

CARVÃO, FUMAÇA E SINDICALISMO: A FORMAÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO FERROVIÁRIA EM ALAGOINHAS (1858-1888)

1. Luan Lima Batista, graduando em Licenciatura em História, Universidade Estadual de Feira de Santana, email: luanlimabatista@hotmail.com;
2. Orientadora Elizete da Silva, Departamento de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Estadual de Feira de Santana, email: cliosilva@yahoo.com.br;
3. Participante do LABELU (Laboratório de História e memória da esquerda e lutas sociais dos séculos XIX e XX
Palavras-chave: Trabalhadores, Ferrovia, Alagoinhas.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo analisar a formação da classe trabalhadora baiana na segunda metade do século XIX, com destaque a força de trabalho férrea da cidade de Alagoinhas. As redes de sociabilidade, o cenário de opressões, o cotidiano de luta e resistência, enfim o “fazer-se” classe desses trabalhadores, representa o objetivo central do estudo. Busca-se também, investigar as tramas políticas que permearam o processo de implantação do terminal ferroviário da cidade, bem como os impactos provocados pela chegada dos trilhos da *Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco* em Alagoinhas.

Tal como consta no plano de trabalho, inicialmente pretende-se analisar os impactos provocados pela implantação do terminal ferroviário Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco na cidade de Alagoinhas a partir de 1863 (objetivo geral). Assim, pretendo a examinar quais segmentos sociais que mais se beneficiaram com a chegada da ferrovia na cidade. Na mesma temática, proponho-me a estudar o processo de formação do nascente operariado da cidade, de modo a perceber os laços de solidariedade, conflitos e o cotidiano de luta desses ferroviários. Sem perder de vista os estudos sobre a força de trabalho férrea de Alagoinhas, pretende-se também analisar as possíveis vinculações desses trabalhadores com outros movimentos sócios (objetivos específicos).

Apesar do núcleo da discussão ser a formação da força de trabalho férrea em Alagoinhas, o contato tardio com algumas fontes importantes comprometeu o amadurecimento dessa questão. De modo tal, que optei por priorizar as reflexões sobre os impactos provocados pela implantação do terminal ferroviário na cidade.

MATERIAL, MÉTODOS OU METODOLOGIA (ou equivalente)

A fundamentação teórica desse trabalho remete as perspectivas teóricas e metodológicas da História Social Inglesa, com ênfase as propostas do historiador e ativista político, Edward Palmer Thompson.

Quanto às fontes, nesse primeiro ano de pesquisa, dediquei-me a análise de três acervos documentais. O primeiro deles, o Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), onde examinei as Falas e Relatórios proferidos/apresentados na Assembléia Legislativa da Bahia, de 1852 a 1888. Nesse percurso analisei cerca 20 de 32 Falas mais os 14 relatórios disponíveis. O segundo, o acervo da Fundação Iraci Gama de Cultura (FIGAM), onde tive contato com os periódicos que circulavam em Alagoinhas no período em que a presente pesquisa se insere com destaque ao jornal *O Noticiador Alagoienhese*. Na já referida Fundação, tomei conhecimento sobre a existência de outros periódicos importantes que também circularam na cidade durante 1858-1888, sendo esses, *O Trabalho*, *O Porvir*, *O Alagoienhese*, *A Verdade*. A FIGAM apenas dispõe de alguns exemplares desse último.

O acervo da FIGAM, ainda dispõe de Atas do Conselho Municipal. Pretendo em breve, dar continuidade ao levantamento dessa documentação, tal como, estatutos dos ferroviários, obras de memorialistas¹ e um rico acervo iconográfico. Infelizmente a recente

¹ 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.

reabertura do espaço comprometeu a exame pormenorizado de todos esses documentos anunciados. Por fim, o Arquivo Público Municipal de Alagoinhas, local onde encontrei muitos períodos da cidade, todavia todos referentes ao século XX, sobretudo o periódico o *Correio de Alagoinhas*.

Todavia, vale ressaltar que nos últimos meses venho estudando alguns periódicos baianos disponibilizados em bases digitais pela Biblioteca Nacional. Nesse processo, tenho me debruçado sobre periódicos que circulavam na capital baiana. Nos próximos meses de pesquisa almejo continuar a pesquisa nos acervos já referidos, porém pretendo focar um pouco mais na documentação da Fundação Clemente Mariani e da Biblioteca Pública Estadual da Bahia (BPEB), sobretudo nas obras dos memorialistas de Alagoinhas e os periódicos disponíveis da secção de obras raras.

DISCUSSÃO/RESULTADOS

Situado no Recôncavo Baiano, o pequeno arraial muito antes de se tornar um entroncamento ferroviário já desempenhava um papel importantíssimo para economia da Província. Fincada sobre os caminhos da Estrada das Boiadas, Alagoinhas atuava como ponto de encontro e pouso de tropas de gado e viajantes, fator que a transformava em uma localidade crucial nas rotas de abastecimentos da província.²

O dinamismo econômico impulsionado pela agricultura e o fluxo de pessoas e mercadorias, elevavam a arrecadação fiscal e proporcionava o crescimento demográfico. Sobre tais condicionantes, evidentemente não tardaria a Alagoinhas se desenvolver. Destarte, conforme a ata do Conselho Municipal, a 02 de julho de 1853 o antigo arraial era elevado à condição de Vila e Município de Alagoinhas.³ Período que emergiram também as primeiras grandes frentes políticas da cidade.

Pela análise feita no documento, percebe-se a preponderância da Família Leal na região. Tal como consta na referida ata, o Coronel José Joaquim Leal fora o mais votado para o cargo de Vereador, com 950 votos, portanto automaticamente nomeado Presidente do Conselho Municipal. O documento ainda faz menção à distribuição espacial do território da Vila, o qual não houve alterações circunstanciais.⁴ Segundo Lima, todos os eleitos eram poderosos senhores de terra. A família Leal, por exemplo, era detentora de grandes frações de terras na região, engenhos e muitos escravos e rapidamente consolidou a sua hegemonia política.⁵

Uma década mais tarde, a então incontestável soberania política da família Leal, começou a ser ameaçada. Tratava-se da chegada dos trilhos de ferro na cidade. Com a morte de José Joaquim Leal, patriarca e maior liderança da cidade, somada a chegada da Bahia and São Fransico Railway Company a Vila, fizeram com que a representatividade política da família enfraquecesse. Golpe ainda maior sofreu a família Leal, quando sobre a responsabilidade do comendador José Moreira de Carvalho Rego, a Vila se mudou para próximo da estação ferroviária.⁶

Os impactos provocados chegada dos caminhos de ferro foram imediatos. A agressividade do surto progressista era percebido em todas as esferas da sociedade alagoineense. A Vila fora redesenhada por total. A própria implantação de novos edifícios no povoado de origem de Alagoinhas – Alagoinhas Velha assim como é chamada

² LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868- 1929)*. (Dissertação de mestrado) Salvador, 2010, p. 27-28. Para saber mais sobre os processos de territorialização das ferrovias no Nordeste brasileiro ver: CAMELO FILHO, José Vieira (ZUZA). *A implantação e consolidação das estrada de ferro no Nordeste brasileiro*. Campinas. SP, 2000. E ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do recôncavo e Sudoeste Baiano*. Feira de Santana: UEFS, 2001

³ Ata da primeira sessão do Conselho Municipal da Vila de Alagoinhas. 02/07/1853

⁴ idem

⁵ LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868- 1929)*. Salvador, 2010, p.32.

⁶ Idem, p.32.

contemporaneamente – já incomodavam as autoridades. O novo templo Católico da cidade, que originalmente deveria ser erguida por completa em Alagoinhas Velha, fora atraída para os arredores do terminal ferroviário. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, Presidente da Província nesse período, defendia publicamente a implantação da matriz próxima a estação⁷

Enquanto propulsores do desenvolvimento, os trilhos de ferro não poderiam assumir o fardo do progresso sozinhos. Para além dos investimentos estrangeiros e dos privilégios estatais já assinalamos anteriormente, era imprescindível para a ferrovia que melhoramentos de ordem infra-estrutural fossem gradativamente encapados pelas autoridades competentes. Facilitar o acesso de pessoas e mercadorias até à ferrovia também era importante. Portanto, urgia a necessidade de abertura de caminhos vicinais e a manutenção/construção de novas pontes.

E as inovações não paravam por aí. A 19 de novembro de 1864 o periódico *Noticiador Alagoinhense* proclamava com orgulho mais uma etapa do desenvolvimento da Vila. Tratava da inauguração o trapiche de fumos do Senhor Major José Moreira de Carvalho Rego próximo à estação ferroviária⁸

A dinâmica da cidade já não era a mesma, e algumas práticas passaram a ser tuteladas pelos administradores. Pela limitação das fontes, seria imprudente tecer algumas considerações sobre uma possível ligação Sr José Justino da Silva Teles, proprietário do jornal O Noticiador Alagoinhense, com os grandes representantes comerciais da cidade. Porém, a 12 de novembro de 1864, o periódico clamava atenção das autoridades competentes quanto a ameaça das vendas em atacado nas redondezas do terminal.⁹

As reclamações não paravam por aí. Com as novas estradas e o terminal ferroviário, o fluxo de pessoas aumentou consideravelmente na cidade. Neste momento a preocupação passava pelo temor da criminalidade. Além da super lotação da cadeia e o tratamento inadequado aos presos, as denúncias do jornal também era direcionadas ao comportamento da população e a falta de policiamento.¹⁰

Alçada em uma mentalidade liberal, as elites de Alagoinhas geriram o processo de modernização da cidade. A população da pequena vila do Recôncavo Baiano, por tempos subjugados a uma economia de caráter agropastoril, vivenciou a complexidade das transformações urbanas ocorridas após a chegada do terminal ferroviário. Em um curto espaço de tempo Alagoinhas tinha se transformado no maior entroncamento ferroviário baiano. Com a chegada do terminal férreo, multiplicaram-se os trapiches de fumo e os negócios com a laranja, surgiram novas casas comerciais e as oportunidades de emprego, o telegrafo, nasceram novos bairros. As mais antigas relações sociais eram tencionadas pelo emergente crescimento urbano da Vila de Alagoinhas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobre os objetivos elencados no plano de trabalho podemos vislumbrar algumas conclusões. É evidente que a inauguração do primeiro terminal ferroviário em Alagoinhas a 1864 tenha sido um dos grandes fatores do desenvolvimento na cidade.

Com o aumento considerável no fluxo de pessoas e produtos, chegaram os novos trapiches de fumo, os Correios e Telégrafos (1863), surgiram os primeiros jornais da cidade – *O Noticiador Alagoinhense (1864)* e *O Trabalho (1882)* -, *nasceram* as primeiras sociedades filarmônicas - Sociedade Filarmônica União Cecilianiana (1883), Sociedade Filarmônica Orfesina, Sociedade Filarmônica Euterpe Alagoinhense (1883) – surgiram as novas vias de acesso à cidade, além de é claro, a construção dos ramais de Timbó, Serrinha e o

⁷ Cf. FALA que recitou na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia o Presidente da Província, Conselheiro Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, 01 de março de 1863. Disponível em: <http://www.crl.edu/pt-br/brasil>. Documento pertencente ao APEB.

⁸ Noticiador Alagoinhense. 19/11/1864.

⁹ Noticiador Alagoinhense. 12/11/1864.

¹⁰ Idem, 12/11/1864

prolongamento até a cidade de Juazeiro. Enfim, das cortinas de fumaça que saíam das antigas locomotivas inglesas emergiam os vetores do progresso que, gradativamente, adentravam a todas as esferas da sociedade alagoinhense.

Outro fator importante foi é o jogo de poder da política local. Se em menos de meio século, a pequena Freguesia do Recôncavo baiano já teria se mudado para as redondezas do terminal, conquistado sua emancipação e tornado-se o maior entroncamento ferroviário da Província. Não por acaso, as tramas políticas na cidade seriam regidas na mesma velocidade de transição. Nesses primeiros 12 meses de pesquisa, percebemos o processo de decadência da hegemonia política da Família Leal, enquanto em pela consonância com a onda desenvolvimento alavancada pela ferrovia, notamos a plana ascendência política do Sr. José Moreira de Carvalho Rego.

Em suma, é necessário atentar para o caráter parcial dessas considerações finais e da discussão apresentada anteriormente. Como a pesquisa está em andamento, algumas questões – tal como a própria formação do proletariado ferroviário de Alagoinhas – ainda exigem uma análise pormenorizada, a qual o atual estudo não abrange. Portanto, proponho-me a apresentar os resultados parciais desse primeiro esforço de pesquisa, à luz da bibliografia de base, dos pressupostos teóricos e metodológicos e relações socioeconômicas de fontes pontuais. Todavia, vale ressaltar, a importância dessa análise, sobretudo por ser um campo de estudo pouco explorado, na medida em que amplia a compreensão do universo de relações socioeconômicas que a força de trabalho férrea de Alagoinhas em suas trajetórias de luta protagonizou.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAMELO FILHO, José Vieira. *A Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste Brasileiro*. Tese de Doutorado. Campinas, UNICAMP, 2000.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma*. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2 ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- HOBSBAWM, Eric. *A era do capital. 1848-1875*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.
- LIMA, Keite Maria Santos do Nascimento. *Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868- 1929)*. (Dissertação de Mestrado) Salvador, 2010.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte, MG: Argvmentvm, 2009.
- MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.
- MARTINS, Flávio Dantas. *Pretos, pobres e proletários: a formação da classe operária baiana e a greve ferroviária de 1927*. (Monografia). Feira de Santana, UEFS 2008.
- SILVA, Elizete da. *Cidadãos de outra pátria: anglicanos e batistas na Bahia*. Tese de doutoramento. São Paulo, FFLCH/USP, 1997.
- _____. *Protestantismo: visões do progresso e do trabalho no Brasil*. In: Humanas: Revista de Departamento de Ciências Humanas e Filosofia – UEFS. – ano1, n1(jan./jun.2002) Feira de Santana: UEFS, 2002.
- SOUZA, Robério Santos. *“Tudo pelo trabalho livre”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)*. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011
- TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. 2.ed. Curitiba: HD Livros, 1996.
- THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- _____. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano*. Feira de Santana: UEFS, 2001.