urbana.

¹ Revista *Única*. Mensário Ilustrado, Número extraordinário. Ano I. Bahia, 15 Out. 1929.

Considerando as dificuldades em trabalhar com um período de longa duração, optamos por analisar o processo de urbanização de uma cidade que surgia em meados do século XIX. A periodização corresponde a várias etapas de construção desse espaço urbano e suas correlatas transformações socioeconômicas. Assim, o espaço temporal balizado inicia-se com a remoção da sede da Vila para próximo à Estação em 1868, indo até a inauguração da usina elétrica em 1929, período de novas ordenações e novos modos de vida dessa sociedade.

A escolha desta cidade como objeto de análise se impôs por uma série de questões: a curiosidade despertada, enquanto pesquisadora, pela origem da cidade; os desencontros de informações quanto ao processo de povoamento; a chegada da ferrovia; a não conclusão da igreja na antiga vila, hoje comumente chamada de Ruínas de Alagoinhas Velha; a ausência de dados em relação à primeira Estação, à usina elétrica, às filarmônicas. Todos esses aspectos nos fizeram perceber que existiam algumas lacunas na história da cidade.

O fato de o comércio de Alagoinhas, no início do século XX, ser reconhecido como um dos mais desenvolvidos do interior baiano com a presença principalmente de comerciantes estrangeiros nos chamou atenção do sentido da necessidade de conhecermos ainda mais a história do município². Por fim, ao visualizar a organização espacial do centro da cidade, algumas questões nos intrigavam, como por exemplo: em Alagoinhas existiu um plano urbanístico oficial que norteou a ocupação das terras em torno da *Estação Alagoinhas* entre 1868-1880? Como se deu o processo de expansão e urbanização da cidade? Como se deu a dinâmica da apropriação dos espaços próximos à Estação? Quem eram os proprietários dessas terras?

Ao longo da pesquisa, respondemos essas questões e outras surgiram a partir do contato com as fontes que ampliaram as informações sobre a cidade, trazendo à tona muitos dados até então desconhecidos. Com isso, esperamos ampliar as discussões em torno dos estudos na área de História Urbana, partindo de análises das particularidades de uma pequena cidade baiana que assim como muitas cidades do interior do país tiveram na ferrovia e no comércio um instrumento de transformação do seu espaço urbano, senão a formação desses espaços, como é o caso de Alagoinhas. Para Richard Roger, “[...] o sangue vital dos estudos de história urbana continua sendo a combinação de estudos de casos empíricos pormenorizados, em conjunção com os grandes processos”³.

² Revista *A Luva*. n° 68 e 69. Ano III. Bahia, 29 fev. 1928.

³ ROGER, Richard. “Theory, Practice and European Urban History”, 1993. p. 4. apud. BARBUY, Heloísa. *Cidade-exposição: Comércio e Cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. São Paulo: EDUSP, 2006.

Temática de caráter interdisciplinar, a história urbana pode ser tratada a partir de diferenciados olhares e em diversas linhas de pesquisas desenvolvidas por variados autores. Essa elasticidade do tema permitiu a sociólogos, economistas, filósofos, antropólogos, geógrafos, arquitetos e historiadores problematizarem e perceberem a cidade a partir de olhares particularizados, o que possibilitou o surgimento de várias interpretações, ampliando o leque de definições o que tem gerado a fragmentação dos estudos, mas também tem contribuindo para o enriquecimento teórico do tema.

Um estudo que nos interessou mais particularmente foi o trabalho do filósofo francês Henri Lefebvre, *O Direito à Cidade*. Nesta obra, o autor apresenta sua concepção sobre a produção social do espaço. Para Lefebvre, a cidade é um produto social. A cidade muda quando a sociedade em seu conjunto sofre transformações. Neste caso, ela não é apenas um elemento decorrente de fatores econômicos, mas é o *locus* de coexistência da pluralidade e das simultaneidades de padrões, de maneiras de viver a vida urbana, que se caracteriza também por um espaço de conflitos. Neste ponto, Lefebvre demonstra que os pesquisadores interessados em história urbana devem perceber como no espaço da cidade, a reprodução das relações do capitalismo moderno se desdobra na vida cotidiana de uma sociedade urbana⁴.

A partir deste enfoque, discutimos a formação da cidade de Alagoinhas como um espaço construído pelas ações de grupos e pessoas, que através da reprodução das relações capitalistas e da vida cotidiana, impulsionaram o desenvolvimento de uma pequena vila do interior baiano no final do século XIX. Entretanto, para compreendermos a construção e a consolidação do espaço urbano em Alagoinhas, no período que medeia 1868 a 1929, buscamos entender primeiro suas origens, ou seja, a dinâmica socioespacial da vila e suas transformações.

Os trabalhos publicados pelo arquiteto e urbanista Murillo Marx, *Cidade no Brasil, Cidade no Brasil: terra de quem?* e *Cidade Brasileira*, possibilitaram reflexões importantes em torno da dinâmica desse território. Essas obras, em seu conjunto, apresentam elementos significativos para pensar o urbano no contexto colonial e as mudanças ocorridas nas cidades brasileiras a partir de 1850, até a instauração da República.

Na obra *Cidade no Brasil: em que termos?*, o autor apresenta dezoito verbetes enciclopédicos que se referem à evolução semântica das palavras e expressões que são ou foram usuais na história urbana, assim como destaca as mudanças ocorridas nos conceitos e práticas urbanas a partir da segunda metade do século XIX. O conjunto desses vários

⁴ LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. p. 45-47.

significados relacionados à configuração do meio urbano contribuiu 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”⁵.

Já em sua obra *Cidade no Brasil: terra de quem?*, Murilo Marx discute o espaço urbano a partir dos aspectos político-institucional, econômico-fundiário e o socioespacial, e foca sua análise na relação entre Estado\ Igreja, instituições, que, num primeiro momento de nossa história urbana, foram responsáveis pelo ordenamento espacial urbano. Segundo o autor, “[...] se a aglomeração surgia espontaneamente e, ao longo do tempo, ia galgando diferentes estágios hierárquicos, esse processo ocorria norteado pela Igreja até o momento decisivo da criação do município”.⁶ Essa situação se modifica à medida que, com o advento da República, o processo de secularização contribui para acelerar a separação entre a Igreja e o Estado. Para Murillo Marx:

[...] 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 mercado⁷.

As mudanças ocorridas no sistema sócio-político-brasileiro, que conduziram a uma revisão conceitual da legislação, aos poucos se refletirão na paisagem urbana. Novos elementos urbanísticos redesenharam e ampliaram os espaços urbanos que de uma maneira geral alteraram os centros tradicionais que passaram a conviver com edifícios monumentais, abertura de ruas e avenidas, delineamento de praças, construção de lojas e escritórios.⁸ Ainda nessa obra, o autor busca entender não apenas a criação do ambiente urbano, mas também discute as razões de sua gênese, conformação e transformação que, segundo Murillo Marx, estão atreladas também à questão da terra, de sua partilha, distribuição e domínio⁹.

Assim como Lefebvre e Murilo Marx, as discussões da historiadora Déa Ribeiro Felon contribuíram para pensarmos criticamente a história urbana de Alagoinhas. Pesquisadora e professora da Pós-graduação em História da Pontifícia Universidade Católica

⁵ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: em que termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999. p. 10-11.

⁶ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Studio Nobel, 1991. p. 12.

⁷ *Idem. Ibidem.* p.123.

⁸ *Idem. Ibidem.* p.13-14.

⁹ *Idem. Ibidem.* p. 12-14.

de São Paulo, publicou um texto de abertura em uma coletânea sobre *Cidades* no qual sistematiza suas ideias enquanto pesquisadora da cultura urbana. Para Déa Fenelon, em última análise, são as relações sociais que delineiam a paisagem urbana, ou seja, configuram o espaço e territórios urbanos. Assim, o pesquisador/historiador que se propõe a compreender a problemática da sociedade urbana não pode perder de vista que o espaço citadino está impregnado de experiências, vivências sociais que constantemente encontram-se em transformação, por isso é preciso analisar a cidade 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 urbano¹⁰.

A compreensão da cidade a partir de uma perspectiva cultural possibilitou ao historiador do urbano apreender a dinâmica citadina a partir de suas formas e padrões de organização sócioespacial. Debruçando-se sobre os diferentes sujeitos e grupos sociais que se apossam do espaço da cidade, o experienciam e o transformam, percebe-se que as formas urbanas por eles construídas produzem uma representação física dos modos de vida e das relações cotidianas das sociedades no qual estão inseridos.

As discussões apresentadas pela historiadora Sandra Jatahy Pesavento também indicaram possíveis formas de lermos a cidade. Apesar de não problematizarmos o conceito de representação¹¹ por optarmos em focar a cidade de Alagoinhas na materialidade dos espaços e suas correlatas conseqüências, o estudo de Pesavento possibilitou também um viés de análise no que tange à compreensão da cidade como espaço de sociabilidade. Para a autora, a cidade é [...] lugar do homem, cidade, obra que é impensável no individual; cidade, moradia de muitos, a compor um tecido sempre renovado de relações sociais¹².

Pensando nessas questões e levando em conta outras abordagens sobre o tema cidade, buscamos compreender a história urbana de Alagoinhas, no período entre 1868-1929, que a partir de meados do século XIX, passou por inúmeras transformações. A chegada dos trilhos da *Estrada de Ferro Bahia and São Francisco*, em 1863, a mudança da vila para perto da

¹⁰ FENELON, Déa Ribeiro (org.). Introdução. In: *Cidades*. São Paulo: Olho d' Água, Nov. 1999. p. 6.

¹¹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano-Paris*, Rio de Janeiro, Porto Alegre. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002. Nesta obra Pesavento trabalha os conceitos de representação e imaginário para analisar as imagens construídas e difundidas pelas cidades citadas.

¹² *Idem*. "Cidades invisíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias". In: *Revista Brasileira de História*. v. 27. nº 53. São Paulo: ANPUH, jan-jun., 2007. p. 7-23.

Estação Alagoinhas, em 1868, o desenvolvimento do comércio em fins do século XIX foram elementos que, além de serem responsáveis pelo nascimento de uma nova cidade, *Alagoinhas Nova*, implicaram novas ordenações do espaço urbano e promoveram o surgimento de novas relações sociais através dos modos de viver, morar, trabalhar e se divertir.

Alguns autores, entre os poucos que trataram da história urbana de Alagoinhas nos primeiros anos de sua fundação, foram referências fundamentais da presente pesquisa. O processo de povoamento, criação da vila, chegada da ferrovia, construção da igreja de *Alagoinhas Velha*, mudança da cidade, construção dos prédios públicos e a inauguração da usina elétrica foram acontecimentos que estão presentes nas obras dos memorialistas locais e que, de modo geral estão circunscritos ao nosso recorte temporal.

O primeiro trabalho, que podemos considerar como uma biografia urbana, realizado em Alagoinhas, foi o do jornalista e médico Américo Barreira. Cearense, chegou à cidade em 1898, designado pelo Secretário do interior da Bahia para prestar assistência aos prisioneiros de Canudos, doentes, que eram atendidos em Alagoinhas. Liderando uma equipe de cinco médicos, Américo Barreira também tinha a incumbência de acompanhar os casos de epidemias que assolavam a cidade desde a década de 1870. Deveria ainda verificar os casos novos de epidemias, desinfecções, tratamento hospitalar e em domicílio¹³.

Em 1902, ano de seu retorno ao Ceará, escreveu um livro sobre a cidade intitulado *Alagoinhas e seu município, 1902*. Essa obra, que, a princípio, era para ser apenas um relatório sobre a condição sanitária da cidade, tornou-se um livro que traz em seu bojo o registro da vida pregressa de Alagoinhas, revivendo uma longa série de fatos históricos, registrando nomes dos “vultos” da época e do progresso do município. A obra foi financiada pelo poder público municipal. Em 19 de setembro de 1902, a Câmara Municipal sancionou a lei de nº 185 que determinava:

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 respectivo¹⁴.

Américo Barreira preocupou-se em registrar a história da cidade desde fins do século XVIII, quando a região se configurava um local de passagem de boiadas até o início do século XX, quando já despontava como um centro comercial em ascensão. Dedicou-se também em

¹³ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 156-158.

¹⁴ *Registros de Leis e Resoluções do Conselho de Alagoinhas, 1898-1902*. Livro nº 03. Câmara Municipal de Alagoinhas.

ressaltar a história política do município nas primeiras décadas da República. Para isso transcreveu as atas municipais desse período, deixando registrados nomes de indivíduos alagoinhenses que participaram e atuaram na política da cidade.

Utilizando-se de uma memória coletiva e algumas vezes individual, Américo Barreira coletou informações sobre os principais homens públicos, comerciantes, jornalistas, proprietários de terras da cidade e, a partir desses dados, elaborou uma seção de notas biográficas que exalta os “grandes homens” alagoinhenses. Ao longo do século XX, a obra *Alagoinhas e seu município, 1902*, tornou-se uma referência indispensável para refletir sobre a formação da cidade.

Em 1959, Naylor Bastos Vilas-Boas publica o livro *Traços da vida de Inácio Paschoal Bastos [1860-1942]*. Nesta obra, o autor faz uma homenagem a Inácio Bastos que em 1960 completaria cem anos de vida. Ao traçar uma biografia do comerciante e administrador público considerado um dos intendentess que mais investiu em obras de infraestrutura no município, Naylor Bastos oferece descrições precisas do processo de fundação e desenvolvimento da *Nova Alagoinhas*. Utilizando-se de documentos oficiais encontrados na Casa Rui Barbosa no Rio de Janeiro, na Biblioteca do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia e em arquivos particulares, o autor recupera aspectos importantes da história política e socioespacial da cidade¹⁵.

Salomão Antônio de Barros, jornalista que atuava na imprensa do município desde 1929, quando era diretor do jornal *O Popular*, também publicou um abrangente e bem documentado estudo sobre o desenvolvimento urbano da cidade de Alagoinhas. Sua obra, intitulada *Vultos e Feitos do município de Alagoinhas*, aborda aspectos políticos, sociais, e econômicos, destacando acontecimentos relevantes que permearam a vida urbana de Alagoinhas, desde a origem do município até a década de 70 do século passado. Numa perspectiva de dar continuidade e ampliar o trabalho de Américo Barreira, Salomão de Barros, a partir de pesquisas em arquivos públicos e particulares, leituras de monografias e publicações oficiais e em relatos obtidos junto à população local, escreveu um texto que, segundo o autor, 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

¹⁵ VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Paschoal Bastos (1860-1942)*. Memória comemorativa do seu nascimento, em que também se trata, por forçosa correlação, de Alagoinhas e de Pedro Rodrigues Bastos e sua descendência. Salvador, 1959.

Alagoinhas através da atividade e do desprendimento das gerações que têm estado a seu serviço”¹⁶.

É recorrente na imprensa local encontrar notas, artigos sobre a contribuição da obra de Salomão de Barros para a cidade. No *Jornal Alagoinhas*, em 30 de outubro de 1998, foi publicado:

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 Bahia¹⁷.

Salomão de Barros, em *Vultos e Feitos da cidade de Alagoinhas*, estuda a cidade construída pelos homens, que trazem as marcas da ação social, assim a cidade “é criada e recriada através dos tempos, derrubada e transformada em sua forma e traçado”¹⁸. Nesse sentido, assim como Américo Barreira em 1902, Salomão de Barros valoriza o que ele chama de personalidades notáveis, responsáveis por promoverem o desenvolvimento político e social da cidade. Assim, nesta obra, foi também reservado um espaço para o registro das biografias dos “grandes homens” da terra, os “vultos” da cidade seguida dos seus “grandes feitos”.

Joanita Cunha, ao escrever um livro de memórias, registrando suas vivências na cidade de Alagoinhas foi a que, entre os autores lidos, mais inseriu o elemento sócio-cultural ao descrever a história urbana da cidade. Seu livro, *Traços de Ontem*, publicado em 1979, traz reminiscências de situações vividas pela autora no período de 1930 a 1940. Em seu texto, emerge uma cidade dinâmica com seus bailes, filarmônicas, quermesses e festas, um ambiente no qual Joanita e suas irmãs viveram intensamente os momentos e os fatos ocorridos¹⁹.

Apesar de retratar a década de 1930, Joanita Cunha assim como outros memorialistas reconhece a participação da ferrovia para a formação da cidade e sua contribuição no crescimento econômico da região, destacando o desenvolvimento do comércio, citando os principais edifícios e as praças públicas. Ao longo do texto, encontramos relatos de situações vivenciadas pelos alagoinhenses no início século XX que demonstram alguns aspectos da vida

¹⁶ BARROS, Salomão Antonio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979.

¹⁷ *Jornal Alagoinhas*, 30/10/1998.

¹⁸ PESAVENTO, Sandra Jathay. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre*. Editora da UFRS, 2002.

¹⁹ SANTOS, Joanita. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987.

social e cultural da cidade. Ao longo de seu texto, Joanita Cunha deixou indícios e pistas que confrontadas com outros documentos nos ajudaram a compreender melhor a dinâmica urbana da cidade neste período.

Os últimos estudos historiográficos existentes sobre Alagoinhas versam sobre diferentes temáticas como: a política na região, as conseqüências do golpe de 1964 em Alagoinhas, o comportamento da imprensa no município de Alagoinhas durante o quadriênio 1960-1964. Entre os trabalhos relacionados ao processo de urbanização, destaca-se o de Jeane Rocha que faz um estudo sobre a trajetória pessoal do Coronel Saturnino da Silva Ribeiro e a Dissertação de Carlos Nássaro Araújo da Paixão, que discute as transformações urbanas ocorridas na cidade nas décadas de 1930 e 1940 a partir das memórias de Joanita Cunha²⁰.

Os trabalhos aqui analisados e lidos foram fundamentais para compreendermos a dinâmica de formação de uma nova cidade que surgia atrelada aos trilhos da estrada de ferro *Bahia and São Francisco*, responsável, a princípio, pelo processo de ocupação, formação e desenvolvimento urbano nas últimas décadas do século XIX. Mas também nos deu subsídio para entendermos de maneira geral como a presença dos comerciantes com seus serviços e a diversidade de mercadorias contribuíram para o desenvolvimento de uma nova vida urbana a partir do início do século XX.

A implantação dos caminhos de ferro da empresa *Bahia and São Francisco Railway Company*, em 1863, exerceu papel importante no desenvolvimento da cidade de Alagoinhas. A vila, antes da chegada da estrada de ferro, possuía um comércio incipiente realizado por alguns viajantes que, no lombo de burros, vendiam seus produtos aos moradores da vila que em sua maioria, se dedicava à atividade agrícola, possuindo lavouras de subsistência e alguns sítios que abasteciam a cidade. Ali estava instalado, ainda, um número significativo de trapiches de fumo e engenhos de açúcar, considerados a maior riqueza da região.

O vai e vem dos tropeiros e corredores de gado²¹, que demandavam da Feira Velha e vinham descansar e matar a sede de suas boiadas nas lagoas da região, foi fator importante na escolha do nome do município. Em virtude desta característica natural, a cidade, a princípio, foi denominada de Lagoinha, depois Lagoinhas e, finalmente, Alagoinhas.

²⁰ ROCHA, Jeane Angélica Machado. *A trajetória do Coronel Saturnino da Silva Ribeiro*. Alagoinhas: JUNE/Departamento de Educação - Campus II, 2003. [Monografia Especialização em História Política]. PAIXÃO, Carlos Nassáro Araújo. *Traços da cidade de Alagoinhas: memória, política e impasses da modernização (1930-1949)*. UNEB/Campus V, 2009. Dissertação [Mestrado em História Regional e Local].

²¹ Alagoinhas no início do século XVII era corredor da principal rota que interligava Salvador a Paulo Afonso. Esta estrada detinha um grande afluxo de boiadas, tropas, mercadorias, andarrilhos e palmeadores. Para um melhor entendimento da importância de Alagoinhas nessa estrada dos bandeirantes nortista ver: VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 6-10.

Apesar da importância do tráfego de pessoas e mercadorias na 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 para trazer dinamismo para a cidade. Os proprietários de terras, comerciantes e políticos, com a chegada dos trilhos de ferro e com a inauguração da estação, construíram estratégias para consolidar no município atividades voltadas para o comércio e a ferrovia.

A ferrovia alterou a relação dos moradores com o espaço e o tempo no final do século XIX. 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 da qual participavam pessoas de outras localidades.

Naquele momento a ferrovia caracterizava-se como um pólo de atração e, com ela e por ela se desenvolveriam as atividades econômicas, sociais e políticas do município. Se antes o tempo era marcado pelo ir e vir dos carros-de-boi, pela chegada dos mascates com suas novidades e pela expectativa de chegada da feira, agora as atividades cotidianas da vila passavam a ser marcadas pela chegada e saída dos trens.

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 sócioespacial da antiga vila. O abandono das atividades comerciais, o descaso com a construção da igreja matriz e a transferência da feira para o novo núcleo ocorreu em paralelo com a construção de novos bairros residenciais, o incremento de serviços, comércio e lazer.

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

A forma, imagem e estrutura da cidade haviam realmente mudado, tanto em decorrência da transferência da sede da Vila para perto da Estação, quanto pela construção e planejamento do novo traçado da cidade. A Resolução nº 1013 de 16 de abril de 1868, sancionada por José Bonifácio Nascente Azambuja, Presidente da Província da Bahia, decretou a remoção da Vila de Alagoinhas para as proximidades da Estação da Estrada de

Ferro²². Coube, contudo, ao Comendador José Moreira Rego fazer cumprir a lei. Seu empenho acelerou a transferência da vila. Seu papel no cenário político local é valorizado pelos memorialistas da cidade que, em suas obras, enaltecem o espírito valoroso do “grande benfeitor da nova Alagoinhas.” Segundo Américo Barreira:

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 pratica para realizar esse ideal. Só sua tenacidade e força de vontade poderiam triunfar das dificuldades que o bairrismo da Vila lhe opunha²³.

Ainda que esses atributos expressassem o espírito de empreendedor de Moreira Rego, o fato é que o comendador foi uns dos maiores beneficiados com a mudança dos trilhos e, conseqüentemente, com a mudança da vila, visto que era proprietário de terras naquela localidade, além de ter contrato firmado com a companhia inglesa e ser dono de trapiches próximos à estação.

Assim como a ferrovia, o desenvolvimento do comércio no final do século foi um elemento determinante na produção de novas espacialidades em Alagoinhas. Neste caso, a abertura de novas ruas no centro, construção de novas casas comerciais, a inserção dos comerciantes na política viabiliza transformações no espaço urbano ampliando o processo de urbanização iniciado com a ferrovia.

A década de 1920 se caracteriza por ser uma época de grandes transformações na infraestrutura urbana da cidade assim como, nesse período, percebemos mais claramente a dinâmica da vida urbana ocorrida através dos encontros, confrontos das diferenças visíveis pela segregação dos espaços de sociabilidade, enfim dos modos de viver e vivenciar o ambiente urbano.

O ano de 1929 marca o auge dos melhoramentos urbanos. A edificação do Pavilhão Bar, a implantação do sistema de telefonia, os melhoramentos na Praça Dr. Ruy Barbosa e construção da Usina Elétrica Saturnino Ribeiro inauguram novos padrões urbanísticos que levavam em consideração tanto o embelezamento da cidade quanto à solução para os problemas pendentes da infra-estrutura urbana.

A proposta de estudar a origem e formação da cidade de Alagoinhas pretende descrever estas transformações que proporcionaram sua formação e desenvolvimento. Com

²² BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 41.

²³ *Idem. Ibidem*. p. 118.

base na literatura sobre o tema, as problematizações deste trabalho apóiam-se nas seguintes questões:

- a) A ferrovia foi responsável pela construção de uma nova cidade, em razão de o processo de ocupação/urbanização ter-se concentrado no espaço circunscrito à Estação Alagoinhas a partir de 1863.
- b) A ferrovia forjou o traçado da cidade e alterou os hábitos e costumes dos moradores, graças a um maior contato com a capital e com outras regiões, facilitando o acesso a diversas mercadorias e idéias em circulação; criação de novas rotas, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias; ou ainda pelo fato de constituir-se um instrumento ideológico da “nova era”, carregando em si a crença no progresso.
- c) Tanto quanto a ferrovia, o comércio contribuiu para a expansão da cidade, promovendo a implementação de infraestrutura e serviços urbanos.
- d) A presença da ferrovia, o uso do transporte ferroviário, as atividades comerciais voltadas tanto para o mercado externo quanto para o mercado interno, a presença dos imigrantes, a diversidade de mercadorias e a intervenção do poder público no espaço citadino alteraram os hábitos e costumes dos moradores e possibilitou aos alagoinhenses novas formas de relações e vivência com a cidade.

Essas questões foram trabalhadas ao longo do texto. Para tanto, a presente dissertação foi estruturada da seguinte forma: no primeiro capítulo, analiso 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. As notícias, nos anos de 1852, que circulavam com relação às possibilidades de os trilhos dessa *Estrada de Ferro* passar na vila de Alagoinhas, alimentaram a euforia da população, e uma década após, essa população viveu a frustração de ver os trilhos serem implantados a três quilômetros do povoado, o que culminou na paulatina desvalorização de suas terras e de suas atividades econômicas e na transferência da Vila para próximo à Estação.

Nesse capítulo, buscamos entender a dinâmica social da vila através da análise do Código de Postura de 1955. Através das normas urbanísticas, compreendemos a apropriação e a produção desse espaço urbano, os modos de vida, a ação de grupos políticos que atuavam no povoado assim como analiso como se deu o processo de urbanização ao longo dos trilhos.

O segundo capítulo examina a cidade, a relação entre o comércio e a expansão da cidade. O desenvolvimento acentuado do comércio, ocorrido no final do século XIX e início do século XX, possibilitou a cidade de Alagoinhas ampliar seu rol de influência. Assim como a ferrovia foi um fator decisivo no projeto de uma nova cidade em 1868-1869, a

diversificação das atividades comerciais, já no final do século XIX, norteou as principais transformações ocorridas no espaço urbano. Nesta perspectiva, relacionamos os principais comerciantes que atuaram na cidade, que viveram e ajudaram a construir uma Alagoinhas próspera com um comércio dinâmico e afamado em toda a região. Trabalhamos ainda a relação entre o comércio e as mudanças na infraestrutura que culminou em uma nova estética em sua paisagem urbana.

O terceiro capítulo procura associar as transformações de caráter físico da cidade ao uso que seus habitantes faziam do espaço urbano. Procurou-se analisar as novas formas de estar e usufruir a cidade. As festas e as diversas formas de lazer, através do esporte, do teatro e do cinema foram aqui tomadas como exemplos dessas transformações. Na década de 1920, a cidade deixa de ser apenas o lugar das instituições, das grandes casas comerciais, mas também incorpora espaços apropriados para festas, as ruas são utilizadas para desfiles, diversões. Enfim, a cidade passa a desenvolver um duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar²⁴.

A ênfase de nossa análise recaiu sobre a formação da cidade através de seu processo de urbanização - entendido como o crescimento progressivo do assentamento urbano e o seu desenvolvimento através 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 urbano²⁵.

Para a realização deste trabalho, percorremos os diversos acervos históricos em Salvador e em Alagoinhas, em busca da reconstituição da história dessa cidade no período estudado. Foi preciso perscrutar fontes impressas, manuscritas, cartográficas e iconográficas no intuito de juntar alguns fios dessa história. Da documentação oficial do Arquivo Público do Estado da Bahia foram utilizadas, especificamente, as falas de Presidentes da Província, os ofícios enviados a Salvador pela Câmara Municipal da vila de Alagoinhas, 1853-1889. Foram também analisadas as *posturas*-código de norma que organizava o espaço urbano da vila de 1853, as Declarações de Registros de Firmas da Junta Comercial da Bahia. Na seção de microfilmagem do Arquivo, tivemos acesso aos jornais *A Verdade*, *O Porvir*, *A voz do povo* que circulavam na cidade no final do século XIX.

Na Biblioteca Pública do Estado da Bahia, analisamos o jornal *Diário da Bahia* de 1919; *Revista do Brasil*, 1908, *Correio de Alagoinhas*, 1920-1925; *Revista Única* 1929; *A*

²⁴ LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. p. 12.

²⁵ *Idem. Ibidem*. p. 15.

Luva. Os postais analisados na dissertação se encontram no Museu de Postais da Bahia - Tempostal.

No Instituto Geográfico Histórico da Bahia, tivemos acesso às seguintes obras: Diário de uma expedição de Euclides da Cunha e ao livro *Descrições Práticas da Província da Bahia de Durval Vieira Aguiar*.

No Arquivo Público da Câmara de Alagoinhas, tivemos acesso aos seguintes documentos: *Registros das decisões e Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas no período 1893-1915*; ao livro de *Qualificação Eleitoral e Estadual de 1895*; livro de *Declaração de estrangeiros que residiam em Alagoinhas em 1890*; *Cópias de ofícios 1896-1900 e as atas da sessão do Conselho Municipal, 1920-1929*.

Pesquisamos também o acervo da Fundação Iraci Gama. Nesta instituição, encontramos jornais locais, especialmente o *Noticiador Alagoinhense* de 1864, jornal *Sete Dias*, que circulavam no final do século XIX na cidade. Também analisamos o jornal *Correio de Alagoinhas, 1905-1912 e a Revista dos Municípios, 1924*.

Tivemos acesso também a alguns arquivos particulares como o de Maria Valverde Leal, bisneta do coronel José Joaquim Leal. Algumas fotografias usadas na dissertação foram cedidas por José Luís, fotógrafo; e o Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia foi cedido por Amélia Saback aluna do curso de história do Campus II, Alagoinhas.

Até onde sabemos, parte desse material documental é inédita. Alguns pesquisadores que antecederam esse trabalho analisaram a formação da cidade a partir das produções dos memorialistas, as fontes oficiais deste período ainda requeriam um tratamento mais sistematizado. Os registros dos comerciantes, localizados no Arquivo Público da Bahia, e os Livros de Leis e Resolução encontrados na Câmara municipal 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 fundamentais para avançarmos nas discussões em torno da história urbana de Alagoinhas.

Entretanto este trabalho longe de encerrar as discussões em torno do surgimento e desenvolvimento da cidade de Alagoinhas, no período entre 1868-1929, procurou apontar algumas direções na discussão de alguns aspectos. Esperamos que as pesquisas aqui desenvolvidas contribuam para abrir novos horizontes e caminhos para a historiografia local.

CAPÍTULO I - DE VILA A CIDADE: OS IMPACTOS DE UMA FERROVIA

1.1 Ascensão e expectativas de uma vila.

A história de Alagoinhas na sua origem se confunde com a história de algumas vilas e cidades coloniais que tiveram sua formação influenciada pela necessidade de estabelecer a comunicação entre o interior brasileiro, pouco conhecido, com as cidades que tinham a função de centros regionais²⁶.

Na província da Bahia, será a estrada dos bandeirantes nortistas, chamada de Estrada das Boiadas - caminhos de barro que ligavam a Bahia aos sertões do Piauí - que proporcionou a formação de pequenos povoados nos primeiros tempos de nossa colonização. Entre os núcleos que faziam parte da velha rota, encontramos Inhambupe²⁷. Povoadada pelas famílias Garcia D'Ávila e Vaz de Gouveia e pouso de boiadas, tropas e andarilhos esta região adquiriu uma posição privilegiada como um entreposto nos "caminhos de gado". 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 integraria a antiga rota²⁸.

O início da ocupação do território alagoinhense é de difícil precisão em virtude da ausência de documentação. Esse fato gerou desencontros de informações quanto à origem do povoamento da região no conjunto de trabalhos que problematizam a formação da cidade de Alagoinhas²⁹. A bibliografia que aborda o tema apresenta duas explicações para o povoamento da cidade. A primeira remete ao aspecto lendário de que é revestido o sacerdote lusitano, cujo nome é ignorado, que, final do século XVIII, se estabeleceu na região abaixo de Inhambupe, ergueu uma pequena capela, e em torno desta formou-se o povoado que veio ser

²⁶ REIS Filho, Nestor Goulart. *Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Pioneira, 1968. p. 123.

²⁷ As primeiras histórias do município de Inhambupe estão associadas à chegada do fidalgo português Alexandre Vaz de Gouveia em 1570. Os Gouveia fundaram a Capela Nossa Senhora da Conceição no ano de 1624. 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 o rio Inhambupe e o rio Subaúma. Ao se estabelecer próximo a área dominada pelos Gouveia, os Garcia D'Ávila construíram outra capela sob a invocação do Divino Espírito Santo. A partir daí, o povoado ficou dividido e conhecido até 1818 por Inhambupe de cima, domínio dos Gouveia, e Inhambupe de baixo, domínio dos Garcia D'Ávila. Ver: MARES, Estela. *Evolução Histórica de Inhambupe*. Salvador: Contemp, 1993. p. 19.

²⁸ VILAS-BOAS, Naylor Bastos. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 9.

²⁹ BARREIRA, Américo, *Alagoinhas e seu município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Tipografia do Popular, 1902. BARROS, Salomão Antonio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979.

chamado de Lagoinhas. Contrapondo-se a essa explicação, Salomão de Barros afirma que o referido padre chamava-se João Augusto Machado³⁰, veio para o Brasil através de uma Ordem Católica Belga, designado para servir em Catuiçara (hoje cidade de Teodoro Sampaio), se estabeleceu em um sítio de bons ares e água abundante e fundou uma capela que ficou sob a Jurisdição da freguesia do Divino Espírito Santo do Inhambupe de Cima, dando início ao povoamento da região.

Especulações à parte sobre a identidade do “misterioso” padre e os reais motivos que o 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 de seus rios e sua localização geográfica, que permitiu sua inserção na antiga estrada dos bandeirantes³¹, possibilitando tornar-se um ponto de pouso dos tropeiros viajantes e das boiadas que partiam da Bahia em direção ao sul do Piauí.

A partir da pequena capela, o arraial foi gradativamente prosperando. Todavia, a capela precisava ser oficializada, reconhecida como Igreja, visitada por um padre para que o lugarejo fosse reconhecido pela população, pelo clero e governo³². 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, por alvará de D. João VI, de sete de novembro de 1816, sendo nomeado seu primeiro vigário o padre Pontes que nela permaneceu até 1830, ano de sua morte³³.

A nova condição de freguesia favoreceu a evolução física da paróquia e posteriormente a construção do seu tecido urbano. Segundo Murilo Marx, esse 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

³⁰ Segundo Salomão de Barros, o referido sacerdote em virtude de sua crescida descendência familiar foi omitido nos documentos oficiais já que atestava uma mancha para Igreja. As informações obtidas por Salomão de Barros foram dadas por Celso Machado, radialista, durante a pesquisa sobre o município. BARROS, Salomão Antônio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 47.

³¹ VILAS-BOAS, Naylor Bastos. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 9.

³² MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Studio Nobel, 1991. p. 19.

³³ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Tipografia Popular, 1902. p. 28.

espiritual; era também o usufruto da formalidade civil com todo o direito e a segurança que pudesse propiciar³⁴. (Grifo nosso)

A possibilidade de fazer uso desses serviços ou recursos institucionais, a determinação dos limites territoriais estabelecidos para a recente freguesia (na área que pertenceria a Santo Antônio de Alagoinhas foram anexadas terras férteis, fazendas e engenhos prósperos considerados a maior riqueza da região)³⁵ aliados ao desenvolvimento do comércio dinamizaram a vida do lugarejo que aos poucos se tornou um dos povoados mais promissores da cadeia de sítios que ligavam verticalmente a capital colonial – a Bahia – ao rio São Francisco³⁶.

Assim a independência política e eclesiástica do município foi uma questão de tempo. Trinta e seis anos após ser elevada a categoria de freguesia, em 1852, Santo Antônio de Alagoinhas passou a ser território autônomo³⁷. O limite do novo município permaneceu o mesmo da freguesia. Eis aí um aspecto interessante na história da criação da vila: os primeiros vereadores eram proprietários das terras que pertenciam à circunscrição territorial do povoado.

De acordo com Raffestin, o território forma-se a partir da ação de atores sintagmáticos que realizaram um programa, territorializando o espaço. Dessa forma, o território é um espaço físico onde se construiu um esforço humano e nele revelam-se relações marcadas pelo poder que o modificam, pelas redes que se instalam como estradas, fazendas, casas comerciais e povoados³⁸. Assim, a delimitação do território, formado pelo município de Santo Antônio de Alagoinhas, deu-se principalmente, a partir da ação de indivíduos proprietários de fazendas e de engenhos. De norte a sul do município, a especificação de suas fronteiras se dava a partir de nomes das propriedades rurais. Conforme se verifica no mapa abaixo:

³⁴ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Studio Nobel, 1991. p. 18-19.

³⁵ Alagoinhas até o ano de 1852 na parte política, como na eclesiástica pertencia ao município de Inhambupe. Ver: BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Tipografia Popular, 1902. p. 28-29.

³⁶ Entre os sítios que faziam parte dessa estrada, encontraremos: Xingó, Geremoabo, Bom Conselho, Mirandela, Tucano, Soure e Inhambupe. Ver: VILAS-BOAS, Naylor Bastos. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 9.

³⁷ Alagoinhas até o ano de 1852 na parte política, como na eclesiástica pertencia ao município de Inhambupe. Ver: BARREIRA, Américo. *Op. Cit.* p. 29.

³⁸ RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993. p. 143.

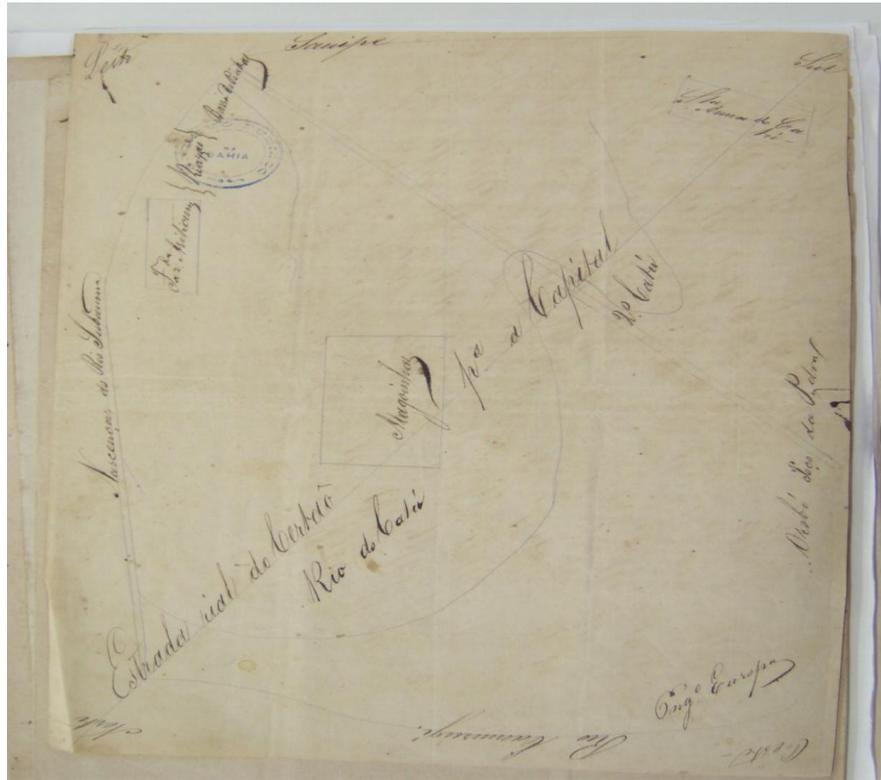


Figura 1 – Mapa dos Limites da Freguesia de Santo Antônio de Alagoinhas.
Fonte: APEB - Seção Colonial e Provincial. Maço 1241.

Dentre os indivíduos que dominavam territorialmente a vila, sejam pela posse da terra e/ou no exercício de postos ou cargos públicos, destaca-se o coronel José Joaquim Leal, escravocrata e abastado proprietário do engenho Ladeira Grande, da fazenda do Poço da Pedra Pindobal e da sesmaria do Madureira e, em 1853, Presidente da Câmara Municipal da Nova Vila.

Controlando as maiores propriedades agrícolas, a família Leal era uma das mais poderosas do município de Alagoinhas. Na metade do século XIX, eles possuíam dois engenhos, onze fazendas além de casas na Vila. Apesar de alguns membros da família Leal terem atuado na política do município, foi José Joaquim Leal, chefe e líder da extensa família quem mais influenciou no destino político do município³⁹. Quando presidente da Câmara em 1853-1856 preocuparam-se em dirimir dúvidas quanto à delimitação do município para que as fronteiras não sofressem invasões ou abusos de qualquer espécie. Preocupou-se também em sensibilizar o governo provincial tanto para a construção de um cemitério quanto para a reforma da Igreja Matriz que se encontrava em um estado precário, solicitando a abertura de estradas e construção de pontes⁴⁰. Enfim, durante sua gestão, os vereadores ocuparam-se em

³⁹ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Tipografia Popular, 1902. p. 112.

⁴⁰ Ofícios enviados ao governo da província pela câmara da vila de Alagoinhas, 1853-1856. APEB - Seção colonial. Maço 1241.

determinar a extensão e o contorno da nova vila, instrumentalizando-a de serviços necessários ao seu desenvolvimento.

A liderança exercida por José Joaquim Leal na região estava principalmente pautada na tradição de seu poder político e econômico. Em 1859, Joaquim Leal faleceu e quando houve a partilha em 1889, o seu patrimônio estava avaliado em aproximadamente noventa e cinco contos de reis, os quais incluíam a Fazenda Poço da Pedra, Comboy e escravos:

Certifico aos que presente, que em meu cartório acham-se esses autos de inventário e partilha amigavelmente feitos entre o Coronel José Emigydo 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 cinqüenta 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 [...]⁴¹.

Além dos bens acima citados, outras propriedades menores e casas na vila fizeram parte da partilha. Seu filho, o cel. José Emigydo Leal assumiu os negócios da família. Era, proprietário de cinco fazendas no município além de possuir fazendas de gado no sertão. Herdou o engenho Poço da Pedra, a mais antiga propriedade da família. Assumiu a liderança do município após morte de seu pai. José Emigydo Leal, representado na imagem a seguir, foi tenente coronel chefe do estado maior. Ocupou diversos cargos de nomeação do governo e de eleição popular, entre estes, o de vereador da câmara da qual foi presidente⁴².

⁴¹ Certificação de Requerimento do Coronel José Emigydo Leal o qual atesta a partilha de bens do cel José Joaquim Leal realizada em 13 dez. 1884. Documento encontrado no arquivo particular de Rita Maria Valverde Leal, bisneta do referido coronel.

⁴² BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Tipografia Popular, 1902. p. 113.



Figura 2 - Fotografia do Cel. José Emigdyo Leal tirada em 1851. Fonte: Arquivo particular de Rita Maria Valverde Leal.

O poder municipal esteve nas mãos da família Leal por longo período na fase imperial. Com a chegada da *Estrada de Ferro Bahia and São Francisco* (1863) e o advento da República (1889), o poder e prestígio da família foram confrontados com um poder externo que extrapolou os limites da vila. Era toda uma concepção de vida urbana formada na estrutura social do Império que se modificava por força do processo em curso, era o surgimento de um novo sistema político que fortaleceu a posição de novos elementos do município de Alagoinhas dentre os quais a família Leal não fazia parte.

Uma das rupturas no domínio municipal sofrida pela família Leal ocorreu no ano de 1868, quando sob a chefia do Comendador José Moreira de Carvalho Rego, foi removida a sede da vila de Alagoinhas para áreas próximas à Estação. Dessa forma, a família Leal foi paulatinamente perdendo o controle econômico e político do município.

Antes, porém, de ocorrerem essas mudanças políticas e econômicas na vila, José Joaquim Leal aliado a outros vereadores tiveram o encargo de organizar as funções político-administrativo- judiciárias do novo município com o objetivo de promover sua urbanização e seu desenvolvimento econômico.

Uma das primeiras preocupações da Câmara Municipal de 1853 foi sistematizar o Código de Postura. As posturas, mecanismo utilizado pela Câmara para regular as transformações urbanas, gozavam de ampla autonomia que lhes conferiam as Ordenações do Reino, tanto pela aplicação destas, como lei maior, pelas atribuições conferidas às municipalidades, como pelo próprio laconismo em relação às questões propriamente espaciais de convívio urbano⁴³.

⁴³ MARX, Murilo. *Cidade no Brasil em que Termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999. p. 43.

Entretanto, cabe salientar que essas deliberações das câmaras municipais, no período colonial e imperial, apesar dos esforços de seus legisladores, não resultavam em um controle muito eficaz sobre as transformações urbanas. Em primeiro lugar, em virtude do desinteresse dos proprietários rurais com relação aos assuntos voltados para o espaço urbano, sendo que esses proprietários em sua grande maioria faziam parte do Conselho, e segundo, pela falta de caráter metódico e sistemático das leis sancionadas⁴⁴.

As mudanças políticas e sociais ocorridas no Brasil, na segunda metade do século XIX, repercutiram sobre o caráter das posturas municipais. Questões relativas ao alinhamento, regulamentação de lotes, demarcações também passam a ser objeto de maior cuidado pela câmara. As posturas, perdendo um pouco sua autonomia são submetidas à exame e a aprovação⁴⁵. Dessa forma, a Comissão de Posturas de Alagoinhas, em 16 de agosto de 1853, apresentou aos representantes da Câmara o Código de Postura do município. Foram estabelecidas diretrizes para auxiliar os administradores na organização do espaço urbano. As propostas de leis foram avaliadas e em 1855 sancionadas com algumas ressalvas⁴⁶.

O Código de Posturas de 1855 deliberava logo de início a aparência das construções. Nas posturas n° 1, 2 e 3, verifica-se uma preocupação não só com tamanho das portas e janelas, que seriam vistoriados pelos fiscais, mas também com a estética das casas cujas paredes deveriam ser rebocadas e caiadas.

A limpeza e a higiene das ruas eram de responsabilidade dos moradores. À Câmara, competia a fiscalização da limpeza e, tomar providências contra os abusos praticados. Adotaram-se também medidas de caráter sanitário. A proibição da criação de porcos soltos ou enchiqueirados dentro da cidade e de seus arraiais e a venda de gêneros alimentícios que se apresentassem adulterados⁴⁷ foram medidas que 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 se definiam exatamente os locais da destinação de lixo e da criação dos porcos. A preocupação com a saúde pública do município levou a Câmara a solicitar também ao vice-presidente da província autorização para levantar currais e casas de açougue como se pode ver no texto do ofício:

⁴⁴ MARX, Murilo. *Cidade no Brasil em que Termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999. p. 43.

⁴⁵ *Idem. Ibidem.*

⁴⁶ Essas ressalvas dizem respeito à estrutura da redação de algumas posturas e mudanças no texto da n° 7 na parte relativa ao imposto; as posturas n° 21, 22 e 30, segundo o documento as normas não deveriam ser aprovadas, pois já estavam previstas no Código Penal. *Posturas municipais da cidade de Alagoinhas*, 15/04/1883. In: Código de Posturas, Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoinhas (1860-1887), livro 855. Arquivo Público do Estado da Bahia.

⁴⁷ *Ibidem.* Art° n° 4, 13 e 16.

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 1853⁴⁸.

A análise das normas impostas aos habitantes da Vila de Santo Antônio de Alagoinhas em 1853 revela a dinâmica dessa sociedade. Pois, o que se proíbe é o que se pratica, e pelo exame do que se proíbe podem-se perceber, portanto, práticas em uso em uma determinada sociedade. Assim é que o fato de uma norma ter proibido, por exemplo, apresentação de danças, vendas de bilhetes sem a autorização da Câmara, revela que isso se dava livremente na vila ; ou ainda em relação ao fato de se andar com armas de fogo compridas⁴⁹ e a proibição de venda de pólvora, ou fogos de artifícios sem licença do poder público⁵⁰ revela que habitualmente os homens andavam armados. Também se previa multa para quem manipulasse drogas de farmácia sem ter habilitação⁵¹, assim como para os indivíduos que perturbassem “o sossego das famílias com vozerias e tumultos”, injurias e obscenidades, tanto de noite como de dia, nesta Vila, e povoações do seu termo⁵².

O exame dessas e de outras proibições nos dá a conhecer, ainda que parcialmente, os hábitos, os espaços urbanos e as atividades econômicas da Vila de Alagoinhas⁵³. Assim, observa-se que o comércio ao ser objeto de regulação das posturas n^o 11,18 e 19, que objetivavam a fiscalização de pesos e medidas usados, a venda de produtos sem a licença da Câmara e a coibição dos atravessadores⁵⁴, demonstra que a vila dispunha de um comércio dinâmico e concorrido. Para os comerciantes locais, a presença dos mascates (vendedores ambulantes) constituía-se em um problema que caberia às autoridades municipais solucionar. Em um abaixo-assinado enviado à Câmara Municipal em 1853, os reclamantes se colocam nestes termos:

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

⁴⁸ APEB - Seção de Arquivo Colonial e Provincial. Governo da Província. Câmara de Alagoinhas, 1853-1886. Maço 1241.

⁴⁹ *Posturas municipais da cidade de Alagoinhas*, 15/04/1883. In: Código de Posturas, Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoinhas (1860-1887), livro 855. Art^o n^o 7.

⁵⁰ *Ibidem*. Art^o n^o 22.

⁵¹ *Ibidem*. Art^o n^o 29.

⁵² *Ibidem*. Art^o n^o 19.

⁵³ *Ibidem*. Art^o n^o 8.

⁵⁴ *Ibidem*. Art^o n^o 11, 18 e 19.

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 [...]⁵⁵.

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 negócios na vila. Enfatizavam a necessidade de se colocar em prática princípio de igualdade de deveres para os citados comerciantes. Entretanto, não exigia a exclusão e a retirada dos mascates da vila já que suas mercadorias tornavam o comércio mais atrativo.

Assim como o comércio, a feira era atividade importante para a economia do município, por isso, alguns aspectos dessa prática foram normatizados pelo Código de Postura de 1855, que previa multa para os feirantes que vendessem produtos estragados e estipulava o horário aos quais os atravessadores de gêneros de primeira necessidade poderiam vender seus produtos, sob pena de multa e oito dias e prisão, caso a determinação não fosse cumprida⁵⁶.

Nos documentos da Câmara Municipal de Alagoinhas enviados a Salvador, relacionados aos anos de 1853-1868 existem várias referências: a mudanças do dia de realização da feira, aos mascates e tropeiros que dela participavam aos produtos que eram vendidos. Assim fica demonstrada a importância da feira para o cotidiano dos alagoinhenses e dos comerciantes e para o crescimento econômico da vila. Em alguns casos, a transferência do dia da feira gerou discórdia e protestos pelos feirantes de outros povoados que argumentavam que a feira da vila era animada e forte⁵⁷.

Em novembro de 1864, através do jornal local, foi exigido à Câmara Municipal maior rigor para reprimir a ação dos atravessadores que estavam vendendo gêneros de primeira necessidade em atacado na feira local, um problema vivido pela vila desde 1853. A reclamação publicada ressalta que não requer a proibição desse comércio “porém 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 [...]⁵⁸”.

⁵⁵ APEB - Seção de Arquivo Colonial e Provincial. Governo da Província. Câmara de Alagoinhas, 1853-1886. Maio 1241.

⁵⁶ *Posturas municipais da cidade de Alagoinhas*, 15/04/1883. In: Código de Posturas, Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoinhas (1860-1887), livro 855. Artº nº 10 e 13.

⁵⁷ Com relação aos problemas, gerados no município, em virtude da transferência do dia da feira livre, tratamos no subitem 1.2.

⁵⁸ *O Noticiador Alagoinhense*. nº 7. 12 nov. 1864, p. 1.

A situação descrita no *Noticiador Alagoinhense*, a imposição de normas que viesse coibir a ação desses comerciantes e os ofícios enviados ao Governo da província solicitando ora a aprovação de uma postura relacionada à transferência da feira ora a autorização para construção de currais e casa de açougue demonstravam as fortes imbricações entre o comércio, a cidade e a feira. Mais que um espaço de negócios, ela se tornara uma referência para toda a região.

Ao tentar disciplinar os comportamentos dos cidadãos nos espaços urbanos – comércio e a feira – a Câmara Municipal visava um maior desenvolvimento econômico para o município. Não obstante, no Código de Postura de 1855, as preocupações com alguns aspectos do urbanismo não constituíam uma visão Global da infra-estrutura urbana. Nesse sentido, as normas visavam melhoria apenas estética de casas particulares. 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, o cotidiano dos alagoinhenses em meados de século XIX, por outro lado é difícil precisar a paisagem urbana do povoado. A ausência de fontes iconográficas, plantas disponíveis, descrições mais detalhadas dos prédios existentes nos documentos examinados tornam mais difícil essa tarefa.

Todavia, para termos uma imagem, ainda que superficial, do espaço físico da vila e de como ele se constituía, nos baseamos na interpretação e documentos enviados pela Câmara de Alagoinhas no período de 1863-1868, ao Governo da província⁵⁹.

Em alguns desses documentos, a municipalidade demonstra preocupação com as formas arquitetônicas e urbanísticas da vila. O prédio da Matriz, por exemplo, figura em alguns ofícios e relatórios desses períodos. São recorrentes os pedidos de reforma para o edifício, que acreditamos ser o destaque e o prédio mais importante do povoado, pois no espaço aberto em frente à igreja, na praça, eram realizados a feira semanal, reuniões religiosas, cívicas e recreativas.

Alagoinhas, assim como outras vilas e cidades do período colonial seguia os parâmetros estabelecidos em 1707 pelo Concílio Sinodal, as *Constituicones primeyras* do arcebispado da Bahia, publicadas em 1719, que concediam licença para a construção de templos religiosos – igrejas, capelas, clausuras – para os povoados além da definição dos critérios para a localização dos templos na cidade e a definição dos seus respectivos adros⁶⁰.

⁵⁹ APEB - Seção de Arquivo Colonial e Provincial. Governo da Província. Câmara de Alagoinhas, 1853-1886. Maço 1241.

⁶⁰ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Studio Nobel, 1991. p. 44.

O arcebispado da Bahia exigia através desse documento que a capela não estivesse em lugar ermo e desabitado já que 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 topográfica⁶¹.

Dessa forma, a igreja era o edifício mais destacado, e o espaço ao seu redor era o ponto focal da vida e da paisagem da maioria das freguesias, vilas e cidades do período colonial.

Alagoinhas não é uma exceção, já que nasceu a partir de uma capela e sua paisagem enquanto vila dependeu da localização da igreja. Esse edifício religioso foi de fundamental importância na configuração do tecido urbano da vila. A partir dele delinear-se o largo e seus logradouros principais⁶².

Assim, o espaço físico de Santo Antônio de Alagoinhas é reconstruído a partir da análise da documentação e pode ser descrito da seguinte forma: no alto de uma colina, a igreja e sua praça, centro da vila. Ao lado da praça, algumas casas residenciais, sobrados, comerciais e a casa da Câmara que servia também para sessões dos júris e a cadeia. Esses elementos definiam a configuração espacial da Vila.

A ausência de referência na documentação a nome de ruas, praças, edifício público dificulta traçarmos um quadro mais amplo desse espaço urbano e demonstra a pouca importância dada pelas autoridades municipais aos interesses e problemas citadinos, o que é compreensível se levarmos 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 projeção⁶³”. Por isso, era comum o governo municipal estar voltado mais para os problemas rurais deixando para segundo plano os problemas da urbe.

Ao mesmo tempo em que a Câmara de Alagoinhas negligenciava alguns serviços urbanos, sem dar a devida atenção ao calçamento, aberturas de ruas, alinhamento e nivelamento, por outro lado, nos ofícios relacionados aos anos de 1854 -1863 percebe-se uma preocupação com o desenvolvimento econômico do município. Nos relatórios enviados ao

⁶¹ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Studio Nobel, 1991. p. 22.

⁶² BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Tipografia Popular, 1902. p. 33.

⁶³ MARX, Murilo. *Op. Cit.*, p. 90.

governo da província, os vereadores ressaltam a importância da vila para região, graças a sua expansão comercial, seus engenhos e a incipiente produção manufatureira. Essa necessidade de evidenciar as riquezas e a economia regional pode estar associada à perspectiva de os trilhos da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco passarem na vila.

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 sua inserção na rede ferroviária que ligou a Bahia ao Vale do São Francisco.

De acordo com Francisco Zorzo, essa é uma característica da rede de estradas de ferro da Bahia, que eram construídas aproveitando-se as diretrizes das estradas tradicionais, utilizadas anteriormente por tropeiros e carreiros⁶⁴. Modificando alguns trechos, retificando 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”⁶⁵.

O Decreto nº 641 do Governo Imperial, datado de 1852, pode ser considerado 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 expansão da rede ferroviária brasileira⁶⁶. Diante da possibilidade de crescimento econômico e o retorno dos investimentos aplicados no transporte ferroviário, os proprietários de terras da Bahia que compunham a Junta da Lavoura, em 1852, apresentou à sociedade baiana e aos 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”⁶⁷.

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

⁶⁴ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870 -1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001. p. 78.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ Esse decreto tornava o investimento em ferrovia um negócio atraente a medida que estabelecia juros de 5%, isenções de impostos, direitos de desapropriação de terrenos particulares e apropriação de terrenos públicos. Conferir: CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A Estrada de Ferro de Nazaré no contexto da política*. Salvador: UFBA, 1970. p. 16-18.

⁶⁷ SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Campinas, SP. 2007. Dissertação [Mestrado] - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. p. 10.

constituiu o foco mais poderoso da civilização e da riqueza desta parte do Brasil[...]”⁶⁸ na outra extremidade encontramos Salvador, cidade portuária, comercial cujo mercado era abastecido por mercadorias exportadas e importadas.

Assim, é possível afirmar que para “Junta da Lavoura” uma rede ferroviária que ligasse 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. “Essa ferrovia ligava as zonas produtoras do interior a Salvador, antes de estabelecer conexões com os centros comerciais de Pernambuco, Piauí e Minas Gerais”⁶⁹.

Através da lei nº 450, datada de 21 de junho de 1852, o governo provincial concedeu a garantia de juros à “Junta da Lavoura” e outros proprietários para construção de uma estrada de ferro que partisse da capital até o rio São Francisco⁷⁰. 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. Adaptando-se ao relevo do terreno, seguindo um vale, procurando um planalto, construindo túneis e pontes, os trilhos aos poucos, percorriam pequenas freguesias, vilas consideradas regiões tributárias do Vale do rio São Francisco⁷¹.

Em relação à inserção da vila de Alagoinhas nesse traçado, cabe-nos assinalar alguns aspectos que foram determinantes para a implantação dos trilhos na recém-emancipada vila: primeiro, o povoado, graças a sua localização geográfica, era considerado além de pórtico do nordeste baiano, uma área estratégica que encurtava as distâncias entre a província da Bahia e o porto fluvial de Juazeiro; somam-se a isso a perspectiva do tabaco produzido em Inhambupe⁷², que até então era conduzido para cidade de Santo Amaro em “lombos de burros”, ser transportado para Alagoinhas pela ferrovia, fato que ampliaria o rendimento da

⁶⁸ SAMPAIO, Teodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 103.

⁶⁹ SOUZA, Robério. Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)*. Campinas, SP. 2007. Dissertação [Mestrado] - Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. p. 11.

⁷⁰ Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da província João Maurício Wanderley, 1º de mar. de 1853. Disponível em [HTTP://www.crl.edu/content.asp](http://www.crl.edu/content.asp).

⁷¹ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870 -1930)*. UEFS, 2001. p. 77- 81.

⁷² Inhambupe no século XIX e início do século XX era grande produtor de fumo de corda e de folha da região, abastecendo o mercado do Ceará, Maranhão e Piauí, além de exportar para Europa o fumo de folha, Inhambupe era um núcleo importante para a economia de toda a região. Ver sobre a economia de Inhambupe em sua origem e outros aspectos da cidade em: MARES, Estela. *Evolução Histórica de Inhambupe*. Salvador: Contemp, 1993. p. 27-28.

via férrea⁷³. Esses fatores aliados a riqueza econômica que se baseava no gado, tabaco e açúcar, possibilitou a Alagoinhas fazer parte da Era ferroviária do século XIX.

Diante da perspectiva da chegada da ferrovia, o governo municipal preocupou-se em estreitar as relações com o governo da Província, deixando-os cientes, através de ofícios e relatórios, do desenvolvimento da produção agrícola, da organização e direção da indústria agrícola de açúcar, bem como das dificuldades para a criação de gado em todo município⁷⁴.

Tudo indica 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. Preocupados com a possível mudança, a Câmara, em uma sessão extraordinária de 28 de abril de 1855, elaborou um documento no qual menciona as vantagens para companhia e para a população geral da implantação dos trilhos na vila de Alagoinhas. No documento enviado a Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, governador da província, os vereadores se posicionaram nestes termos:

Contestando o plano de passar a estrada de ferro desta vila, como antes tinha deliberado pelo recôncavo de Santo Amaro, reprovamos tal mudança de planos. Não podemos deixar de expor nossa opinião a esse respeito apresentando as grandes utilidades públicas, que resultarão do interior da província, passando esta estrada por essa vila [...] Será enfim muito mais conveniente ao bem público à passagem da estrada por estes lugares que pelo recôncavo que, sendo quase perto do mar é inacessível em tempos de chuvas. Nós apresentamos essas idéias avulsas à consideração de V. Ex^a, para transmitir a companhia dignando-se V Ex^a pelo melhoramento dos que habitam tão distante da capital e dos portos marítimos⁷⁵.

Os vereadores tentam sensibilizar o governo da província, ressaltando a importância de uma estrada de ferro tanto para Alagoinhas quanto para as áreas próximas. Estes vereadores viam na ferrovia não somente uma possibilidade de circulação de mercadorias, mas de atendimento às “grandes utilidades públicas”, melhorando, assim a vida dos que habitavam os povoados inseridos na rota. Sinalizam também os possíveis prejuízos que a companhia poderia sofrer, pois afirmam a dificuldade de acesso ao recôncavo de Santo Amaro no período de chuvas.

Embora não tenhamos encontrado nas correspondências analisadas referentes aos anos 1855 – 1863 um posicionamento do Governo provincial nem da Companhia a respeito da solicitação feita pela Câmara consideramos que os argumentos utilizados pelos vereadores, aliados a uma análise técnica e racional das vantagens econômicas constituíram fatores

⁷³ Fala proferida pelo presidente da província Joaquim Antão Fernandes, 1866.

⁷⁴ Relatório enviado ao governador da Província em 7 dez. 1855. Maço Colonial 1241.

⁷⁵ Ofício enviado ao governo da Província em 28 abr.1855. Maço Colonial 1241.

relevantes para a permanência do plano de viação inicial que incluía Alagoinhas no roteiro da ferrovia.

Paradoxalmente, a possibilidade da chegada dos trilhos, no início da década de 60 do século XIX em Alagoinhas, ocorre num momento 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 dos preços dos escravos. Por outro lado, o mercado do município, que era abastecido por produtos vindos por Santo Amaro, passava por dificuldades em virtude da precariedade dos meios de transportes, visto que a condução tanto de pessoas quanto de mercadorias se dava por meios de animais de carga, que levavam dias para chegar a vila por causa da má condição das estradas⁷⁶.

A desestruturação vivida pela economia da vila gerou ansiedade e expectativa por parte do governo local para a chegada da linha férrea. Para fazendeiros, comerciantes e os conselheiros, a ferrovia possibilitaria maior rapidez e volume no transporte da produção e no recebimento de mercadorias além de funcionar como fator de atração para a região, graças à facilidade de acessos, trazendo trabalhadores livres e comerciantes. Enfim, a ferrovia criaria condições capazes de estruturar a economia local e viabilizaria o desenvolvimento urbano.

Apostando num crescimento sócioeconômico com a implantação da ferrovia, o governo municipal, presidido pelo Coronel José Emigydo Leal, se disponibiliza a organizar a infraestrutura básica para o funcionamento da futura estrada. Portanto, solicita a presença do Engenheiro da Estrada de Ferro para desenhar uma planta que indicasse o lugar no qual seria construído o prédio da estação. A partir dessa referência os habitantes, que porventura quisessem construir casas de morada ou comércio próximo à estação da estrada, não o fizessem de forma aleatória e sem capricho⁷⁷.

Percebe-se a partir dessa fala uma preocupação com a valorização das áreas próximas a “Estação Alagoinhas”, bem como uma preocupação com a estética das edificações privadas.

A despeito dos governantes não se aterem as questões relacionadas a estética urbana nos primeiros anos de existência da Câmara Municipal, o que é verificável na ausência de diretrizes do Código de Postura de 1855, e em alguns ofícios enviados as autoridades governamentais entre 1855 e 1863, visto que não se tem referências a abertura de ruas, a criação de praças, a construção de edifícios públicos, percebe-se que a vinda de uma ferrovia

⁷⁶ Ofício enviado ao governo da Província em 1857. Maço Colonial 1241.

⁷⁷ *Idem*. 7 abr. 1862.

refletiu, ainda que de maneira restrita, positivamente, na visão dos conselheiros, tanto no trato, como no uso do espaço urbano.

Particularmente, não houve grandes modificações na estrutura urbana existente na vila. A atenção do poder público municipal estava focada na reforma da Igreja e na construção de um cemitério.

A inquietação da Câmara em relação à salubridade do município remonta a 1854, ano em que foi enviado um ofício aos deputados da Assembléia Provincial, solicitando auxílio financeiro para construção de um cemitério. O argumento utilizado pelo Conselho assentou-se na ausência de espaço da Igreja dos Santos Peregrinos de Periperi, para “acomodar o grande número de cadáveres que concorrem para esta Igreja”⁷⁸. Após três anos, foi novamente solicitado ao governo providências para construção do cemitério, que passa a ser visto como um problema de saúde pública⁷⁹.

Ao mesmo tempo em que o poder público se preocupa com o saneamento da vila, busca também auxílio do governo para restaurar a Igreja. É interessante salientarmos que, em toda a documentação analisada, o único prédio público que sofreu intervenção dos administradores foi à igreja Matriz.

A igreja teve o seu papel como agente configurador da paisagem urbana de Alagoinhas. Estava localizada num ponto geograficamente destacado, num terreno amplo que exibia de todos os lados a capela, e concentrava em seu entorno atividades de negócios do povoado. Considerando a importância da Igreja de Santo Antônio das Alagoinhas para toda a população católica e devota de Santo Antônio, e para a paisagem urbana, compreendemos as preocupações e solicitações reiteradas da Câmara para a reforma do edifício.

Em 1854, o presidente da Câmara José Joaquim Leal envia a Salvador um parecer da comissão acerca do estado decadente em que se encontrava a Igreja Matriz, solicitando providências ao presidente da Assembléia Provincial.

Depois de analisar o estado da Matriz, a Comissão elabora um relatório que detalha o estado da Igreja: a capela mor – paredes afastadas, - corpo da Igreja para dentro – paredes com algumas rachaduras. Para a comissão, o prédio também sofria a presença de formigueiros que comprometia as paredes externas⁸⁰. Em 1857, a Câmara Municipal mais uma vez solicitou a atenção do governo para o prédio da Igreja que ainda necessitava de reparos.

⁷⁸ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, mar. 1854. Maço colonial 1241.

⁷⁹ *Idem.* 1857.

⁸⁰ *Idem.* 27 de mai. 1854.

É importante salientar 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 jeito inquietavam-se com as más condições apresentadas pela estrutura física da igreja. Esta constatação vem corroborar a importância não só religiosa, mas política dessa instituição. De acordo com Murilo Marx, os laços estreitos entre Estado/Igreja proporcionaram a valorização do patrimônio religioso ao qual cabia aos administradores locais preservar⁸¹.

A reforma da Matriz, solicitada em 1854, recebe novo impulso com a confirmação da passagem da ferrovia. Agora mais do que nunca, o município precisaria de um edifício que coadunasse com o progresso, desenvolvimento econômico e as mudanças no espaço urbano que certamente ocorreriam com a chegada dos trilhos. Entretanto, alterações no traçado da ferrovia frustrariam as expectativas dos alagoinhenses de verem concluídas as obras da igreja.

1.2 Desencontros nos caminhos de ferro.

As notícias que circulavam com relação às possibilidades de os trilhos da *Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco* passar na Vila de Alagoinhas⁸², chegam num momento festivo para o município. Em 1852, Alagoinhas consegue sua emancipação política, tornando-se independente de Inhambupe. Neste período alguns acontecimentos foram importantes para a vida política e econômica do município. Dentre esses fatos encontraremos: elevação do arraial à Categoria de Vila (1852) a posse de sua primeira Câmara (1853) e a chegada do trem (1863). Será, contudo, a ferrovia que iria inserir Alagoinhas na era da fumaça e do vapor⁸³.

Para os alagoinhenses, o trem, principal instrumento de circulação da Era mecânica simbolizava a iminência de um progresso que possibilitaria a expansão de negócios para os donos de engenhos, a circulação de mercadorias para os comerciantes e a possibilidade de a população em geral conhecer outras regiões, outras pessoas, já que viviam praticamente isoladas. Sobre o impacto das ferrovias na vida das pessoas e a impossibilidade de se manterem imunes à sua passagem, Foot Hardman afirma:

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

⁸¹ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Studio Nobel, 1991. p. 13 -14.

⁸² VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959.

⁸³ HOBBSAWM. Eric J. *A Era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 59.

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 monstruosas⁸⁴.

É interessante observar que as afirmações de Hardman encontram ressonância, se considerarmos o entusiasmo com que a ferrovia é esperada pela população, à época, reafirmando o caráter impactante da máquina na mentalidade dos habitantes da Vila.

A certeza de que a ferrovia criaria condições capazes de estruturar a economia local e viabilizaria o desenvolvimento urbano leva a comunidade religiosa e aliados de Manoel Teixeira Leal, então presidente da Câmara⁸⁵, a pleitearem recursos financeiros ao Governo da província para conclusão da nova matriz. Da capela construída em 1816⁸⁶, que servia de igreja para os alagoinhenses, restavam algumas paredes que foram derrubadas e, em 1862, deu-se início a construção de um novo templo. A Vila precisava de uma igreja de maiores proporções para abrigar os fiéis que possivelmente aumentariam graças à circulação de mercadoria e de pessoas que certamente ocorreria com a chegada da ferrovia. O pároco e os políticos que se empenharam na luta para a construção da igreja estavam imbuídos por objetivos outros. Os políticos talvez buscassem projetar-se e validar o trabalho realizado pela administração municipal, enquanto a Igreja buscava reafirmar o poder do Catolicismo.

Nesta perspectiva, havia uma preocupação em criar a imagem de uma Vila próspera, tanto para os alagoinhenses quanto para os inúmeros viajantes que por ali passariam. E o primeiro passo seria a remodelação da antiga Matriz.

Em fevereiro de 1863, chega à Vila de Alagoinhas o Engenheiro Lourenço Eloi Pessoa de Barros, para examinar as condições estruturais da Velha Matriz, cujos três quartos dos alicerces já estavam concluídos. Ao analisar a construção e perceber que a base não resistiria a continuação da obra o engenheiro optou por destruir os alicerces e reconstruir a Matriz no mesmo lugar da antiga.

⁸⁴ HARDMAN, Francisco F. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 47.

⁸⁵ Manuel Texeira Leal, além de político influente, era agricultor abastado. Possuía várias casas e era dono do engenho Ladeira Grande. Ver: BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 128.

⁸⁶ A Resolução Régia, que criou a freguesia de Alagoinhas, está localizada no IBGE de Alagoinhas. Documento avulso assinado por Pedro Tomaz pesquisador do IGHB.

Com um novo projeto e orçamento elaborado, Eloi Pessoa os apresenta ao presidente da província que autoriza o início da construção e solicita a formação de uma Comissão local para dar andamento á referida obra⁸⁷.

Na análise do projeto apresentado pelo engenheiro fiscal, e executado pelo pedreiro italiano João Bochetti, nota-se a intenção de construir um edifício de grandes proporções. A planta revela-nos essa intenção, visto que o templo, mesmo sem ter sido concluído, desperta grande interesse devido, principalmente, ao seu estilo neogótico. Esse estilo procurava reavivar as formas góticas medievais, em contrastes com os estilos clássicos dominantes no século XIX. Provavelmente esse tipo de arquitetura foi sugerido pelo construtor italiano, pois só se popularizou na Bahia na transição do século XIX para o XX⁸⁸. No desenho da nova Matriz encontraremos a clássica torre, duas naves laterais, um a principal, a sacristia e a capela-mor.

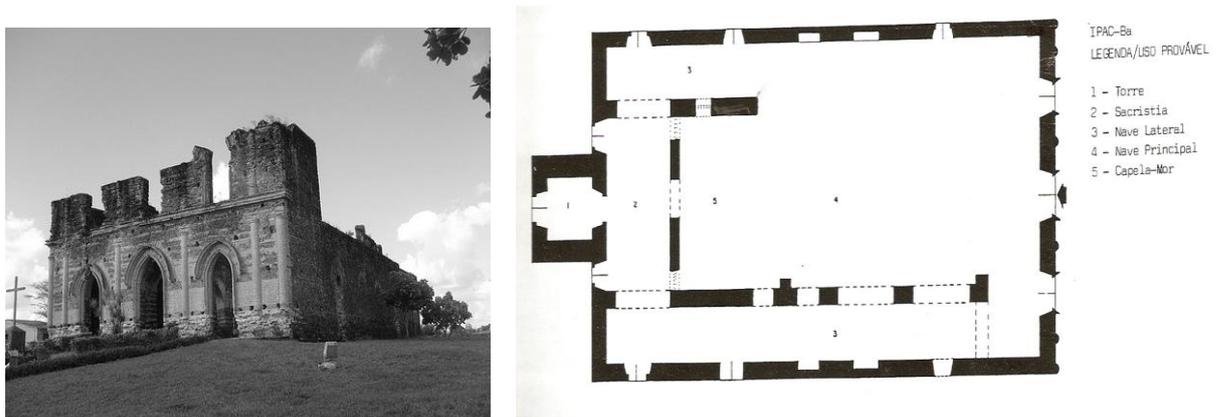


Figura - 03. Elevação e planta da Matriz do velho povoado de Alagoínhas. Projetada em 1862, pelo engenheiro fiscal Lourenço Eloy Pessoa de Barros. Fonte: Biblioteca Municipal Maria Feijó, Alagoínhas-Ba.

Diante da dimensão da obra, o orçamento inicial estipulado⁸⁹ pelo engenheiro não foi suficiente para a edificação da tão esperada igreja. Era necessário levantar verbas para dar prosseguimento à construção.

Em 1862, o capitão Francisco da Silva Palmeira, proprietário da Fazenda Bom Sucesso e do Engenho Bento em Igreja Nova povoado de Alagoínhas, doou para a paróquia de Alagoínhas um terreno de 270 tarefas localizado nas imediações da futura estação ferroviária⁹⁰. A paróquia, com dificuldades em levantar recursos para dar prosseguimento às obras da igreja, resolve, na pessoa do padre Antônio Teles, propor “ a permuta do terreno

⁸⁷ VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 11.

⁸⁸ *Inventário de Proteção do Acervo Cultural*. Monumento. Livro 3. p. 72.

⁸⁹ VILAS-BOAS, Naylor. *Op. Cit.* p.11.

⁹⁰ *Idem. Ibidem.*

ocupado pela estação pelo transporte de cal da igreja”(sic)⁹¹. A cal seria utilizada para cair e rebocar as paredes do templo. Diante dos obstáculos e da despesa em se adquirir esse material, a comissão de obras, composta pelo engenheiro, pelo padre e pelo representante da Câmara, decidiu investir em outros materiais.

Não obstante, a certeza de ver a Matriz concluída se tornava cada dia mais remota. Três fatores corroboraram para o insucesso da obra: o primeiro fator refere-se às despesas da igreja que aumentavam paulatinamente. Entre os anos de 1863 e 1865, a paróquia se desfez de vários bens, entre eles, uma olaria, outro terreno e um telheiro com madeira⁹²; o segundo remete aos trilhos da estrada de ferro que não mais passariam na Vila em virtude da alteração da trajetória inicial. O superintendente da obra, o francês, Richard Typlady, da Companhia “chemins du ferr”, afirmava que, por motivos de economia de tempo e por questão técnica, já que a Vila ficava mais ao alto, era necessário desviar o curso da estrada em três quilômetros para o Nordeste⁹³. Assim, desvia-se a rota dos trilhos e estes passam distante da Vila. O terceiro fator diz respeito aos problemas estruturais que a obra apresentava.

A partir de estudos técnicos supervisionados pelos engenheiros enviados pelo governo da província, conclui-se que tanto a má qualidade dos materiais quanto às péssimas condições do solo dificultavam a conclusão da obra⁹⁴.

A morosidade do poder público da província para resolver os problemas da matriz é denunciada pelo Padre Antônio M. Teles no jornal *Noticiador Alagoinhense*. Na coluna “Publicações a Pedido” de 12 de novembro de 1864, assinando com o pseudônimo “As ovelhas sem aprisco” referindo-se a ausência de uma Igreja para os fiéis, publicou:

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[...]⁹⁵.

Observa-se que, para o padre, o descaso do governo da província era deliberadamente uma perseguição gratuita do então vice-presidente. Ainda no artigo, o vigário assevera:

⁹¹ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p.132.

⁹² *Inventário de Proteção do Acervo Cultural*. Monumento. Livro 3. p. 72.

⁹³ SANTOS, Antonio Mário. *Monografia do município de Alagoinhas*. Agência IBGE. 1940. p. 76.

⁹⁴ *Inventário de Proteção do Acervo Cultural*. Monumento. *Op. Cit.*. p. 71.

⁹⁵ *Noticiador Alagoinhense*. 12/11/1864.

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 aprisco⁹⁶.

Na publicação seguinte, encontraremos um discurso incisivo sobre a responsabilidade do Governo quanto ao repasse dos impostos para a Igreja. Para o autor do artigo, o Estado estaria aplicando o dinheiro destinado à construção de Templos a outros fins.

[...] 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 [...]⁹⁷.

As reclamações retratam as preocupações e as insatisfações do padre quanto à postura do governo. Essa insatisfação, segundo Joanita Cunha, se estendeu aos fiéis. Estes 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 inacabada⁹⁸.

Ante o apelo da comunidade e as pressões exercidas pelo sacerdote, a obra passou por uma nova vistoria. Em 1865, sugere-se uma cobertura em ferro e zinco. Por ser mais leve, sobrecarregaria menos a estrutura. Entretanto, isso não evitou o aparecimento de fissuras nas paredes em 1866⁹⁹.

Nessas circunstâncias, os trabalhos para a conclusão da Igreja tornavam-se cada vez mais problemáticos. Surgiam rachaduras, desmoronamento de paredes que onerava a obra. Além disso, o fato da linha férrea não passar na Vila contribuía para 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 manifesta:

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.

⁹⁶ *Noticiador Alagoinhense*, 12/11/1864.

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987. p. 28.

⁹⁹ *Inventário de Proteção do Acervo Cultural*. Monumento. Livro 3. p. 72.

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 vila¹⁰⁰.

Para o Presidente da Província, o abandono do velho povoado e o desenvolvimento rápido da área próxima a “Estação Alagoinhas” seria uma questão de tempo. Apesar das restrições quanto à viabilidade da obra, os trabalhos continuaram até o ano de 1866, quando um fiscal desaconselha o prosseguimento¹⁰¹.

Aos poucos, a Igreja Católica, que na história do município sempre foi o centro principal 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 faz com que as expectativas dos fiéis e do vigário, em ver a Matriz concluída, sejam paulatinamente frustradas.

A perspectiva de riqueza e prosperidade trazida pela ferrovia e seus elementos, exerceu um fascínio sobre os homens do século XIX¹⁰². Ao que parece, alguns comerciantes, proprietários de engenhos e políticos alagoinhenses não fugiram a regra. Logo após a instalação das linhas do trem, abandonaram a vila e foram se estabelecer nas cercanias da estação. Conforme mostra, a seguir, a tabela 1.

Tabela 1- Relação dos Primeiros Comerciantes que se Estabeleceram nas Áreas Próximas a Estação.

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

Fonte: Quadro construído a partir das obras de Américo Barreiro Alagoinhas e seu município 1902, e do Noticiador Alagoinhense de 12 de novembro de 1864.

¹⁰⁰ Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da província Antonio Coelho de Sá e Alburquerque, 10 de mar. 1864.

¹⁰¹ *Inventário de Proteção do Acervo Cultural*. Monumento. Livro 3. p. 72. As fontes analisadas não revelam o nome do referido fiscal.

¹⁰² Sobre o poder exercido pela ferrovia numa perspectiva do conceito de sublime ver: HARDMAN, Francisco F. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 99.

A maioria dos comerciantes que compõe esse quadro também participava das atividades políticas da Vila. Dentre esses nomes, destaca-se, Pedro Rodrigues Bastos, que exerceu o cargo de vereador e juiz de paz, além de outros cargos públicos; Manoel Pinto da Rocha, vereador; Abdon Gonçalves, conselheiro, e José Moreira de Carvalho Rêgo, que ocupou cargo de confiança no governo da província, foram vereador e presidente da Câmara inúmeras vezes¹⁰³. Assim, esses homens 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, enfim, se inserir no progresso trazido pela ferrovia¹⁰⁴.

Nas discussões sobre a possível mudança da vila, o Comendador José Moreira de Carvalho Rego destacou-se entre os políticos alagoinhenses empenhados com a causa. A ele é atribuída, a fundação da nova Alagoinhas¹⁰⁵. Logo após a inauguração da Estação em 13 de fevereiro de 1863, o comendador ressalta a necessidade de transferir para as proximidades da Estrada de Ferro o Comércio da Vila. Suas idéias causam estranheza e geram embates com alguns habitantes da Vila e adversários políticos¹⁰⁶. Entretanto, a transferência não só do comércio, mas da vila será uma questão de tempo. Moreira Rêgo dispunha de prestígio político tanto na capital quanto na região. A inauguração de sua nova casa comercial na estação da via férrea é noticiada pelo Jornal Noticiador Alagoinhense. Com o título Progresso, a notícia figura na primeira página do periódico, destacando os benefícios que seriam auferidos pela freguesia e 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”¹⁰⁷. Encerra-se a notícia, citando-se os indivíduos influentes que estiveram presentes a solenidade de abertura do trapiche. O jornal destaca a presença do superintendente e engenheiro fiscal da estrada de ferro, o Vigário da freguesia, Barão de Sergimirim, e várias outras personalidades da região e capital.

Nessa edição, o jornal faz uma homenagem a Moreira Rêgo. Através de um soneto, destaca a dedicação do Major pelo progresso da Vila,

¹⁰³ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 103-145.

¹⁰⁴ Moreira Rêgo, Pedro Rodrigues Bastos foram proprietários de terras que ficavam próximo a Estação. Pedro Bastos doou ao Governo Imperial uma faixa de terra de sua propriedade para as instalações dos trilhos do Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia, inaugurada em 1871. Ver: VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 23.

¹⁰⁵ BARREIRA, Américo. *Op. Cit.*, p. 117.

¹⁰⁶ *Idem. Op. Cit.*, p. 119.

¹⁰⁷ *Noticiador Alagoinhense*, 19/11/1864.

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, louvoures
 A este Povo uma feliz canção
 O céu coroe de benções e de flores
 A empresa que espera animação
 Do sagrado dever dos lavradores.

Pedro José de Castro¹⁰⁸

Ainda que a composição poética expresse o caráter desinteressado de Moreira Rêgo que visava promover o bem geral e o progresso para o povo, o fato é que o comendador era imbuído também por motivos particulares na luta pela transferência da Vila para as proximidades da Estação. Além de fixar residência no novo povoado era dono de trapiche e tinha um acordo com a estrada de ferro que facilitava a condução de açúcar e fumo pela ferrovia¹⁰⁹. A mudança da vila também beneficiaria seus investimentos e, de outros donos de engenhos e comerciantes que contribuíram para a urbanização das áreas que foram valorizadas pela ferrovia. A resolução de número 1013, de 16 de abril de 1868, que determinou a transferência da Vila para o local onde foi estabelecida a Estação de ferro é um exemplo da influência exercida pela implantação das ferrovias e da estação no processo de urbanização da cidade¹¹⁰.

A transferência do povoado gerou muitos conflitos, pois a maioria da população não aceitava a decisão do Presidente da Província. Para Joanita Cunha, os moradores receavam a decadência e estagnação da Vila com o aparecimento de outra cidade, que contava com uma grande área de tabuleiro em terreno plano além de dispor de transporte ferroviário que permitia a população viajar para a capital e para várias outras cidades do interior baiano¹¹¹.

Essa situação criou desconforto e insatisfação nos moradores da antiga vila. O povoado, que outrora tinha um comércio próspero, edificações sólidas, bons sobrados, uma praça comprida e larga, estava também geograficamente bem localizado em um grande tabuleiro, com um clima agradável, salubre e férteis terrenos. Possuía ainda uma fonte que

¹⁰⁸ *Noticiador Alagoinhense*, 19/11/1864.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

¹¹⁰ FERNANDES, Etelvina R. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: UFBA - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005. Dissertação [Mestrado em Arquitetura]. p. 132.

¹¹¹ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987. p. 28-29.

fornecia água potável utilizada medicinalmente por viajantes e pela população¹¹². Apesar de todas essas vantagens, estava aos poucos sendo preterida pelo governo da Província e por alguns moradores e comerciantes da Vila.

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, como abertura de estradas que facilitasse o transporte de mercadorias. Um caso atípico é o do Sr. Honório Beloino de Sousa, residente na vila de Alagoinhas, que diante das dificuldades em transportar mercadorias de Inhambupe e de outros lugares da região para a Estação, solicita 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 necessárias, que facilite melhor o referido transporte”¹¹³. Para a abertura dessa Estrada o Sr. Honório Beloino disponibilizou à Câmara um empréstimo visando auxiliar nas despesas do referido projeto.

Aberturas de outras vias foram requeridas. 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, argumentando que a efetivação de uma rota iria facilitar o escoamento de mercadorias do porto de Santo Amaro para a referida Estação, e que atualmente as péssimas condições dos caminhos resultavam de prejuízos significativos à lavoura¹¹⁴.

Apesar de essas solicitações atestarem a necessidade de melhorias em algumas vias, o *Jornal Noticiador Alagoinhense* faz referências 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 perfeição¹¹⁵.

A construção dessas estradas, o estabelecimento de um comércio incipiente e a chegada de imigrantes concorriam para a prosperidade da nova sede da vila de Alagoinhas, enquanto que o antigo povoado estava fadado ao esquecimento e à estagnação¹¹⁶.

¹¹² *Jornal Sete Dias*, S/d.

¹¹³ Pedido de solicitação para abertura de Estrada no município de Alagoinhas. 1864. Maço Colonial 4988.

¹¹⁴ *Idem. Ibidem.*

¹¹⁵ *Noticiador Alagoinhense*, 19/11/1864.

¹¹⁶ *Jornal Sete Dias*, S/d.

A remoção da sede da vila para o lugar da Estação causou impacto nos moradores que não aceitavam a mudança. Contudo, será a remoção da feira que ocasionará maior insatisfação e protestos da população. A questão do funcionamento de uma feira nos arredores da estação já vinha sendo debatida desde 1866. A primeira tentativa foi estabelecer uma feira aos domingos para o novo povoado e transferir para as segundas-feiras a de Igreja Nova¹¹⁷. 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, em 24 de janeiro de 1867, decide estabelecer o seguinte Código de Postura:

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 domingos¹¹⁸.

A mudança agradava sobretudo aos moradores de Igreja Nova, contudo criava inconvenientes para os feirantes da vila de Alagoinhas, já que a feira do povoado era também realizada aos sábados. Apesar das reclamações dos moradores da vila, esta 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 município¹¹⁹.

Essa nova regulamentação desagradava aos moradores da vila que observava o esvaziamento de sua feira, realizada aos sábados a mais de sessenta anos na praça principal¹²⁰. Dividindo o espaço com lojas, botecos e barracas volantes, a feira diversificava os negócios e estimulava o desenvolvimento do comércio local.

Os moradores resistiram por cinco meses à mudança, mas apesar dos protestos dos negociantes e moradores da vila, uma vez mudada a feira, foi logo esta disputada por uma enorme emigração que lhe chegava de toda parte¹²¹.

Segundo Joanita Cunha, enquanto a Nova Alagoinhas crescia e prosperava, o velho povoado, aos poucos, entrava num processo de estagnação econômica, com ruas cheias de

¹¹⁷ Ofício enviado ao governo da Província em 3 mar.1866. Maço Colonial 1241.

¹¹⁸ *Idem.* 24. jan.1867.

¹¹⁹ *Posturas municipais da cidade de Alagoinhas*, 15/04/1883. In: Código de Posturas, Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoinhas (1860-1887), livro 855.

¹²⁰ Ofício enviado ao governo da Província em 20 out. 1868. Maço Colonial 1241.

¹²¹ *Jornal Sete Dias*, s/d.

areias, casarios estragados pelo tempo e um comércio sem expressividade¹²². Rivalidades e queixas permaneceram durante muito tempo entre os habitantes da velha e da nova Alagoinhas. Quando por motivo de alguma festa ou passeio, os moradores da nova Alagoinhas se dirigiam à Alagoinhas Velha e lá pediam água era comum ouvir: “vão beber água no seu Catú, deixam as festas bonitas da sua grande Estação para virem às festas pobres daqui”¹²³.

Ressentimentos à parte, a existência da linha férrea dividiu a Vila em dois lados e estruturou um “centro novo” em oposição a um “centro velho” que sofreu como conseqüências 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 sua “água medicinal”. Enquanto que os moradores que optaram em fixar residência na nova vila presenciaram o crescimento e as rápidas transformações pelas quais passou à cidade no final do século XIX.

1. 3 Urbanização ao longo dos trilhos.

Com a implantação dos trilhos, alguns alagoinhenses, no final do século XIX, migraram do “velho povoado” para as áreas próximas à Estação. Essas mudanças foram um fenômeno característico da “era ferroviária”. Os brasileiros, que, até então, tinham seu mundo circunscrito a terra, como um negócio estabilizado e próspero; a feira e o comércio alimentado pelo transporte de cargas no lombo de burros, como um bom negócio; o sítio e a chácara como espaço de convivência familiar e a Igreja como norteadora das ações religiosas e pragmáticas dos fiéis, serão pouco a pouco inseridos num cenário de transformações ocasionadas pela implantação da malha ferroviária no Brasil a partir de 1852.

Segundo Emília Viotti da Costa, a implantação da rede ferroviária brasileira, iniciada na segunda metade do século XIX, aliada ao fenômeno da transição do trabalho escravo para o trabalho livre são 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”¹²⁴.

¹²² SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987. p. 29.

¹²³ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 43.

¹²⁴ COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à Republica: momentos decisivos*. 7. ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. p. 251.

A primeira notícia sobre a chegada dos trilhos a uma localidade gerava expectativa, especulações, ansiedade por parte da população. Contudo, se alguns moradores viam o trem como um sinal de progresso e civilização, outros, porém receavam que a inserção de novos modos e costumes trouxesse desordem e desestruturação nas tradições vigentes. Contudo, a sensação de ameaça e perigo iminente foi superada pela euforia das inaugurações das Estações e pela chegada e partida dos trens: “inaugurações, chegadas, partidas: são momentos-clímax do espetáculo em que se converte a viagem de aventuras no século XIX”¹²⁵.

É interessante observarmos que o impacto da implantação dos trilhos em pequenas vilas e cidades do interior brasileiro resultou na divulgação de novos pensamentos sobre velocidade, deslocamento, circulação, organização da produção e convivência cidadina o que veio a alterar o *modus vivendi* dos habitantes.

Inserida nesse contexto, Alagoinhas, a exemplo de outros núcleos baianos desenvolveu-se a partir da implantação da “Estação Alagoinhas” localizada a três quilômetros do povoado de Santo Antônio de Alagoinhas. De acordo com Joanita Cunha, a chegada dos trilhos foi um marco na história da cidade. Segundo a memorialista:

[...] 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 história¹²⁶.

Nas cercanias da linha do trem, uma nova Vila foi aos poucos se formando. Abriam-se caminhos ao redor da estação e de suas imediações, onde casas de moradia e trapiches foram construídos, oficinas e casas comerciais erguidas, dando início a urbanização da localidade que era conhecida a princípio por “Estação”¹²⁷.

O processo de urbanização provocado em Alagoinhas pela a implantação da ferrovia e a construção da estação ferroviária coloca o governo municipal numa situação incômoda, pois ao mesmo tempo em que lhe era exigido deliberar sobre as necessidades dos habitantes do novo núcleo que se desenvolvia ao redor da linha, eram solicitadas providências no sentido de que o velho povoado não perdesse a autonomia política e centralizadora das atividades

¹²⁵ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: A modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 111.

¹²⁶ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte Graphilivros, 1987. p. 24.

¹²⁷ FERNANDES, Etelvina R. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: UFBA - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005. Dissertação [Mestrado em Arquitetura]. p. 132.

urbanas. Não obstante, apesar da resistência de boa parte da população e de alguns políticos e comerciantes, a decadência do velho povoado foi inevitável. Dessa forma, Alagoinhas Velha, assim como outras vilas e cidades brasileiras, que não fizeram parte da rota dos trilhos das ferrovias, teve seu núcleo primitivo esvaziado. De acordo com Emília Viotti, 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”¹²⁸.

Preocupados com a expansão do novo povoado que atraía moradores, mercados, oficinas, forasteiros, o governo municipal percebeu a necessidade de organizar, planejar, estruturar o espaço físico da nova Vila que emergia. Entre os anos de 1868 a 1871, o engenheiro Trajano da Silva Rego traçou um plano urbanístico que trazia o planejamento prévio para o parcelamento das terras em torno da “Estação”. Os esquemas de parcelamento seguiram o modelo de urbanismo distinto da antiga Vila. Ao que tudo indica, no povoado de Alagoinhas Velha, não houve uma prévia ordenação na configuração dos espaços¹²⁹. A planta base da cidade determinava minuciosamente o local onde deveriam ser construídos: a Casa da Câmara, o barracão da estrada de ferro, o mercado, assim como, definia a abertura das principais ruas, travessas e praças¹³⁰.

¹²⁸ COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editora da UNESP, 1999. p. 251. p. 255.

¹²⁹ No estudo clássico de Sergio Buarque de Holanda. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia da Letras, 1995, encontramos uma discussão sobre a intenção planejadora ou não da metrópole portuguesa. No capítulo *O Semeador ao Ladrilhador*, contrapõe a política urbanizadora dos espanhóis, que optaram em 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” (p. 95- 96).

¹³⁰ Ofício enviado ao governo da Província em 06 fev. 1889. Maço Colonial 1241. O ofício não determina o ano da 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 n° 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 Francisco Gonçalves Martins, o Visconde exerceu o cargo de Presidente da Província no período de 1868-1871, estamos supondo que a planta da cidade foi elaborada nesse período.



Figura 4- Planta base da cidade de Alagoas elaborada entre os anos 1868 a1871. Fonte: APEB- Governo da província. Seção colonial. Maço 1242.

Observa-se que o referencial para o traçado do que se chamou Nova Alagoas foi a linha do trem que favoreceu o desenvolvimento econômico e crescimento daquela localidade. Nesta perspectiva, a cidade passa a ser pensada e construída a partir de um planejamento que traz uma estratégia linearizante no qual as ruas são retas e espaçosas e um espaço público que objetivava a circulação de homens e mercadorias – Praça do Comércio – que facilitaria contatos ágeis, conversas curtas e boa movimentação de capitais.

A área inicial era constituída por uma praça, a do comércio, 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 chamadas Rua da Câmara e a Travessa da Câmara serviam de eixo longitudinal do tecido urbano em formação, constituído de mais duas ruas paralelas (rua Conselheiro Moura e a rua Direita do Comércio) e duas ruas transversais (a do Mercado e a rua Visconde de São Lourenço).

Essa maneira de racionalizar a cidade, através de um planejamento, foi característica do processo de urbanização do século XIX que em virtude da separação maior 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 o urbano.

A cidade agora era vista como o local onde as possibilidades de crescimento econômico apareciam, onde 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. Contudo para Henry Lefebvre:

[...] 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 históricas¹³¹. (Grifo Nosso)

No caso da Nova Alagoinhas, seria a transferência dos comerciantes prósperos da antiga Vila para próximo a 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 viabilizavam junto com as atividades ferroviárias o rápido crescimento urbano e desenvolvimento econômico da localidade¹³².

No final na década de 60 do século XIX, o poder municipal da Vila de Alagoinhas passou a agir mais diretamente sobre o local da “Estação”. Até a inauguração da “Estação Alagoinhas” em 1868, a nova povoação não era objeto de maior cuidado pelos Conselheiros. As questões relacionadas a promover e instituir melhoramentos urbanos como a construção de prédios públicos, a construção de uma Igreja, do barracão da estação só iriam figurar nos ofícios da Câmara a partir de Outubro de 1868. A elaboração de uma regulamentação legal Código de Posturas para a nova Vila, 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 desperta o interesse e começa a se preocupar com a vida urbana da “nova” Alagoinhas¹³³.

Assim, diante das constantes demandas da nova municipalidade e a mudança oficial da sede da Vila, a Câmara Municipal se instala próximo a “Estação Alagoinhas”. O ofício, que foi enviado ao Presidente da Província, informando tal decisão, foi redigido nesses termos

A Câmara Municipal desta 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 n° 1013 de 16 de abril do ano passado¹³⁴.

Com a transferência do órgão mais importante do poder municipal, o lugarejo adquire mais importância, e os conselheiros requerem do Governo da Província mais vigor e empenho em relação às carências do novo povoado. Solicita verbas para auxiliar na construção de um

¹³¹ LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001 p. 47.

¹³² O nome dos principais comerciantes que migraram para perto da Estação, encontra-se no subitem 1.2.

¹³³ Ofícios enviados ao governo da província pela câmara da vila de Alagoinhas, 1868-1869. APEB - Seção colonial. Maço 1242.

¹³⁴ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, 08 jan. 1869. Maço colonial 1242.

edifício próprio que serviria de Paço da municipalidade, assim como reivindica a construção de um templo que possibilitasse aos moradores realizarem seus autos-de-fé¹³⁵.

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. Para atender as solicitações de políticos baianos, que reivindicavam a conclusão da obra da ferrovia *Bahia and San Francisco Railway*, paralisada durante treze anos, o governo da província contratou o engenheiro Antonio Maria de Oliveira Bulhões para elaborar um novo projeto que ligaria Alagoinhas às cidades do Alto São Francisco. A partir do dia 22 de dezembro de 1880 a companhia do “Prolongamento” passa a administrar o tráfego sobre o referido percurso¹³⁶.

Com a implantação de seus trilhos, a chegada de novos trabalhadores e com a abertura de novos caminhos e estradas ao redor de uma nova ferrovia, a “Estação do prolongamento” foi responsável pela ocupação que ocorreu a leste da “Estação Alagoinhas”. Em 1896, a Estação do prolongamento passou a ser denominada “Estrada de Ferro do São Francisco”.

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

É interessante notar que tanto a primeira estação da cidade conhecida por “Estação Alagoinhas” (Figura 05), quanto a segunda, “Estação do Prolongamento” (Figura 6), foram edificações urbanas em que o estilo eclético inglês, expressão arquitetônica burguesa típica do século XIX, que primava pelo conforto, progresso, novidades e modismo das fachadas, foi reinante¹³⁷.

¹³⁵ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, 07 de mai. de 1869. Maço colonial 1242.

¹³⁶ Etelvina Rebouças no livro *Do mar da Bahia ao Rio de Sertão: Bahia and San Francisco Railway* mostra todo o processo de construção da referida Estação. Sendo um prolongamento da Estrada de Ferro Bahia and San Francisco, decretos e concessões do Governo Provincial foram necessários já que 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. Rebouças discorre sobre o traçado da ferrovia e seu processo de construção” (p. 141-193).

¹³⁷ FABRIS, A. (Org.) *Eclétismo na Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Edusp, 1987.



Figura 5 – Estação Alagoinhas. Fonte: FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão. Bahia And San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006. p. 131.

A “Estação Alagoinhas” construída em 1863, apresentava um dimensionamento bem mais simplificado do que a estação de “Prolongamento”, que foi edificada em uma área plana de quatrocentos 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 mercadorias¹³⁸.



Figura 6 - Cartão Postal da Estação da Estrada de Ferro do S. Francisco, "Prolongamento" Alagoinhas-Ba, 1907. Fonte: Museu de postais da Bahia- Tempostal, Salvador.

¹³⁸ FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão. Bahia And San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006. p. 159.

Diante da estrutura da estação que apresentava galpões em alvenaria de tijolos, trilhados com estrutura de madeira, plataformas de pedras, marquises metálicas e a abóboda de aço, revestida com chapa de zinco, Etelvina Rebouças afirma que a Estação São Francisco é:

[...] 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 ferroviárias¹³⁹.

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.

Os anos 70 do século XIX marcaram tanto um crescimento no espaço urbano quanto um dinamismo nas atividades próprias da vida social da comunidade, como: apresentação de peças teatrais, reuniões religiosas e recreativas, que eram noticiadas nos periódicos que circulavam na nova Vila. No Jornal *A verdade* de julho de 1877, o redator assim descreveu a performance de uma peça de teatro que se apresentou 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. Gramados¹⁴⁰.

Era comum também figurar nas páginas do periódico notícias sobre o recebimento de revistas e jornais que circulavam em Salvador e Aracaju, Crônicas, poesias, notícias da política local e nacional, além de uma coluna que apresentava os preços dos principais gêneros alimentícios vendidos no mercado local, bem como preços dos produtos que eram

¹³⁹ FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão. Bahia And San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006. p. 162.

¹⁴⁰ *A Verdade*, jul. 1877.

exportados. Entre eles: fumo em folha, fumo em corda, açúcar, couros secos, couros salgados e aguardente¹⁴¹.

Observando as notícias e os serviços veiculados no jornal, percebemos como a dinâmica da Nova Alagoínhas estava atrelada à ferrovia. É interessante observar 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 Alagoínhas e vice-versa, demonstravam as novas possibilidades de expansão econômica, deslocamento e circulação de ideias.

DECLARAÇÕES

Estrada de Ferro da Bahia Ao S. Francisco Companhia Limitada

Horário dos Trens

Dias Úteis

Partida da calçada 12h 50m da tarde

Chegada em Alagoínhas 5h 50m

Partida de Alagoínhas 6h da manhã

Chegada na calçada 10h 55m

Dias Santificados

Partida da calçada 8h da manhã

Chegada em Alagoínhas 1h da tarde

Partida de Alagoínhas 8h e 50 m da manhã

Chegada na calçada 1h e 46m da tarde

Bahia 12 de Out. 1877. – Joseph Mawson superintendente e inspetor do tráfego.¹⁴²

A publicação dos horários de viagem além de demonstrar uma necessidade de a população organizar suas atividades e ficar atenta à saída e chegada dos trens para assim calcular, planejar sua ida a Salvador, significava também o disciplinamento dos habitantes da região e o surgimento de novos hábitos. Para Joanita Cunha,

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 sócio do lugar¹⁴³.

O fato de a ferrovia possibilitar aos alagoínhenses manterem um contato mais direto com Salvador contribuiu também para o desenvolvimento do comércio dentro da área urbana. Encontramos no jornal anúncios de armazéns, lojas especializadas na venda de objetos para

¹⁴¹ *A Verdade*, 11 fev.; 02 jul. e dez. 1877.

¹⁴² *Idem*. 11 de fev. 1877.

¹⁴³ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1979. p. 29.

trapiches e produtos de ferrarias e agropecuários, além de disponibilizar serviços como: professor particular de primeiras letras, correio e serviço médico¹⁴⁴.

No final do ano de 1874, aparece publicado no Jornal *A Verdade* o anúncio do Hotel Popular localizado na Praça do Comércio. Fazendo publicidade de sua infraestrutura, os proprietários avisavam aos fregueses que disponibilizavam de um bom serviço de restaurante graças à contratação de um cozinheiro da capital.

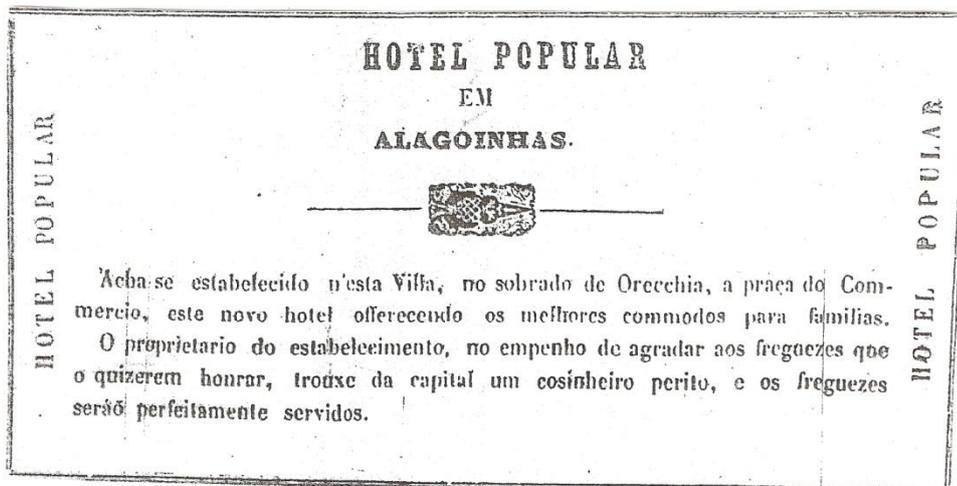


Figura 7 - Anúncio do Hotel Popular em Alagoinhas. Publicado no jornal *A Verdade* dez. 1877.
Fonte: APEB, Seção de microfilmagem.

A publicidade presente no periódico sugere a adoção de novos hábitos pelos habitantes da vila. Mesmo que em proporções muito pequenas, significavam mudanças no comportamento e surgimento de novas formas de sociabilidade. A chegada de pessoas que vinham a Alagoinhas, seja para negociar ou de passagem para o interior, exigiu uma melhoria nos serviços. Daí as pequenas pousadas iriam pouco a pouco dando espaço a novos empreendimentos como os hotéis.

O incremento dessas novas atividades refletiu-se na imprensa local. Em 29 de maio de 1878, um novo órgão de publicidade, *O Porvir*, é inaugurado. No texto de abertura do primeiro número, o editor ressalta a importância da imprensa para o progresso e civilização da humanidade¹⁴⁵. Para o editorialista, o objetivo do novo periódico em Alagoinhas era difundir civilidade “[...] procurando instruir o povo e forçar o nosso espírito a estudar e refletir sobre tudo que diante de nós se passa”, 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

¹⁴⁴ *A Verdade*, 11 fev., 02 jul.; dez. 1877.

¹⁴⁵ *O porvir*, 29 mai. 1878.

o órgão dos que nos quiserem honrar com seus escritos em prol dos interesses desta localidade”¹⁴⁶.

Dessa forma, enquanto o jornal, *A Verdade* caracterizava-se não apenas como um veiculador de notícias, mas como órgão formador de opinião, publicando textos críticos sobre a situação política do Brasil, notas, evidenciando o descontentamento dos alagoinhenses com o governo provincial, dentre outros, *O Porvir*, por sua vez, tentava manter-se neutro nessas questões.

Havia na época dois jornais com orientações política ideológica diferente. Um, de Justino Teles, proprietário e redator do jornal, *A Verdade*. Político local que ocupou cargo de nomeação do governo e de eleição popular, tais como vereador, presidente da câmara e Intendente, enfocava em seu jornal questões políticas. O outro periódico, *O Porvir*, tinha uma postura distinta, não tomava partido nas dissensões políticas ocorridas no município. Seu proprietário e redator, Antônio Martins de Souza, era suplente de juiz de direito, funcionário da estrada de ferro¹⁴⁷.

A década de 1870 em Alagoinhas foi um período marcado não somente pelo crescimento econômico e urbano, mas também por uma reestrutura na política local. Novos atores políticos irão ocupar o espaço do poder público que até então era dominado por proprietários de prósperas fazendas, escravocratas, entre os quais se destacavam José Joaquim Leal e José Emygido Leal, ambos centralizando o poder local no período 1853 a 1868.

No ano de 1872, toma posse a nova câmara que tinha por representante o comendador José Moreira de Carvalho Rego (negociante e proprietário de casas na vila) José Justino Silva Teles (advogado e proprietário dos Jornais “Noticiador Alagoinhenses” e “A Verdade”) o tenente coronel Francisco Honório (proprietário e um dos principais edificadores do povoado) tenente coronel Lúcio de Lima Valverde (lavrador e criador em Igreja Nova, era negociante na capital) capitão Antônio Pinto da Silva (proprietário do engenho Periperi em Igreja Nova) Tibério Borges de Figueredo (negociante e proprietário) E Pedro Rodrigues Bastos (proprietário de casas na vila e negociante)¹⁴⁸.

O diferencial entre os homens que formavam essa nova câmara e seus antecessores era a vocação comercial e a relação que estes indivíduos mantinham com a ferrovia. Esses novos líderes já estabelecidos nas proximidades da Estação, investiram na construção de suas casas

¹⁴⁶ *O porvir*, 29 mai. 1878.

¹⁴⁷ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 116.

¹⁴⁸ *Idem*. *Ibidem*. p. 43-144.

comerciais e de suas residências na expansão dos negócios e no desenvolvimento da imprensa.

A emergência dessas novas forças políticas foi consequência de uma nova perspectiva sobre o urbano, que passava a ser um centro de decisão e de consumo e que por isso exigiria nova postura frente às problemáticas que apresentavam. A política devia ser mais ofensiva, investir em novos instrumentos urbanos, focar nas necessidades dessa nova população que ascendia concomitante com a Vila.

Neste contexto, o novo grupo era chefiado por dois comerciantes prósperos: o comendador José Moreira de Carvalho Rego e Pedro Rodrigues Bastos. Oriunda de Portugal, a família Bastos foi uma das mais tradicionais famílias do comércio alagoanhenses no século XIX, descendendo toda linhagem de um fidalgo de sobrenome Rodrigues de Bastos, que a serviço da Casa real, veio acompanhando D. João VI em sua fuga para o Brasil. 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 transferiram-se 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 Tucano¹⁴⁹.

Paulo de Bastos era negociante, viajava para Portugal, levando madeira e outros produtos. Assim se tornou um homem rico e próspero. Casou e teve três filhos: Joaquim, Antônio e Pedro Rodrigues Bastos.

No final do século XIX, os Bastos, começaram a formação de seu capital, investindo no comércio e em construção de casas no novo povoado, tornaram-se uma das famílias mais influentes e prósperas do município. Proprietários de terras e comerciantes tradicionais tinham, na figura de Pedro Rodrigues Bastos, a liderança da família que esteve no controle político de Alagoinhas até o final do século XIX¹⁵⁰.

Pedro Rodrigues Bastos se destacou como liderança política na década de 70. Amigo particular de Moreira Rego trabalhou junto ao comendador na promoção da Nova Vila¹⁵¹. Apesar de o comendador ser considerado o maior benfeitor da Vila, foi Pedro Rodrigues Bastos o primeiro comerciante a se instalar próximo a área onde ia ser construída a Estação

¹⁴⁹ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 16.

¹⁵⁰ *Idem*. *Ibidem*. p. 19.

¹⁵¹ Moreira Rego e Pedro Rodrigues Bastos investiram diretamente de seu bolso na construção da Igreja Matriz, hoje igreja de Santo Antônio. VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 22.

Alagoinhas. De acordo com Naylor Bastos, dentre os alagoinhenses 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 [...] ¹⁵².

Eleito para compor a Câmara Municipal em 1872 e reeleito em 1876, Pedro Rodrigues Bastos foi um dos incentivadores da urbanização da Nova Alagoinhas. Como liderança local, era reconhecido e suas ações legitimadas pelo Governo Provincial. A relação de Pedro Bastos com o Governo Imperial se tornou mais estreita em virtude da doação de terras que faziam parte do sítio do comerciante e que foram cedidas ao Estado para que fosse construída a Estação do “prolongamento”.

[...] 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 ¹⁵³.

Essa “despretensiosa” doação de Pedro Bastos lhe proporcionou maior poder e prestígio. Pouco tempo depois, recebeu o título de comandante da Guarda Nacional o que iria lhe trazer algumas vantagens, como prisão em “sala livre” e privilégios em assuntos ligados ao Exército, além do fato de que os vínculos de Pedro Bastos com a administração da ferrovia se estreitaram ainda mais. Os engenheiros responsáveis pela as obras do “Prolongamento” enviaram dois telegramas ao comerciante, reiterando seus 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

¹⁵² VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 15.

¹⁵³ *Idem. Ibidem*, p. 23.

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 ¹⁵⁴.

Essa situação de reconhecimento à pessoa de Pedro Bastos traria benefícios à vila que gradativamente ampliava e transformava seu espaço urbano. No período em que participou da gestão urbana local, teve início a construção do Edifício da Câmara, preocupação com a iluminação de ruas e praças e principalmente a constatação da necessidade de construção de um hospital em virtude do alastramento da epidemia de varíola ocorrida no município na década de 1880¹⁵⁵.

A implantação de uma nova rede ferroviária contribuiu consideravelmente para a emergência de novas lideranças políticas, trazendo mais possibilidades de expansão econômica, integração regional, ampliação do espaço urbano e crescimento populacional para Alagoinhas. Em contrapartida, 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”¹⁵⁶.

O tema higiene dominou grande parte dos ofícios enviados a Salvador a partir de 1870. Uma das preocupações da legislação municipal era 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 [...]”¹⁵⁷.

Em virtude 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 Postura¹⁵⁸. Percebe-se nesse relatório oficial a insatisfação e crítica ao governo da província que negligenciava a situação de crise vivenciada pelos alagoinhenses. Para os conselheiros, a ausência de uma lei que

¹⁵⁴ Ofícios enviados ao governo da província pela câmara da vila de Alagoinhas, 1870-1889. APEB - Seção colonial. Maço 1242.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

¹⁵⁶ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, 20 out. 1875. Maço colonial 1242.

¹⁵⁷ *Ibidem*.

¹⁵⁸ *Ibidem*.

determinasse o uso dos cofres províncias em benefícios das localidades que estivessem passando por crises epidêmicas dificultava a erradicação das epidemias. A lei que sugeria o valor da verba que deveria ser investida para socorrer a população com roupas, comidas e ainda ser aplicada na construção de um hospital foi sugerida pelo governo local [...] “mas 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”¹⁵⁹.

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, pois o cemitério localizado na antiga povoação “[...] não acomodava o número de cadáveres que ali se sepulta [...]”¹⁶⁰. No ofício, os conselheiros tentaram sensibilizar as autoridades, relatando o declínio do comércio. Ao que tudo indica o auxílio esperado não foi enviado já que o cemitério só seria concluído em 1886¹⁶¹.

Diante da calamidade e da restrita ajuda financeira do governo da província da Bahia, 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 as responsabilidades pelo controle e proliferação da epidemia, como se pode ver no 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 multa¹⁶².

Essa atitude de atribuir ao espaço privado a responsabilidade pela propagação das epidemias foi comum na história urbana brasileira graças às teorias de médicos e engenheiros, que no século XIX buscavam as causas e culpados para os surtos epidêmicos. Como aponta Raquel Rolink, “[...] o sanitarismo forneceu a política repressiva do Estado os meios legais e

¹⁵⁹ O Visconde de São Lourenço foi Residente da Província no período 1868-1871 e segundo o ofício socorreu a população desvalida de Alagoinhas enviando roupas e comidas, além de autorizar a construção do hospital que não foi colocada em prática pelas outras administrações que o sucederam. Ofício enviado aos vereadores da Assembleia Provincial, 20 out. 1875. Maço colonial 1242.

¹⁶⁰ *Ibidem*. 06 de mar. 1872.

¹⁶¹ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 90.

¹⁶² Ofício enviado aos vereadores da Assembleia Provincial, 26 out. 1875. Maço colonial 1242.

institucionais para cumprir tal missão”¹⁶³. Assim, era necessária a criação de organismos especializados na estrutura administrativa do município como política sanitária, além da “formulação de um corpo de leis minuciosas, que defendia aquilo que deveria ser monitorado pelos vigilantes”¹⁶⁴.

Assim é que a Província da Bahia, inteirada do debate em torno das políticas sanitárias, delibera em favor da efetuação das posturas do município e envia um ofício ao chefe da polícia de Alagoinhas, dando-lhe poderes para constituir um corpo técnico que para intervir nas questões referentes à vacinação da população naquele momento.

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 n° 21 do corrente.

Conforme solicitou o Dr. Diretor do instituto vacinico, emofício 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 moléstia¹⁶⁵.

O documento publicado no jornal indicava que a vacinação passava a ser caso de polícia. Ao governo coube elaborar o código sanitário que, sendo respeitado, seria capaz de diminuir significativamente a mortalidade causada pela epidemia na vila. Contudo, à polícia caberia a responsabilidade de controlar, vigiar e punir os municípios que não obedecessem a lei. Ao que parece, a atitude de disciplinar o comportamento dos habitantes de Alagoinhas contribuiu para a diminuição dos casos de varíola, pelo menos na década de 1880.

O período inicial de 1880 marca a elevação da Vila de Alagoinhas à condição de cidade. A partir desse momento, observa-se a importância que assume a estética urbana na criação de uma nova imagem e ambiência urbana. Isto se verifica na abertura de ruas largas e arborizadas, na criação de praças, na construção do mercado público e do hospital. Essas mudanças de perspectivas do uso e valorização dos espaços públicos, durante o final do século XIX estão atreladas a uma maior definição quanto aos direitos e deveres relativos aos poder público e aos moradores da cidade no que se refere à execução dos serviços urbanos e

¹⁶³ ROLINK, Raquel. *A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: FAPESP, 1997. p. 42.

¹⁶⁴ *Idem. Ibidem.*

¹⁶⁵ *A Verdade*, dez. 1877.

no controle, saneamento e conservação dos espaços públicos. Os novos hábitos exigem que estes espaços sejam iluminados e saneados para assim tentar-se evitar novas crises epidêmicas.

Entre 1883 e 1885, o poder público local passou a intervir mais diretamente na área central da cidade. Nesse período, as intervenções eram norteadas pela articulação entre as questões higiênicas e estéticas. Um bom exemplo disto é a construção do Paço da Municipalidade que, segundo Salomão de Barros, 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”¹⁶⁶. O edifício, que foi denominado “Palácio Municipal”, teve o início da construção de seus alicerces em 1875, levou vinte e sete anos para ser totalmente concluído. 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, conviviam-se com a ausência de serviços públicos essenciais, como por exemplo, um hospital. Desde 1871, a autoridade local pleiteava a ajuda do governo estadual para a construção de uma casa de Saúde. Diante da ausência do auxílio da Assembléia provincial e da crescente demanda e cobrança da população, os administradores públicos decidem custear a construção de uma casa para prestar socorro aos alagoanhenses:

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 [...] ¹⁶⁷.

A edificação do hospital mobilizou também alguns comerciantes que formaram uma comissão para ajudar na arrecadação de dinheiro para a 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”¹⁶⁸.

A falta de serviços de infraestrutura urbana continuava a fazer parte do rol das preocupações da administração pública. Assim como a ausência de um hospital dificultava a vida da população e trazia problemas para o governo, a falta de um mercado público tornava-se também uma preocupação básica.

¹⁶⁶ BARROS, Salomão Antonio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 83.

¹⁶⁷ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, 09 jun. 1883. Maço colonial 1242.

¹⁶⁸ *Ibidem*.

Pode-se supor que a construção da Praça do Mercado era 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 mercadores que comerciavam na praça. A venda da carne verde em qualquer lugar e sem o mínimo de higiene leva o governo a investir em um prédio destinado a ser Mercado Público e a formular algumas posturas que organizassem o funcionamento desse espaço.

Em 19 de dezembro de 1884, foi inaugurada a Praça do Mercado. Nesse estabelecimento, seriam expostas as carnes que seriam vendidas à população, evitando assim a venda de carnes estragadas e de procedências duvidosas¹⁶⁹. O Código de Postura de 1884, que regulamentava o asseio do açougue público, mostrava uma preocupação com a limpeza e salubridade da carne do local. Na postura de nº 1, ficava estabelecido que as carnes “só poderá ser vendida publicamente no novo mercado, ou em casas abertas com licença da Câmara”¹⁷⁰. Havia também uma preocupação com o uso dos equipamentos usados pelos açougueiros, nesse caso, a câmara fornecendo “machadinha, serras, e outro instrumentos necessários ao serviço”¹⁷¹.

As posturas tratavam também de questões relativas à administração, como por exemplo, o horário de funcionamento que determinava que o mercado abrisse à luz da manhã e fechasse às sete horas da noite¹⁷².

A instalação de serviços públicos municipais, entre eles, os serviços da casa de saúde e a Praça do Mercado marcou um período de novas perspectivas na infraestrutura urbana.

Assim, iluminar a cidade passou a ser tão necessário, quanto construir uma casa de saúde. Ao que tange à iluminação, o poder legislativo e os jornais da época argumentavam a necessidade de melhorias no sistema de iluminação pública, devido, principalmente, à ocorrência de assaltos aos transeuntes nas praças e ruas de Alagoinhas. Por isso, durante a década de 80, foram recorrentes os pedidos de ajuda da Câmara ao governo da província de verbas para a iluminação da cidade. Segundo o texto dos ofícios os roubos ocorriam principalmente nas “casas de negócios”. Os malfeitores aproveitavam-se “das trevas da noite” para assaltar os comerciantes e os homens de bem¹⁷³.

Disponibilizar a cidade de um sistema de iluminação pública que, restrita a algumas ruas e praças, passou, destarte, a constituir uma questão urbana essencial para a Câmara. Os

¹⁶⁹ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, 19 dez. 1884. Maço colonial 1242.

¹⁷⁰ *Posturas municipais da cidade de Alagoinhas*, 15/04/1883. In: Código de Posturas, Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoinhas (1860-1887), livro 855. Artº nº 1.

¹⁷¹ *Ibidem*. Artº nº 7.

¹⁷² *Ibidem*. Artº nº 9.

¹⁷³ *Op. Cit.* 09 jun. 1889. Maço colonial 1242.

vereadores solicitavam constantemente ao presidente da Província, 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. Em 14 de setembro de 1885, foi inaugurada a iluminação pública da cidade que passou a dispor de sessenta candeeiros ou recipientes de gás querosene.

Alagoinhas, em 1887, dispunha de uma Casa da Câmara, de um hospital, Praça do Mercado, de iluminação, transporte ferroviário e linhas telegráficas que colocavam os alagoinhenses em contato com a capital e outras regiões. Era uma cidade que ansiava por inserir-se na era do progresso. Um progresso respaldado 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 ainda um crescimento populacional acentuado, apresentava condições sanitárias deficientes, o que comprometia seu desenvolvimento.

Os “maus hábitos” da população que deixava animais soltos às frentes das casas com entulhos e mato, as árvores sem podar, atrapalhando assim o trânsito público eram assuntos discutidos tanto nas sessões da Câmara quanto era 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 municipal¹⁷⁴.

O reclame publicado em *A Verdade*, em 1887, chamava atenção para as novas propostas normatizadoras elaboradas pelos administradores da cidade, nas quais constava em seu artigo 14 a multa para os donos de animais cães e gados que os deixassem soltos¹⁷⁵.

Nesse código de Postura, as questões relativas ao alinhamento e nivelamentos das construções em relação à via pública e ao embelezamento da cidade foi um dos aspectos mais detalhados. As Posturas onze e treze, que tratavam desse tema, estabeleciam como punição para o não cumprimento da lei a demolição do imóvel. Essa postura foi questionada pelo Presidente da província que se posicionou a respeito, nestes termos:

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

¹⁷⁴ *A Verdade*, 01 abr.1887.

¹⁷⁵ Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, 26 mar. 1887. Maço colonial 1242.

alinhamento, mas não tem o direito de demoli-las para o aformoseamento do município, salve indenização ao proprietário¹⁷⁶.

A atitude da Câmara em formular um código mais incisivo pode ser relacionada à arquitetura da malha urbana e às normas técnicas que deveriam ser seguidas esteja associada à necessidade de superar uma infraestrutura que se apresentava pobre e problemática. Lembrando a cidade dos anos de 1888, Durval Vieira de Aguiar destacou a estrutura urbana de Alagoinhas nestes termos:

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 intransitável¹⁷⁷.

Ao mesmo tempo em que Durval Aguiar destaca a precariedade da fisionomia urbana, apresentava o comércio em franco desenvolvimento. Em suas palavras, o comércio era “[...] ativo grande animado e faz avultada exportação para capital, pela estrada de ferro [...]”¹⁷⁸. O mercado de fumo dinamizava a economia do município de tal maneira que na compra e exportação do produto eram investidos “centenas de contos”.

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”, leva Durval Aguiar a afirmar que Alagoinhas apesar de todos os defeitos era “[...] a cidade mais florescente da província”¹⁷⁹.

Contudo, em seu texto, o autor deixa transparecer sua “animosidade” com a administração local ao colocar que a municipalidade era indiferente aos problemas das edificações urbanas mesmo tendo recursos para investir em sua infraestrutura. O autor responsabilizava o governo local por tal situação e isenta o governo da província de qualquer responsabilidade. Entretanto, se faz necessário refletirmos sobre a relação do governo local com o estadual. Apesar da aparência de uma relação sem conflitos, as correspondências

¹⁷⁶ *Posturas municipais da cidade de Alagoinhas*, 15/04/1883. In: Código de Posturas, Seção Legislativa. Série: posturas, local; Alagoinhas (1860-1887), livro 855. Artº nº 11.

¹⁷⁷ AGUIAR, Durval Vieira. *Descrições Práticas da Província da Bahia*. Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. Tipografia do Diário da Bahia, 1979. p. 95. Esse livro foi lançado em 1888 e foi resultado de viagens feitas pelo autor pela província da Bahia no final do século XIX.

¹⁷⁸ *Idem. Ibidem.*

¹⁷⁹ *Idem. Ibidem.* p. 96.

enviadas a Salvador no período 1853-1889 evidenciam os reiterados pedidos de auxílio da municipalidade ao governo provincial para investimentos na cidade. Percebe-se que essas solicitações em sua grande maioria não foram atendidas, como foi o caso da construção do hospital, do cemitério público e da iluminação.

Diante da negligência do governo provincial em atender as necessidades do município o governo se valeu apenas da arrecadação municipal para realizar obras na infraestrutura urbana. Contudo, ao fim da década de 1880, Alagoinhas era inserida em um novo contexto político. A adesão de segmentos de sua elite dirigente, ao novo regime trazia novas perspectivas para a cidade que precisava melhorar sua infraestrutura. Assim, a república renovava a esperança de a cidade acelerar o seu progresso material.

CAPÍTULO II - O COMÉRCIO E A EXPANSÃO DA CIDADE, 1889-1919.

Na passagem do século XIX para o século XX, a cidade de Alagoínhas desempenhou um papel essencial na integração das vilas e cidades circunvizinhas que se beneficiavam de sua estrada de ferro, do comércio e de seus serviços. Essa condição de polo atrativo só foi possível graças ao entroncamento ferroviário e a expansão comercial que colocava Alagoínhas no epicentro de cidades sertanejas e em contato direto com Salvador.

O crescimento mais acentuado da população - entre 1872 e 1892 o município teve um aumento de 7.503 habitantes. Em 1872, Alagoínhas contava com 21.739 habitantes. Em 1892, esse número, apesar dos contínuos casos de epidemias que vitimavam os moradores, passou a 29.242¹⁸⁰ - aliado ao aumento de circulação de pessoas e mercadorias e o desenvolvimento dos meios de comunicação, telegrafia, jornais deram um novo impulso à urbanização, que com a abertura de novas ruas e edificação de novas casas comerciais, reforçava a vocação comercial da cidade.

Diante do exposto, pretendemos, nesse capítulo analisar o acentuado desenvolvimento do comércio de Alagoínhas do final do século XIX e início do XX que lhe possibilitou tornar-se um centro comercial importante para a região. Discutiremos também as principais transformações urbanas ocorridas na cidade nesse período.

As atividades ferroviárias permitiram a Alagoínhas desenvolver-se, sair do “marasmo de uma pequena vila no interior baiano” e conquistar seu lugar de destaque na economia do Estado, à medida que se tornava um entreposto comercial importante e passagem obrigatória para se chegar ao interior da Bahia e ao Rio São Francisco, será a expansão do comércio no espaço urbano ocorrido no final do XIX que possibilitou à cidade ampliar seu rol de influência. Alagoínhas deixa de ser apenas um lugar de passagem, uma cidade dormitório, e passa a ter uma posição de destaque em relação aos demais núcleos urbanos convizinhos¹⁸¹.

É no início do período republicano que o comércio se intensifica. A implantação de um novo regime traz para os alagoínhas novas oportunidades. A cidade, que vinha

¹⁸⁰ Dados extraídos do livro de: VIANNA, Francisco Vicente. *Memória Sobre o Estado da Bahia*. Auxiliado pelo amanuense José Carlos Ferreira. Tipografia e encardenação do “Diário da Bahia”, 1983. p. 160.

¹⁸¹ Em seu estudo sobre A rede urbana do Recôncavo Milton Santos destaca o papel de Alagoínhas na rede urbana da Bahia e assevera que as localidades ligadas a Salvador por estrada de ferro, desenvolvidas a custa do trem desenvolviam o papel de cidade-dormitório. Entre elas estão: Pojuca, Mata de São João, Catu, Camaçari, sem falar em Alagoínhas, “impossível de enquadrar nesse esquema porque embora cidade ferroviária dispõe de atividade regional”. SANTOS, Milton. “A Rede Urbana do Recôncavo”. In: BRANDÃO, M. A. *Recôncavo da Bahia. Sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação casa de Jorge Amado, 1998. p. 66.

passando por crises sucessivas de abastecimento por causa das secas periódicas e mortes em virtude das epidemias que assolava a população, começa a respirar aliviada, pois tudo indicava que uma Nova Era se aproximava.

Alguns políticos alagoinhenses passavam por um processo de desgaste com o governo Imperial ocorrido principalmente pelo descaso com algumas solicitações da Câmara da cidade que requeria incentivo financeiro para melhorar a infraestrutura, auxílio no combate à seca e as epidemias¹⁸². Dessa forma, sua associação ao novo governo foi “incondicional”. As visitas dos chefes do partido republicano baiano e a fundação de um clube republicano evidenciam a estreita relação que os homens públicos de Alagoinhas mantiveram com as novas lideranças políticas¹⁸³.

Para Alagoinhas, assim como para algumas cidades brasileiras, o advento da República significou muito mais que uma mudança na estrutura política local, constituiu-se também em uma transformação ainda que lenta, mas gradual dos homens, visíveis nas novas formas de vestir, na adoção de novos hábitos e costumes no surgimento de novas atividades econômicas, 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”¹⁸⁴.

Alguns cidadãos alagoinhenses tomaram a dianteira e inseriram a cidade no novo regime político. No dia dezessete de novembro de 1889, reuniram-se na casa de Anísio Pinto, negociante e gerente da Estrada de Ferro do São Francisco, com 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”¹⁸⁵. Em 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. Finda a sessão ficou decidido que:

[...] O Centro Republicano Provisório Alagoinhense, que acabava de ser definitivamente constituído, era composto dos seguintes cidadãos: Pedro

¹⁸² Uma análise sobre os ofícios enviados ao presidente da Província nos apresenta uma insatisfação do governo de Alagoinhas frente às atitudes do governo provincial.

¹⁸³ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 55.

¹⁸⁴ SEVCENKO, Nicolau (org). *História da Vida Privada no Brasil: República: da Belle époque à era do rádio*. v.3. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 27.

¹⁸⁵ BARREIRA, Américo. *Op. Cit.*, p. 51-52.

José Devay, Inácio Paschoal Bastos, José Justino da Silva Teles, Victor José do Nascimento e Manuel Maurício Cardoso [...] ¹⁸⁶.

Aproveitando-se da dinâmica da nova ordem e da conseqüente descentralização do poder, ocorreu uma maior integração desse grupo com a máquina político-administrativa à medida que muitos desses comerciantes controlavam diretamente o governo local. Tanto é assim, que Inácio Paschoal Bastos, sobrinho de Pedro Rodrigues Bastos e proprietário da loja de tecidos, exerceu grande influência política em Alagoinhas e foi seu governante por cinco anos. Outro exemplo foi Pedro José Devay, proprietário de farmácia, fez parte do primeiro governo municipal, nomeado pelo governador, em 1890, 1893 e posteriormente assumiu a intendência. Assinala-se ainda José Justino da Silva Telles, advogado, proprietário e redator dos jornais o *Noticiador Alagoinhense* e do jornal *A Verdade*, ocupando no município diversos cargos públicos. Em 1890 participou do conselho e em 1892 ocupou o cargo de Intendente ¹⁸⁷. Serão esses homens, aliados a outros que irão comandar por mais de vinte anos a política local.

Na nova conjuntura política, na qual advogados, médicos, comerciantes ocuparam o espaço do poder político, iria favorecer a intensificação dos negócios e a multiplicação dos estabelecimentos comerciais na cidade no final do século XIX. Esses homens no exercício do poder público sancionaram leis e aprovaram projetos que visavam a melhoria na infraestrutura da Praça do Comércio além de movimentar e diversificar as atividades mercantis de Alagoinhas ¹⁸⁸.

2. 1 O boom do comércio em Alagoinhas.

O comércio, desde a fundação da Vila de Santo Antonio de Alagoinhas, era uma atividade fundamental. Os pequenos comerciantes e os proprietários de terra dinamizavam a economia desse pequeno lugarejo que aos poucos se tornava referência para toda a região. Em meados do século XIX, o mercado e a feira da vila eram abastecidos por caixeiros-viajantes que em tropas de burros distribuía suas mercadorias. Essa realidade era vivida também por boa parte das cidades baianas que para abastecer seu mercado e circular sua produção

¹⁸⁶ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 63.

¹⁸⁷ *Idem. Ibidem*. p. 103-149.

¹⁸⁸ Sobre as diversas leis e projetos que foram aprovados no final do XIX, ver os livros n° 01, 02 e 03 que trazem os Registros das decisões e Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas no período 1893-1896. Os referidos documentos se encontram no arquivo da Câmara Municipal da Cidade de Alagoinhas. Algumas dessas leis e projetos serão trabalhadas ao longo desse texto.

dependia desse tipo de transporte que se caracterizava por ser dispendioso e ineficiente para atender principalmente as populações que viviam no interior do Estado.

A implantação da rede ferroviária na Bahia a partir de 1860, ano em que foi inaugurado o primeiro trecho da via férrea *Bahia and San Francisco Railway Company*, trouxe mudanças às atividades comerciais visto que por suas redes de caminhos e trilhas circulavam uma grande quantidade de mercadoria com maior rapidez e agilidade. Segundo Zorzo:

[...] 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)¹⁸⁹.

Contudo, o transporte ferroviário apesar de ter estruturado uma nova rede de caminhos não alterou por completo o sistema de circulação intra-regional, pois as transações feitas em lombo de burro continuaram por algumas décadas. Os habitantes e produtores dos lugarejos que não foram atendidos diretamente pela ferrovia utilizavam os carros de bois para chegar até as estações ferroviárias e assim embarcar sua produção agrícola e fazer uso de seus serviços.

A formação de entrepostos comerciais, estimulados pela operação ferroviária, impactou e dinamizou a economia regional. A implantação das estradas de ferro intensificou as trocas entre vilas e cidades distantes, proporcionou o desenvolvimento de núcleos urbanos além de ser responsável pelo surgimento de outros, 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, podemos afirmar que o comércio foi sem dúvida, uma das atividades mais beneficiadas pela ferrovia.

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

No decênio de 1870-80, o comércio em Alagoinhas não era tão movimentado e diversificado, conseqüência talvez da crise da economia baiana vivenciada no ano de 1873.

¹⁸⁹ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870 -1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001. p. 138.

Essa crise na Província, no entanto, originou-se a partir de 1855, em virtude da epidemia do cólera que “[...] fora extremamente prejudicial à economia do Recôncavo à qual deixara uma saldo de dizimação de escravos, paralisação de transportes e negócios e da lavoura”¹⁹⁰. A situação se agravava nos anos 70, ocasionada pela baixa do preço do açúcar e do algodão nas exportações, pela diminuição da venda de diamantes da Chapada Diamantina, pelas secas periódicas ocorridas no interior do estado, e por fim pela escassez de dinheiro gerada pelas dificuldades da agricultura, do comércio e dos investimentos da província na Guerra do Paraguai. A economia permaneceu estagnada também na década seguinte, “[...] 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”¹⁹¹.

Entre 1888 e 1889, novas dificuldades surgem para a economia. Primeiro, a região produtora de cana-de-açúcar, que se mantinha a base do trabalho escravo, sofre um grande golpe com a abolição. Segundo, a seca atinge a cultura fumageira, considerada uma das mais valiosas da Bahia e, por último, a produção do algodão não conseguia suprir as necessidades do mercado interno¹⁹².

Depois de quatro décadas de crise, com pequenos intervalos de recuperação, a economia da Bahia começa a passar por um período de prosperidade. Na fase da primeira república, novas políticas são adotadas, visando o incremento das atividades econômicas. Foi aplicado dinheiro nas atividades financeiras com liberação de créditos, o que estimulou o comércio e o aumento na exportação do cacau, do fumo e do café. Segundo Mário Augusto:

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 seguinte¹⁹³.

¹⁹⁰ SANTOS, Mário Augusto da Silva. *Comércio Português na Bahia*. 1870-1930. Centenário de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda. Editora Afiliada. p. 14-16.

¹⁹¹ *Idem. Ibidem.*

¹⁹² ALMEIDA, Rômulo. *Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio*. Primeira conferência de economia baiana promovido pelo Instituto de Economia e Finanças da Bahia, 07 nov.1949. Cidade do Salvador, 1951. p. 8.

¹⁹³ SANTOS, Mário Augusto. *Comércio português. Op. Cit.*, p.18.

Alagoinhas será beneficiada por essa conjuntura política e econômica. Se na década de 1880, seu comércio contava com poucas casas comerciais que vendiam, ferragens miudezas, calçados que visavam satisfazer necessidades básicas de consumo, na década seguinte, essa situação começa a ser modificada. A diversidade de produtos no mercado cresce na mesma proporção que o número de comerciantes. Para termos uma idéia, dos trinta e dois 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, os outros vinte e sete na década de 1890, como veremos abaixo:

Tabela 2 - 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: Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firmas – abril á dezembro. 1889. APEB, Caixa-4273. Maço-31.

Em Alagoinhas, na década de 1880, existia um número bem maior de comerciantes, apesar desses não terem registrado suas firmas. Contudo, o que nos chamou atenção foi 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 uma nova fase de prosperidade para o município.

Outro indício do acentuado crescimento das atividades comerciais na cidade foi o número de cidadãos alagoinhenses que ao se registrarem no livro de *Qualificação Estadual Eleitoral de 1895* especificaram sua profissão como negociante. Encontramos o registro de quatrocentos e vinte e dois eleitores. Desses, cento e sessenta e nove declaram ter a profissão de artista, sem defini-la, outros oitenta e cinco declaram trabalharem na linha inglesa, outros

três se declararam advogados, outro magistrado, um escrivão e dois médicos, e o restante, cento e sessenta e um, se registraram como comerciantes¹⁹⁴.

Confrontando esses dados com os registros de firma de Alagoinhas da Junta Comercial da Bahia no período entre 1899-1915, notamos que somente um terço desses comerciantes solicitaram o registro nesse órgão. Assim podemos concluir que grande parte desses comerciantes mantinha um comércio de pequeno porte. Somente os que já estavam estabelecidos na praça há mais tempo ou tinham mais capital para abrir suas lojas ou armazéns puderam aproveitar das prerrogativas do novo regime que visava a partir da inserção de novas leis reestruturar o comércio e facilitar abertura de novas casas comerciais¹⁹⁵.

Os comerciantes ao solicitarem o registro de suas firmas declaravam: O nome da firma, gênero do negócio, endereço, quando o estabelecimento começou a funcionar e se tinha filial. A análise desses dados nos levou a problematizar alguns aspectos importantes do espaço urbano de Alagoinhas, a saber, os ramos de negócios praticáveis; a presença de um maior número de imigrantes no comércio a partir de 1900; a consolidação da cidade, enquanto pólo comercial da região e a valorização e a segregação do espaço urbano.

Na análise do primeiro aspecto, percebemos a predominância de grande quantidade de cidadãos que comercializavam fazendas, miudezas, calçados e ferragens. Esses estabelecimentos se caracterizavam por vender grandes variedades de produtos, desde charques, secos e molhados, vidros, louças até a venda de produtos importados como, vinhos. O “Grande Armazém de Secos e Molhados” de João Baptista da Purificação é bastante emblemático. Ao fazer o anúncio de seu estabelecimento no jornal *Correio de Alagoinhas*, o senhor João Baptista informava 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”¹⁹⁶.

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 Antonio 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 verdadeira [...]”¹⁹⁷. Vê-se

¹⁹⁴ Livro de Qualificação Eleitoral e Estadual de 1895, de acordo com a Lei nº 104 de 12 de Agos. 1895-1897.

¹⁹⁵ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870 -1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001. p. 132.

¹⁹⁶ *Correio de Alagoinhas*, 06 Agos. 1905.

¹⁹⁷ *A Voz do Povo*, 16 jul. 1891.

ainda que, além de vinhos, licores, cervejas e manteiga, outras mercadorias importadas circulavam no mercado: açúcar refinado e cristalizado, farinha de trigo, sal, kerosene, caixa de sabão, barril de pólvora, jóias, cristais, porcelanas, móveis estrangeiros, perfumarias, ouro, prata, roupas e tecidos de fantasias, bordados e armas de fogo. A presença desses tipos de produtos no comércio, principalmente os vinhos, licores, jóias, cristais, móveis, porcelanas, perfumarias, ouro, prata era destinada ao consumo de uma pequena parcela da população que tinha condições financeiras para adquiri-los¹⁹⁸.

Apesar de alguns comerciantes oferecerem esses produtos, verificamos que permanecia o interesse pela abertura de estabelecimentos que ofereciam uma variedade de utensílios de uso cotidiano e que tinha maior demanda. No início do século XX, havia nada menos que vinte e sete negociantes dedicados à venda de tecidos, miudezas, ferragens, louças e calçados. Nessa época, o objetivo da maioria desses comerciantes era que seus fregueses encontrassem em um só local um maior número de produtos que pudesse satisfazer suas necessidades, até porque o mercado alagoinhense assim como o baiano daquele período não comportava outro tipo de casa comercial, pois,

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 [...] ¹⁹⁹.

Tabela 3 - 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: Tabela elaborada a partir dos Registros dos comerciantes de Alagoinhas na Junta Comercial da Bahia. Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firmas – abril á dezembro. 1889. APEB, Caixa-4273. Maço-31.

¹⁹⁸ *Registro das Decisões e Leis do Conselho*. Alagoinhas-1893-1896 e 1896-1900. Livro nº 01, 02.

¹⁹⁹ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870 -1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001. p. 135.

Com relação à presença de comerciantes de origem estrangeira em Alagoinhas, principalmente, a partir de 1900, notamos que a crescente fixação desses negociantes deu um novo impulso ao comércio da cidade. Através de seus negócios, 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, com outras culturas, incutia nos alagoinhenses novos padrões estéticos, novos valores que eram difundidos, principalmente, através de seus comércios.

De acordo com os dados do livro de *Declaração de Estrangeiro*, levantamento realizado pela intendência municipal, em 1890, em Alagoinhas, vivia vinte e dois indivíduos de outras nacionalidades. Desses, se registraram um norte americano, dois britânicos, dezesseis italianos, um português e dois espanhóis. Nesse conjunto, os italianos se destacavam tanto numericamente, já que correspondia a 80% do total de imigrantes, quanto na atuação no comércio da cidade. Victor Farano, Carlos Foppel, João Diniz Cazaes, Guilherme Frederico Meyer, João Serravale, Vicente Peluso e José Robatto eram os principais comerciantes italianos da cidade²⁰⁰.

Os italianos atuavam principalmente no ramo de secos e molhados, louças, vidros, ferragens, miudezas e calçados. Analisando os anúncios expostos no Jornal *Correio de Alagoinhas* do início do século XX, percebemos que das onze 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, 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. Ofereciam produtos aos alagoinhenses que traziam uma conotação cosmopolita, influenciando paulatinamente a moda, mentalidades e valores de uma sociedade agro-mercantil cujas práticas urbanas predominantes ainda eram associadas às vivências rurais.

²⁰⁰ Livro de declaração de estrangeiro que residiam em Alagoinhas em 1890. No livro consta o nome completo dos imigrantes e suas respectivas nacionalidades. O levantamento dos imigrantes também foi feito utilizando os anúncios do jornal *Correio de Alagoinhas 1905-1906*.

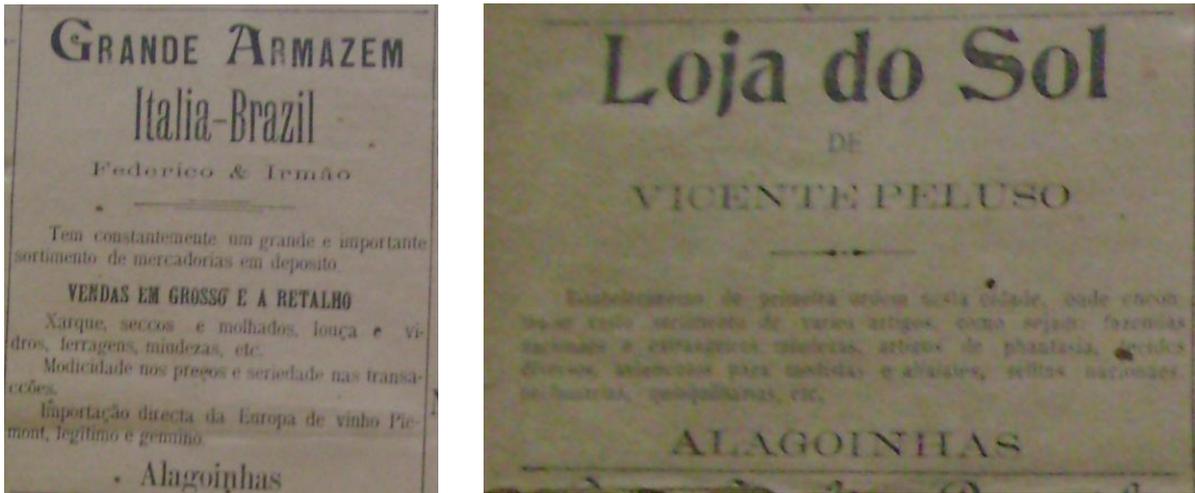


Figura-08- Anúncios dos estabelecimentos comerciais dos proprietários italianos Frederico e Victor Farano e Vicente Peluso.
Fonte: Correio de Alagoinhas, 03 dez. 1905.

Dos comerciantes italianos radicados em Alagoinhas, a partir do final do século XIX, Vicente Peluso era um dos mais antigos e mais prósperos. Até o ano de 1905, tinha registrado na Junta Comercial três firmas. Em 1889, fundou sua primeira casa de comércio com João Serravalle. Neste estabelecimento, vendia fazendas, miudezas, ferragens, artigos de sapataria e calçados. O negócio prosperou e, em 1903, registrou outra firma, agora em parceria com Vicente Magadali, destinada a comercializar fazendas e miudezas. Um ano depois, abriu seu primeiro estabelecimento sozinho, *Loja Sol*. Inaugurada em 1904, sua nova loja ampliava a oferta de produtos que disponibilizava à população “[...] fazendas nacionais e estrangeiras, diversos aviamentos para modistas e alfaiates, artigos de fantasias, perfumarias e quinquilharias”²⁰¹.

Victor Farano também é um outro exemplo de comerciante estrangeiro bem sucedido. Em 1896, inaugurou sua primeira loja que oferecia artigos variados à população, estritamente voltado para a venda de tecidos e miudezas. Em 1909, se associou a José Honório da Cunha, e Pedro José da Cunha inaugurando um estabelecimento mais completo, que, segundo seus proprietários, era um grande empório que vendia “[...] fazendas, miudezas, objetos de fantasias, artigos para presentes, roupas feitas, perfumarias e outros artigos. Depósito permanente de sellins nacionais”²⁰².

Além de se dedicar à atividade mercantil, esse imigrante também mantinha negócios com o Conselho Municipal. Parece-nos que Victor Farano emprestava dinheiro à municipalidade que depois o restituía. No livro onde estão registrados ofícios do Conselho

²⁰¹ *Correio de Alagoinhas*. Órgão do Partido Republicano. Ano I, n. 8. 03 dez. 1905.

²⁰² Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firmas – abril a dezembro. 1889. Caixa-4273. Maço-35.

Municipal, relacionados ao período 1900-1909, há várias referências ao pagamento que deveria ser feito ao italiano pela a Intendência²⁰³. 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 capital suficiente para dar continuidade às obras que iriam beneficiar a cidade²⁰⁴.

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

O mercado, nesse período, atraiu algumas empresas de outras regiões que instalaram suas filiais no município²⁰⁵. Dentre as empresas filiais que se estabeleceram na cidade, destacou-se a Firma de Von der Linde & Cia. Comércio de exportação de produtos do país comissão e consignação. Esta empresa tinha uma casa em Salvador na rua das Princesas, n. 4, e quatro filiais espalhadas pelo interior da Bahia: Santo Antônio de Jesus, Corta Mão, Água Fria e Alagoinhas. Em 1899, a empresa Frateli Vita, fabricação de bebidas, chega a Alagoinhas, estabelecida no Arraial de Timbó. Também inauguram uma casa comercial que vendia tecidos, miudezas, molhados, ferragens, calçados e gêneros do país, em 1902²⁰⁶.

Além dessas empresas, o comércio foi beneficiado com a chegada de casas comerciais que tinham por característica possuir mais de um proprietário. No final do XIX, a maioria dos comerciantes tocava seu negócio sozinho. As firmas registradas entre 1902 e 1915 evidenciam uma mudança nessa prática, pois surgem 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.

A 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. A cidade, nesse período, oferecia novos padrões de comércio, novos serviços que tinham por objetivo atender tanto aos usuários da

²⁰³ *Registro de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas, 1898-1904. Livro nº 3. p. 62.

²⁰⁴ *Idem*.

²⁰⁵ Sobre as indústrias instaladas em Alagoinhas no início do século XX ver: BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 196.

²⁰⁶ Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firms – abril á dezembro. 1889. Caixa-4273. Maço-35.

ferrovia, especialmente, os viajantes quanto à população de outras localidades que se dirigia à cidade para fazer suas compras semanais na feira e no comércio, para resolver negócios, para suas práticas religiosas ou para viajar.

Assim, Alagoinhas centralizava as atividades mercantis da região e esta afirmação pode ser respaldada nas análises dos registros da Junta Comercial do período 1889-1920. Dentre as mais de duas mil fichas analisadas, encontramos um número bem pequeno de empresas comerciais estabelecidas nos distritos de Alagoinhas, conforme pode ser visto na tabela abaixo:

Tabela 4 – Casas Comerciais nos Distritos (1889-1930)

Distritos	Quantidade	Tipo de estabelecimento
Aramari	2	Fazendas, molhados e miudezas.
Igreja Nova	1	Fazendas, secos e molhados.
Sítio Novo	1	Compra e venda de fumo, café.

Fonte: Tabela elaborada a partir dos Registros dos Comerciantes de Alagoinhas na Junta Comercial da Bahia. Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firmas – 1889-1930. APEB, Caixa-4273 a 4278. Maço-31 a 36.

Mesmo que existisse e possivelmente existia um número maior de casas comerciais nesses pequenos lugarejos, o fato é que esses dados comparados com a tabela número III demonstram que atividade comercial alagoinhense era mais dinâmica e isso lhe proporcionava uma certa visibilidade na economia do estado. Outras vilas e cidades vizinhas como Inhambupe e Catu também apresentavam atividade comercial que em relação a Alagoinhas era ainda incipiente. Catu, por exemplo, somente sete comerciantes, até o ano de 1915, tinham solicitado à Junta Comercial o registro de suas respectivas firmas. Também em Inhambupe, no mesmo período, foi solicitado apenas nove registros²⁰⁷. Dessa forma, Alagoinhas, destacava-se na região como a cidade que apresentava o maior número de casas comerciais, maior circulação de artigos estrangeiros, que oferecia um meio de transporte rápido e barato enfim uma cidade em que a prosperidade de seu comércio alardeava os ares de progresso.

No quarto e último aspecto referente às atividades comerciais e a expansão do centro comercial, apontamos para a valorização e segregação das áreas urbanas. Vamos tentar reconstituir, ainda que brevemente, o percurso do comércio alagoinhense no início do século XX. Nossa caminhada começa na praça localizada em frente à Estação Alagoinhas. Em torno da Estação, o comércio cresceu e foram construídas as primeiras casas comerciais da cidade. Nessa praça, 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

²⁰⁷ *Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia*. Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firmas – 1889-1920. Caixa-4273 a 4276. Maço-31 a 34.

local: a Praça do Comércio, a rua e Travessa da Câmara. Esse espaço citadino, localizado nas proximidades da primeira linha férrea, que se estabeleceu na cidade, foi projetado para concentrar as primeiras atividades urbanas, exigidas por sua condição de entreposto ferroviário. Aos poucos, nessa área, era 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.

Com o passar do tempo, esse trecho compreendido entre a “Estação Alagoinhas” e a casa da Câmara, com 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.

Muitas vezes os interesses da cidade entravam em choque com os interesses da concessionária que respondia pela estrada de ferro. Uma situação atípica foram as farpas trocadas pelo Conselho municipal de Alagoinhas e a superintendência da estrada em 1889. Nesse ano, alguns cidadãos alagoinhenses pleitearam à Câmara municipal autorização para construir nos terrenos paralelos a Estação Alagoinhas suas casas comerciais.

A Superintendência da *Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco*, ao ser informada de que a Câmara de Alagoinhas tinha dado autorização para a construção das casas, não tarda em enviar-lhe um ofício, expondo sua posição contrária a tal licença e exige dos conselheiros esclarecimentos quanto às conseqüências da abertura de uma nova rua para o bom desenvolvimento das atividades ferroviárias, ressaltando ainda a preocupação quanto à saúde pública e o espaço que deveria ser preservado entre a estação e as referidas casas. Os conselheiros por sua vez, em uma sessão extraordinária, redigem um documento esclarecendo as dúvidas e deixando claro a viabilidade do projeto e a importância do mesmo para o crescimento econômico do município. No documento analisado os conselheiros informam que:

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[...]²⁰⁸. (grifos nossos)

Para além das discordâncias da Superintendência da Estrada de Ferro, o centro comercial passa a ser objeto de várias transformações sob o controle das autoridades municipais que objetivavam através dos melhoramentos urbanos proporcionar maior visibilidade a esse 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 tornava-a privilegiada para os comerciantes estabelecidos.

Apesar de não explicitar o nome dos comerciantes que pediram licença à Câmara para edificarem suas casas comerciais, percebe-se que o rol de exigências do poder público contribuiu para que esse espaço fosse apropriado por indivíduos que tinham 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 Serravalle 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 Dorea. 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 Dorea, intendente em 1896, e Saturnino Ribeiro que foi eleito intendente no período de 1926-1930. Outros foram conselheiros ou suplentes do Conselho, como por exemplo, João Baptista da Purificação²⁰⁹.

Vê-se ainda 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, além de outras²¹⁰.

A ocupação do espaço urbano de Alagoinhas nesse período se estrutura a partir de dois elementos: a Estação - centro de distribuição e circulação – e a Casa da Câmara-centro de

²⁰⁸ Presidência da Província do Governo. Câmara de Alagoinhas, 1877-1899. Seção de Arquivo Colonial e Provincial. Maço 1242. Ofício 06 fev. 1889.

²⁰⁹ Livro Cópia de Ofício 1896-1900. Número 2.

²¹⁰ *Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia*. Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firms – 1889-1920. Caixa-4273 a 4276. Maço-31 a 34.

decisão, local onde estava estabelecido o corpo administrativo da cidade. No final do século XIX, em Alagoinhas, nota-se uma segregação desse espaço que era considerado o centro da cidade. Esse processo ocorre, sobretudo, pelas estratégias do poder público, que através de ações, como isenção de décimas e doação de terrenos baldios, favoreciam principalmente os comerciantes mais abastados dando-lhes condições de assegurar a posse desses terrenos. Nos documentos analisados não estão explícitos os critérios utilizados pela municipalidade na 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”²¹¹.

Segundo Henry Lefebvre, a segregação citadina 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)”²¹². 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 à medida que, para se adquirir em alguns terrenos do centro, era necessário comprá-los. Assim é que a lei de 16 de fevereiro de 1893 decretava que os indivíduos interessados em comprar terreno na rua da Câmara tinham que pagar quinhentos réis por “metro corrente do terreno”²¹³. Não é por acaso que essa rua era, depois da praça do comércio, o espaço mais valorizado. 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, além de outras²¹⁴.

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. A Rua do Prolongamento, a 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, 02 de julho e Rua do Coronel Tamarindo foram incorporadas ao circuito do comércio alagoinhense. Os estabelecimentos comerciais mantinham o mesmo ramo de

²¹¹ Essas e outras determinações relativas ao comércio e à cidade de Alagoinhas encontram-se nos livros 01, 02 e 03 que trazem os registros de leis e resoluções do Conselho Municipal de 1893-1915.

²¹² LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. p. 94.

²¹³ Livro 01. Registro das decisões e leis do Conselho Municipal de Alagoinhas em 1893-1896.

²¹⁴ *Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia*. Secretaria do Interior e Justiça. Grupo: Junta Comercial. Série: Declarações de Registros de Firms – 1889-1920. Caixa-4271 a 4273. Maço-28-30.

produtos comercializados na Praça do Comércio, ou seja, comercializavam miudezas, fazendas, ferragens, louças, calçados e outros²¹⁵.

É importante salientarmos que o abastecimento da cidade era realizado não somente por esse grande comércio. Caixeiros viajantes traziam variedades de produtos que vendiam de porta em porta; os pequenos sítiantes também traziam seus gêneros alimentícios, produtos de subsistência que eram vendidos na feira semanal, além dos pequenos e variados estabelecimentos comerciais, localizados em áreas periféricas distantes da estação e da Casa da Câmara, que também abasteciam a cidade. Conforme vemos na tabela abaixo:

Tabela 5 – 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: Tabela elaborada a partir dos dados analisados no Livro da Qualificação Eleitoral Estadual de 1895. Câmara Municipal de Alagoinhas.

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 as rendas 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 de pagarem porcentagem sobre os produtos vendidos, o que na maioria das vezes comprometia seus lucros²¹⁶. Para os cofres públicos, essa expansão foi fundamental para aumentar a arrecadação do município que nos últimos decênios do século XIX estava passando por algumas situações críticas. A precariedade no

²¹⁵ O levantamento dos nomes dessas ruas foi feito a partir do Livro de Qualificação Eleitoral Estadual de 1895, de acordo com a Lei nº 104, 12 Agos. 1895, 1897.

²¹⁶ Sobre os impostos cobrados sobre a venda de vários produtos oferecidos na cidade ver: *Registro de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas. Livros de 1 a 3.

abastecimento de gêneros alimentícios ocasionados pela seca e um novo surto epidêmico de varíola ocorrido nos anos de 1890 e 1897 deixavam a cidade em um estado calamitoso²¹⁷.

O problema da salubridade se agrava, quando Alagoínhas, na 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 [...]”²¹⁸, tornou-se uma área estratégica para o sucesso do governo contra Canudos. Por Alagoínhas passavam as tropas que se dirigiam ao combate, assim como, inúmeros soldados, prisioneiros feridos e doentes que chegavam da “carnificina” eram acomodados no hospital de variolosos, na enfermaria montada na Praça principal, ou espalhados pela cidade em barracas de lona. Esse cenário urbano foi descrito por Euclides da Cunha que ao passar por Alagoínhas, em 31 de agosto de 1897, comenta em seu Diário de Expedição:

Alagoínhas, 31 de Agosto de 1897.

Alagoínhas 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 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 [...]”²¹⁹.

O relato euclidiano revela a retração da vida urbana de Alagoínhas em virtude da “Guerra”. As ruas vazias, a não realização da feira, que trazia vitalidade econômica, a presença de mortos, doentes e feridos reforçavam a imagem de um cenário desolador vivido pelos alagoínhasenses no final do século XIX, agravado pela presença de oficiais e soldados espalhados pela cidade com suas “volumosas cargas de munições”, e com suas armas ensarilhadas deixava a população incomodada, agitada, temerosa, confusa diante do desconhecido “[...] era toda a agitação tumultuosa da vizinhança da própria guerra, sem o fumo, o sangue e o troar dos canhões”²²⁰.

Diante dessa situação, os custos da municipalidade aumentavam a cada dia. Além de assistir aos soldados e pobres combalidos da guerra, o governo municipal também tinha que receber com pompas e circunstâncias “personagens militares e civis” que se dirigiam a

²¹⁷ BARREIRA, Américo. *Alagoínhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoínhas: Typografia do Popular, 1902. p. 180 - 194.

²¹⁸ VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 35.

²¹⁹ CUNHA, Euclides. *Canudos: Diário de uma expedição*. 1939.

²²⁰ VILAS-BOAS, Naylor. *Op.cit.* p.36.

Canudos. O marechal Carlos Machado Bittencourt, ministro da guerra, por exemplo, “[...] de passagem por Alagoinhas, foi por Inácio Bastos, em sua casa da antiga Rua do Cruzeiro, acolhido e banqueteado”²²¹. Entretanto, outras despesas pesavam sobre a receita do município. O combate à epidemia de cólera e varíola que requeria da Intendência organizar o 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 acessível²²².

A despeito de toda essa 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 mercantis²²³.

Numa relação das principais fontes de receita nos anos citados, estão: o pagamento da décima urbana, ou seja, os proprietários de casas, chácaras, quintais, kiosques, galerias, cocheiras, cavalaria, barracas, telheiros, trapiches, lojas, teatros, estalagens, fabricas, e quaisquer outros edifícios que tinham que repassar para os cofres públicos 10% dos rendimentos do prédio. 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 e 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 impostos²²⁴.

Contando com as rendas vindas do comércio, a cidade supera as dificuldades geradas pelas crises. A euforia vivida pelo crescimento das atividades comerciais se refletiria na reorganização e reformulação dos espaços citadinos. A cidade no final do século XIX e início do XX passa por várias alterações: a abertura de novas ruas, a ampliação e calçamento de outras, construção de novas casas comerciais seguindo novos padrões de arquitetura. Enfim, a cidade entra novamente numa fase de crescimento.

²²¹ VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 36.

²²² Registro de Leis e Resoluções do Conselho. Alagoinhas, 1898-1904. Livro nº 3. p. 62.

²²³ Nos livros de Leis e Resolução do Conselho de Alagoinhas, dos anos de 1896-1903 encontramos os relatórios do Conselho Municipal dos anos referidos que apresentam as despesas, receitas do município.

²²⁴ *Idem. Ibidem.*

2.2 O Comércio e as mudanças na infraestrutura urbana.

Para uma cidade que tinha apenas quarenta e dois anos de existência, Alagoinhas Nova se desenvolveu rapidamente. A chegada das linhas da estrada de ferro *Bahia and São Francisco*, a construção da “Estação Alagoinhas” em 1863 e da “Estação do Prolongamento” em 1900, contribuíram para a expansão do novo núcleo urbano que tinha na estrada de ferro sua razão de existir. O processo de ocupação/urbanização foi rápido começando pelo deslocamento dos moradores da antiga povoação que migravam para perto da Estação Alagoinhas e culminando com a elevação em 1868 desse lugarejo a Vila.

A forma urbana da nova cidade foi pensada tendo por referência as estações de Alagoinhas e a do São Francisco, tomadas como elemento determinante na produção do espaço-físico do núcleo urbano. Neste caso, ruas, travessas, praças foram traçadas visando atender as demandas de uma população que, em última instância, dependiam das atividades ferroviárias para se desenvolver²²⁵.

Ao fim do último terço do século XIX, Alagoinhas, como já foi discutido, passou por um crescimento acentuado de suas atividades mercantis. Assim como a ferrovia foi um fator decisivo no projeto de cidade em 1868-69, a diversificação das atividades comerciais, já no final do século XIX, nortearam as principais transformações ocorridas no espaço urbano. Para Lefebvre:

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 imediatez, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações, etc. [...])²²⁶.

Nessa perspectiva, a cidade passa a ser vista como um espaço que se constrói a partir das relações sociais que nela são instauradas. Assim é que o aumento da população e a presença de comerciantes de outras nacionalidades e de outras regiões em Alagoinhas, no limiar do século XX, promovem novas relações sócioespaciais na cidade que culminaram em alguns projetos urbanísticos que visavam intervenções e/ou reordenações do espaço urbano. Essas intervenções visavam tanto as transformações do espaço físico como: abertura de novas

²²⁵ Planta base da cidade de Alagoinhas elaborada entre os anos 1868 a 1871. Maço Colonial 1242.

²²⁶ LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. p. 46.

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.

As novas obras de infraestruturas requeridas pelo desenvolvimento urbano demandavam nova postura do Conselho Municipal e da Intendência que passam 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 Centro²²⁷. Contudo, as leis sancionadas no final do século XIX e na primeira década do século XX não visavam apenas à realização de obras públicas, a exemplo de pontes, viadutos e praças, dentre outras, mas também buscavam organizar e disciplinar o comércio urbano.

Algumas disposições legais como a Lei n. 05, de 16 de fevereiro de 1893, que em seus quarenta e dois artigos, além de definir várias normas para as construções na cidade e legislar em prol da salubridade do município, estabelecia ainda diretrizes para os estabelecimentos e atividades comerciais da cidade:

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 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 noite²²⁸.

A preocupação do poder público em proibir o funcionamento das casas comerciais aos domingos e à noite, a partir das vinte e uma horas, seja uma tentativa de favorecer tanto os comerciantes, que freqüentemente queixavam-se de furtos, principalmente, à noite ocorridos por causa da má iluminação da cidade, quanto beneficiar os trabalhadores do comércio. Indivíduos que, em sua grande maioria, atraídos pelo movimento comercial de Alagoinhas deixaram a zona rural e partiram para cidade visando trabalhar nos armazéns, lojas, boticas e trapiches.

Os auxiliares do comércio, comumente chamados de caixeiros “[...] trabalhadores livres, remunerados, atuando como vendedores balconistas ou em outra atividade dentro do

²²⁷ 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. Ofício enviado aos vereadores da Assembléia Provincial, set. 1889. Maço colonial 1242.

²²⁸ *Registro das Decisões e Leis do Conselho*. Alagoinhas, 1893-1896. Livro 01.

armazém ou da loja, incluindo a limpeza, não necessariamente na caixa registradora ou na contabilidade”²²⁹. Foi muito comum a exploração do trabalho dos caixeiros urbanos não só em Alagoinhas, mas em toda a Bahia onde esses trabalhadores tinham muitos deveres e poucos direitos. Segundo Zorzo “[...] 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”²³⁰.

Mesmo sem termos uma estimativa da quantidade de caixeiros que trabalhavam na cidade no período do qual nos ocupamos, sabemos que essa classe ao longo das primeiras décadas do século XX adquiriu certa visibilidade na sociedade alagoinhense. Para termos uma idéia da importância desses trabalhadores, o jornal *Diário da Bahia* de 1919, ao fazer uma cobertura sobre as viagens de Ruy Barbosa pelo interior da Bahia, publicou em 05 de dezembro um discurso intitulado “*A saudação da classe caixeiral de Alagoinhas* no qual o autor, representante dos caixeiros, felicitava a presença de Ruy Barbosa na cidade nesses termos:

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 grandíloquo 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 [...]”²³¹.

Esse discurso entusiasta e eloqüente evidenciava além de uma verdadeira adoração e veneração da cidade pela figura de Ruy Barbosa também nos possibilita pensar a nova condição da classe caixeiral de Alagoinhas que neste momento demonstrava organização, reconhecimento e certa visibilidade na sociedade alagoinhense. O fato de um representante desses trabalhadores se posicionar publicamente num momento tão importante para a cidade,

²²⁹ ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudeste Baiano (1870 -1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001. p. 146.

²³⁰ *Idem, ibidem*.

²³¹ *Diário da Bahia*, ano LXIV, n. 284, 05 dez. 1919. p. 2.

que foi a visita de Ruy Barbosa, e de seu discurso ter sido publicado num jornal de alcance estadual, nos dá uma dimensão da importância desse grupo formado principalmente por “[...]uma mocidade estrênuo, uma plêiade ridente de esperançosos moços”²³².

Numa cidade em que o comércio se tornou a mola propulsora da economia, esses trabalhadores urbanos tornaram-se essenciais para as atividades mercantis. Alguns conseguiram ascender socialmente, fazer fortuna como no caso de Saturnino Ribeiro. Outros, talvez, não foram tão longe, mas em compensação, participavam de um grupo que adquiriu certa representatividade e que já ocupava outros espaços além do comércio.

Tudo que se referia à atividade do comércio passou a ser uma preocupação constante do 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 obras de melhoramentos. A análise das despesas da municipalidade do período entre 1893-1910 aponta os principais serviços de infra-estrutura 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 conta da eclosão de surtos epidêmicos que ocorriam; 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 outras²³³.

Assim como o poder público investia no melhoramento do serviço de iluminação, também os serviços de calçamento de ruas e a arborização das praças foram um ponto de muita intervenção na cidade. Pois 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. Durval Vieira de Aguiar, por exemplo, no livro *Descrições Práticas da Província da Bahia*, em pontos diversos de seu relato sobre a cidade de Alagoinhas, tece algumas observações acerca da paisagem urbana, que segundo ele, apresentava alguns aspectos que não condiziam com o perfil de um núcleo citadino em expansão “[...] amontoados de casas e casebres intermediados de buracos,

²³² *Diário da Bahia*, ano LXIV, n. 284, 05 dez. 1919. p. 2.

²³³ Nos livros de Leis e Resolução do Conselho de Alagoinhas, dos anos de 1893-1904 encontramos os relatórios do Conselho Municipal dos anos referidos que apresentam as despesas, receitas do município.

escavações, lamaçais, águas pútridas e falta de esgotos, alinhamento e calçamento, de que parece não cuidar a respectiva municipalidade”²³⁴.

Sem entrarmos no mérito de discutirmos a carga de subjetividade que na maioria das vezes se faz presente nesse tipo de relato, o fato é que as observações de Durval Vieira Aguiar, 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 que acarretava sérios problemas para a população. Em virtude dessa situação, a maior parte das verbas 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 n° 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 [...]”²³⁵.

Essa nova tendência de intervir na cidade leva 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 tocante ao nivelamento dos passeios de prédios de particulares que deveriam obedecer ao nivelamento das ruas²³⁶.

Ao priorizar a aprovação de leis que visavam melhorar a estrutura física da cidade, principalmente, no que concerne ao calçamento, alargamento e abertura de novas ruas, construção de pontes e praças, Intendentes e Conselheiros, que geriram a cidade nas últimas décadas do século XIX e início do XX, também tiveram a preocupação em melhorar o sistema viário, buscando preparar a cidade com uma infra-estrutura necessária para acompanhar o surto de desenvolvimento comercial.

Outros documentos que também destacam a precariedade da infraestrutura urbana de Alagoinhas são as fotografias da primeira década do século XX. Ao analisar as imagens

²³⁴ AGUIAR, Durval Vieira. *Descrições Práticas da Província da Bahia*. Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. Tipografia do Diário da Bahia, 1979. p. 92.

²³⁵ *Registro das Decisões e Leis do Conselho*. Alagoinhas, 1893-1896.

²³⁶ *Idem*. 1898-1904. Lei aprovada em 25 mai. 1900.

fotográficas que priorizaram as principais ruas da cidade, notam-se aspectos do cotidiano como: locais públicos- a rua do mercado, algumas praças - e a dinâmica das atividades comerciais. Talvez o fotógrafo não tivesse a intenção de denunciar os problemas das estruturas materiais da cidade, entretanto vendo as imagens, procurando ler a narrativa que elas contêm e confrontando-as com outros documentos, não passa despercebido a ausência de uma estrutura física que pudesse tornar a cidade mais aprazível para os moradores e favorecesse ainda mais o desenvolvimento das atividades ferroviárias e comerciais²³⁷.

A imagem da praça do comércio retrata uma das ruas paralelas do Centro, um dos pontos interessantes dessa fotografia é a movimentação do comércio. Podem-se ver com clareza as várias casas comerciais, a presença de tropeiros, muares que eram utilizados para trazer mercadorias de outras localidades para Alagoinhas, as lavadeiras e pessoas se dirigindo à estação Alagoinhas, já que a principal rua que é representada na fotografia era a que dava acesso à referida estação. Essa paisagem traz elementos que foram centrais para a vitalidade do comércio, mas também mostra as ruas do centro comercial sem calçamento e infraestrutura organizada.



Figura 9 - Praça do Comércio, atualmente conhecida por J.J.Seabra , (1900?). Fonte: acervo particular de José Luís da Silva.

Outras ruas foram fotografadas no mesmo período. A Praça do Mercado, atualmente Praça Rui Barbosa, foi um desses espaços que também mereceu a atenção do fotógrafo. No

²³⁷ O senhor José Luís da Silva, fotógrafo da cidade, possui um acervo com mais de duas mil fotos de paisagens urbanas de Alagoinhas com direitos autorais sobre os negativos. Iniciou o seu acervo na época em que trabalhou com os primeiros fotógrafos profissionais que atuaram na cidade, Humberto Santos e Marialvo Santos. Em entrevista em 04/05/2009 o fotógrafo nos 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.

mercado, ocorria a venda de carne para o consumo público e de gênero alimentícios, por isso era um dos espaços mais visados pelos órgãos públicos tanto no que tange a fiscalização do que era vendido, quanto à necessidade de melhorias no prédio. Esse edifício, que foi inaugurado em 19 de dezembro de 1884, passou por várias reformas e sempre era alvo das políticas higienistas²³⁸.



Figura 10 - Praça do Mercado, atualmente conhecida por Praça Rui Barbosa , (1900?). Fonte: acervo particular de José Luís da Silva.

A imagem em formato horizontal abarca 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, nesta imagem, também fica evidente ruas sem pavimentação, apesar de notarmos o alinhamento entre as calçadas das casas a via pública, além da praça sem ordenação de seu traçado. O governo municipal, através da legislação urbanística, sempre buscou investir nesse espaço público, aprovando verba destinada à melhoria da estrutura física do prédio ou legislava em prol de uma melhor organização.

O Regulamento Interno das Repartições da Intendência Municipal da cidade aprovado em 1900, por exemplo, em seu capítulo V, no artigo 6º e incisos de 1º a 6º, deliberava sobre a organização do Mercado. No regimento, ficou estabelecido que fosse contratado um porteiro que deveria executar as seguintes funções: abrir e fechar o mercado; fiscalizar e anotar em uma caderneta “as rezes entradas para o talho mencionando o nome dos donos a quem

²³⁸ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 89. Podem ser também analisados os livros de Registros de Leis do Município, 1898-1904.

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”²³⁹.

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

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

Refletindo 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. Faz-se importante aqui uma breve digressão no sentido de fazermos uma síntese biográfica da vida desse administrador considerado pelos memorialistas locais, um dos Intendentes que mais se preocupou em direcionar verbas para regulamentar as obras públicas, como alargamento e aberturas de ruas, melhoria no sistema viário, urbanização de logradouros, arborização e saneamento. No tempo em que esteve a frente da Intendência, executou ou concluiu várias obras que contribuíram significativamente para melhorar a paisagem urbana da cidade e favoreceu ainda mais o seu desenvolvimento sócioeconômico.

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, quando assumiu cargo de vereador e de Intendente. Foi, contudo, com o advento da República que Inácio Bastos, ao assumir a vice-presidência do *Centro Republicano Provisório Alagoinhense*, começou a se destacar e a exercer mais influência na política local. Sua personalidade forte e destemida gerou algumas contendas com políticos adversários. Contudo, graças à 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 [...]”²⁴⁰ contribuiu pra que Inácio Bastos adotasse uma postura mais diplomática na política. As eleições realizadas em 1899 deram vitória ao

²³⁹ *Registros de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas, 1898-1904. Regulamento de 27 nov. 1900.

²⁴⁰ VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Paschoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p.30.

partido republicano e Inácio Bastos foi eleito Intendente, dando continuidade ao trabalho iniciado desde 1897, quando substituiu Dr. José da Costa Dórea²⁴¹.

Durante sua gestão 1899-1904, sempre manteve uma relação estreita com o governo do estado. Segundo Naylor Bastos, “[...] era pessoa grata do governador Luís Viana, como o fora de Rodrigues Lima e seria de Severino Vieira”²⁴². Podemos supor que essa articulação entre o poder local e o estadual contribuiu para alavancar algumas obras do município. Não é à toa que as maiores ruas da cidade receberam o nome desses três homens públicos. E foram essas mesmas ruas que mais receberam incentivos para melhorar sua infra-estrutura nesse período. A rua Luis Vianna, por exemplo, tornou-se um dos cartões postais da cidade do início do século XX.



Figura 11 – Cartão postal da rua Dr. Luis Viana, 1909. Fonte: Museu de postais da Bahia- Tempostal, Salvador.

O cartão-postal representa e destaca os principais símbolos da paisagem citadina e, por isso, essa imagem de Alagoinhas nos remete a um tempo em que as ruas da cidade com a presença de transeuntes, de casas e do comércio e a presença dos mascates eram as marcas da cidade²⁴³. Esse postal, particularmente, retrata a rua Luis Vianna, que apesar de evidenciar a ausência de alinhamento e calçamento e de uma beleza que justificasse ser um emblema da cidade, tornou-se um de seus cartões-postais. É relevante o fato de essa rua levar o nome de

²⁴¹ *Idem. Ibidem.*

²⁴² VILAS-BOAS, Naylor. *Traços da Vida de Inácio Pascoal Bastos (1860-1942)*. Salvador, 1959. p. 31.

²⁴³ Outro cartão postal que retrata a rua da Câmara com seu comércio foi encontrado no arquivo particular de José Luís da Silva, aqui já citado. Sobre cartões-postais ver: SEVCENKO, Nicolau (org). *História da Vida Privada no Brasil: República: da Belle époque à era do rádio*. v. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 423-510.

um governador da Bahia que mantinha certa proximidade com o município, principalmente, com a pessoa de Inácio Bastos.

Foi nessa conjuntura de alianças e troca de favores que esse Intendente intensificou as transformações urbanas e o crescimento físico da cidade, enviando para Câmara alguns projetos em caráter emergencial que foram sancionados. Em 1898, vários decretos viabilizaram o andamento das obras do município que contou com a construção de um novo cemitério em Alagoinhas Velha, a construção de prédios em terreno baldio, próximo ao edifício municipal, a construção de quatro banheiros públicos, a abertura de uma nova rua que ficaria entre a rua dois de julho e a Rua Conselheiro Luiz Vianna, e ainda 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”²⁴⁴.

O embelezamento da cidade foi um dos pontos centrais da administração de Inácio Bastos que se preocupou em arborizar toda a Praça do Comércio - para isso o conselho autorizou o Intendente a derrubar o barracão que se localizava no centro da praça e que fora construído no final da década de 1880 – além de concluir o edifício da Câmara, ponto alto de sua administração. Ao se empenhar em reformar e terminar as obras do Palácio da Municipalidade, que tiveram início em 1875, Inácio Bastos investiu para que esse edifício público estrategicamente situado fosse uma referência monumental para a cidade. Nesse sentido, se preocupou em valorizar tanto a fachada quanto à parte interna. No interior do edifício, encontravam-se mobílias requintadas, quadros com cantos ornatos e tarjas douradas; colunas de estilo Luiz XVI; cortinas fingindo veludo grenat e jarros com ramalhetes de flores²⁴⁵. Foram empregados 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:

Marechal M. Deodoro da Fonseca, marechal Floriano Peixoto, dr. Prudente 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 municipal²⁴⁶.

²⁴⁴ *Registros de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas, 1898-1904. Leis aprovadas entre fev./dez. 1898.

²⁴⁵ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 79-89.

²⁴⁶ *Idem*. p. 85.

Mais uma vez, nota-se a tendência dos políticos alagoinhenses, que desde a origem do município, mostram deferência aos chefes políticos estadual e nacional. 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 enviavam constantemente para Salvador ofícios parabenizando iniciativas do governo, congratulando-se com a chegada da família imperial ou representantes da mesma a Salvador ou ainda parabenizando aos presidentes da Província por ocasião de aniversários e outras datas que julgassem importantes. Essa política foi mantida com o advento da República. Encontramos ainda hoje na cidade nomes de ruas, bustos de bronze em praças, edifícios públicos que homenageiam personalidades políticas que se destacaram no cenário municipal, estadual e federal.

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. Toda a fachada foi pintada de duas cores: “cinzento escuros com frisos, portas e soleiras brancos”, as grades das sacadas foram pintadas de alumínio e prata; 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 [...]”²⁴⁷ valorizou ainda mais a beleza do edifício. Ao concluir toda obra e entregá-la aos alagoinhenses em 02 de julho de 1902, esse prédio juntamente com a Estação ferroviária do Prolongamento tornou-se um dos destaques na paisagem citadina.

Seus projetos 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 ainda o aumento da verba que seria destinada às obras públicas do município²⁴⁸. Américo Barreira relata suas impressões sobre o homem público, Inácio Bastos, descrevendo suas principais realizações. Para o memorialista contemporâneo do Intendente, no futuro, os alagoinhenses reconheceriam as iniciativas do administrador que mudou a fisionomia da cidade. Barreira considera que os principais melhoramentos na infra-estrutura urbana do governo de Inácio Bastos foram:

[...] 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

²⁴⁷ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 85.

²⁴⁸ *Idem. Ibidem.*

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 concertos no Hospital de Variolosos e do Mercado;o novo cemitério de Igreja Nova; a ponte de Araçás sobre o rio Quiricó; concertos de algumas estradas e outros de méritos relevância²⁴⁹.

Concomitantemente à realização de obras que visavam melhorar a estética da paisagem da cidade, Inácio Bastos investiu em serviços de infra-estrutura urbana no que se refere à iluminação pública, aos transportes urbanos e abastecimento de água. A questão do abastecimento de água sempre foi um problema para a população do município, pois as águas do rio Catu que abasteciam a cidade eram utilizadas pela população para diversos fins, desde para lavar roupas, banhar-se e até pescar. Contudo, o grande problema era a poluição ocasionada por lixo, animais mortos, materiais fecais que eram despejados nesse rio. Diante desses problemas, a legislação urbana, a partir de 1893, começou a normatizar o uso correto e a preservação do rio e a higiene da cidade²⁵⁰.

Em 1900, diante da expansão da cidade e do crescimento vegetativo, a Câmara concede ao Comendador José Ferreira Cardoso e a sua companhia a concessão para abastecer de água potável a cidade e seus subúrbios. Foi acordado também que essa empresa iria se responsabilizar pela iluminação por eletricidade pública e particular da cidade. Segundo a Lei n. 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 o local seria determinado por Inácio Bastos;colocar na cidade combustores elétricos para a iluminação pública; iluminar gratuitamente o quartel e a cadeia pública e por fim o concessionário deveria apresentar ao Intendente os “[...] 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”²⁵¹.

Em contrapartida, o concessionário teria o privilégio de explorar por cinqüenta anos esse serviço, além de uma subvenção anual de até quinze conto de réis pelo estabelecimento

²⁴⁹ BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município*. Notas e apontamentos para o futuro. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902. p. 111-112.

²⁵⁰ *Registros de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas, 1898-1904. Leis aprovadas entre fev./ dez. 1898.

²⁵¹ A Lei n° 5, 16 fev. 1893, em seus Art°s 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. Alagoinhas, 1893-1896.

de luz elétrica na cidade e era “[...] garantido ao concessionário o direito de desapropriação nos termos da lei do Estado”²⁵².

Outra inovação da administração de Inácio Bastos foi a concessão dada a Severo de Souza Coelho e Thomaz Mutti Verde para construírem 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”²⁵³. A intenção do Intendente dos conselheiros e dos empresários era facilitar e aumentar o fluxo de negócios feitos no Centro da cidade. No projeto apresentado ao intendente, estava previsto estabelecer trilhos e construir viadutos, pontes e desvios que possibilitassem o bom funcionamento de sistema de transporte.

Ao que tudo indica a instalação desses novos equipamentos urbanos não foi concretizada. Os dois concessionários em 1901 assinaram um contrato de prorrogação do prazo para executar as obras, contudo, na análise da documentação, posterior a essas datas não encontramos nenhuma referência a esses serviços. Na apresentação das despesas gerais do município dos anos entre 1902-1904, não há alusão ao pagamento de subvenção aos concessionários nem 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 infra-estrutura não logrou êxito²⁵⁴.

Apesar do insucesso desses projetos, a gestão de Inácio Bastos impulsionou a expansão da cidade. Entre suas realizações nesse campo, encontra a abertura de novas escolas, aquisição de mobílias, contratação de vários professores e aumento de vagas.²⁵⁵ Essas e outras realizações serviram de exemplo à administrações que o precederam e que deram continuidade ao trabalho de intervenção urbanística.

No período entre 1904-1905, na administração do coronel Anísio Cardoso, outras intervenções ocorreram na cidade, visando sua expansão²⁵⁶. Apesar do curto espaço de tempo em que teve a 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. Uma de suas realizações noticiada na

²⁵² Apesar de não nos debruçarmos sobre a problemática dessa política de desapropriação deixamos aqui registrado nossa intenção em darmos prosseguimento a essa pesquisa visando discutirmos mais especificamente essa questão.

²⁵³ *Registros de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas, 1898-1904.

²⁵⁴ *Idem, Ibidem*.

²⁵⁵ *Idem, Ibidem*.

²⁵⁶ *Idem, Ibidem*

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 de uma nova rua:

Lei nº 225

O Conselho Municipal de Alagoinhas resolve:

Art 1º - é o Intendente autorizado a dispendêr, 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 1905²⁵⁷.

Assim como o coronel Anísio Cardoso, outros intendentês, que geriram a cidade na primeira década do século XX, realizaram intervenções que possibilitaram a realização de um conjunto de obras que transformaram a paisagem da cidade e deram uma nova visualidade urbana. As principais intervenções visavam a expansão do espaço físico através 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 noticiadas pela imprensa de Salvador.

Em 1908, a *Revista do Brasil* que circulava em Salvador, de tiragem quinzenal, publicou quatro fotos que destacavam a vida urbana de Alagoinhas. Duas imagens mostravam algumas melhorias na infra-estrutura urbana feitas pelo Intendente Graciliano Marques Pedreira de Freitas, sucessor de Anísio Cardoso, as outras duas destacavam o grupo de funcionários do escritório central da *Estrada de Ferro do S. Francisco* e a outra trazia a imagem dos redatores do *Correio de Alagoinhas*.

A legenda que acompanha as imagens fotográficas ressaltava a beleza da cidade com sua nova avenida e destacava 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 [...]”²⁵⁸. Essa melhoria, segundo a revista, foi entregue a população em 1º de janeiro de 1906 e seguia uma política urbanística adotada pelos intendentês que, nos últimos tempos, trabalhavam em prol de melhorar o sistema viário da cidade e expandir seu perímetro urbano.

²⁵⁷ *Correio de Alagoinhas*, ano I, 10 de set. 1905. p.1. 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.

²⁵⁸ *Revista do Brasil*, 24 mai. 1908.

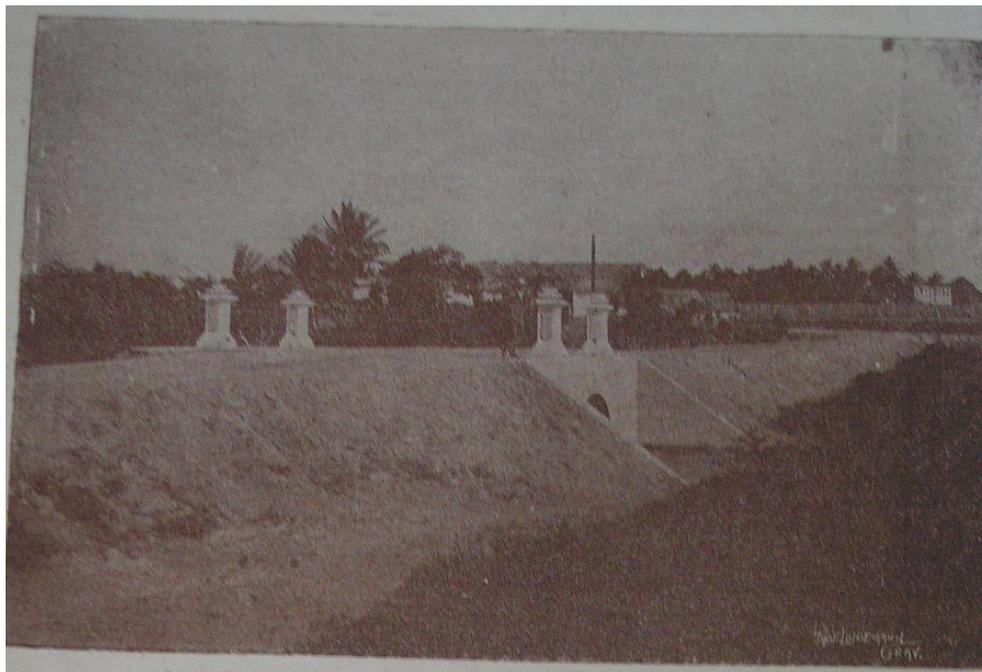


Figura 12- A Nova Avenida- Ponte sobre o Rio Catu. Fonte: Revista do Brasil, 1908.

Outra obra pública que ganhou destaque na revista foi o prédio do Matadouro Público. A foto exposta na Revista foi a da fachada já que o prédio ainda não tinha sido concluído. Aliás, essa foi uma das obras da cidade que, assim como o Palácio da Municipalidade, levou alguns anos para ser totalmente entregue a população.

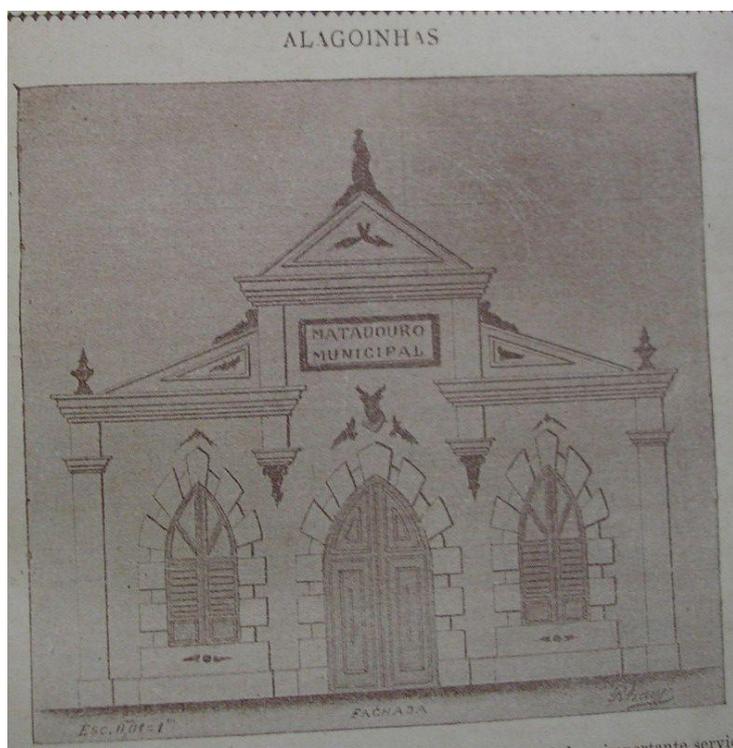


Figura 13-Desenho da Fachada do Matadouro Municipal. Fonte: Revista do Brasil, 31 mai 1908.

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 para o abastecimento da população, passou primeiro por uma restauração em 1899 na administração de Inácio Bastos²⁵⁹. Apesar da reforma, o prédio não oferecia condições sanitárias para continuar funcionando, por isso Inácio Bastos, no início de sua gestão, resolve construir um novo prédio. Para isso, foi nomeada uma comissão pelo intendente da qual fazia parte um engenheiro, higienistas e o delegado de higiene do município. A planta do novo edifício, assim como, o orçamento foi apresentado e aprovado pelo Conselho Municipal. As obras tiveram início no final de final de 1900 e, em 1901, mesmo não estando totalmente concluído, começou a funcionar. Constantemente, era 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 população²⁶⁰.

A preocupação de Inácio Bastos foi retomada por Graciliano de Freitas que procurou concluir o prédio, investindo em materiais de primeira qualidade. Segundo o texto da revista que acompanha a imagem da fachada do matadouro:

[...] 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 Wolwerhampton e segundo o sistema adotado, a conceituada firma, é a maior do mundo²⁶¹.

Diferentemente do que ocorreu na cidade na 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, construção de novos edifícios, observamos que 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 reportam-se somente a algumas solicitações de pagamento aos serviços prestados

²⁵⁹ Lei n° 113, 5 dez. 1899. 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*. Alagoinhas, 1898-1904.

²⁶⁰ *Registro de Leis e Resoluções do Conselho*. Alagoinhas, 1898-1904.

²⁶¹ Legenda da imagem fotográfica do Matadouro Público de Alagoinhas. Revista do Brasil, 31 mai.1908.

pela imprensa local, ao encarregado da estação telegráfica e algumas despesas do Conselho Municipal²⁶².

Segundo Salomão de Barros, memorialista local, um dos jornais local, “Pátria Bahiana” avaliou de forma pessimista as administrações que atuaram no município nessa época. O artigo enfoca o descaso dos gestores e apropriação do erário público. Conforme pode ser observado no trecho citado abaixo:

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 abastecidas²⁶³.

Mesmo que a observação do articulista não possa ser tomada sem as devidas ressalvas, já que apesar de tratar-se de uma denúncia, sabemos que existe toda uma carga de subjetividade de quem escreveu o artigo que deve ser levada em consideração também às dissidências políticas e a relação dos editores com a política local. Nessa perspectiva esse “discurso” sobre a cidade passa ter legitimidade se confrontado com outras fontes. Nesse sentido esse pequeno trecho veio corroborar com uma imagem de Alagoinhas registrada em outros documentos pesquisados de que nesse momento específico a cidade passa por uma retração em sua política urbanística.

A retomada de um projeto no qual a infraestrutura urbana com novas proposições passava a ser o centro das discussões e investimento do governo municipal ocorreu na década vinte do século passado. Nesse período, além de investimento nos serviços urbanos, espaços públicos como as praças e o centro da cidade foram mais valorizados e realizou-se, nesses espaços, grande intervenção urbanística. Construções de coretos, a edificação do Pavilhão Bar no centro comercial, a implantação da usina elétrica foram algumas das obras que reconfiguraram o espaço urbano alagoinhense. Essa foi uma das características que diferenciou os melhoramentos ocorridos na cidade na primeira década do século XX que, visava calçamento, nivelamento, abertura de ruas e construções de pontes com as da segunda década, que focaram na realização de obras urbanísticas que favorecessem a configuração de espaços de sociabilidade. Enfim, uma nova forma de atuar e pensar o urbano.

²⁶² Conselho Municipal de Alagoinhas. *Registros de Ofícios, Cartas e Requisições*. 1913-1919.

²⁶³ BARROS, Salomão Antonio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 79.

CAPÍTULO 3 - ALAGOINHAS: TRANSFORMAÇÕES URBANAS E PRÁTICAS DE SOCIABILIDADE.

O processo de urbanização da *Nova Alagoinhas*, que teve início na década de 80 do século XIX, foi acentuado na segunda década do século XX, marcando um novo tempo para os alagoinhenses. Entre 1920 e 1929, a cidade passou por algumas reestruturações em sua infraestrutura: mudanças de 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 de maneira mais geral.

Foram também incorporados novos hábitos por uma pequena parcela da população que iria dispor não só de uma melhor qualidade nos serviços de iluminação e transporte, como também passou a vivenciar a cidade a partir de práticas de sociabilidade como carnaval, bailes, micareta, encontros e festejos de datas comemorativas realizadas no Pavilhão Bar.

A despeito de algumas melhorias ocorridas no espaço urbano no início do século XX, a cidade ainda mostrava resquícios da antiga vila como o abastecimento de água em lombo de burros, o trânsito de carros de boi, o comércio de tropeiros e uma iluminação pública precária. As transformações almejadas pelos administradores públicos na década de 20 objetivavam solucionar esses problemas, considerados um entrave para o progresso da cidade. Nas atas desse período, observa-se que o governo municipal esteve empenhado em executar obras urbanísticas que levavam em consideração tanto o embelezamento da cidade quanto resolução dos problemas pendentes da infra-estrutura urbana.

As propostas apresentadas à Câmara visavam ampliar o leque de intervenções na cidade focada na construção de espaços que viabilizassem o encontro, a troca, o lazer. Alguns projetos apresentados 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 tradicionais famílias da cidade. Outros, porém não passaram de desejos irrealizáveis como: a instalação de uma vila operária e de uma empresa de auto-ônibus que ligaria Alagoinhas a Inhambupe, um balneário nas margens do rio Catu, acompanhado de um bar-café²⁶⁴.

É nesse contexto de sonhos de mudanças, remodelações e adoção de novos hábitos, que nos deparamos com uma cidade que para além dos melhoramentos urbanos buscava uma

²⁶⁴ Atas da Sessão do Conselho Municipal, 17/05/1920; 20/08/1924; 13/02/1925; 13/07/1927; 11/02/1929.

projeção e reconhecimento no Estado da Bahia como uma urbe progressista e civilizada. Não é à toa que a inauguração de sua Usina Elétrica Municipal Lua e Força em 1929, tornou-se um evento que rompeu as fronteiras locais e marcou uma época, divulgado na imprensa baiana, prestigiado pelo governador, senadores baianos e políticos de outros estados.

3.1 As festas em Alagoinhas

A Cidade de Alagoinhas nascida em virtude da chegada da ferrovia e expandida com o comércio mostra na segunda década do século XX sua outra face, a cultural. As manifestações plenamente urbanas como as festas populares, os bailes, os clubes, as agremiações esportivas, as paradas infantis, as filarmônicas, as festas religiosas, inseriram os alagoinhenses num novo tempo no qual a cidade deixa de ser um local apenas para vender, comprar e fazer negócios e passa a ser um espaço de manifestações da vida social. O lazer urbano incentivado pela municipalidade, pela igreja e pela elite formada por comerciantes, industriários, médicos, advogados e alguns funcionários públicos tornou essa década peculiar em relação às demais, como veremos a seguir.

Para a historiadora Pesavento, além da materialidade das formas urbanas, a cidade pode e deve ser compreendida a partir das relações sociais, das práticas de interação e conflito, das festas, dos comportamentos e hábitos que expressam o viver urbano e a relação do indivíduo com a cidade. Nesta perspectiva, as práticas sociais exibem a cidade através de sua população, de suas ruas movimentadas habitadas pelos indivíduos que marcaram e deixaram registrados no espaço citadino sua presença e diversidade²⁶⁵.

No decorrer da década de 1920, percebemos mais nitidamente a presença dos alagoinhenses na cidade que se revelam no ambiente urbano. Na *Nova Alagoinhas* do movimento dos trens, do comércio, da feira, dos caixeiros viajantes, das carroças e dos automóveis, encontraremos uma diversidade de serviços oferecidos que difundia cultura para a população e nos mostra uma Alagoinhas incorporada a novos hábitos. Aos que podiam pagar, era oferecido o “Curso de Música” do sr. Luiz Paulo de Santa Izabel onde os alunos aprendiam a tocar piano ou qualquer instrumento de corda ou sopro. Aos operários e aos que trabalhavam no comércio, eram oferecidos na *Sociedade Gynásio de Alagoinhas* os cursos noturnos de português, francês, matemática e outras matérias. Aos que preferiam uma boa leitura, podia-se encomendar na Porta de S. Miguel romances e revistas que circulavam em

²⁶⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. “Cidades invisíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias”. In: *Revista Brasileira de História*. v. 27. nº 53. São Paulo: ANPUH, jan-jun., 2007. p. 14.

Salvador, assim como podiam 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”²⁶⁶.

No comércio, encontravam-se cigarros que vinham diretamente do Rio de Janeiro, alfaiataria que disponibilizava aos seus clientes “casemira, palm-beach e Brins.” O mais interessante, porém, foi a expansão do número de médicos e dentistas na cidade o que ampliou os serviços de assistência social. Nas edições de o *Correio de Alagoinhas*, encontramos desde anúncios de parteira diplomada pela Faculdade de Medicina da Bahia até cirurgião dentista e clínicas médicas, que disponibilizavam serviços de cirurgias, até consultas grátis à população carente. Nessa época, os alagoinhenses podiam contar com mais de dez clínicas médicas, quatro gabinetes dentários e alguns escritórios de advocacia²⁶⁷.

A ampliação de ofertas no comércio e nos serviços prestados a 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 dos 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”. Joanita Cunha descreve nos seguintes termos as festas realizadas nesta sociedade recreativa:

[...] 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 alagoinhense²⁶⁸.

O segundo aspecto que pode explicar as mudanças perceptíveis no que se refere à ampliação das atividades de lazer e festas da cidade provavelmente está atrelado também a uma conjuntura de crescimento demográfico, ocasionada principalmente pela chegada de indivíduos de várias localidades que vinham trabalhar na estrada de ferro ou no comércio²⁶⁹. Esses novos habitantes inserem novas atividades à cotidianidade da vida da cidade. Em 1920,

²⁶⁶ *Correio de Alagoinhas*, 27-07-1920; 07-05-1924.

²⁶⁷ *Idem, Ibidem*.

²⁶⁸ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1979. p. 111.

²⁶⁹ Alagoinhas, na sua origem era apenas o ponto de parada de tropeiros. No início do século XX muitos migrantes fugindo principalmente das estiagens e atraídos pelo comércio e pela ferrovia se estabeleceram da cidade. Esses migrantes eram oriundos de Sergipe e de várias cidades do sertão baiano.

o município contava com 36.621 habitantes que se ocupavam principalmente do comércio, lavoura e da pecuária²⁷⁰.

A democratização dos eventos festivos, realizados nas praças, nas ruas que envolviam os mais diversos grupos sociais, nos permitiu visualizar mais nitidamente o povo alagoinhense: o pequeno lavrador, os engraxates, as lavadeiras, os vendedores ambulantes, os carroceiros, os feirantes e as domésticas. Claro, 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 cidade²⁷¹.

As edições de o jornal *Correio de Alagoinhas*, da segunda década do século XX, identificavam 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. E as filarmônicas com sua musicalidade desempenharam um papel essencial nesse processo de inserir a população nas festas, nos desfiles, pois não se limitavam a apresentar em espaços privilegiados frequentados pela elite alagoinhense, mas sempre estavam presentes nas festas realizadas pela intendência nas praças, animando as datas cívicas comemoradas na cidade.

O envolvimento das filarmônicas nas ruas da cidade ocorria desde alguns dos mais descontraídos momentos a atos de contrição religiosa e de debates políticos- partidários. Elas também definiram novos usos do espaço da cidade e inauguraram novas formas de sociabilidade. A notícia da apresentação de qualquer uma das filarmônicas, União Ceciliana ou a Euterpe, levava a população a se dirigir aos coretos, ou o da Praça do Rio Branco ou o da praça Rui Barbosa. Esses eram territórios disputados pelas filarmônicas que visavam apresentar suas composições e ostentar seus fardamentos. Paulatinamente, essas duas bandas tornaram-se uma tradição e foram consideradas a maior expressão sociocultural dos alagoinhenses. Segundo Joanita Cunha, “[...] todo mundo via; todo mundo ouvia; todo mundo acompanhava com prazer e muito orgulho, as duas filarmônicas da cidade”²⁷².

O surgimento das filarmônicas nos remete ao final do século XIX. Apoiadas e financiadas pela municipalidade e pelos comerciantes locais as duas bandas assumiram um papel de destaque nos dias festivos, além de organizarem as festas populares como o Ano

²⁷⁰ *Revista dos Municípios*. Órgão de Defesa e Propaganda dos Municípios da Bahia. Ano I. n° 5. Jun. 1924.

²⁷¹ *Correio de Alagoinhas*, 27-07-1920; 07-05-1924; 22-11-1924; 07-01-1925; 15-01-1925.

²⁷² SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1979. p. 40.

Novo e o treze de maio e ainda promoviam festas dançantes nos clubes da cidade e em suas sedes.

A primeira instituição sócio-musical da cidade foi a “Sociedade Beneficente Philarmônica União Ceciliana” inaugurada em 1883 graças ao incentivo de Robatto João e regida pelo maestro Honório Marques. Seis anos mais tarde, em 1889, outra associação surge a “Philarmônica Orphesina”. Contudo apesar do incentivo de seus fundadores as duas filarmônicas não lograram êxito e faliram²⁷³.

Somente dez anos após a primeira iniciativa em organizar uma associação musical para a cidade 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 cidade²⁷⁴. Possuía sede própria- 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, segundo Joanita Cunha, era realizadas as festas dançantes que era freqüentadas principalmente “[...] pelas moças e rapazes filhos das tradicionais famílias alagoinhenses”²⁷⁵. A “Euterpe” se caracterizava por uma filarmônica que sempre investia em novidades. Em 1924, o Correio de Alagoinhas publicou:

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 escolhidas²⁷⁶.

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” 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.

A “Sociedade Philarmônica União Ceciliana”, por sua vez, foi fundada em 1908, e desde sua fundação e de suas primeiras apresentações começou uma rivalidade com a

²⁷³ BARROS, Salomão Antonio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 231.

²⁷⁴ *Idem. Ibidem.*

²⁷⁵ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1979. p. 115.

²⁷⁶ *Correio de Alagoinhas*, Ano XX, n. 936, 22 nov. 1924.

tradicional “Euterpe”. Entre seus primeiros diretores destaca-se a presença do político Joaquim da Silva Cravo e do professor Felinto de Oliveira além de alguns outros comerciantes²⁷⁷. A “União Ceciliana” era admirada pelos alagoinhenses tanto no que se referia ao vasto repertório quanto pela elegância no desfilar. Essa associação, além de abrilhantar as festas cívicas e as passeatas, algumas vezes, estava à frente da organização das festas populares.

A festa de Ano Novo de 1925, organizada pela “União Ceciliana”, recebeu do Jornal Correio de Alagoinhas uma homenagem de página inteira. No texto intitulado Ano Bom, foi destacado o excelente trabalho realizado pela associação Ceciliana 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 [...] ²⁷⁸.

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 e depois se dirigiu ao coreto da Praça Rio Branco e “[...] executou várias peças do seu vasto repertório até as seis horas”²⁷⁹.

Em todas as festas realizadas no município, contava-se com a presença das filarmônicas. Às vezes, quando acontecia de as duas bandas se encontrarem, era uma disputa, onde cada uma procurava apresentar maior e melhor repertório, fazendo esforço para sobressair sua música. Essa rivalidade, às vezes se estendia à população, pois em Alagoinhas, existia o grupo dos cecilianistas e o 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.

²⁷⁷ BARROS, Salomão Antonio. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 234.

²⁷⁸ *Correio de Alagoinhas*, Ano XX, n. 940, 07 jan.1925.

²⁷⁹ *Idem. Ibidem*.

Sobre as “brigas” e a importância das Filarmônicas para cidade, foi escrito um poema pela memorialista Joanita Cunha que expressava reconhecimento e admiração pela contribuição dessas bandas para a arte, cultura e 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!...²⁸⁰

O poema de Joanita Cunha demonstra que apesar das rivalidades, das Filarmônicas foram responsáveis por proporcionarem aos habitantes da cidade novas perspectivas de viver o urbano através da alegria, do encontro e da troca ocorrida no espaço público. A presença das festas, da música transformou a vida urbana da cidade capitalista de maneira mais geral. A forma de apropriação do espaço citadino que até então se caracterizava por ser um lugar de encontro a partir do aglomerado dos objetos, das mercadorias, das lojas e se caracterizava por ser um espaço de glória e extensão do valor de troca passa a ser ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras, pelas festas²⁸¹.

²⁸⁰ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1979. p. 41.

²⁸¹ LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. p. 131.

Alagoinhas, inserida nesse contexto de desenvolvimento comercial e produção industrial tinham suas atividades sociais restritas a troca e venda de mercadorias. A popularização da música através das filarmônicas traz uma nova perspectiva de apropriação do espaço urbano para os alagoinhenses. A praça do comércio deixa de ser o lugar destinado apenas ao mundo das mercadorias passava a ser um centro de lazer. É a esse espaço que Joanita Cunha se refere em seu poema quando escreve *o vazio daquele espaço*. 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 que além de venderem seus produtos que corriam para abastecer suas casas de gêneros alimentícios.

Joanita Cunha também ao descrever a participação da população que acompanhava a apresentação das Filarmônicas pela cidade demonstra que esses momentos festivos promoviam por alguns momentos uma socialização da comunidade já que a todos era permitido usufruir desses momentos de alegria e lazer. Essa *Página de Ouro*, a qual a autora faz alusão no poema, é evidenciada 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, passeatas, bailes nos clubes, inaugurações, enfim as festividades que marcaram a vida urbana dos alagoinhenses.

É importante ressaltarmos que, somente na década de vinte do século passado, as expressões culturais ocorridas na cidade começam a ser registradas pela imprensa local. Até então, segundo os jornais já analisados ao longo desse trabalho destacavam as atividades comerciais, as discussões políticas, a chegada de visitantes “ilustres” e a inauguração de obras públicas, único evento em que apareciam algumas notas sobre as Filarmônicas. Nas décadas anteriores, as festas não eram consideradas uma expressão da vida urbana, na década de 1920, a presença das Filarmônicas demonstra uma intensa musicalidade, manifesta em variados momentos do cotidiano da população alagoinhense. Os jornais e as revistas traziam notícias dos vários momentos festivos realizados na cidade. Geralmente saía uma nota sobre as festas realizadas nos clubes. Mas eram as 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 cinco de janeiro e se estendia até o dia sete. 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”²⁸².

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 sete de setembro, a festa da árvore eram as festividades mais populares da cidade. Contudo, o ápice das festas era o carnaval e depois de 1926 passou a ser 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. Geralmente ocorria durante dois dias e contava com intensa participação dos alagoinhenses que se divertiam com o entrudo. O entrudo era uma brincadeira de origem portuguesa que foi incorporada aos festejos carnavalescos no Brasil a partir do século XIX. O jogo do entrudo consistia basicamente em jogar pelas ruas e janelas das casas bolas de cera, recheadas de água- de -cheiro ou qualquer outro líquido com o intuito de deixar molhados os transeuntes desavisados²⁸³.

Em Alagoinhas, durante a Mi-Carême, eram jogados “jorros de água” e “bolinhas” de tintas de várias cores nos carnavalescos. Sobre o jogo do entrudo e a preparação das bolas chamadas de laranjinhas, Salomão de Barros informa:

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 carnavalesco²⁸⁴.

Além dessa brincadeira, ocorria 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 alagoinhenses. 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 musicais²⁸⁵.

²⁸² *Correio de Alagoinhas*, Ano XX, n. 940, 07 jan. 1925.

²⁸³ LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma Cidade na Transição Santos: 1870-1913*. Edição comemorativa do 450º aniversário da fundação de Santos. São Paulo-Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1996. p. 131.

²⁸⁴ BARROS, Salomão A. *Vultos e Feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 230.

²⁸⁵ *Idem. Ibidem*.

vida social. Daí o investimento em praças e coretos que trouxeram mudanças urbanísticas significativas.

3.2 Uma década de realizações

A análise sobre as transformações ocorridas na cidade de Alagoinhas na década de 1920 mostra que a municipalidade nesse período parte de perspectivas diferentes até então pensadas ao longo do final do século XIX e início do XX para a urbe. Há uma preocupação para além das questões sanitárias e da estética. Nos parece que a cidade é vista num conjunto mais amplo no qual as questões sanitárias, de embelezamento, de serviços e lazer estavam imbricadas.

Os melhoramentos da cidade estavam sempre na pauta da Câmara Municipal. Os vereadores em exercício de mandato entre 1920 e 1929 propuseram e aprovaram projetos de reformas urbanas, sobretudo nas áreas centrais, que dessem maior visibilidade e destaque à cidade na região. Os projetos elaborados, na grande maioria aprovados, previa colocação de placas de ferro esmaltadas nos prédios da cidade para identificá-los através da numeração, instalação de uma fábrica de óleos vegetais e de uma empresa de ônibus, fornecimento de água através de um auto-caminhão, construção de casas de diversões como salões de dança, bar e confeitarias, instalação de linha telefônica entre Alagoinhas e Salvador, instalação do “Pavilhão Bar” e, por fim, a tão esperada usina elétrica²⁸⁸.

A maioria desses empreendimentos foi instalada na área central da cidade, ou seja, entre a Praça J.J. Seabra a Ruy 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 Inspetoria agrícola, o melhor hotel do município, os clubes da cidade, além de casas residenciais dos abastados comerciantes- como o palacete dos Farani - onde atualmente se localiza o hospital particular da cidade, o HCA- Hospital e clínicas de Alagoinhas²⁸⁹.

A política-administrativa adotada pelos intendentess da cidade de Alagoinhas, ao longo do período que estudamos, contribuiu para que o centro se destacasse como um local de concentração de poder e de melhor acessibilidade em relação ao conjunto da cidade. Na década de 1920, as ações legitimadoras que beneficiavam esse centro foram além da reordenação dos espaços e a implantação de serviços. A partir de 1922, todas as ruas do

²⁸⁸ *Atas da Sessão do Conselho Municipal*, 17/05/1920; 20/08/1924; 13/02/1927; 11/02/1929.

²⁸⁹ *Correio de Alagoinhas*, ano XX, n.1202, 27 set. 1929.

centro comercial receberam nova denominação. Enquanto as ruas antigas eram associadas ao comércio, mercado, as atividades administrativas e religiosas, como rua da Câmara, Praça do Mercado, Praça da Matriz, as novas denominações homenageavam os homens públicos que se destacaram na política local e no cenário baiano durante a primeira República.

Tabela 6 - 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 da cidade de Alagoinhas, 1920-1929. Câmara Municipal da Cidade.

Ao que tudo indica, as novas denominações foram incorporadas ao cotidiano da população sem resistências já que encontramos nos jornais desse período várias referências as novas designações. Nas notícias, notas que se referiam às ruas do centro, o editor não precisava usar os antigos nomes das ruas para orientar os percursos dos moradores. Assim, podemos supor que os alagoinhenses se adaptaram a essa 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, do imperador como a rua D. Pedro I e dos governadores da Bahia, como por exemplo, Joaquim Rodrigues Lima, Luiz Viana e Severino dos Santos Vieira.

As transformações não visavam somente o centro da cidade. O governo desse período investiu em construção de estradas que intensificasse o desenvolvimento econômico de Alagoinhas e estreitasse os laços com os municípios vizinhos. 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. Em 1926, foi aprovado o projeto de lei nº 8 que autorizava o intendente a construir uma estrada de rodagem que partindo do arraial de Buracica no município de Santo Amaro chegasse ao de Igreja Nova distrito de Alagoinhas. E, por fim, temos em 1929, 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 a reconstrução das estradas de rodagem, que ligariam Alagoinhas aos municípios de

Irará e Inhambupe²⁹⁰. Essas estradas ampliavam o raio de influência que Alagoinhas vinha adquirindo na região desde a chegada da ferrovia em 1863. Na década de 20, a cidade mantinha relações com outros estados tais como 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.

Entretanto, dos serviços urbanos mais emergenciais, a principal obra a ser encarada era a do serviço de iluminação que há muito tempo vinha requerendo ação mais enérgica da parte de seus administradores. Essa era uma questão crucial, pois eram constantes as denúncias no jornal local que registrava as reclamações dos moradores de ruas mais afastadas do centro que dispunham de um péssimo serviço de iluminação. Em 1924, foi publicada no *Correio de Alagoinhas* a seguinte reclamação:

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 recorremos 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 cidade²⁹¹.

3.3 Enfim a Luz

Por mais de quarenta anos, os administradores da cidade de Alagoinhas procuraram instalar um serviço de iluminação pública que atendesse a demanda da população alagoinhense. É fato que a cidade nas duas primeiras décadas do século XX estava passando por múltiplas e variadas intervenções, contudo nenhuma delas foi tão esperada e almejada quanto à instalação da Usina Elétrica. Para entender a importância dada à iluminação pelos cidadãos alagoinhenses, é necessário que se faça um breve recuo ao final do século XIX.

Em 1885, a vila, depois cidade, dispunha de 60 lâmpões a querosene. O número foi crescendo até chegar a 160 em 1901. Mesmo assim, o número de lâmpões era insuficiente

²⁹⁰ Atas da Sessão do Conselho Municipal, 26/07/1920; 10/05/1926 e 16/08/1929.

²⁹¹ *Correio de Alagoinhas*, ano XX, n.908, 7 mai. 1924.

para atender a demanda crescente por iluminação e como resultado, uma grande parte da cidade ficava às escuras. Além disso, havia o incômodo do mau cheiro e da fumaça provenientes da queima de óleo²⁹². Diante da constatação inoperante dos lampiões, em 1924, os irmãos Robatto apresentam uma petição à Câmara Municipal, propondo disponibilizar para a cidade um serviço de luz elétrica. Segundo Salomão de Barros:

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”²⁹³.

A iniciativa dos irmãos Diomedes Robatto e Alexandre Robatto proporcionou outros ares à cidade, aos poucos o serviço de luz foi estendendo aos estabelecimentos comerciais e a algumas casas residenciais que pudessem pagar pelo fornecimento de energia. Mesmo assim, a firma passou por sérias dificuldades financeiras e, em virtude da crise, solicitou a Câmara Municipal à transferência da licença que foi concedida a Humberto Robatto que passou a fornecer luz por eletricidade a alguma ruas da cidade²⁹⁴. Daí em diante, o poder público pressionados pela imprensa e por comerciantes locais tomou para si à responsabilidade de instalar uma usina elétrica na cidade.

Assim, em maio de 1926, foi aprovado pelo Conselho Municipal o Projeto de Lei nº 7, que autorizava o intendente Saturnino Ribeiro a contrair um empréstimo de duzentos contos de réis para auxiliar na montagem do serviço de luz pública e particular. No mês de agosto do ano corrente, um parecer da Comissão de Orçamento, Fazenda e Contas autorizou também o Intendente a contrair outro empréstimo de cento e quarenta contos de réis que deveria ser aplicado na montagem do serviço de luz elétrica²⁹⁵.

O problema da iluminação passou a ser debatido numa outra perspectiva. Agora o desenvolvimento e o progresso da cidade estavam diretamente atrelados à usina elétrica, por isso, era tema constante nas reuniões políticas da cidade, nos jornais e principalmente nas sessões do Conselho. Se o Conselho apressava-se para aprovar leis que viabilizassem a instalação da usina, a imprensa, por outro lado, reforçava em artigos, entrevistas a ansiedade da população em ver a cidade iluminada e próspera. A concretização da instalação da usina

²⁹² PAIXÃO, Carlos Nássaro Araújo. *Traços da Cidade de Alagoinhas: memória, política e impasses da modernização (1930-1949)*. UNEB/Campus V, 2009. p. 107. Dissertação [Mestrado em História Regional e Local].

²⁹³ BARROS, Salomão. *Vultos e feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p. 190-193.

²⁹⁴ *Ata da Sessão do Conselho Municipal*, 23/02/1926.

²⁹⁵ *Idem*, 07/05/1926; 09/08/1926.

elétrica só foi possível graças à intervenção do governo estadual. Segundo Salomão de Barros:

Um projeto de lei de nº21, 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 prestações²⁹⁶.

A expectativa em torno da instalação da iluminação pública aumentava. O apoio do poder estadual era um incentivo a mais para a consolidação desse projeto. Os recursos deveriam ser investidos em infraestrutura urbana que promovesse o funcionamento da usina, como: local para a instalação das máquinas, postes, fiação e lâmpada, contratação de funcionários – era apenas uma parte dos problemas a serem resolvidos. Diante dessas demandas, em seu segundo mandato 1928-1930, Saturnino Ribeiro estreitou os vínculos com o Governo Estadual e intensificou as solicitações à Câmara.

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 [...]”²⁹⁷. O Projeto de Lei nº5 de 30/05/1928 autorizava o Intendente a adquirir um imóvel onde seria instalado o maquinário da usina assim, como dava autonomia para assinar contratos de fornecimento de materiais, acessórios, organizarem tabela de preços e contratar funcionários²⁹⁸.

Era uma questão de tempo para a instalação da tão esperada Usina Elétrica. A inauguração da Usina ocorreu em 22 de setembro de 1929. Foi um evento que marcou a história da cidade. O tão almejado serviço de luz, que substituiria a iluminação a gás e a querosene, trazia novas perspectivas aos alagoinhenses, tanto no que se refere aos negócios, já que as lojas poderiam funcionar até mais tarde, quanto em relação a própria vida noturna, que com o serviço de iluminação deficiente, era dificultada. Amado Coutinho, descrevendo na *Revista Única*, as festas ocorridas na cidade em virtude da inauguração da usina elétrica, afirmou:

Não há na história da importante cidade baiana um acontecimento que se possa equiparar ao espetáculo deslumbrante que ali se observou. A cidade

²⁹⁶ BARROS, Salomão. *Vultos e feitos do Município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas, 1979. p.192.

²⁹⁷ *Ata da Sessão do Conselho Municipal*, 28/05/1928.

²⁹⁸ *Idem*, 30/05/1928.

parecia que despertava de um pesadelo. Toda iluminada, apresentando um aspecto verdadeiramente festivo, vivia agora uma nova vida²⁹⁹.

A revista *Única* assim como alguns jornais de Salvador tais como *O Diário de Notícias* e o *Diário da Bahia* noticiaram a inauguração. Em virtude da inauguração da usina elétrica em Alagoinhas, Revista *Única* lançou uma edição extraordinária, com 23 páginas com 72 fotos homenageando a cidade. A edição de 15 de outubro de 1929 traz uma cobertura completa do evento que marcou essa inauguração. Organizada entre fotos, poemas, discursos e anúncios do comércio local, o editor da Revista participa e registra esse acontecimento tão significativo para uma cidade que era considerada um “[...] núcleo de adiantada civilização, colocada entre as maiores cidades do Estado”³⁰⁰.

A cidade representada na Revista é a dos comerciantes, intelectuais, dos homens públicos e de suas famílias. A cidade dos vendedores ambulantes, dos trabalhadores da Estrada de Ferro, dos mendigos, indigentes, meretrizes e dos que trabalham na colheita do fumo foi suprimida. É 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 entendermos um pouco a sociedade alagoinhense do final da década de 20 e, principalmente, dimensionarmos o que significou para esses indivíduos dispor do serviço de iluminação pública.

3.4 Alagoinhas: uma cidade para ser vista

A revista *Única* utiliza-se de duas linguagens – a escrita e a iconográfica – para veicular a imagem de uma Alagoinhas próspera e moderna. Ao longo das vinte e três páginas, aborda as festas e os concursos realizados na cidade, a atuação e prestígio de seu Intendente, retratos de casas comerciais, residenciais, igreja, prédios escolares e fotos da elite local, seus familiares, textos e poemas que tinham um caráter romântico e idealizador.

O discurso que abre a edição especial de *Única*, que trazia a inauguração da Usina Elétrica de Alagoinhas, enfatizava tanto a bela paisagem de Alagoinhas com um solo “exuberante” “sol glorificador” com a presença da garoa e de “madrugadas majestosas” quanto destacava as intervenções e trabalho de seus intendentes e comerciantes que 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![...]” .Foram esses

²⁹⁹ *Revista Única*. Mensário Ilustrado, Número extraordinário. Ano I. Bahia, 15 Out. 1929.

³⁰⁰ *Correio de Alagoinhas*, ano XX, n.1213,18 agos. 1927.

investimentos que deram continuidade a um Projeto que de velha – a cidade dos tropeiros, cidade de passagem – passa a cidade futurista – da máquina a vapor, das indústrias, dos prósperos comerciantes; a cidade das laranjas onde a seiva que sai dos seus frutos transforma numa nova Canaã, terra prometida, onde corre leite e mel³⁰¹. Assim assevera o editor na contracapa da revista.

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 mulheres³⁰².

A revista também destacava a figura dos homens públicos da cidade fazendo uma reverência às autoridades políticas municipais e estaduais. Reportagens, fotos em sua maioria eram articuladas aos melhoramentos urbanos realizados pela administração pública e apoiados pelo governo estadual. Não é por acaso que o Cel. Saturnino Ribeiro, intendente do município foi o principal destaque na revista. Antes mesmo da edição especial, o intendente coronel foi homenageado. Em 04 de outubro de 1929, a revista publicou a foto do intendente e do edifício onde funcionava sua firma comercial em que realizava negócios com todo o Estado e com outras capitais do Brasil.

³⁰¹ *Revista Única*. Mensário Ilustrado, Número extraordinário. Ano I. Bahia, 15 Out. 1929.

³⁰² *Idem. Ibidem*.



Figura 15 - Imagem do prédio onde funcionava a casa comercial do intendente coronel Saturnino da Silva Ribeiro. Fonte: Revista Única, 1929.

Na edição que homenageou Alagoinhas, a *Única* publicou a imagem do Prefeito em destaque. Seu retrato no centro da página foi acompanhado por uma breve biografia e transcrição de alguns telegramas, cartas que o felicitavam diretamente pela instalação da usina elétrica. Na matéria, é enfatizada a amizade do prefeito com “políticos importantes” o que teria viabilizado as melhoras do município.



Figura 16– Imagem de Saturnino Ribeiro com a esposa e seus funcionários em frente sua firma. Fonte: Revista Única, 1929.

Eleito para administrar Alagoinhas no biênio 1926-1928, Saturnino da Silva Ribeiro foi reeleito e permaneceu na prefeitura até 1930. Era comerciante, natural da cidade de Santo Amaro, 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 louças³⁰³.

Na primeira década do século XX, seu nome já figurava entre os principais comerciantes da cidade. A primeira referência de seu nome associado à política da cidade apareceu em um ofício de 1920 no qual assina como secretário do Conselho Municipal. Daí em diante é recorrente o nome do coronel nas atas do município. Neste ano também integrou a Comissão da Fazenda, Orçamento e Contas, além da comissão de legislação, poderes, posturas, justiça, saúde pública, instrução e redação³⁰⁴.

Em 1921, concorreu ao cargo de Intendente, mas ficou em terceiro lugar. Nos anos seguintes, assumiu a presidência do Conselho e participava ativamente como conselheiro das melhorias da cidade, até que em 1º de janeiro de 1926, assumiu pela primeira vez, a intendência do município³⁰⁵. No início de seu governo, O jornal *Correio de Alagoinhas*, publicou:

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 receita³⁰⁶.

Dois anos após ter assumido a administração do município teve seu trabalho reconhecido não só pela imprensa local como pela população. Foi reeleito em 1926 ficou à frente da prefeitura até 1930. Durante seu segundo governo, deu continuidade às intervenções urbanas que visavam melhorias.

Neste período, houve incentivo a várias indústrias, através da isenção de impostos, para que se instalassem seus serviços na cidade como o curtume denominado “Fabrica de São Paulo”, a “Empresa Rodovia Cipó”, a firma “Gonçalves Peres & Companhia” e a “Companhia de Laticínios da Bahia”. 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 elétrica³⁰⁷. Esses progressos que marcaram a administração de Saturnino Ribeiro só foram possíveis graças a alianças estabelecidas entre a política local e as elites políticas estaduais. Não é por acaso que as correspondências publicadas na Revista

³⁰³ *Declarações de Registros de Firma*.1899. Caixa 4274. Maço-32.

³⁰⁴ Ofício n. 7, 13 fev. 1920.

³⁰⁵ Atas da Sessão da Câmara Municipal de Alagoinhas, 16/12/1921; 20/08/1923;05/06/1924;01/01/1926.

³⁰⁶ *Correio de Alagoinhas*, 04/03/1926.

³⁰⁷ *Atas da Sessão da Câmara Municipal*, 1926-1929.

davam ênfase à administração de Saturnino e sua amizade com políticos influentes como Octávio Mangabeira, Eduardo Rios - secretário da Fazenda da Bahia- Gastão Pedreira, Maurílio Pinto, Senador Dr.Dantas Bião e outros.

O vínculo de Saturnino Ribeiro com as elites políticas baianas sempre foi ressaltado pela imprensa local. Em 07 de junho de 1926, o jornal *Correio de Alagoinhas* trazia uma resposta do então deputado Octávio Mangabeira à solicitação feita por Saturnino ao Ministro da Viação para abertura de uma rua no município. O deputado conclui a mensagem nesses termos “[...] Contem sempre meus esforços tudo quanto possa interessar nossa estremecida Alagoinhas”³⁰⁸. Como se pode ver, o artigo/reportagem visava a consolidar a imagem de um administrador influente que, através de suas alianças políticas, garantia progresso para a cidade.

A *Única* também fez referência à amizade entre Saturnino e Octávio Mangabeira. No telegrama publicado na revista em 1929, o líder baiano ressaltou a relação estreita que mantinha com a cidade e seus políticos locais. O trecho abaixo revela essa ligação:

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 sinceros³⁰⁹.

A revista faz menção aos outros aliados políticos do Intendente. Das imagens que registraram as festas oficiais realizadas na cidade, em virtude da inauguração da usina, prevaleceram os registros fotográficos que traz em Saturnino Ribeiro, o Senador Dantas Bião e o Governador Vital Soares. Em duas páginas, lado a lado, o editor expõe os momentos da inauguração, a saída da Comitiva da Casa de Dantas Bião.

Na figura 17 está exposta a imagem do representante das indústrias Kalkamann, responsável pela aparelhagem da Usina, João Pinho e Dagoberto Menezes, jornalistas e Monsenhor Affonso Maria Galdino, o pároco de Alagoinhas.

³⁰⁸ *Correio de Alagoinhas*, 07/06/1926.

³⁰⁹ *Revista Única*. Mensário Ilustrado, Número extraordinário. Ano I. Bahia, 15 Out. 1929.



Figura 17- Imagem dos políticos baianos que participaram da festa da inauguração da Usina Elétrica. Fonte: Revista Única, 1929.

No âmbito da revista, estabeleceu-se 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 dispõe as imagens fotográficas da seguinte maneira: dias 22/09, saída da comitiva da casa do Senador Dr. Dantas Bião; ao lado, registro da cerimônia da ligação da Usina Elétrica; no centro, desfile da elite política pelas ruas da cidade; em seguida, jantar na casa de Dr. Bião e reunião realizada no Palácio da Municipalidade.

Destacam-se a figura de Dantas Bião como anfitrião e influente político local. O senador por mais de duas décadas participava da vida política da região e, por isso, comandava a política municipal. Dotado de grande maturidade e conhecedor do jogo político, apoiou Saturnino Ribeiro para que este se tornasse intendente do município. A inauguração, as festas ocorridas durante a gestão de Saturnino Ribeiro foram o momento em que Dantas Bião buscou “restaurar sua reputação política maculada com as perseguições que o senador sofrera no governo de Antonio Moniz”³¹⁰.

Dando continuidade a apresentação dos cidadãos “ilustres” de Alagoinhas, foram expostas numa página inteira imagens de homens que atuaram em diversas atividades no município. Encontramos desde o diretor técnico da 4ª Circunscrição Agrícola do Estado,

³¹⁰ ROCHA, Jeane Angélica Machado. *A trajetória do Coronel Saturnino da Silva Ribeiro*. Alagoinhas: UNEB /Departamento de Educação-Campus II, 2003. p. 32. (Monografia Especialização em História Política)

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.

Contudo, será o grupo da imprensa que será destacado na revista. A foto 18 apresenta o comitê de imprensa, localizada ao lado direito, em tamanho maior que as outras e a imagem dos jornalistas que atuavam em Alagoinhas. Na primeira foto, em destaque, encontramos Dr. Dantas Bião; Carlos Azevedo e Dagoberto de Menezes, representantes da imprensa local. Logo abaixo, encontramos a imagem montada com slogan de vários periódicos que fizeram história no município, dando visualidade ao grupo social que promovia a informação dos cidadãos alagoinhenses.



Figura 18- Propaganda do Grupo de Imprensa de Alagoinhas. Fonte: Revista Única, 1929.

Apesar de o 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 públicos³¹¹. Essa aliança entre imprensa e política possibilitou a ascensão de algumas personalidades locais.

A atuação da imprensa remonta ao ano de 1864, quando se editou o periódico “*O Noticiador Alagoinhense*”. Daí em diante vários periódicos surgiram como “*O Popular*” de 1896, “*O Correio de Alagoinhas*” de 1905, os de maior destaque. A *Única* de 1 de Outubro de 1929 refere-se ao Jornal Popular nesses termos:

³¹¹ SILVA, Paulo Santos. *Âncoras de tradição: luta política, intelectuais e construção do discurso histórico na Bahia (1930-1949)*. Salvador: EDUFBA, 2000. p. 83.

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 zona³¹².

Essa ligação entre a imprensa de Alagoinhas e a de Salvador remonta a tempos idos. Os jornalistas locais sempre buscavam o reconhecimento de seu trabalho pela imprensa baiana. Salomão de Barros foi um desses jornalistas que conseguiu estreitar os laços entre a imprensa alagoinhense e a de Salvador o que representou uma visibilidade à imprensa local e a divulgação das idéias de progresso propagadas pela imprensa baiana.

As primeiras imagens da cidade destacam o poder religioso, com a foto da Matriz, os prédios escolares e o coreto da Praça da Bandeira. Ao serem os primeiros prédios a representar a cidade, o editor evidencia uma característica peculiar aos alagoinhenses: a religiosidade. Segundo Joanita Cunha, as festas religiosas eram uma constante na cidade. Assim como O ritmo da cidade era regido pelas partidas e chegadas dos trens na estação, localizada na Praça J. J Seabra, também os sinos da igreja conclamavam os fiéis para a missa, 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 missa³¹³.

O prédio da Igreja Matriz sofreu várias remodelações até atingir os padrões urbanísticos que lhe proporcionassem maior visibilidade e uniformidade assim como à praça que se localiza em seu entorno. De acordo com Joanita Cunha, 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”³¹⁴.

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

³¹² *Revista Única*. Mensário Ilustrado, Número extraordinário. Ano I. Bahia, 01 Out. 1929.

³¹³ SANTOS, Joanita da Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987. p. 36.

³¹⁴ *Idem*. *Ibidem*. p. 38.

preocupação em destacar imagens que reforçassem o título trazido em uma das reportagens: *Alagoinhas que marcha avante...*

Duas fotos panorâmicas foram expostas: a primeira trazia o crescimento horizontal da cidade. Nesta imagem, a cidade é apresentada em seu conjunto, tornando-se visíveis a um olhar mais atento as suas “melhores” edificações. A segunda imagem possibilita a visualização de um espaço de sociabilidade e de grande circulação urbana. A Praça J. J Seabra caracterizava-se como centro da cidade que agregava as casas comerciais de destaque, os hotéis e o coreto, inaugurado em 1929.



Figura 19- Vista panorâmica da praça J. J. Seabra. No centro da praça o Pavilhão Bar. Fonte: Revista Única, 1929.

Finalizando o percurso trilhado pela revista nos dias 22 e 23 de setembro de 1929, em Alagoinhas, temos o conjunto de imagens referentes às festas realizadas em virtude da inauguração da Usina. Com o título *A parada Infantil*, as imagens objetivam fazer notar a participação popular, até então ausente, nos festejos e o regozijo dos alagoinhenses com a instalação da Usina.

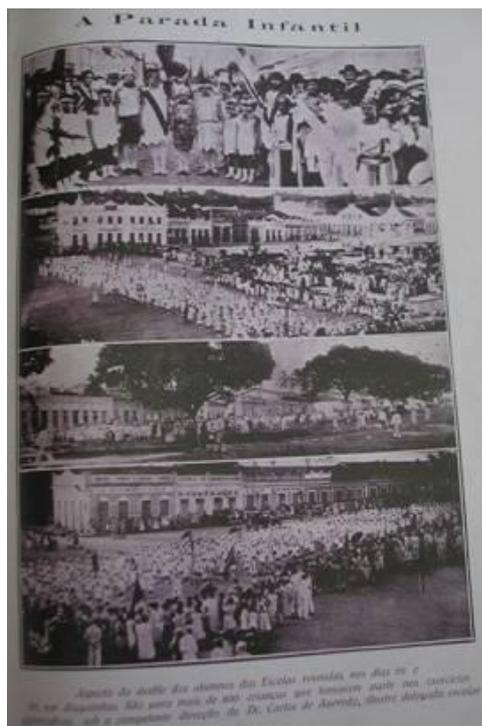


Figura 20 – Imagem do desfile das escolas de Alagoinhas durante os festejos da inauguração da Usina Elétrica. Fonte: Revista Única, 1929.

As fotos evidenciam, mais uma vez, o centro da cidade, Praça J. J Seabra, a subida à 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:

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!³¹⁵

Mesmo sem seguir uma ordenação dos registros fotográficos, no corpo da revista, a promoção dos marcos referenciais da cidade se encaixa na proposta de narrativa articulada

³¹⁵ Revista Única. Mensário Ilustrado, Número extraordinário. Ano I. Bahia, 15 Out. 1929.

pelo editor que constrói a imagem de uma cidade comercial próspera fruto de um poder público competente. Uma cidade que a cada dia fazia jus ao título dado por Ruy Barbosa “Pórtico de Ouro dos Sertões baianos”.

3.5 O Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia (1930)

Editor e produtor de o *Álbum Artístico da Bahia*, Manuel Rodrigues Folgueira publicou uma série de imagens fotográficas que representavam homens e feitos da Bahia em seus diversos aspectos entre os anos de 1928-1930. Segundo o editor, o álbum foi resultado de um trabalho de três anos de pesquisa, no qual Manuel Folgueira percorreu o Estado da Bahia coletando documentos que viessem a compô-lo.

Com 512 páginas, ilustradas com 1743 fotografias, o álbum foi organizado numa perspectiva de “atestar” o progresso da Bahia e consagrar seu Governo, na figura de Vital Soares. Elaborado, a partir de fragmentos, tentando construir um mosaico do Estado da Bahia de acordo com o patriotismo de seu proprietário. O álbum idealiza esse Estado com suas riquezas naturais e os feitos de seus homens públicos. Assim, o editor postula algo inefável na realidade baiana, uma “prosperidade ilusória” que nunca foi vivenciada antes.

Nesse contexto, o álbum passa ser uma coleção que direciona o olhar e a leitura do receptor – reforçando idéias e imagens que permeiam o imaginário social. A utilização desse tipo de coleção permite o arranjo pessoal de registros fotográficos que remontam a meados do século XIX, época em que surgem os primeiros cadernos destinados ao acondicionamento de retratos fotográficos. Assim, as imagens da cidade são apresentadas, a partir de uma síntese, ou seja, um conjunto articulado daquilo que foi selecionado como representativo dos grupos e lugares urbanos³¹⁶.

Cristalizando tipos urbanos, consagrando marcos referenciais e elaborando uma narrativa própria, os álbuns utilizam a fotografia como registro fidedigno da realidade. Nessa perspectiva, o editor em seu texto de abertura justifica o caráter patriótico do álbum. Nas suas palavras:

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

³¹⁶ 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. p.19.

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 [...] ³¹⁷.

A esse texto introdutório, de tom ufanista, foi anexado um conjunto de imagens e dados estatísticos que explicariam o “engrandecimento do glorioso Estado da Bahia”. Assim, a organização das fotografias segue uma hierarquia. A primeira página visual do álbum traz, lado a lado, a imagem do então Presidente da República Washington Luís e do vice-presidente Fernando de Melo Viana. Na página seguinte, as fotografias do Presidente do Estado de São Paulo, Júlio Prestes ao lado do Dr. Vital Henriques Baptista Soares, Governador do Estado da Bahia. E, assim, segue a sequência das imagens de todo o corpo administrativo do governo – senadores, membros da Câmara, deputados e outros. Apresentam-se imagens do Palácio do Governo e do Palácio Aclamação e continua-se a 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.

O conjunto de fotografias do álbum possui legenda que identifica o tema ou motivo principal dos retratos, direcionando o olhar do leitor, que faz a leitura das imagens, partindo das informações expostas nas legendas. Apesar de o álbum trazer um número significativo de registros fotográficos, dos mais variados temas, o editor traz também textos que aliados às imagens fornecem dados sobre o desenvolvimento sócio-econômico do Estado da Bahia.

3.6 Alagoinhas no Álbum da Bahia de 1930

Das 152 cidades do Estado da Bahia, apenas trinta e oito são caracterizadas como as mais desenvolvidas. Entre as dez principais, encontramos: Salvador, Santo Amaro, Cachoeira, São Felix, Maragogipe, Itaparica, Nazaré, Arathuype, Alagoinhas e Bonfim. Alagoinhas, na 9ª posição, é descrita nos seguintes 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 ³¹⁸.

A cidade de Alagoinhas apresentada no *Álbum da Bahia de 1930* é a cidade oficial, representada nas fotografias dos edifícios públicos – prefeitura, escolas, igrejas, hospitais – e

³¹⁷ FOLGUEIRA. Manuel (Org.). *Artístico, Comercial e Industrial do Estado da Bahia*. Edição Folgueira: PerArduaSurgo; Brasil, 1930. p. 6.

³¹⁸ *Idem. Ibidem.* p. 266.

a cidade planejada que figura no coreto, nas ruas amplas e calçadas, nos edifícios dos grandes estabelecimentos comerciais de arquitetura neoclássica e dos “confortáveis” palacetes.

Encontramos uma Alagoínhas que corresponde aos padrões estéticos norteadores do álbum da Bahia. Muito embora, as imagens não possibilitem uma análise mais detalhada de Alagoínhas no final da década de 1920, a partir delas, podemos fazer uma leitura dos espaços urbanos projetados, das intervenções realizadas, dos marcos urbanísticos.

A participação de Alagoínhas no *Álbum da Bahia* entrou em discussão na Câmara Municipal no ano de 1921. Neste ano, foi aprovado um projeto de lei que autorizava o então Intendente, Dr. Maurílio Pinto da Silva a contratar “[...] com o editor do *Álbum da Bahia*, três páginas do mesmo”³¹⁹. “Contudo, na referida publicação, as fotos de Alagoínhas são expostas em cinco páginas num total de trinta e cinco fotografias”.

As primeiras imagens que representam a cidade estão vinculadas ao poder público, às autoridades, tendo como registro visual o prédio da municipalidade, o Pavilhão Bar e o retrato do intendente Cel. Saturnino da Silva Ribeiro. A foto do prefeito foi acompanhada de uma legenda que ressaltava os grandes feitos do administrador. Ao lado e em dimensão menor, o Palácio da Municipalidade aparece num enquadramento diagonal que possibilita ver a dimensão da edificação.



Figura 21 – Imagem do prefeito Cel. Saturnino da Silva Ribeiro e da fachada do edifício da prefeitura municipal de Alagoínhas. Fonte: *Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia*. 1930.

Na página seguinte, estão dispostas duas fotos panorâmicas da Praça J. J Seabra. A primeira mostra o centro comercial da cidade. A imagem destaca as ruas espaçadas, com

³¹⁹ *Ata de Sessão da Câmara*. 16/05/1921.

calçamentos, limpas e no núcleo, o coreto arborizado que dá beleza ao largo. Na imagem abaixo, o fotógrafo, a partir de outro ângulo, centra o Pavilhão Bar num primeiro plano, destacando o espaço, onde eram realizadas as festas da cidade. A justaposição das duas imagens sugere a idéia de estabilidade do espaço urbano que recai na projeção de uma cidade ampla, com ruas alinhadas e belos edifícios.



Figura 22 – Vista panorâmica da praça J. J. Seabra. Fonte: Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia. 1930.

O “Pavilhão Bar”, foi inaugurado em 15 de novembro de 1927. Erguido no Centro da Praça J.J. Seabra, em estilo Renascença, com bancos de cimento armado, ao seu redor, era o espaço onde se realizavam festas, quermesses, “feira-chic”³²⁰. Durante as primeiras décadas do século XX, as senhoras e senhoritas, esposas e filhas da elite de comerciantes locais desfilavam seus trajes requintados e modernos. Nessa praça, era também comum a apresentação das filarmônicas locais, a Euterpe Alagoinhense e a União Ceciliana, que animavam as festas cívicas e populares e encantavam os alagoinhenses.



Figura 23 – Vista panorâmica da praça J. J. Seabra. Fonte: Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia. 1930.

Há uma preocupação nas imagens expostas no álbum em destacar os marcos urbanísticos da cidade. Os prédios escolares e seus respectivos alunos devidamente fardados,

³²⁰ SANTOS, Joanita da Cunha. Traços de Ontem. Belo Horizonte: Graphilivros, 1987. p. 39.

as fachadas dos edifícios do mercado e o calçamento de ruas, o prédio do matadouro público e da Igreja Matriz foram colocados numa perspectiva de evidenciar o progresso e o desenvolvimento da cidade. As fotos foram tiradas em ângulo diagonal para valorizar e destacar o tamanho dos prédios. Essa ênfase na plasticidade do edifício, a valorização da altura, o uso da composição visual para a reorganização do espaço urbano e para produção de sentido desses espaços são recursos formais largamente utilizados nos álbuns das décadas de 1920 e 1930³²¹.

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, três fotos representam “A Importante Firma Joaquim Cravo & Filho”. Duas fotos trazem a fachada dos edifícios pertencentes ao Coronel Joaquim da Silva Cravo, a imagem do palacete residencial do Coronel e a foto de Joaquim Cravo, seu filho e Sr. Strappa, amigo da família. Joaquim Cravo foi intendente do município no período, 1921-1925. Exportador de fumo em grosso adquiriu destaque na sociedade alagoanhense graças à sua atuação como comerciante e político influente.



Figura 24 – Imagem dos comerciantes Joaquim Cravo, seu filho e Sr. Giordano Strappa, amigo da família. Fonte: Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia. 1930.

O comerciante Giordano Strappa também teve sua firma retratada no Álbum. Num conjunto de quatro fotografias foram destacadas a fachada da Fábrica de Vinhos, seu

³²¹ 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. p. 101.

escritório a seco de rotulagem e manipulação. Strappa foi um dos imigrantes que chegou a Alagoinhas no início do século XX se instalou e fez fortuna.



Figura 25– Imagem do edifício da fábrica de vinhos, xaropes e vinagres, do escritório Sr. Giordano Strappa. Fonte: Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia. 1930.

Todas as imagens relacionadas a Alagoinhas foram fotografadas por Manuel Rodrigues Folgueira em 1926. Quando este jornalista veio a Alagoinhas pesquisar dados sobre o município e tirar fotos dos prédios públicos e casas particulares dos ricos comerciantes. Na época Saturnino da Silva Ribeiro era o Intendente em exercício, certamente sua posição política e seu prestígio possibilitaram adquirir mais espaço no álbum.

Por fim, a inauguração da Usina elétrica 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 a cidade estava consolidando seu progresso econômico iniciado com a presença da ferrovia ampliado graças às atividades mercantis. Por essas e outras razões Alagoinhas nesse período tornou-se uma cidade referência em todo o Estado da Bahia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, buscamos descrever e analisar as formas de constituição dos espaços da cidade de Alagoinhas, seu planejamento e seus projetos para as transformações e adaptações do viver urbano no final do século XIX e início do século XX. Deste modo, as análises desenvolvidas nos capítulos que compõem este trabalho destinaram-se a compreender o processo de fundação, expansão, desenvolvimento sócioeconômico e a inserção dos novos modos de vida em uma pequena cidade do interior baiano, Alagoinhas, no período compreendido entre os anos 1868-1929.

Em seu conjunto, o exame desses aspectos evidencia o papel da ferrovia e do comércio como fatores decisivos na caracterização de Alagoinhas como cidade ferroviária e comercial. Para tanto, o estudo do processo de urbanização e da vida urbana de Alagoinhas em fins do século XIX e nos primeiros anos do século XX levou em consideração os binômios cidade-ferrovia, cidade- comércio e cidade-poder público.

Como se observou, a implantação dos trilhos da *Estrada de Ferro Bahia and São Francisco*, a construção da estação e a chegada do trem foram fatores decisivos para o aparecimento de um novo núcleo urbano nas imediações da vila de Alagoinhas, modificando a fisionomia do povoado, nos aspectos da economia, do traçado urbano e da vida dos cidadãos. Ressaltou-se também os problemas enfrentados, as frustrações de uma parte da população dos alagoinhenses por presenciarem a decadência da antiga vila ocorrida pela não implantação dos trilhos dentro do povoado.

Ficaram patente a força e a influência que a ferrovia teve no processo de fundação de uma nova cidade. Os trilhos da estrada de ferro atraíram os comerciantes prósperos do antigo povoado que construíram suas casas comerciais e abriram caminho para a transferência de outros moradores, iniciando o processo de urbanização dessa área. Também tendo por referência a linha do trem, o engenheiro Trajano da Silva Rego, entre os anos de 1868-1871, a pedido do governo municipal, traçou a planta base da *Nova Alagoinhas* que definia a abertura das principais ruas, travessas, praças, o local onde deveriam ser construídos a Casa da Câmara, o barracão da estrada de ferro e o prédio do mercado.

A aceleração da urbanização do novo povoado que emergia exigiu investimento do governo municipal que contando com ajuda algumas vezes do governo estadual interveio 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 melhorassem a

infraestrutura necessária para acompanhar o crescimento demográfico e o desenvolvimento econômico ocorridos em grande parte pela presença da ferrovia e do comércio.

O desenvolvimento do comércio e sua relação com a expansão da cidade e as transformações ocorridas nos espaços da cidade foram objetos de análise especialmente no Capítulo 2. Estudando o crescimento das atividades comerciais da cidade ocorrido principalmente a partir de 1890, pudemos acompanhar a emergência de um outro fator de aglomeração que torna a cidade ainda mais o objeto e centro das atenções da população local, das cidades circunvizinhas e do governo municipal. Criaram-se ruas, lotearam-se terrenos, edificaram-se novas casas, intensificaram a melhoria dos serviços públicos tais como água e luz e investiu-se em obras públicas, a exemplos de pontes, viadutos e praças.

Nestas mudanças, como em muitas outras, vimos que a atuação desses comerciantes ultrapassou as atividades mercantis. Eles não se limitaram a expandir o comércio, aumentar a diversidade de mercadorias dentro da cidade, mas também participaram ativamente da política local, alguns ocupando cargos de conselheiros como: Domingos de Oliveira Santos, Gregório de Souza Coelho, Joviniano Pinto da Silva, e outros como Pedro José Devay, José Antonio da Costa Dorea, Inácio Paschoal Bastos, Anísio Pinto Cardoso, José Justino da Silva Telles e Saturnino da Silva Ribeiro foram intendentess. Alguns destes aproveitaram dessa posição para legislar e intervirem no espaço urbano em benefício próprio. Contudo, a participação dos comerciantes na política intensificou as transformações que visavam melhorar a estrutura física da cidade em obras de melhoramentos que proporcionaram uma nova paisagem urbana para os alagoinhenses.

O processo de construção e reconstrução do espaço urbano iniciado na primeira década do século XX será acentuado e tomará novas perspectivas na década de 1920. Compreender o processo de reestruturações ocorrido na infraestrutura de Alagoinhas, entender como a construção de espaços que possibilitaram o encontro, a troca e o lazer, criando novas formas de viver o urbano, foram objetos de análise mais detalhada no Capítulo3.

As festas e a presença das duas filarmônicas que intensificaram a vida social e cultural da cidade também fizeram parte de nossas análises. Nesse capítulo, vimos também que os melhoramentos urbanos ocorridos, principalmente, durante a gestão de Saturnino da Silva Ribeiro ganharam projeção estadual. A inauguração da Usina Elétrica ocorrida na cidade em setembro de 1929 foi documentada através de imagens fotográficas e publicadas numa revista de projeção estadual que dedicou uma edição especial ao evento ocorrido na cidade.

A revista *Única* destacava os principais homens públicos, as filhas e esposas e as casas comerciais dos comerciantes prósperos e dos políticos influentes, os prédios públicos, os coretos, as filarmônicas. Em 1930, o *Álbum Artístico Comercial e Industrial do Estado da Bahia* também publicou imagens da cidade. Entre as imagens, encontramos o Paço da municipalidade, o Pavilhão Bar, o prédio da Matriz, edifícios dos grandes estabelecimentos comerciais, a casa residencial do intendente Saturnino da Silva Ribeiro.

Por fim, a relação entre a cidade e o poder público foi discutida nos capítulos 1, 2 e 3. Buscamos fazer uma breve biografia pessoal dos principais políticos alagoinhenses que atuaram na vila e na cidade entre 1853-1929. Ainda que limitada em virtude do curto tempo para a pesquisa, escrita e defesa deste trabalho, procuramos deixar registrados os feitos desses administradores que se preocuparam, cada um, ao seu tempo, com o crescimento físico e as transformações urbanas de Alagoinhas. Investiram em obras públicas, nas melhorias das condições sanitárias, na melhoria dos serviços públicos, na construção de edifícios monumentais, como o Paço da municipalidade e a Igreja Matriz; na execução de espaços de sociabilidade como o Pavilhão Bar, os coretos e as praças.

Numa abordagem cronológica, o primeiro indivíduo que se destacou na política do município foi José Joaquim Leal que ocupou a Presidência da Câmara Municipal da vila de Alagoinhas em 1853. Logo após a transferência da vila para a proximidade da estação, a família Leal vai paulatinamente perdendo prestígio político. Um novo grupo surge 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, encontramos a figura de Inácio Paschoal Bastos que administrou a cidade no período 1899-1904. E por fim, fizemos um breve estudo da atuação do comerciante e político Saturnino da Silva Ribeiro que ficou à frente da Intendência no período entre 1926-1930.

Confirmamos nossa hipótese de trabalho que aponta para a importância da chegada da *Estrada de ferro Bahia and São Francisco* com toda sua infraestrutura, destaca a implementação das atividades mercantis no processo de fundação, expansão urbana e desenvolvimento socioeconômico para a cidade de Alagoinhas no período compreendido entre 1868-1929.

Esperamos que as discussões e análises aqui feitas contribuam para futuros estudos históricos que privilegiem a cidade enquanto objeto. A pesquisa sobre a cidade apenas começou, 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 da História de Alagoinhas.

FONTES

Arquivo Público da Câmara Municipal de Alagoinhas.

Registros das Leis do Conselho Municipal de Alagoinhas:

Livro 01- 1893 a 1896;

Livro 02- 1896- 1900;

Livro 03- 1898-1904;

Cópia de Ofícios. Mesa de folhas 1 a 20. Secretaria 20 a 30 e Presidência 31 a 50. 1896-1897;

Livro de Declaração de Estrangeiro, 1890;

Livro da Qualificação Eleitoral Estadual 12 ago. 1895-1897;

Livro Cópia de Ofício 1896-1900- Número 02;

Livro de Ofícios da Presidência do Conselho- 1904-1909. Caixa 20;

Livro para Registros de Ofícios da Presidência do Conselho Municipal de Alagoinhas- 1910-1924;

Registros de Ofícios, Cartas e Requisições, 1913-1919;

Atas da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1920-1929.

Arquivo Público do Estado da Bahia.

Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia-1880-1889. Caixas 4271 a 4273, Maços 28 a 30;

Registros dos Comerciantes na Junta Comercial da Bahia-1889-1920. Caixas 4273 a 4276, Maços 31 a 35;

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º mar. 1853;

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, 10 mar. 1864;

Fala proferida na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Joaquim Antão Fernandes, 1866;

Livro de Postura da Câmara Municipal de Alagoinhas, livro 855;

Ofícios Diversos enviados da Câmara Municipal de Alagoinhas ao Governo da Província- 1853-1889. Maços 1241 e 1242.

Planta da cidade de Alagoinhas. Elaborada pelo engenheiro Trajano da Silva Rego. Seção Colonial, maço 1242.

Periódicos - Seção de microfilmagem.

A Verdade. 11/02/1877;

A Verdade. 01/04/ 1877;

A Verdade. 02/07/ 1877;

A Verdade. Dez/1877;

O Porvir. 29/05/1878;

A Voz do Povo. 16/07/1891.

Biblioteca Pública do Estado da Bahia.

Periódicos.

Correio de Alagoinhas. 27/ 07/1920;

Correio de Alagoinhas. 05/05/1924;

Correio de Alagoinhas. 07/05/1924;

Correio de Alagoinhas. 22/11/1924;

Correio de Alagoinhas. 07/ 01/1925;

Correio de Alagoinhas. 18/08/1927;

Correio de Alagoinhas. 27/09/1929.

Diário da Bahia, ano LXIV. n°. 284. 05/12/1919;

Revista A Luva. 29/02/1928;

Revista do Brasil. 24/05/1908;

Revista do Brasil.31/05/1908;

Revista Única. 01/03/1929;

Revista Única. 01/09/1929;

Revista Única. 01/10/1929;

Revista Única. 15/10/1929.

Fundação Iraci Gama - FIGAM

Periódicos

Correio de Alagoinhas. 07/06/1926.

Correio de Alagoinhas. 03/12/1905.

Correio de Alagoinhas. 06/08/1905

Correio de Alagoinhas. 10/07/1905.

Correio de Alagoinhas. 04/03/1926.

Sete Dias, s/d.

Noticiador Alagoinhense. 12/11/1864.

Noticiador Alagoinhense. 19/11/1864.

Revista dos Municípios. Jun. 1924.

Museu Tempostal em Salvador.

1. Estação da Estrada de Ferro do S. Francisco, 1907;
2. Praça Dr. J. J. Seabra, 1927;
3. Rua Dr. Luiz Vianna, 1907;
4. Usina Elétrica Municipal Luz e Força, 1929.
5. Vista panorâmica da cidade de Alagoinhas, 1905;

Arquivos Particulares.

FOLGUEIRA, Manuel (Org.). *Artístico, Comercial e Industrial do Estado da Bahia*. Edição Folgueira: PerArduaSurgo; Brasil, 1930. Arquivo de Amélia Saback Alves Neta;

Certificação da partilha dos bens do coronel José Joaquim Leal. Arquivo de Rita Valverde Leal;

Imagens iconográficas da cidade do final do século XIX. Arquivo de José Luís da Silva.

Livros e Memórias.

BARREIRA, Américo. *Alagoinhas e seu Município. Notas e apontamentos para futuro*. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902.

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

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

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 Alagoinhas e de Pedro Rodrigues Bastos e sua descendência. Salvador, 1959.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Durval Vieira. *Descrições Práticas da Província da Bahia*. Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. Tipografia do Diário da Bahia, 1888.
- ALMEIDA, Rômulo. *Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio*. Primeira conferência de economia baiana promovido pelo Instituto de Economia e Finanças da Bahia, 07 nov.1949. Cidade do Salvador, 1951.
- BARBUY, Heloisa. *A Cidade – exposição e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. São Paulo: EDUSP, 2006.
- BARROS, José D'Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis : Vozes, 2007.
- CALVINO, Ítalo. *As Cidades Invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CARDOSO, Ciro Flamarion & MAUAD, Ana Maria. “História e Imagem: os Exemplos da Fotografia e do Cinema”. In: CARDOSO, C. F. e VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: Ensaio de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 401-417.
- CARLETTO, Cássia Maria Muniz. *A Estrada de Ferro de Nazaré no Contexto da Política Nacional de Viação Férrea*. Salvador: UFBA, 1979. Dissertação [Mestrado em Ciências Sociais].
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel,1990.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Editora da UNESP, 1999.
- CUNHA, Euclides da. *Canudos: Diário de uma expedição*. 1939.
- FENELON, Déa Ribeiro. (org). *Cidades*. Pesquisa em História. Publicação do Programa de Estudos Pós Graduação em História da PUC-SP. São Paulo: Olho d'água, nov. 1999.
- _____. “Trabalho, Cultura e História Social: perspectivas de investigação”. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História/PUC-SP*. n. 4. São Paulo: Educ, 1985.
- FERNANDES, Etelvina R. *Do mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: UFBA - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005. Dissertação [Mestrado em Arquitetura]
- _____. *Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão: Bahia and San Francisco Railway*. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.

GONÇALVES, Jocélia Novaes. *Modernidade na Província - Alagoinhas, 1853-1930*. Alagoinhas: UNEB /Departamento de Educação-Campus II, 2003. (Monografia Especialização em História Política).

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. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

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

KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios).

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma Cidade na Transição Santos: 1870-1913*. Edição comemorativa do 450º aniversário da fundação de Santos. São Paulo-Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

LEFEBVRE, Henry. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, Amália Inês Geraiges. (Orgs.). *Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

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.

MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: em que termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999. (Coleção cidade aberta)

_____. *Cidade no Brasil Terra de Quem?* São Paulo: Nobel, 1991.

_____. *A cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. (Orgs.). *Cidade: História e Desafios*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2002.

PAIXÃO, Carlos Nassáro Araújo. *Traços da cidade de Alagoinhas: memória, política e impasses da modernização (1930-1949)*. UNEB/Campus V, 2009. Dissertação [Mestrado em História Regional e Local].

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

_____. “Cidades invisíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias”. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, jan/jun. 2007.

POSSAMI, Zita Rosane. “Narrativas fotográficas sobre a cidade”. In: *Revista Brasileira de História*. Cidades, v.27. n° 53, jan/jun. 2007. p. 55-90.

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*. Alagoínhas: UNEB /Departamento de Educação-Campus II, 2003. [Monografia Especialização em História Política]

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. Studio Nobel: Fapesp, 1997.

SANTOS, Mário Augusto da Silva. *Comércio Português na Bahia, 1870-1930*. Centenário de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda. Editora Afiliada.

SANTOS, M. A rede urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, M. A. Recôncavo da Bahia. Sociedade e economia em transição. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998, pp.59-99.

SANTOS, Mário Augusto. Monografia do Município de Alagoínhas. Alagoínhas: IBGE, 1940.

SEVCENKO, Nicolau (org). *História da Vida Privada no Brasil: República da Belle époque à era do rádio*. v. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

_____. *Orfeu Extático da Metrôpole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

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

SILVA, Paulo Santos. *Âncoras de Tradição: luta política, intelectuais e construção do discurso histórico na Bahia (1930-1949)*. Salvador: EDUFBA, 2000.

SONTAG, Susan. *Ensaio sobre Fotografia*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1986.

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

VIANNA, Francisco Vicente. *Memória sobre o estado da Bahia*. Auxiliado pelo amanuense José Carlos Ferreira. Tipografia e encardenação do "Diário da Bahia".

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.