

UFRRJ

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

TESE

**CAMINHOS DO MELHORAMENTO, ESPAÇOS DE
CONFLITOS: A PROPRIEDADE RURAL NA REGIÃO
DE ALAGOINHAS DURANTE A IMPLANTAÇÃO DA
FERROVIA BAHIA AO SÃO FRANCISCO E DO
RAMAL AO TIMBÓ (SEGUNDA METADE DO
SÉCULO XIX)**

Antonio Hertes Gomes de Santana

2022



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**CAMINHOS DO MELHORAMENTO, ESPAÇOS DE CONFLITOS: A
PROPRIEDADE RURAL NA REGIÃO DE ALAGOINHAS DURANTE A
IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA BAHIA AO SÃO FRANCISCO E DO
RAMAL AO TIMBÓ (SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX)**

ANTONIO HERTES GOMES DE SANTANA

Sob a orientação da professora

Dr^a Mônica de Souza Nunes Martins

Tese submetida como requisito parcial para a
obtenção do grau de **Doutor em História**, no
curso de Pós-Graduação em História, Área de
concentração Relações de Poder e Cultura.

Seropédica, RJ

Setembro de 2022

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S232c Santana, Antonio Hertres Gomes de, 1982-
Caminhos do melhoramento, espaços de conflitos: a
propriedade rural na região de Alagoinhas durante a
implantação da Ferrovia Bahia ao São Francisco e do
ramal ao Timbó (segunda metade do século XIX) /
Antonio Hertres Gomes de Santana. - Acajutiba - Bahia,
2022.
185 f.: il.

Orientadora: Mônica de Souza Nunes Martins .
Tese(Doutorado). -- Universidade Federal Rural do Rio
de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História , 2022.

1. Melhoramento da agricultura (século XIX). 2.
Propriedade rural (século XIX). 3. Ferrovia Bahia ao
São Francisco e ramal do Timbó. 4. Região de
Alagoinhas - Bahia (século XIX). I. de Souza Nunes
Martins , Mônica, 1975-, orient. II Universidade
Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós
Graduação em História III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



TERMO Nº 1055/2022 - PPHR (12.28.01.00.00.49)

Nº do Protocolo: 23083.062636/2022-91

Seropédica-RJ, 07 de outubro de 2022.

ANTONIO HERTES GOMES DE SANTANA

TESE submetida como requisito parcial para obtenção do grau de DOUTOR EM HISTÓRIA, no Programa de Pós-Graduação em História - Curso de DOUTORADO, área de concentração em Relações de Poder e Cultura.

TESE APROVADA EM 16 de Setembro de 2022

Banca Examinadora:

Dr. MARCIO ANTONIO BOTH DA SILVA, UNIOESTE Examinador Externo à Instituição

Dr. PEDRO PARGA RODRIGUES, SME Examinador Externo à Instituição

Dr. THIAGO DE SOUZA DOS REIS, UVA Examinador Externo à Instituição

Dra. FABIANE POPINIGIS, UFRRJ Examinadora Interna

Dra. MONICA DE SOUZA NUNES MARTINS, UFRRJ Presidente

Documento não acessível publicamente

(Assinado digitalmente em 07/10/2022 10:11)

FABIANE POPINIGIS

COORDENADOR CURS/POS-GRADUACAO - TITULAR

PPHR (12.28.01.00.00.49)

Matrícula: 1579919

(Assinado digitalmente em 07/10/2022 17:09)

MONICA DE SOUZA NUNES MARTINS

PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR

DeptH/IM (12.28.01.00.00.88)

Matrícula: 1637247

(Assinado digitalmente em 07/10/2022 20:13)

THIAGO DE SOUZA DOS REIS

ASSINANTE EXTERNO

CPF: 106.055.867-05

(Assinado digitalmente em 07/10/2022 09:39)

MARCIO ANTÔNIO BOTH DA SILVA

ASSINANTE EXTERNO

CPF: 957.062.240-72

(Assinado digitalmente em 14/10/2022 19:20)

PEDRO PARGA RODRIGUES

ASSINANTE EXTERNO

CPF: 097.298.717-79

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **1055**, ano: **2022**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **07/10/2022** e o código de verificação: **71974494ed**

Dedico esta tese

À minha amiga Gilmara (Mara), *in memoriam* desde 2019;

Ao meu cunhado João Fábio (Binho), *in memoriam* desde 2021;

Ao meu querido avô Salustiano (Salu), *in memoriam* desde 2021;

Ao meu querido parceiro de todas as horas, Artur, que está presente desde 2019.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Foram muitas as pessoas que, direta ou indiretamente, contribuíram nesses quase cinco anos de doutorado, desde o processo seletivo à defesa da tese. Não dá para citar todas essas pessoas em poucas páginas e, portanto, mencionarei algumas. Desculpem-me aquelas que me ajudaram, de alguma forma, e que por esquecimento ou correria da escrita, não as citei.

Os funcionários do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) sempre foram muito receptivos e atenciosos em todas as minhas visitas de pesquisa no setor. Agradeço a todos por cada documento que me foi reservado. Um agradecimento especial a Pedro que, mesmo após a finalização do seu contrato com a instituição, se empenhou na tarefa de digitalizar alguns documentos que foram muito úteis para mim. Os funcionários do Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro, também me ajudaram no sentido de facilitar o acesso a algumas fontes de pesquisa e agradeço por isso.

Para poder estudar as disciplinas obrigatórias durante os primeiros semestres do curso, precisei contar com o apoio das secretarias de educação das quais atuo como professor, no sentido de um afastamento temporário. Assim, agradeço à colaboração, mais uma vez, da secretaria estadual da Bahia e a do município de Esplanada (esta me concedendo um afastamento remunerado). Aos gestores escolares e colegas de trabalho, agradeço pela compreensão, palavras de apoio e incentivo para que eu sempre continue me dedicando ao ensino e à pesquisa.

A cada professor e professora do Programa de Pós-Graduação em História da UFRRJ (PPHR), agradeço pelas excelentes indicações de leitura, sugestões de referenciais teórico-metodológicos e pela preocupação demonstrada durante todo o período de estudo. Um agradecimento especial à minha orientadora, professora Dr^a Mônica Martins, pelo seu excelente empenho em cada etapa da minha trajetória. Conheci a Mônica no primeiro ano do mestrado, em uma disciplina importante para discutir meu objeto de pesquisa e, no doutorado, nos reencontramos em mais uma disciplina, além dos momentos de orientações. Seu olhar atencioso me ajudou a crescer muito enquanto pesquisador, já que inúmeras vezes ela leu meu trabalho, sugeriu modificações, me incentivou bastante a dar continuidade à pesquisa e escrita.

Aos membros da banca de qualificação e defesa desta tese também agradeço pela leitura atenta e excelentes contribuições para melhorar minhas análises. Fabiane Popinigis, que tinha sido minha orientadora durante o mestrado; Pedro Parga, que foi meu professor nos primeiros semestres do curso e colega de grupo de pesquisa; Márcio Both, que tem compartilhado leituras e análise de fontes em diversos encontros acadêmicos sobre o mundo rural; Thiago Reis, também colega de grupo de pesquisa desde 2018. Marina Machado, mesmo não podendo estar presente na banca de defesa, contribuiu significativamente para minhas leituras sobre o mundo rural, desde 2017, principalmente nos encontros da ANPUH e do grupo de pesquisa NUPEP.

O NUPEP (Núcleo de Pesquisas Propriedade e suas múltiplas dimensões), grupo coordenado pela professora Mônica Martins, tem sido um dos melhores espaços de diálogos sobre o tema da propriedade, muito importante para minha tese. Nos 4 anos de pesquisa e escrita, o NUPEP me auxiliou bastante no sentido de discutir o tema da minha tese a partir de diferentes perspectivas (da História Social, Econômica, além do diálogo com o Direito). O grupo *Dominium*, idealizado recentemente por Alan Dutra, também tem sido um espaço

importante de discussão. A todos os colegas membros desses grupos, agradeço por cada contribuição dada durante minha jornada de doutorado.

Ao secretário do PPHR-UFRJ, Paulo Longarini, um muito obrigado por agilizar todas as demandas possíveis, desde a reserva da sala de reuniões para estudo até os assuntos mais burocráticos do programa de pós-graduação.

Agradeço também a cada funcionário e funcionária das bibliotecas central (no campus de Seropédica) e do IM (no campus de Nova Iguaçu) por cada livro devidamente pesquisado e emprestado, além das palavras de apoio para a continuidade do meu trabalho. Um muito obrigado especial para Antonio, funcionário da biblioteca central, pela agilidade na busca dos livros que eu precisei e pela escuta em alguns momentos de dificuldade nos estudos.

Na universidade fiz muitas amizades excelentes, desde os anos do mestrado. Além dos colegas de turma que me ajudaram a refletir melhor sobre meu objeto de pesquisa, agradeço a todos que estiveram comigo compartilhando uma parte da minha jornada. Nesse sentido, um muito obrigado às amigas e colegas de curso Daiane Estevam e Edite Moraes, ao João Victor, à Juliana Almeida, ao Pedro, ao Yuji, ao Venícius, ao Alan Felipe e aos colegas membros do coral. Os ensaios e apresentações do coral foram, sem dúvida, algumas das melhores terapias oferecidas pela universidade. Não menos importante foram as terapias de reiki, tendo a terapeuta Nívea me apoiado muito.

Tantas outras amizades eu fiz no Rio de Janeiro ao longo desse período e outras mantive desde o mestrado ou antes. Agradeço especialmente ao Rodrigo e ao Vitor Mansur pelas longas horas de conversa e de passeios pela cidade nas poucas horas vagas. O André, o César e o Júnior também estiveram presentes em muitos momentos, trazendo descontração em meio a tantas preocupações cotidianas. Paulo Henrique foi como um amigo para mim, pois não mediu esforços para me escutar em todos os momentos que precisei, talvez até mais do que seu empenho, atenção e olhar de psicólogo.

Meus amigos baianos, em especial os colegas professores e historiadores, me apoiaram com palavras de carinho, sugestões de leitura e análise de fontes, além de compartilhar alguns momentos de suas pesquisas acadêmicas, o que me incentivou a continuar a jornada. Um muito obrigado ao meu querido amigo Railton Souza, ao Marlon, Udson, à Mariana, Ayalla, Everton Behrman, Aninha e Victor Gonçalves. Aninha e Victor foram excelentes companhias no primeiro ano de curso e nova moradia em Seropédica.

Minha família sempre esteve comigo me apoiando em todas as empreitadas acadêmicas. Agradeço a todos os meus tios, primos, cunhados. Minha prima Alana, no primeiro ano do curso, compartilhou comigo um pouco da sua trajetória no Rio de Janeiro e na UFRJ. Minhas irmãs Leopolda e Leopoldina são as melhores incentivadoras nos estudos, em todos os sentidos, inclusive sugerindo revisões nos textos, já que são excelentes professoras de língua portuguesa.

Aos meus pais, Tereza e Manoel, agradeço imensamente por todo carinho e apoio em cada etapa dessa jornada. Eles nunca deixaram faltar nada, estando eu em casa (na Bahia) ou em uma temporada de estudos no Rio de Janeiro. Meus pais são a minha referência de esforço e de dedicação.

Ao Artur agradeço imensamente pela maravilhosa companhia cotidiana, ainda que estivéssemos conectados pela internet na maior parte do tempo, por causa da pandemia e da correria dos nossos estudos. Artur me ajudou, inclusive, no último dia da escrita, compartilhando conversas e o sinal da sua internet, sugerindo uma melhor organização de mapas e tabelas, brindando pela conclusão do trabalho. Agradeço a ele também pela excelente companhia no dia da defesa, compartilhando mais uma vez a sua internet e comemorando comigo a conquista pela aprovação desta tese.

RESUMO

SANTANA, A. H. G. **Caminhos do melhoramento, espaços de conflitos:** a propriedade rural na região de Alagoinhas durante a implantação da ferrovia Bahia ao São Francisco e do ramal ao Timbó (segunda metade do século XIX). Tese (Doutorado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2022.

Esta tese busca analisar o contexto de transformações socioeconômicas ocorridas na região baiana de Alagoinhas, durante a segunda metade do século XIX, sobretudo a partir do suposto melhoramento da agricultura proporcionado pela implantação da primeira ferrovia na província, com seu prolongamento até a localidade do Timbó. A principal preocupação da pesquisa é compreender os conflitos motivados pelos diferentes entendimentos a respeito dos direitos de propriedade, especificamente a propriedade rural, uma vez que muitos agentes sociais (proprietários e autoridades) disputavam pela terra ou acreditavam em uma maior valorização imobiliária e riqueza individual a partir da chegada da ferrovia. Levando em consideração que muitos dos conflitos pela propriedade rural estariam direta ou indiretamente relacionados à chegada da ferrovia, foi necessário investigá-los tendo como referência a recorrente ideia de melhoramento da agricultura. O recorte temporal compreende os últimos anos da década de 1850 até o final da década de 1880 e os principais marcos desse período foram a realização dos registros paroquiais de terras na região, que coincidiram com o início das obras da ferrovia, com a proposição de algumas posturas locais relacionadas aos usos da terra para as diferentes atividades econômicas, além da intensificação dos debates parlamentares sobre a necessidade de prolongamentos ferroviários visando incentivar tanto o aumento da produção agrícola, da riqueza individual e da província, quanto o valor da propriedade rural.

Palavras-chave: Melhoramento da agricultura; propriedade rural; Alagoinhas; ferrovia.

ABSTRACT

SANTANA, A. H. G. **Ways of improvement, areas of conflicts:** rural property in the region of Alagoinhas during implementation of the Bahia and São Francisco Railway and the branch to Timbó (second half of the nineteenth century). Thesis (Doctorate in History). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2022.

This thesis intends to analyze the context of socioeconomic transformations that occurred in the region of Alagoinhas, Bahia, during the second half of the nineteenth century, mainly from the presumed improvement of agriculture provided by the implementation of the first railroad in the province and branch to Timbó. The main concern of the research is to understand conflicts motivated by the different understanding about property rights, mostly rural property, since many social agents (landowners and authorities) disputed land or believed in greater appreciation of rural properties and individual wealth from implementation of the railroad. Supposing that many conflicts over rural property would be related, directly or indirectly, to implementation of the railroad, it was necessary to investigate them with reference to the recurring idea of improving agriculture. The time delimitation comprise the last years of the 1850s to the end of the 1880s, and the main events of this period were transactions of parish land registers in the region that coincided with the beginning of the construction works of the railroad, with propositions of some local laws related to land uses for different economic activities, besides intensification of parliamentary debates on the need to build rail extensions to encourage an increase in agricultural production, individual or provincial wealth and value of rural property.

Key words: Improvement of agriculture; Rural property; Alagoinhas; railroad

LISTA DE ABREVIACÕES

AN - Arquivo Nacional

APEB - Arquivo Público do Estado da Bahia

BN - Biblioteca Nacional

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MACOP - Ministério da Agricultura, do Comércio e das Obras Públicas

rs - réis

SAIN - Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Formas de obtenção da terra – Freguesia de Santo Antonio de Alagoinhas (1857-1859)	37
Tabela 2: Formas de obtenção da terra – Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá (1857-1860)	38
Tabela 3: Formas de obtenção da terra – Freguesias de Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá (1857-1860)	38
Tabela 4: Registros de terras em relação aos valores – Santo Antonio de Alagoinhas (1857-1859)	40
Tabela 5: Registros de terras em relação aos valores – N. S. da Conceição do Aporá (1857-1860)	40
Tabela 6: Registros de terras em relação aos valores – Freguesias de Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá (1857-1860)	41
Tabela 7: População de Alagoinhas (Livres e escravos)	44
Tabela 8: População de Inhambupe (Livres e escravos)	44
Tabela 9: População “sem profissão” - Alagoinhas	47
Tabela 10: População “sem profissão” - Inhambupe	47
Tabela 11: População “sem profissão” – Alagoinhas e Inhambupe	47
Tabela 12: Profissões agrícolas - Alagoinhas	51
Tabela 13: Profissões agrícolas - Inhambupe	51
Tabela 14: Cargos apresentados pelos almanaques - Alagoinhas e Inhambupe	59
Tabela 15: Número de proprietários que ocupavam cargos - Alagoinhas	61
Tabela 16: Número de proprietários que ocupavam cargos - Inhambupe	62
Tabela 17: Produção de açúcar e estações receptoras do ramal de Alagoinhas ao Timbó	139
Tabela 18: Relação das estações do projetado ramal de Alagoinhas ao Timbó	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Formas de obtenção da terra - Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá	39
Gráfico 2: Declarações em relação aos valores - Freguesias de Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá	41
Gráfico 3: População de Alagoinhas e Inhambupe	45

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Litoral Norte da Bahia e de Sergipe - Mapa de 1640	26
Figura 2: Mapa da rede hidrográfica da região de Alagoinhas (BA)	28
Figura 3: Mapa Geomorfológico da região de Alagoinhas (BA)	29
Figura 4: Mapa Hipsométrico da região de Alagoinhas (BA)	30
Figura 5: O Nordeste da cana e do gado no século 17	33
Figura 6 : Planta do sangradouro pertencente ao coronel Manoel Pinto da Rocha	56
Figura 7: Estradas de ferro - Bahia, final do século XIX. Destaque Ramal de Alagoinhas ao Timbó	140

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I: AGRICULTURA E FORMAÇÃO SOCIOECONÔMICA DE UMA REGIÃO BAIANA (ALAGOINHAS E SEU ENTORNO)	22
1.1: Uma região oriunda de sesmaria e atravessada pelos caminhos do gado	25
1.2: Acesso e uso da terra em Alagoinhas e seu entorno	34
1.2.1: Uma sociedade rural majoritariamente de lavradores	43
1.2.2: Lavradores, criadores e a ocupação socioeconômica do território	53
1.3: Poder político e domínio territorial: proprietários e os cargos que ocupavam na região	58
CAPÍTULO II: O “MELHORAMENTO” DA AGRICULTURA ATRAVÉS DA FERROVIA E OS DIREITOS DE PROPRIEDADE	69
2.1: O “melhoramento” da agricultura enquanto ideia e ação para o “progresso”	70
2.1.1: “Um dos grandes melhoramentos, se não o primeiro da província”: o melhoramento da agricultura na Bahia e a região de Alagoinhas sob a modernização do transporte	73
2.1.2: Melhoramento para quem? Algumas reflexões sobre a chegada da ferrovia em Alagoinhas e seus impactos socioeconômicos	85
2.2: Direitos de propriedade em discussão: influências do melhoramento da agricultura	90
2.2.1: As câmaras e a questão da propriedade rural	92
CAPÍTULO III: UM RAMAL FERROVIÁRIO DE ALAGOINHAS AO TIMBÓ: MAIS INCENTIVO À PRODUÇÃO AGRÍCOLA?	110
3.1: A quem e porque interessa um ramal ferroviário numa região baiana: diferentes posicionamentos sobre o prolongamento da ferrovia Bahia ao São Francisco	111
3.1.1: Os posicionamentos de presidentes da província em defesa de um ramal entre Alagoinhas e o Timbó ...	112
3.1.2: Os diferentes entendimentos dos deputados da assembleia provincial sobre a construção do ramal	116
3.1.3: As discussões nacionais sobre o ramal ferroviário: diferentes visões de deputados e senadores	123
3.2: A Engenharia e os engenheiros como construtores de uma noção de economia, civilização e progresso ...	133
3.2.2: “Uma nova vida para esta importante zona da província”: breve análise sobre os estudos definitivos apresentados pelo engenheiro Richard Tiplady	136
3.3: O funcionamento do ramal e seus primeiros resultados	142
CAPÍTULO IV: ESPAÇOS DE CONFLITOS: PROPRIETÁRIOS, AUTORIDADES EM DISPUTA PELA TERRA E OS DIFERENTES ENTENDIMENTOS SOBRE DIREITOS DE PROPRIEDADE ...	144
4.1: Manoel Pinto da Rocha x José Moreira Rego: uma disputa judicial pelo domínio das terras do Engenho Barbado	146
4.1.1: A partilha de bens como “o melhor título legítimo de domínio” ou diferentes formas de transmitir a propriedade?	151
4.1.2: Possíveis entendimentos sobre o direito à propriedade	154
4.2: A disputa pela terra como forma de expressão do poder político e de resignificação da propriedade	160
4.2.1: Manoel Pinto da Rocha x José Moreira Rego e os possíveis entendimentos sobre a propriedade a partir do prolongamento da ferrovia	164
4.2.2: Para além da disputa pelas terras do Engenho Barbado: outros entendimentos de Moreira Rêgo sobre os direitos de propriedade	169
CONCLUSÃO	173
FONTES	176
REFERÊNCIAS	179
ANEXOS	185

INTRODUÇÃO

Esta tese pretende contribuir para a historiografia sobre o mundo agrário brasileiro, pensando a região baiana de Alagoinhas, que ainda é pouco estudada no que tange às discussões sobre o melhoramento da agricultura na segunda metade do século XIX. O ineditismo desta pesquisa está no próprio tema sobre a propriedade rural nas localidades da região em questão. Pesquisar parte da história de Alagoinhas e seu entorno significa contribuir também para a afirmação identitária do seu povo, principalmente daqueles sujeitos menos favorecidos, do meio rural, que sempre dedicaram grande parte de suas vidas desenvolvendo atividades agrícolas e lutaram por direitos relacionados à terra.

Seguindo o pensamento de Antoine Prost, é válido ressaltar que a história, antes de ser uma disciplina científica é uma prática social, ou seja, uma maneira de tomar posição e fazer com que o conhecimento tenha sentido para a sociedade na qual o historiador está inserido e representa¹. Assim, há uma relevância social numa pesquisa historiográfica em que o historiador faz parte diretamente de uma sociedade e almeja contribuir para a afirmação da sua identidade.

Algumas pesquisas sobre Alagoinhas na segunda metade do século XIX merecem destaque por analisar a implantação da primeira ferrovia baiana, a Bahia ao São Francisco, que atravessou parte da região de Alagoinhas, e seus possíveis impactos socioeconômicos, inclusive apontando divergências ou conflitos entre os diferentes sujeitos sociais que estariam direta ou indiretamente envolvidos com aquele empreendimento. A pesquisa de Robério Souza, por exemplo, tem contemplado, entre outras questões, os interesses e conflitos envolvendo as próprias autoridades da capital baiana, as divergências sobre a mão de obra empregada na construção da obra e as desapropriações de terrenos². A pesquisa de Mayara Araújo, por sua vez, aponta para a contrariedade de coronéis e outros sujeitos que viviam na chamada “Alagoinhas Velha” por presenciarem o deslocamento da feira de gêneros que havia naquela localidade e da maioria das pessoas para a “nova” Alagoinhas, inaugurada com a chegada da ferrovia e da estação³. Keite Lima também apresenta uma interessante análise sobre alguns impactos socioeconômicos proporcionados pelo empreendimento ferroviário, sobretudo analisando um eminente crescimento comercial e urbano em Alagoinhas, entre as últimas décadas do século XIX e início do século XX⁴.

Assim como as referências acima citadas⁵, esta tese pretende contribuir um pouco com a historiografia sobre a região de Alagoinhas, tendo como pano de fundo a implantação da ferrovia Bahia ao São Francisco e do ramal de Alagoinhas ao Timbó, mas enfatizando as questões relacionadas ao mundo rural, especificamente os entendimentos que alguns dos sujeitos daquela sociedade expressavam sobre a propriedade da terra e possíveis transformações ocorridas no meio rural por conta desta importante obra.

¹ PROST, Antoine. **Doze lições sobre a história**. 2ª edição, Belo Horizonte: Autêntica editora, 2015, p. 13-14.

² SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015.

³ ARAÚJO, Mayara M. Sena. **A cidade de Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional urbana da Região Litoral Norte da Bahia**. (Dissertação de Mestrado), Salvador: UFBA, 2009.

⁴ LIMA, Keite Maria S. N. **Entre a ferrovia e o comércio: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929)**, Dissertação de mestrado, Salvador: UFBA, 2010.

⁵ Ao longo da tese, estabelecemos um diálogo maior com essas pesquisas. Não é objetivo nessa introdução apresentar detalhes sobre os estudos abordados por esses autores.

A produção historiográfica sobre a implantação de ferrovias durante a segunda metade do século XIX, em diferentes lugares do mundo ocidental e especificamente no Brasil, é vasta e não pretendemos citar tudo o que já foi produzido, para não cometermos o erro de esquecer alguma referência. Entretanto, além das três referências citadas, fundamentais para a história da região de Alagoínhas, vale destacar outras que dialogam com nosso objeto de estudo, por tratarem direta ou indiretamente dos impactos socioeconômicos das ferrovias no mundo agrário. O estudo desenvolvido por Francisco Foot Hardman, por exemplo, nos ajuda a refletir sobre a chegada da ferrovia em uma região brasileira majoritariamente rural, o que mudou significativamente não apenas a paisagem, a geografia do local, mas as relações sociais e os acessos aos recursos naturais⁶. Paulo Pinheiro Machado, com seu estudo sobre a região do Contestado, também nos faz pensar sobre os impactos desse tipo de obra na vida de posseiros, de indígenas e de outros grupos menos favorecidos da sociedade brasileira⁷. A tese de Ana Isabel Reis, sobre a implantação da Estrada de Ferro de Baturité (Ceará) é outra referência importante para pensarmos não apenas nas transformações das paisagens do entorno daquela obra, mas sobretudo no processo de expansão do capitalismo e nas noções europeias de progresso material entre o final do século XIX e início do século XX⁸.

Ao analisar o pioneirismo inglês no processo de industrialização, Eric J. Hobsbawm destaca, entre outras questões, a expansão das ferrovias pelo Ocidente, como facilitadoras de uma maior circulação de mercadorias e pessoas, favorecendo o aumento do capital dos investidores nesse tipo de transporte⁹. Esse historiador é uma referência fundamental para compreendermos o funcionamento da economia mundial do século XIX, a partir da Inglaterra, uma vez que este país contribuiu para o desenvolvimento de uma economia capitalista em outros países¹⁰. Os ingleses eram, inclusive, importantes investidores em ferrovias fora da Inglaterra, e a ferrovia Bahia ao São Francisco, além do ramal de Alagoínhas ao Timbó, foram administrados pelos ingleses, na segunda metade do século XIX¹¹.

Alguns estudos apontam para as transformações socioeconômicas ocorridas no século XIX, que possibilitaram projetos de nações baseadas no liberalismo econômico ou nas premissas de uma “sociedade de mercado”, característica do sistema capitalista. Karl Polanyi, uma referência clássica sobre esse tema, traz uma discussão pertinente sobre o contexto de mudanças nas relações sociais por motivações econômicas propriamente ditas “de mercado”, contribuindo para repensarmos quando e como essas motivações podem ter ocorrido nas diferentes regiões do Ocidente¹². Vale ressaltar que uma economia “de mercado” é, segundo Polanyi, um sistema autorregulável de mercados, ou seja, significa que a economia é dirigida pelos preços de mercado¹³. Até o século XVIII, sobretudo na Inglaterra, o papel do mercado era apenas incidental na vida econômica. Em outras palavras, as economias dos seres

⁶ HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva**. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

⁷ MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2004.

⁸ REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. **O espaço a serviço do tempo: a estrada de ferro de Baturité e a invenção do Ceará**. Tese de doutorado. Fortaleza, CE: Universidade Federal do Ceará, 2015.

⁹ HOBBSBWM, Eric. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. 24ª edição. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977, p. 71-76.

¹⁰ HOBBSBWM, Eric J. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo**. 5ª edição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000, p. 13.

¹¹ Nos capítulos 2 e 3, que são dedicados a tratar do tema da implantação da ferrovia Bahia ao São Francisco e do ramal de Alagoínhas ao Timbó, falaremos um pouco sobre a participação dos ingleses nesses empreendimentos.

¹² POLANYI, K. **A grande transformação: as origens da nossa época**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

¹³ *ibid.*, p. 62.

humanos estariam submersas em suas relações sociais e, portanto, a mudança na motivação da ação por parte dos membros de uma sociedade é o que caracterizaria uma economia de mercado. A motivação da subsistência, por exemplo, passa a ser substituída pela motivação do lucro, em uma economia de mercado¹⁴. Levando em consideração um processo de transição de um modelo econômico mais “enraizado” na sociedade, para um sistema separado institucionalmente do resto da sociedade, conforme apontado por Polanyi¹⁵, pretendemos refletir sobre as possíveis transformações socioeconômicas ocorridas na região de Alagoinhas a partir da chegada da ferrovia, buscando desnaturalizar inclusive nossas noções de propriedade e tentando analisar a relação dos homens com a terra naquelas localidades atravessadas pelos caminhos do melhoramento.

Entendemos que é imprescindível desnaturalizar processos e conceitos históricos ao tratar de uma sociedade. Entender a história de um conceito é, acima de tudo, entender os múltiplos significados que representam, no decorrer do tempo, para uma sociedade. Assim, vocábulos como mercado, propriedade, capitalismo, entre outros utilizados pela história econômico-social, não são apenas meras palavras; possuem diferentes significados no decorrer do tempo, são construídos socialmente¹⁶. Compreender, por exemplo, que o capitalismo tem uma origem e faz parte de um processo historicamente construído é fundamental para problematizar se, naquele contexto de “transição” pela qual a economia do Império supostamente passava, características de um modelo capitalista predominavam em algumas regiões. Já foi comprovado que desenvolvimento urbano e tecnológico não significa, necessariamente, presença do capitalismo. Então, mesmo que na região de Alagoinhas o comércio e a urbanização passaram a se desenvolver com a implantação da rede ferroviária na segunda metade do século XIX, não significava presença efetiva de uma economia capitalista, mas uma complexa dinâmica entre economia de mercado e “economia moral”. É na análise das relações sociais, de trabalho e com a terra, ou seja, nas relações de propriedade, que procuramos entender quais modelos econômico-sociais eram predominantes, se havia a presença marcante do capitalismo, de motivações econômicas relacionadas ao lucro, e de que forma. Inserido na discussão sobre o capitalismo, é fundamental também refletir acerca do próprio conceito de propriedade, como ele é entendido naquele contexto e, para tal, não se deve restringir a ideia com a qual estamos mais familiarizados: unilateral, que trata da visão que os legisladores têm de propriedade. É preciso observar, conforme apontado por Rosa Congost, as relações de propriedade como fruto das interações sociais, e sob diferentes ângulos¹⁷. E, portanto, questionar se ao tratar do tema relacionado à terra, utilizar a expressão “direitos de propriedade” não seria mais adequado do que unicamente o termo “propriedade”.

Ellen Wood, ao analisar minuciosamente a origem do capitalismo, demonstrou que foi a partir das transformações nas relações de propriedade que esse sistema socioeconômico se desenvolveu, ou seja, quando o crescimento de um mercado autorregulador exigiu o aumento constante da produtividade¹⁸. Ao contrário do que defenderam vários historiadores durante anos¹⁹, Wood defende que foi nos campos ingleses do século XVII que essas transformações

¹⁴ *ibid.*, p. 60-65.

¹⁵ POLANYI, K. **A subsistência do homem e ensaios correlatos**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012, p. 94-95. Segundo Polanyi, a principal característica no sistema econômico do século XIX foi a sua separação institucional do resto da sociedade (que seriam a organização do parentesco, os sistemas político e religioso).

¹⁶ KOSELLECK, R. “História dos conceitos e história social”. In: **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contratempo, Ed. PUC- Rio, 2006, p. 109.

¹⁷ CONGOST, Rosa. **Tierras, leyes, historia**: estudios sobre La gran obra de La propiedad. Barcelona: Editorial Crítica, 2007, p. 39-40.

¹⁸ WOOD, Ellen. **A origem do capitalismo**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1998, p. 66.

¹⁹ A exemplo de Henri Pirrene e Perry Anderson, entre outros que presumiam a existência prévia do capitalismo para explicar seu aparecimento. Pirrene, um dos defensores do modelo mercantil de desenvolvimento

ocorreram primeira e firmemente. A riqueza obtida a partir dessas transformações nas relações de produção, aos poucos se convertia em capital para o processo de industrialização. Acreditamos que é necessário, como lembra Wood, levantar alguns questionamentos sobre esse tema. De que maneira “produtores e apropriadores, assim como as relações entre eles, passaram a ser tão dependentes do mercado?”²⁰ Como os imperativos do mercado levaram os pequenos produtores mercantis à acumulação? Esses questionamentos, formulados por Wood para explicar a origem do capitalismo, podem ajudar a compreender transformações socioeconômicas em outras regiões fora do contexto inglês, inclusive na região baiana de Alagoinhas, fortemente influenciada pela chegada da primeira ferrovia na província, que possibilitaria novos entendimentos sobre a propriedade rural. Especificamente sobre o “melhoramento”, que na região de Alagoinhas teria ocorrido através da estrada de ferro, dialogamos também com Wood no sentido de analisar o conceito “melhorar” (*improve*, em inglês) como “fazer alguma coisa com vistas ao lucro monetário, especialmente cultivar a terra para fins lucrativos”²¹. Isso porque, conforme discutiremos em um dos capítulos da tese, a ideia de melhoramento através da implantação da ferrovia na região de Alagoinhas era vista, por muitos agentes sociais, como uma forma de aumentar a produção e os rendimentos individuais de proprietários e da própria companhia ferroviária inglesa. Vale ressaltar, entretanto, que o melhoramento não se restringe aos métodos e técnicas novos de cultivo e nem mesmo à aceleração do escoamento da produção através de um novo transporte. De acordo com as questões apontadas por Wood, o melhoramento a partir do século XVIII podia significar também e ainda mais, novas formas de concepções da propriedade²².

A ideia de melhoramento, como salienta Raymond Williams, esteve relacionada diretamente às questões de ordem econômica, durante muito tempo. Os primeiros usos do termo “melhorar” (do inglês *improve*) muitas vezes equivalia a “investir”, sobretudo em operações relacionadas à terra, como os cercamentos das terras comuns, por exemplo. Assim, do século XVI ao XVIII, segundo Williams, o significado da palavra melhorar foi, predominantemente, ligado às operações lucrativas no mundo rural, tornando-se uma referência importante no desenvolvimento de um capitalismo agrário modernizador²³. O termo “melhoramento”, carregado de sentidos contraditórios, era analisado por alguns escritores a partir do século XVIII, percebendo portanto que as operações econômicas em busca de lucro não levavam, necessariamente, a um melhoramento social, podendo até impedi-lo, aliás²⁴.

Assim como a ideia de capitalismo e sua origem, além da ideia de melhoramento precisam ser desnaturalizadas, o próprio conceito de propriedade não pode ser atrelado à noção capitalista, de mercado. Ou seja, é necessário historicizar a propriedade para não cair no equívoco de observá-la sempre a partir da lógica de investimento e para a extração de lucros excessivos. Além disso, como sugere Rosa Congost, devemos deixar de analisar a propriedade rural como uma matéria bruta em si, mas como um direito, visto não só sob a ótica dos legisladores, mas fruto das relações sociais de propriedade. Muitas das análises sobre a propriedade, como lembrou Congost, se inspiram nas investigações baseadas nos

econômico, é criticado por relacionar o capitalismo ao modo de vida urbano, como se o capitalismo tivesse surgido necessariamente nas cidades e o comércio ressuscitara com o desenvolvimento urbano. Anderson presumiu o que precisava ser demonstrado, que o comércio e a produção para o mercado transformou-se em capitalismo através de mera expansão.

²⁰ WOOD, op. cit., p. 79.

²¹ *ibid.*, p. 88.

²² *ibid.*, p. 89.

²³ WILLIAMS, Raymond. **Palavras-chave**: um vocabulário de cultura e sociedade. São Paulo: Boitempo, 2007, p. 277.

²⁴ *ibid.* Williams cita a escritora Jane Austen como consciente dos sentidos contraditórios de “melhoramento”.

modelos de tradição jurídica, que são o direito comum (inglês) e o direito romano (francês). A propriedade é vista pela maioria dos historiadores como exclusiva, absoluta, perfeita, e isso implica ver o direito de propriedade de uns em detrimento de outros, ou melhor, uns direitos de propriedade de uns que merecem, frente a outras reivindicações, serem protegidos pelas leis, pelo Estado²⁵. Esse modelo de análise, ressalta Congost, reforça o problema da linearidade na história, buscando as evidências do progresso; o problema da perspectiva excessivamente jurídicista, ou seja, aquela que se apegue à letra da lei, sem interpretá-la adequadamente, levando em conta o contexto histórico e social; e o problema da reificação do conceito de propriedade²⁶. A autora defende a necessidade de reelaboração de uma teoria do direito de propriedade que busque analisar as relações sociais. Nesse sentido, autores como E. P. Thompson, mesmo referindo-se ao caso inglês, o direito comum, enfatizam as relações sociais, de classe, ao estudar os direitos de propriedade e é uma importante referência teórica para esta tese.

Nos estudos sobre direito de propriedade é necessária uma reflexão, como fez Thompson, sobre os sentidos que as leis assumem para uma sociedade. Os debates e aprovação de uma lei não podem ser vistos como mero desejo de um grupo dominante sobre os demais, mas como um complexo campo de conflitos²⁷. As contribuições teóricas de Thompson podem ser notadas nos seus estudos sobre os costumes e o direito comum, sobretudo quando se trata de sociedades mais tradicionais ou ligadas ao meio rural. Na obra “Costumes em comum”, e mais especificamente no capítulo 3, intitulado “Costume, lei e direito comum”, o autor compartilha da ideia de que o costume é local, está relacionado ao direito consuetudinário e vinculado à terra, além de possuir, em alguns casos, a força da lei²⁸. O costume pode ser considerado, portanto, como práxis e como lei, segundo Thompson. Na pesquisa que deu origem a esta tese, o conceito de costume pode ser discutido em dois momentos principais: na análise do uso da terra, da prática de criar animais sem cercas e na análise de alguns conflitos motivados pelos atos furtivos ou outras querelas, já que o costume pode ser visto também como “um lugar de conflito de classe, na interface da prática agrária com o poder político”²⁹. O costume deve ser visto, segundo Thompson, como um campo de mudança e de disputa constantes, “uma arena na qual interesses opostos apresentavam reivindicações conflitantes”³⁰. Assim, é importante observar os confrontos entre uma economia de mercado e uma economia moral, que é baseada no costume. Enquanto as leis de mercado (como a lei da oferta e da procura) operam numa sociedade “de mercado”, o costume faz parte de uma sociedade “com mercado”.

Apresentadas, sucintamente, algumas referências que nos ajudam a elucidar o objeto de estudo desta tese, pensamos no trato das fontes documentais a partir de um diálogo com esses referenciais teóricos, tentando desnaturalizar as noções de propriedade. Antes de abordar essa questão metodológica com as fontes, cabe um parêntese para explicar algumas das principais dificuldades que encontramos ao longo do caminho da pesquisa e escrita, no que tange ao acesso à documentação.

²⁵ CONGOST, op. cit, p. 42.

²⁶ *ibid.*, p. 43.

²⁷ THOMPSON, **Senhores e caçadores**: a origem da lei negra. 2ª edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 360-361.

²⁸ THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**: estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 86-87.

²⁹ *ibid.*, p. 95.

³⁰ *ibid.*, p. 16.

O principal arquivo “fornecedor” das fontes analisadas para o desenvolvimento desta tese foi o Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), que passou por uma reforma nos anos iniciais do doutorado e, portanto, esteve fechado para consultas ao acervo nesse período. A situação da pandemia de coronavírus também contribuiu para o impedimento do acesso ao acervo, uma vez que o arquivo público precisou ser fechado mais uma vez e tivemos que recorrer a outras fontes que estavam disponibilizadas na internet, de outras instituições (Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, etc). Dessa forma, algumas questões norteadoras que faziam parte do projeto de pesquisa inicial tiveram que ser modificadas, sem necessariamente perder de vista a questão de maior interesse: os diferentes entendimentos sobre os direitos de propriedade rural em um contexto marcado por transformações socioeconômicas relacionadas ao melhoramento da agricultura.

O agravamento da situação de saúde pública em decorrência da pandemia trouxe diversas preocupações e danos (de ordem material, social, psicológico) para nós pesquisadores, sobretudo porque o governo federal não tratou a situação como deveria. Ao contrário, os cortes de investimentos em diversos setores (como a cultura e a educação, por exemplo) só fizeram dificultar o desenvolvimento das ciências no nosso país. O negacionismo, muitas vezes escancarado, tem atrapalhado nosso trabalho enquanto produtores de conhecimento. Se por um lado, a pouca importância dada, por parte do governo federal, às ciências e principalmente às Humanidades atrapalha nossa vida de pesquisador, por outro lado, esse incômodo e indignação tem possibilitado um olhar ainda mais crítico aos nossos objetos de pesquisa e ao trato com as fontes documentais.

Um dos principais tipos de fontes utilizadas na pesquisa que deu origem a esta tese são os registros paroquiais de terras da região, que ocorreram entre os anos de 1857 e 1860, mesmo período em que a construção da primeira ferrovia baiana esteve em pauta de discussão, aprovação e execução, por parte dos agentes públicos e privados. Os registros paroquiais de terras, mesmo com toda limitação que será melhor explicada mais adiante, nos fornecem pistas sobre quem foram os principais sujeitos que cadastraram suas possessões, em quais localidades, de que forma acessaram a terra, quem eram seus principais confrontantes, entre outras informações importantes. Essa documentação tem permitido perceber os nomes que mais se repetem nos registros como possíveis proprietários de terras, que seriam os mesmos nomes de pessoas que ocupavam cargos importantes nas localidades da região e geralmente apareciam também nos Almanques Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia, outra fonte utilizada na pesquisa.

Algumas correspondências de autoridades e posturas das câmaras municipais são importantes documentos também utilizados porque apresentam o olhar dos grupos dominantes e suas propostas de sociedade. Neste caso, muitas autoridades da região de Alagoinhas eram influentes proprietários de terras ou pelo menos se declaravam como proprietários. Na atenta leitura dessa documentação, investiga-se os assuntos relacionados às atividades rurais que são debatidos pelas autoridades, destacando possíveis preocupações com os conflitos causados pela suposta precariedade ou ausência de limites entre as propriedades rurais e possíveis propostas de legislação ou projetos para esse setor.

Os anais das câmaras de deputados e do Senado, por sua vez, têm contribuído para analisarmos os debates sobre as propostas da ferrovia e seu prolongamento na região, verificando uma predominância, nesses debates, da defesa desse tipo de transporte como um impulsionador do desenvolvimento agrícola e, conseqüentemente, de maior valorização das propriedades imobiliárias mais próximas da ferrovia.

Através de alguns inventários (que são registros dos patrimônios de pessoas falecidas) podemos analisar diversas informações tais como a avaliação dos bens (móveis, imóveis, semoventes, dívidas, etc.), a designação do tutor, quando há herdeiros menores, a partilha dos bens entre os herdeiros³¹. Nesta pesquisa foram justamente as informações a respeito dos sujeitos envolvidos na partilha, bem como dos bens imóveis (terras) e semoventes (animais) que mais nos interessaram.

As revistas relacionadas aos temas do Direito, ainda que apresentem visões limitadas de juristas, são fontes que têm nos ajudado a perceber alguns conflitos sobre a propriedade rural na região, principalmente envolvendo proprietários influentes e suas famílias. Em um dos capítulos, por exemplo, acompanhamos parte de um processo judicial apresentado por uma revista de Direito e que envolveu dois proprietários e ocupantes de cargos importantes na região, sendo a propriedade da terra o motivo da disputa. Levando em consideração uma suposta valorização dos imóveis, defendida por muitos desses proprietários e autoridades, tentamos relacionar essa hipótese com uma das principais motivações desses sujeitos se articularem e disputarem a propriedade até a última instância do Poder Judiciário.

Uma parte das fontes utilizadas na pesquisa faz parte do acervo documental do Arquivo Público da Bahia (APEB), acessível apenas no local e, portanto, precisou ser digitalizada e organizada em banco de dados para facilitar a consulta. Os registros paroquiais de terras da região de Alagoinhas, por exemplo, foram melhor analisados a partir de uma organização pessoal em planilhas contendo os nomes dos declarantes, as datas dos registros, as localidades onde as possessões se situavam, os possíveis valores monetários das terras, os principais vizinhos ou confrontantes, as formas de acesso à propriedade, etc. Da mesma forma, a organização dos principais cargos e dos principais proprietários em tabelas confeccionadas a partir da leitura dos almanaques, nos permitiu cruzar os dados mais facilmente, tendo em vista que muitos dos declarantes de terras nos registros paroquiais eram citados nos almanaques ou em outros documentos, tais como correspondências de autoridades ou posturas propostas pelas câmaras de vereadores locais.

Os anais das assembleias legislativas (da província da Bahia, nacional e o Senado) assim como as revistas sobre temas da área do Direito encontram-se disponíveis em acervos digitais de fácil acesso e organização, sendo possível buscar diretamente pelos nomes das pessoas que mais nos interessam, pelas localidades, pelos temas ou período desejado, etc. Assim, o primeiro passo na pesquisa com essas fontes digitalizadas foi a busca por informações relacionadas às localidades da região, principalmente Alagoinhas e a vizinha Inhambupe (que eram as duas mais importantes economicamente na segunda metade do século XIX). Em seguida, procuramos pelos temas principais desta tese, que são a propriedade rural e a implantação da ferrovia. E por último pelos nomes de pessoas mais influentes da região, previamente selecionadas a partir de pesquisas anteriores e pelos nomes das pessoas que mais se repetiam nos registros paroquiais de terras ou nos almanaques. Tentamos, dessa forma, utilizar a metodologia da ligação nominativa, buscando diferentes informações em diferentes fontes documentais, a partir dos nomes dos sujeitos envolvidos em um processo ou situação. Em outras palavras, procuramos todo e qualquer tipo de informação relacionada a um mesmo sujeito, cruzando os diferentes tipos de fontes, observando as diferentes experiências que esse sujeito vivenciou, as relações estabelecidas, num determinado período. Essa técnica tem sido muito utilizada por historiadores de várias

³¹ PINSKY, Carla B. e LUCA, Tânia Regina de. **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Editora Contexto, 2009. p. 102-106.

nacionalidades, inclusive por brasileiros³², nos estudos sobre biografias, trajetórias individuais ou de famílias, bem como sobre diversos tipos de redes de sociabilidade.

Em linhas gerais, esta tese procura investigar o contexto de possíveis transformações socioeconômicas ocorridas na região de Alagoinhas, Bahia, durante a segunda metade do século XIX, mais especificamente a partir da implantação da primeira ferrovia na província, com seu prolongamento até a localidade do Timbó. A principal questão norteadora da pesquisa foi tentar compreender os conflitos motivados pelos diferentes entendimentos sobre os direitos de propriedade, sobretudo a propriedade rural, já que muitos sujeitos sociais da região disputavam a terra e acreditavam em uma maior valorização imobiliária e riqueza individual com a implantação da ferrovia, ou seja, acreditavam na ideia de “melhoramento da agricultura” através do escoamento mais rápido pelos caminhos do trem. Daí também uma das razões da escolha do título principal para esta pesquisa, *Caminhos do melhoramento*. Esses caminhos, que nesta tese refere-se sobretudo aos mecanismos para incentivar a produção agrícola, estão interrelacionados com os processos de definição do que é propriedade privada e sua complexidade.

O recorte temporal compreende os últimos anos da década de 1850, mais precisamente o ano de 1857, até o final da década de 1880. Isso porque os principais marcos desse período foram a realização dos registros paroquiais de terras na região, que coincidiram com o início das obras da ferrovia, com a proposição de algumas posturas locais relacionadas aos usos da terra para as diferentes atividades econômicas e, posteriormente, uma maior visibilidade da região nos debates parlamentares sobre a necessidade de prolongamentos ou ramais ferroviários, para incentivar o aumento da produção agrícola, da riqueza individual e do valor da propriedade rural.

O texto está dividido em quatro capítulos sem, necessariamente, seguir uma ordem cronológica, mas analisando o processo de formação socioeconômica da região a partir das atividades agrárias e as possíveis transformações ocorridas durante a segunda metade do século XIX em decorrência da chegada da ferrovia, a Bahia ao São Francisco, e de um dos seus prolongamentos, o ramal de Alagoinhas ao Timbó.

O primeiro capítulo tem como principal objetivo apresentar a região de Alagoinhas e seu entorno, enfatizando os aspectos econômicos e sociais durante a segunda metade do século XIX. Reforçamos a ideia de que aquela sociedade estava diretamente voltada para o mundo rural, contribuindo para a formação de uma região economicamente importante, como ligação entre a capital e os sertões da província baiana, bem como para outras províncias do Nordeste. Dessa forma, procuramos dialogar com algumas referências historiográficas sobre os sentidos de região e de sertão. Basicamente começamos o capítulo abordando o processo

³² Merece destaque aqui o pioneirismo de Carlo Ginzburg, um dos historiadores italianos que analisam as micro relações dos sujeitos históricos. Ver, por exemplo: “O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico”, in: GINZBURG, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa: Difel, 1989, p. 169-178. Merece destaque também, da historiografia italiana que utiliza a micro-história, LEVI, Giovanni. **A herança imaterial**: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Dentre os vários historiadores brasileiros, podemos mencionar alguns que utilizam essa técnica da ligação nominativa: FLORENTINO, Manolo e GOES, J. Roberto. **A paz nas senzalas**: famílias escravas e tráfico atlântico c. 1790-c. 1850. São Paulo: Editora Unesp, 2017; FRAGA FILHO, Walter. **Encruzilhadas da liberdade**: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910), Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2006. Vale destacar também os estudos de Robert Slenes sobre a família escrava no Brasil. Ver: SLENES, Robert. **Na senzala uma flor**: esperanças e recordações na formação da família escrava: Brasil, Sudeste, século XIX. 2ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.

de formação da região através do desmembramento da sesmaria dos Garcia D'ávila, da ocupação do território por diferentes grupos sociais, que lidavam diretamente com a terra sem, necessariamente ser proprietários, ou melhor, sem pensar na terra como uma propriedade individual ou perfeita. Nesse primeiro momento, pensamos que a ideia de mercado naquele contexto não podia ser associada a uma perspectiva liberal no que diz respeito à propriedade rural. Diferentes motivações podiam influenciar as transações imobiliárias.

Para melhor entender quem eram os principais grupos sociais da região durante a segunda metade do século XIX e quais as principais ocupações, são analisados inicialmente alguns dados do primeiro recenseamento populacional geral produzido durante o Império, o de 1872, que apresenta um panorama geral da população, levando em conta a condição jurídica, a cor, a ocupação, entre outros critérios. Pelos dados do censo, percebemos que a grande maioria dos moradores da região de Alagoinhas era livre e liberta e dizia viver da lavoura, ou seja, era lavradora. Uma parte desses dados é utilizada para analisar, comparativamente, os números de pessoas que desenvolviam as atividades da lavoura e as que desenvolviam a criação de animais, bem como as que desenvolviam alguma função considerada “urbana”. Algumas são apresentadas com o intuito de mostrar mais enfaticamente esses dados que aparecem no censo. A pesquisa de Hebe Mattos, “Ao sul da História” é uma referência para refletir sobre quem eram os sujeitos que lidavam com a terra e porque os consideramos todos como lavradores. Também faz parte do primeiro capítulo uma análise entre o poder político e a ocupação do território para o desenvolvimento de atividades agrícolas, visto que muitos dos proprietários da região ocupavam cargos e possuíam certa influência ou poder de mando. Alguns podiam até estabelecer, além do poder político local, uma relação direta com o empreendimento ferroviário, que era administrado por uma companhia inglesa.

No segundo capítulo, procuramos analisar o contexto de transformações socioeconômicas na região de Alagoinhas a partir da implantação da ferrovia, a iniciar pela defesa desse tipo de transporte, por parte de muitas autoridades e proprietários, como um “melhoramento” da agricultura. A partir da análise dos relatórios dos presidentes de província da Bahia das décadas de 1850 e 1860, bem como da Assembleia Legislativa baiana do mesmo período, percebemos que as falas das autoridades (muitas delas também proprietárias de terras) se voltavam principalmente para a ideia de aumentar a produção agrícola e consequentemente a riqueza individual dos proprietários, da província e da companhia ferroviária. Ou seja, o novo meio de transporte era visto como o principal impulsionador do desenvolvimento econômico para a região. No que tange às principais transformações socioeconômicas provocadas pela chegada da ferrovia, dialogamos com as pesquisas dos autores citados no início desse texto, uma vez que eles têm investigado diretamente o tema na região, mas enfatizamos as possíveis mudanças propostas pelas câmaras de vereadores, através de alguns códigos de posturas, por acreditarmos que esses códigos redefiniam alguns direitos relativos à propriedade ou ao uso da terra, para as atividades de plantação e criação de animais, sobretudo nos espaços mais próximos dos trilhos e das estações ferroviárias.

O capítulo 3, por sua vez, além de tratar dos debates parlamentares (nas assembleias da província e nacionais) sobre a necessidade de um ramal na região de Alagoinhas, analisa sucintamente o papel de um dos engenheiros naquele contexto considerado de “melhoramento”, por acreditarmos que, para além dos conhecimentos técnico-científicos daqueles profissionais, podia existir uma relação direta deles com a política, no sentido de contribuir para a construção do Estado, dentro de uma lógica de poder ou de classe definida. Neste caso, os engenheiros, enquanto intelectuais, estariam a serviço ou pensavam de acordo com a classe senhorial, detentora de grande parte dos meios de produção. Ao longo do

capítulo, analisamos as falas dos deputados e senadores em todas as sessões referentes às discussões sobre a aprovação do projeto de um ramal interligando as localidades de Alagoinhas e Timbó, esta próxima à província de Sergipe. Os parlamentares que mais defendiam a aprovação do ramal eram os baianos ou, mais especificamente, aqueles naturais de alguma localidade da região de Alagoinhas, que conheciam de perto a realidade socioeconômica e que eles próprios se consideravam também como proprietários de terras. Apesar da forte resistência que o projeto tivera nas casas legislativas, sua aprovação esteve condicionada aos estudos preliminares mais consistentes de um engenheiro que estivesse presente nas localidades por onde os trilhos iam passar, pois alguns parlamentares questionavam os poucos dados disponíveis sobre os solos, a produção agrícola, a presença de engenhos, entre outras informações relacionadas à dinâmica econômica. Isso porque, de acordo com grande parte dessas autoridades, o objetivo principal para a implantação do ramal era “melhorar” a agricultura e valorizar as propriedades rurais.

O quarto e último capítulo propõe-se a desenvolver um breve estudo de caso envolvendo dois proprietários de terras politicamente influentes na região de Alagoinhas. Manoel Pinto da Rocha e José Moreira de Carvalho Rego, que fizeram parte da mesma família através do casamento de seus filhos, travaram uma disputa judicial, até a última instância, para fazer valer seus direitos à uma propriedade rural. Através da leitura atenta de uma parte do processo disponível em uma revista de Direito, procuramos estabelecer um diálogo com autores como E. P. Thompson e Pierre Bourdieu, que tem nos ajudado a elucidar o campo jurídico como um campo de conflitos. Apesar das dificuldades de estabelecer uma conexão entre a disputa pela terra travada pelos dois agentes sociais e a suposta valorização imobiliária na região, percebemos que pelos menos um desses agentes teria pretensão em aumentar sua produção agrícola e riqueza individual, já que estabelecia relações com a companhia ferroviária. Além disso, percebemos que algumas ideias relacionadas ao desenvolvimento econômico ou melhoramento da agricultura circulavam em periódicos disponíveis nas estações ferroviárias e um desses agentes que disputou a propriedade fazia parte da administração de um periódico, além de transitar em diferentes cargos na região. Assim, acreditamos que a depender do contexto e da aproximação de alguns proprietários com os negócios da ferrovia, a propriedade da terra podia ganhar novos sentidos, inclusive de maior valorização material e de individualização.

CAPÍTULO I: AGRICULTURA E FORMAÇÃO SOCIOECONÔMICA DE UMA REGIÃO BAIANA (ALAGOINHAS E SEU ENTORNO)

Neste primeiro capítulo pretendemos apresentar uma região baiana formada a partir do desenvolvimento de atividades agrícolas desde a grande sesmaria de Garcia D'Ávila, destacando a diversidade produtiva voltada para a exportação e para os abastecimentos regionais, assim como analisar a relação do uso ou posse da terra como um fator fundamental na formação do espaço enquanto relação social e de poder. Para tal, buscamos inicialmente dialogar com algumas pesquisas que discutem os conceitos de região e de sertão, estabelecendo também algumas comparações com outras regiões da Bahia e do Império. Em seguida, dialogamos com uma historiografia sobre a questão agrária, ao analisar como os diferentes agentes sociais tinham acesso ou usavam a terra, bem como construíam os espaços e os seus entendimentos sobre a ideia de propriedade.

A agricultura, enquanto atividade economicamente importante para a formação do espaço colonial durante o domínio português na América, foi também ou ainda mais um elemento chave para a formação de uma região ao longo do período imperial. Em outras palavras, a atividade com a terra contribuiu significativamente para a organização política e social em diferentes regiões do Império, além da sua importância econômica propriamente dita. No caso específico da região baiana aqui analisada, Alagoinhas e seu entorno, a atividade agrícola vai ser norteadora, ao longo da segunda metade do século XIX, sobretudo de uma ideia de melhoramento pautada na abertura de novas estradas e implantação de um novo transporte (o ferroviário) para o escoamento da produção.

Durante o período colonial, a economia na América portuguesa funcionava principalmente a partir da produção agrícola voltada para a exportação e para o abastecimento interno da colônia³³. Aliás, a própria formação colonial se deu por conta da necessidade de Portugal consumir e comercializar os produtos cultivados aqui na América. As plantações de cana de açúcar no litoral, sobretudo do Nordeste, tiveram sucesso a partir do século XVI, fazendo a colônia se tornar a maior produtora mundial de açúcar, mercadoria rara e cara na Europa. Além de gerar riquezas para os senhores de engenhos e de escravos, a venda do açúcar beneficiava diretamente o Estado e os comerciantes portugueses, uma vez que muitos produtos caros, fabricados no reino ou nas feitorias e colônias lusas da África, eram adquiridos pelos senhores de engenho daqui. Nos séculos XVI e XVII, o açúcar tornou-se a grande riqueza brasileira, definindo o papel do Brasil no império colonial e no mercado internacional³⁴.

A relação estabelecida entre Portugal e o Brasil no período colonial, ou seja, a relação metrópole e colônia, tem sido analisada por alguns historiadores que discutem a formação de

³³ Dentre tantos estudos na historiografia brasileira sobre a economia na América portuguesa, vale citar: CARDOSO, Ciro Flamarion. **As concepções acerca do 'sistema econômico mundial' e do 'antigo sistema colonial'**; a preocupação obsessiva com a 'extração do excedente'. Modos de produção e realidade brasileira. Petrópolis: Vozes, 1980. Fragoso, João; Florentino, Manolo. **Arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; LINHARES, Maria Yedda. **História do Abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)**. Brasília: Binagri, 1979.

³⁴ AMADO, Janaína; FIGUEIREDO, Luiz Carlos. **O Brasil no Império português**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001, p. 46.

uma ideia de região. Especificamente sobre a ideia de região no contexto de formação da nação, merece destaque os estudos de Ilmar Mattos, na obra “O Tempo Saquarema”³⁵. Nela, o autor analisa, entre outras questões, como a ideia de região foi pensada desde os tempos coloniais a partir da oposição e complementação entre as noções de metrópole e colônia, como se essas fossem os dois lados de uma mesma moeda. O Reino ou o Estado Moderno seria a cara e a região ou a colônia seria a coroa da moeda. Enquanto o Reino era o lugar do monopólio e dos seus agentes, a região era a face oculta.

A partir dessa perspectiva apresentada por Mattos, pensamos que uma região no espaço colonial se distingue muito menos por suas características físicas ou naturais e muito mais pelas relações socialmente construídas, ou seja, uma região se caracteriza por um sistema de relações sociais, levando em conta diversos fatores internos e externos a esse sistema³⁶. Os colonos (proprietários de terras e de escravos, por exemplo) não constituíam uma região ao se relacionarem entre si, mas apenas se relacionando com os demais agentes daquele sistema colonial.

Nas primeiras décadas do século XIX, a ideia de região é pensada pelos grupos dominantes tomando também como referência a uma suposta diferença entre o sertão e o litoral, tanto no que se refere à sociedade quanto à economia. Como se a sociedade do sertão fosse marcada pela barbárie e a do litoral pela civilização. O litoral seria muito diferente, economicamente, por conta das suas atividades industriais, neste caso a agricultura³⁷, uma vez que o sertão era considerado o lugar do atraso, do pouco ou da falta de desenvolvimento dessa atividade. E, nesse sentido, carecia de mais exploração para a geração de riquezas.

A ideia de sertão, segundo Janaína Amado, é uma categoria espacial, social e cultural relevante, sobretudo entre os nordestinos³⁸. Enquanto categoria espacial, ela podia significar uma área situada entre o Agreste ou a Zona da Mata, mais distante do litoral e, em se tratando de Nordeste, marcado também por um clima árido. Enquanto uma categoria de pensamento social, “Sertão” está presente nos relatos dos viajantes e cronistas desde o século XVI, além de grande parte das construções historiográficas que tinham o tema da nação brasileira, principalmente no final do século XIX e início do XX. Em outras palavras, esse conceito foi utilizado desde cedo para o entendimento do Brasil, primeiro na condição de colônia e depois na condição de nação³⁹. Vale ressaltar que entender a história de um conceito é, acima de tudo, entender os múltiplos significados que representam, no decorrer do tempo, para uma sociedade⁴⁰. Assim, muitos vocábulos utilizados pela história, e “sertão” é um deles, não são apenas meras palavras; possuem diferentes significados construídos social e historicamente⁴¹.

³⁵ MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo saquarema: a formação do Estado imperial**. 5ª ed. São Paulo: Hucitec. 2004.

³⁶ Ibid, p. 24.

³⁷ Ibid, p. 34.

³⁸ AMADO, Janaína. “Região, Sertão, Nação”. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol.8, n.15, 1995, p. 145-151.

³⁹ Ibid, p. 146.

⁴⁰ KOSELLECK, R. “História dos conceitos e história social”. In: **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contratempo, Ed. PUC-Rio, 2006, p. 109.

⁴¹ Sobre a mudança de significado das palavras ao longo do tempo e sua utilização pelos historiadores, ver: BLOCH, Marc. **Apologia da História ou O ofício do historiador**. Tradução André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001. GINZBURG, Carlo. “Nossas palavras e as deles: o ofício do historiador na atualidade”. Tradução: Afranio Pedro Martins Neto, Revisão técnica da tradução: Adalberto Paranhos. in: **ArtCultura**, Uberlândia, v. 23, n. 42, p. 7-26, jan.-jun. 2021.

O emprego da palavra “sertão” pelos portugueses ocorreu desde o século XIV para se referir a lugares em Portugal, mas distantes da capital Lisboa e, no século XV, para lugares interiores das possessões recém-conquistadas pela Coroa. Os significados da palavra, segundo estudiosos, estariam relacionados ao lugar desconhecido, ao espaço grande no interior⁴². Em documentação do início do século XIX, é possível encontrar relatos de viajantes estrangeiros no país tratando o sertão como “área perdida, escondida”, “áreas despovoadas do interior do Brasil”. Ao longo do período colonial, portanto, foram os colonizadores portugueses que primeiramente construíram essa categoria, absorvendo o significado original de “lugar desconhecido”, “distante” e “pouco habitado”, mas também carregando a categoria de sentidos negativos, pejorativos, num contexto de conquista e colonização⁴³.

Sertão e litoral representavam categorias opostas e complementares ao mesmo tempo. O sertão era o desconhecido, isolado, enquanto o litoral era o conhecido, ocupado pelo colonizador. Como cada um foi construído em função do outro, ambos se complementavam. A categoria de sertão, enfim, podia ter significado diversos, dependendo da posição espacial e social de quem anunciava. Com o passar do tempo, essa categoria perdia seus significados em Portugal, voltando a ser considerada apenas como “o interior”. Mas no Brasil do século XIX ela se tornou essencial para o entendimento de nação, sendo absorvidos pelos brasileiros os significados construídos pelos portugueses ao longo da colonização⁴⁴.

A referência de sertão utilizada aqui é para demonstrar um espaço geograficamente distante do litoral, e não oposto a esse, muito menos como um lugar inferior, do atraso ou da pobreza, como foi utilizada na maior parte do tempo. Ainda que algumas fontes referentes à região estudada relacionem ao lugar do atraso, preferimos analisar essa categoria nos referindo ao lugar do interior da província, que não está localizado na região do Recôncavo e, portanto, relativamente distante da capital baiana. O sertão aqui está relacionado a uma ideia de região, no sentido de um espaço socialmente construído, mais especificamente ao mundo rural, diferente das cidades mais centralizadas, como a capital da província e a do império, porém não sendo inferior e nem economicamente dependente dessas.

Dentre os estudos pioneiros sobre a ideia de sertão, ou sertões, inclusive relacionando essa ideia à de uma região predominantemente formada a partir do desenvolvimento das atividades agrárias, destaca-se os de Erivaldo Fagundes Neves⁴⁵. Este pesquisador tem vasta pesquisa sobre o Alto Sertão Baiano, região localizada à sudoeste da capital, onde atualmente compreende o município de Caetité e circunvizinhança. A obra de Neves é fundamental para nos ajudar a compreender a multiplicidade de sertões a partir da perspectiva dos diferentes sujeitos que neles vivem e não apenas sob a ótica de viajantes estrangeiros e pesquisadores que pouco conhecem da realidade social dos sertões, muitas vezes atribuindo significados

⁴² AMADO, op. cit., p. 147.

⁴³ *ibid*, p. 148.

⁴⁴ *Ibid*, p. 150.

⁴⁵ Das diversas obras do autor, vale citar algumas que tratam, respectivamente, sobre os temas da escravidão, ocupação territorial, caminhos coloniais, pecuária: NEVES, Erivaldo Fagundes. **Escravidão, pecuária e policultura**: Alto Sertão da Bahia, século XIX. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012; NEVES, Erivaldo Fagundes. **Estrutura fundiária e dinâmica mercantil**: Alto Sertão da Bahia, séculos XVIII e XIX. Salvador: EDUFBA, 2005; NEVES, Erivaldo Fagundes; MIGUEL, Antonieta (org.). **Caminhos do sertão**: ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais nos sertões da Bahia. Salvador: Arcádia, 2007; NEVES, Erivaldo Fagundes. Sertão recôndito, polissêmico e controvertido. KURRY, Lorelai Brilhante (org.). **Sertões adentro**: viagens nas caatingas séculos XVI a XIX. Rio de Janeiro: Andrea Jakobson, 2012; NEVES, Erivaldo Fagundes (org.). **Sertões da Bahia**: formação social, desenvolvimento econômico, evolução política e diversidade cultural. Salvador: Arcádia, 2011.

construídos nos tempos coloniais⁴⁶. Quando a identificação de sertão e sertanejo é exógena, por exemplo, os sertanejos podem ser considerados pelos observadores ou escritores estrangeiros como violentos, incivilizados, exóticos, folclóricos, romantizados, ou seja, a partir de classificações baseadas em estereótipos. Mas quando os sertões e os sertanejos são analisados pelos olhares de dentro, de quem se identifica pertencente aos sertões, como é o caso de Neves, a identidade dos sertanejos vai ganhando complexidade, sofisticação, contradição e conflito⁴⁷. Dessa forma, os significados de sertões passam a ser múltiplos e o que antes eram simples e genericamente classificados como sertanejos, passam a ser considerados como “barranqueiros, catingueiros, brejeiros, alto-sertanejos, geraizeiros, quilombolas, serranos, chapadenses entre outros”⁴⁸.

A necessidade de apresentar algumas referências historiográficas sobre os sertões baianos e de outros espaços do Brasil explica-se pelo fato de a região de Alagoínhas ter recebido classificações baseadas em estereótipos, por parte de alguns observadores nacionais e estrangeiros, sobretudo de algumas autoridades. Pelo menos no contexto de discussão e justificativa para a implantação da primeira ferrovia baiana, foi frequente uma classificação que relacionava a região de Alagoínhas como um sertão que precisava de mais civilização e progresso, conforme será apresentado mais adiante.

1.1: Uma região oriunda de sesmaria e atravessada pelos caminhos do gado

A região que é objeto de estudo desta tese, Alagoínhas e seu entorno, localiza-se ao norte da capital Salvador, desta distando aproximadamente 20 léguas, como era medida a distância nos tempos coloniais e em grande parte do período imperial⁴⁹. Em relação à costa litorânea, a região fica a menos de 10 léguas. Assim, está compreendida entre a região do Recôncavo e Sergipe, relativamente próxima ao mar.

Levando em consideração a importância socioeconômica que a região de Alagoínhas vai adquirindo ao longo do período colonial e, mais ainda, na segunda metade do século XIX, por conta também da sua posição geográfica, procuramos demonstrar, cartograficamente, algumas representações do espaço compreendido entre a capital baiana e Sergipe. Isso porque, os caminhos projetados para um maior desenvolvimento econômico através do escoamento da produção agrícola, compreendiam Salvador às províncias do norte, como Sergipe e Piauí, por exemplo, passando pela região de Alagoínhas, sendo esta localidade e a de Inhambupe as mais conhecidas pela coroa portuguesa e pelos viajantes desde o século XVII.

⁴⁶ NEVES, Erivaldo Fagundes. **Crônica, memória e história: formação historiográfica dos sertões da Bahia**. Feira de Santana: UEFS Editora, 2016.

⁴⁷ MARTINS, Flávio Dantas. A história da historiografia dos sertões de Erivaldo Fagundes Neves. in: **Revista de História Regional** 24(1): 213-221, 2019. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr>

⁴⁸ *ibid.*, p. 218.

⁴⁹ Uma légua no Brasil equivale a aproximadamente 6.600m. O sistema métrico foi adotado no Brasil em 1862, a partir da Lei nº 1.157 de 26 de junho de 1862. Pelo menos até esse ano o metro ainda não era utilizado como sistema de medida de superfície, lineares, de capacidade e peso. No que se refere à medida de terras, distâncias, para a região de Alagoínhas, é possível encontrar em algumas fontes outras denominações, tais como braças, além de léguas, mesmo depois da adoção do sistema métrico no império.

rios representados no mapa de Albernaz, vale destacar Sauípe, Subaúma, Inhambupe, Itapicuru e Real, por passarem pela região que é objeto desta pesquisa.

A título de melhor compreensão da geografia dessa região, no que tange especificamente à hidrografia, procuramos desenvolver um mapa da rede hidrográfica (figura 2), apresentando os rios mais importantes para o desenvolvimento econômico das localidades, desde os tempos coloniais. Alguns desses rios importantes, representados no mapa, atravessam as localidades de Alagoinhas e Inhambupe, fator fundamental na formação socioeconômica da região, que tem como base as atividades agrárias. Os dois principais rios que passam por Alagoinhas e Inhambupe são, respectivamente, o Rio Catu e o Rio Inhambupe.

Possivelmente diferentes fatores geográficos, além da hidrografia, contribuem significativamente para o desenvolvimento das atividades agrárias na região. Ao analisarmos alguns dados dos mapas geomorfológico (figura 3) e hipsométrico (figura 4), por exemplo, percebemos uma predominância do relevo mais baixo e plano, o que certamente favorece ao cultivo de alguns gêneros da lavoura.

No que tange às unidades geomorfológicas que compõem a região, há uma predominância de tabuleiros, tais como os Tabuleiros Costeiros, os Tabuleiros do Itapicuru, os Tabuleiros Interioranos, entre outros. Os Tabuleiros Costeiros, por exemplo, predominam mais próximos ao litoral e são marcados pelo bioma da Mata Atlântica. Além de plano, o relevo dessa região possui altitude em torno de 100 metros⁵². Nas localidades de Alagoinhas, Entre Rios e Timbó, por onde um dos ramais da ferrovia Bahia ao São Francisco foi projetado, as altitudes correspondem, respectivamente, a 159,24 m, 166,04 m e 154,16 m. Mais adiante discutiremos que muitas autoridades, proprietários e alguns engenheiros defendiam que essas localidades eram bem adequadas para o desenvolvimento agrícola e as características do relevo da região eram favoráveis também para a construção das estradas ferroviárias, o que contribuiria para o melhoramento da agricultura, incentivando o aumento da produção por causa da facilidade de escoamento. As localidades de Inhambupe e Aporá possuem as altitudes um pouco mais elevadas dentre as pesquisadas, correspondendo a 184,64 m e 196,39 m, respectivamente. Ainda que sejam diferenças mínimas se comparadas às outras localidades citadas, é possível inferir que as altitudes um pouco mais elevadas em Inhambupe e Aporá podem ter influenciado na decisão dos agentes responsáveis pela construção da ferrovia, neste caso para que os trilhos não atravessassem essas duas localidades. Da mesma forma, é possível imaginar que esse aspecto geográfico tenha contribuído para um maior desenvolvimento da pecuária nas localidades de relevo mais elevado, tais como Inhambupe e Aporá, por exemplo. Ao apresentarmos alguns dados demográficos e socioprofissionais, em outro tópico desta tese, percebemos uma quantidade maior de sujeitos considerados criadores em Inhambupe, se comparado à Alagoinhas.

⁵² De acordo com pesquisas recentes sobre o desenvolvimento agrícola em regiões de Tabuleiros Costeiros, destacam-se os Tabuleiros Costeiros do Sealba, que compreende os litorais de Sergipe, Alagoas e Bahia (inclusive a região de Alagoinhas). Estudos da Embrapa apontam que os Tabuleiros Costeiros do Sealba chamam a atenção por apresentar alta aptidão e localização estratégica para a produção de grãos (no caso mais específico estudado recentemente pela Embrapa, destacam-se os cultivares de soja). Ver: PROCÓPIO, Sérgio de Oliveira. (et.al.). **Estudos de cultivares de soja na região dos Tabuleiros Costeiros do Sealba**. Documentos 223. Aracaju: Embrapa Tabuleiros Costeiros, 2019, 139 p. Outros estudos desenvolvidos pela Embrapa sobre o cultivo de grãos nessa região de Tabuleiros Costeiros dizem respeito ao milho. Ver: CARVALHO, H.W.L. de; LEAL, M. de L. da S.; SANTOS, M.X. dos S. e DONALD, E.R.C. **Recomendações técnicas para o cultivo do milho nos tabuleiros costeiros do Nordeste brasileiro**. Circular Técnica nº 10. Aracaju: EMBRAPA CPATC, 1999.

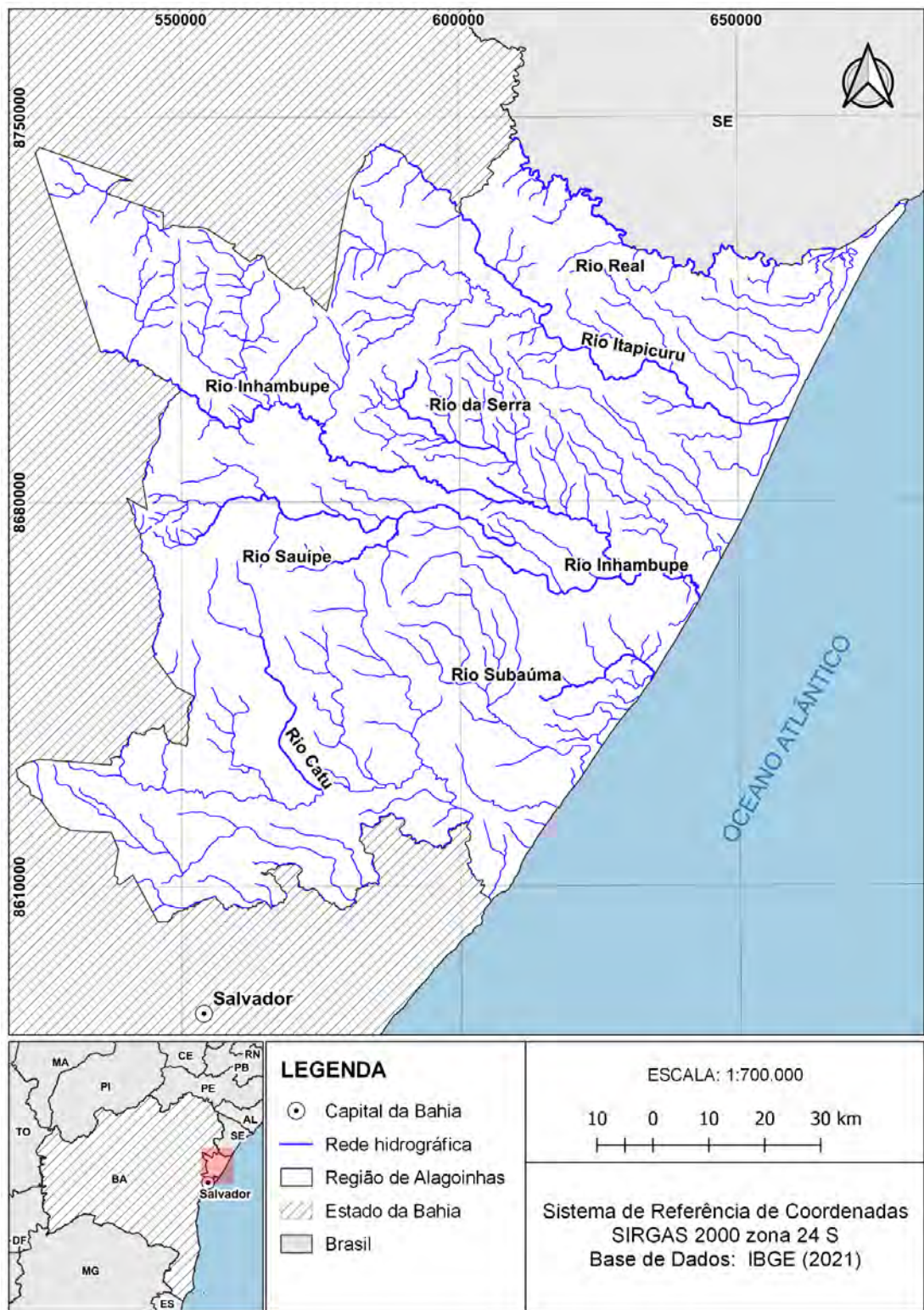


Figura 2: Mapa da rede hidrográfica da região de Alagoíñas (BA)*

*Produzido pelo geógrafo Jailson Lima, em ambiente de Sistema de Informações Geográficas (SIG), no software QGIS, a partir das bases cartográficas contínuas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

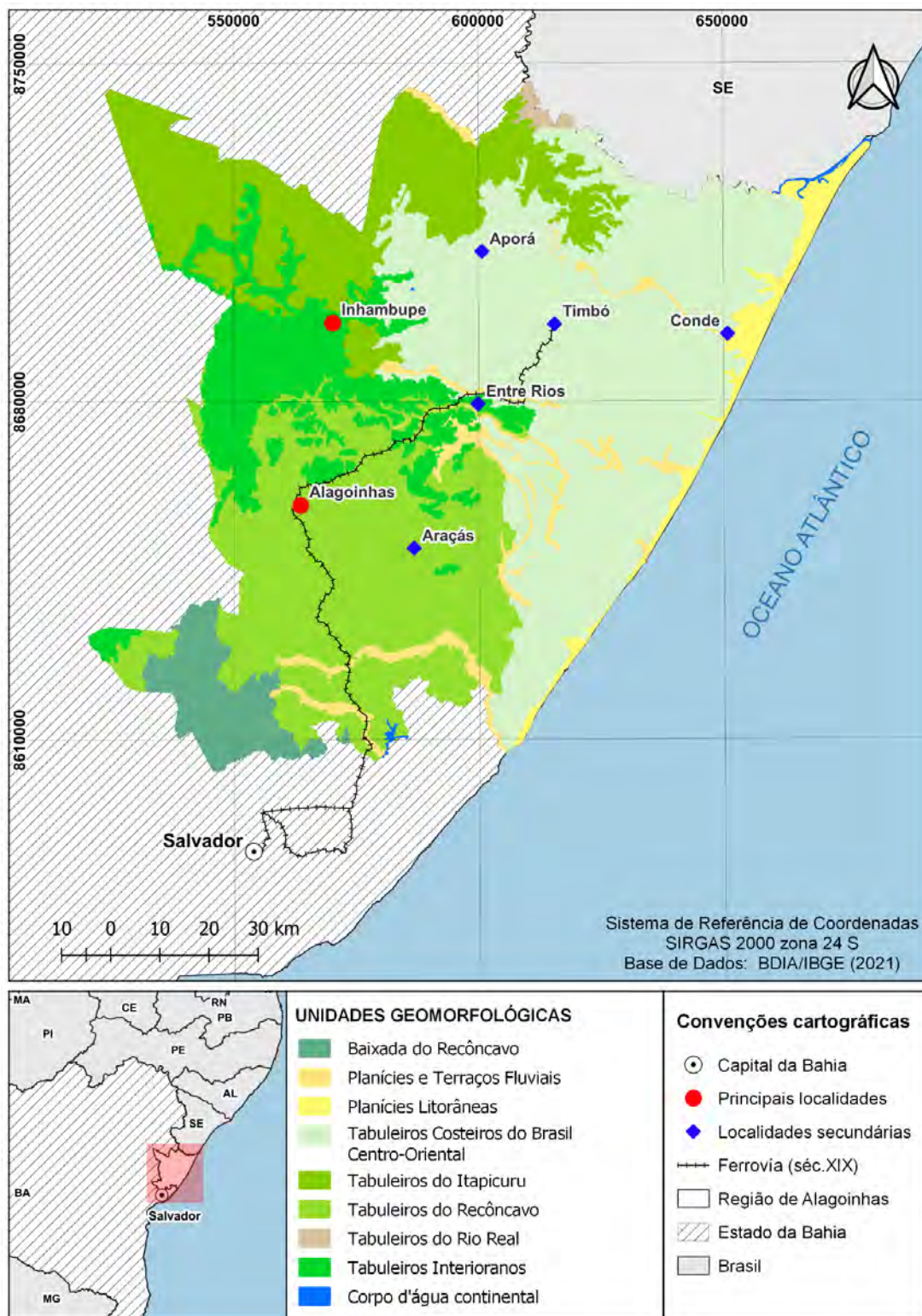


Figura 3: Mapa Geomorfológico da região de Alagoínhas (BA)*

*Produzido pelo geógrafo Jailson Lima, em ambiente de Sistema de Informações Geográficas (SIG), no software QGIS, a partir da base de dados disponíveis no Banco de Informações Ambientais (BDIA) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

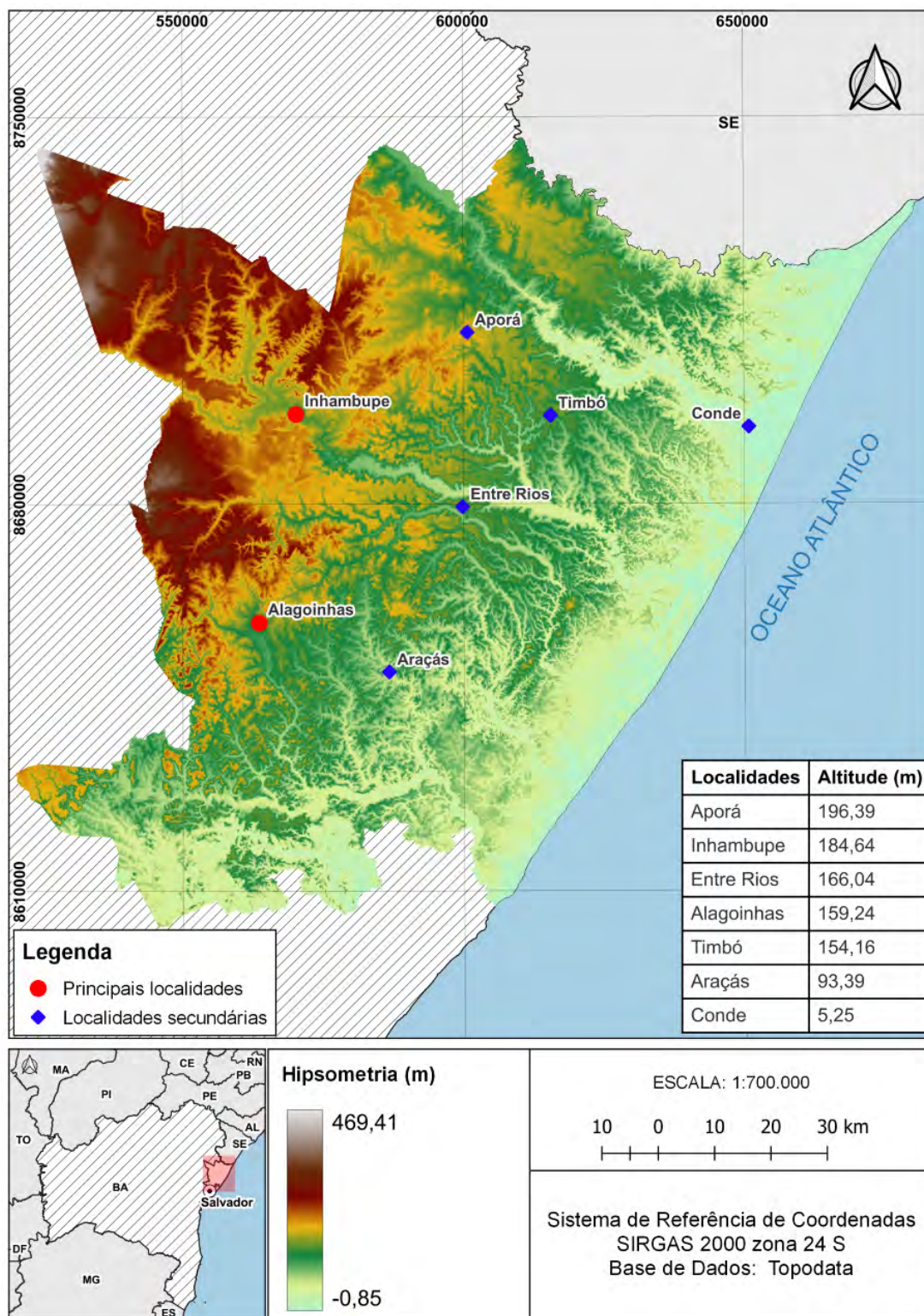


Figura 4: Mapa Hipsométrico da região de Alagoinhas (BA)*

* Produzido pelo geógrafo Jailson Lima, em ambiente de Sistemas de Informações Geográficas (SIG), no software QGIS, a partir da base de dados disponíveis no Banco de Dados Geomorfológicos do Brasil (TOPODATA) que fornece Modelos Digitais de Elevação (MDE) de todo território nacional.

Essa região ao norte seria um importante ponto de ligação entre a capital Salvador e os sertões mais distantes (entendidos aqui como o interior da província até Sergipe e Piauí). Dos caminhos que ligavam a capital ao interior nessa região, destaca-se uma importante estrada denominada em alguns documentos como “Estrada das Boiadas” ou “Estrada Real”, construída no século XVII durante o processo de povoamento e expansão das atividades agrícolas, principalmente com o desenvolvimento da atividade pecuária.

A denominação “Estrada das Boiadas” deve-se ao grande fluxo de boiadas e tropas que transitavam da capital até Paulo Afonso e daí até os sertões do Piauí⁵³. A vila de Inhambupe, que estava entre os núcleos que faziam parte dessa velha rota, adquiriu juntamente com toda região uma posição privilegiada, como entreposto nesses caminhos do gado. A denominação “Estrada Real” está relacionada ao controle ou reconhecimento pelo poder real, neste caso pela coroa portuguesa. Conforme análise feita por Helena Guimarães Campos, o que se entende como Estrada Real hoje é fruto de uma construção conceitual que se articula numa só unidade os diferentes caminhos que atendiam a diferentes regiões, com características semelhantes no que tange ao regime administrativo, ou seja, todas as estradas reais eram controladas pela coroa, recolhendo inclusive uma parte da riqueza produzida, através de tributos nos transportes⁵⁴. Daí também sua importância socioeconômica em relação a outros caminhos não controlados pelo poder real.

Os caminhos ligando a capital aos sertões vão se tornando um dos temas mais tratados pelas autoridades centrais e locais, a depender das necessidades de mais povoamento e exploração das riquezas, visto que a circulação de pessoas e, sobretudo, o escoamento da produção agrícola desenvolvida nos lugares mais afastados da costa só seria possível graças à abertura e manutenção das estradas, segundo o pensamento de muitas autoridades administrativas e proprietários rurais.

As principais estradas ou caminhos do gado existentes até o século XIX ligavam a capital Salvador a pelo menos três regiões baianas diferentes: uma correspondente às localidades de Caetitê e Rio de Contas, no Sudoeste; outra região correspondente à Jacobina e mais ao norte, a região correspondente a Juazeiro, além do caminho até a província de Sergipe. Dentre esses caminhos, interessa mais aqui o ponto de ligação entre Salvador e Juazeiro, além da ligação Salvador-Sergipe, porque compreende a região específica da nossa investigação, tendo as freguesias de Alagoinhas e Inhambupe como lugares de passagem, parada do gado e povoamento desde os tempos coloniais. Essa região fazia parte da grande sesmaria de Garcia d'Ávila e demais membros da Casa da Torre. Eles foram alguns dos primeiros exploradores a se apropriarem do território que compreende todas as terras baianas ao norte da capital, seguindo os rios Real, Itapicuru, Inhambupe, Vaza Barris até o Rio São Francisco⁵⁵.

⁵³ LIMA, op. cit., p. 21.

⁵⁴ CAMPOS, Helena Guimarães. **Caminhos da história: estradas reais e ferrovias**. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2012, p. 15.

⁵⁵ HENRIQUE, Juliana da Silva. **A Feira de Capuame: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII)**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo: USP, 2014, p. 92.

Tendo em vista o fato de ser uma região oriunda de sesmaria, é importante ressaltar que esse sistema era a forma mais comum de domínio da terra em sociedades do Antigo Regime e sua concessão ocorria de forma condicional, ou seja, a principal condição para alguém obter a sesmaria era a de que a terra fosse utilizada para o cultivo, moradia e povoamento. Atendendo a esses critérios, a concessão podia inclusive ser renovada⁵⁶.

A “obrigatoriedade do cultivo”, um dos requisitos mais importantes para a concessão de sesmarias, foi fundamentada juridicamente na Lei Sesmarial de D. Fernando I, de 1375, e sua proposta tinha como objetivo combater uma grave crise de abastecimento, a queda demográfica, a escassez de mão de obra, entre outros problemas enfrentados por Portugal naquele século⁵⁷. A concessão de uma sesmaria a determinada pessoa era um direito alienável, que impunha o dever de lavrar a terra e, caso contrário, o sesmeiro deveria devolvê-la à Coroa. O termo “terra devoluta” provém, inclusive, dessa condição⁵⁸. É válido lembrar que a sesmaria não era um instituto jurídico utilizado em todas as possessões portuguesas. Ela passou a vigorar aqui na colônia quando em Portugal já estava em desuso, além de ter significação distinta nos dois lugares, segundo Márcia Motta⁵⁹.

Desde o início da colonização portuguesa, grande parte das terras concedidas a Garcia d’Ávila produzia para satisfazer os mercados interno e externo, a partir da *plantation* da cana de açúcar e de diferentes gêneros de subsistência, mas principalmente para o desenvolvimento da pecuária. O vasto patrimônio de Garcia d’Ávila foi legado aos seus descendentes que, ao longo de dez gerações e três séculos, o ampliaram ainda mais⁶⁰.

A expansão da atividade pecuária ao norte de Salvador por Garcia d’Ávila ocorreu entre a segunda metade do século XVI e início do XVII, fornecendo gado para o abastecimento da capital. Alguns dos seus contemporâneos ficavam admirados pela extensão da sesmaria e pelo número incontável de gado⁶¹. A ocupação dos sertões baianos pelas fazendas de gado, entretanto, não ocorreu de forma contínua. Ao contrário, dependia de diversas circunstâncias, tais como a presença indígena, a proximidade de rios ou a qualidade do solo, segundo Juliana da Silva Henrique⁶².

Para se ter uma ideia do espaço geográfico que estava sendo ocupado para a criação de gado no início da colonização, vale observar o mapa “O Nordeste da cana e do gado no século 17” confeccionado pela FGV (figura 5).

⁵⁶ PEDROZA, Manoela. Desafios para a história dos direitos de propriedade no Brasil. **Em perspectiva** [online], PPG/UFC, v.2, n.1, p. 11.

⁵⁷ MOTTA, Márcia. **Direito à terra no Brasil: a gestação do conflito**. São Paulo: Alameda, 2009, p. 14-15; VERELA, Laura Beck. **Das sesmarias à propriedade moderna: um estudo de história do direito brasileiro**. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 20-21.

⁵⁸ VERELA, 2005, p. 24-25.

⁵⁹ MOTTA, 2009.

⁶⁰ PESSOA, Ângelo Emílio da Silva. “Família, propriedade, tradição e poder no nordeste colonial: a Casa da Torre de Garcia d’Ávila”. XXIV Simpósio Nacional de História – ANPUH, 2007.

⁶¹ *ibid.*

⁶² HENRIQUE, op. cit.

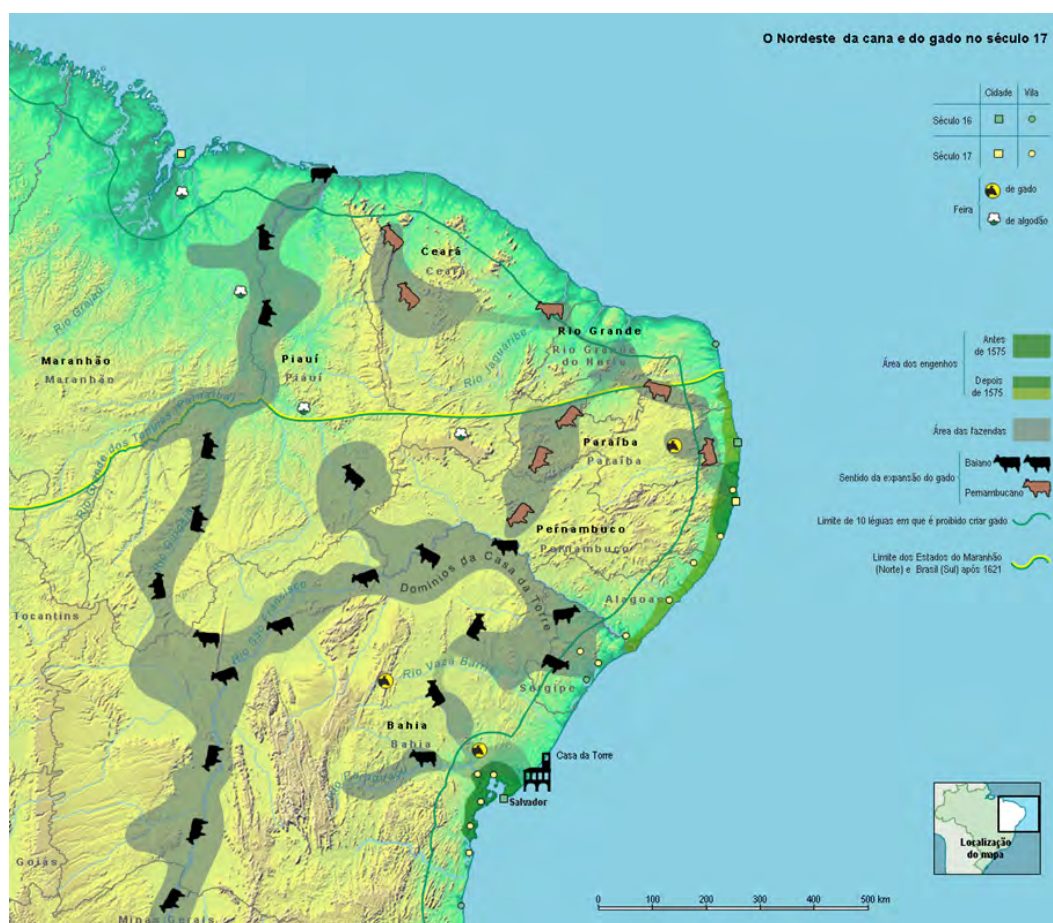


Figura 5: O Nordeste da cana e do gado no século 17

Fonte: <https://atlas.fgv.br/marcos/caminhos-do-gado/mapas/o-nordeste-da-cana-e-do-gado-no-seculo-17>

O ponto de partida da expansão do gado baiano, representado pelos desenhos na cor preta, é a Casa da Torre de Garcia d'Ávila, precursor dessa atividade por ter a concessão da sesmária. O gado segue por dois sentidos principais: um para oeste, nas proximidades do Rio Paraguassu, e outro no sentido norte, para a proximidade de Juazeiro, do Rio São Francisco e também de Sergipe. Nos interessa mais esse sentido que inicia da Casa da Torre até o norte, porque abrange parte da região que pesquisamos.

Nota-se que as áreas na cor verde no mapa correspondem aos locais ocupados pelos engenhos de produção do açúcar, antes e depois de 1575. A linha verde ao longo de todo litoral corresponde ao limite de 10 léguas em que era proibido a criação de gado. E as áreas na cor cinza correspondem às fazendas de criação. Pelo mapa, entendemos que era extenso o território ocupado para o desenvolvimento da pecuária na Bahia do século XVII, território esse inicialmente concedido aos membros da família d'Ávila através do sistema de sesmária.

Para Francisco Carlos Teixeira da Silva, as sesmarias moldaram uma estrutura fundiária marcada pela expansão das fazendas de gado, no final do século XVII, de forma semelhante à estrutura fundiária da *plantation* açucareira⁶³. A pecuária foi, aliás, uma

⁶³ SILVA, Francisco Carlos Teixeira. Pecuária e formação do mercado interno do Brasil-colônia. *Estudos Sociedade e Agricultura*, 8, abril de 1997, p. 119-156.

atividade de grande importância também como impulsionadora da expansão da ocupação do território. É válido salientar que os grandes domínios, como a sesmaria do d'Ávila, por exemplo, não se constituíam uniformemente em fazendas de gado sob a forma de uma única exploração, mas eram arrendados ou estavam subdivididos em inúmeros currais, sítios ou fazendas, unidades menores no interior da sesmaria⁶⁴.

À medida que a sesmaria dos d'Ávila se desmembrava, diversas possessões foram ocupadas por diferentes sujeitos que utilizavam a terra para o desenvolvimento pecuário e de diferentes gêneros da lavoura para suprir os abastecimentos locais, e não apenas voltada para a exportação, como era característica da *plantation* açucareira. A ocupação das áreas mais afastadas da costa vinha acompanhada da expansão dessas atividades econômicas, favorecendo também a abertura de novas estradas e povoações, constituindo assim novas regiões baianas.

A região que esta tese investiga se insere no contexto da expansão das atividades agropecuárias a partir da exploração de novos territórios. Alagoinhas e Inhambupe ganharam importância, desde os tempos coloniais, por fazerem parte dos caminhos do gado, como pontos de ligação entre o litoral e os sertões da província baiana e até de Sergipe e Piauí⁶⁵. Inhambupe, por exemplo, era um dos principais fornecedores de gado vacum para a maior feira colonial desse produto, a de Capuame, próxima à capital Salvador⁶⁶.

O fato dessa região ser oriunda de uma grande sesmaria, nos faz pensar na sua importância enquanto espaço de produção econômica que perdurou por grande parte do século XIX, mesmo com fatores adversos dificultando um crescimento mais significativo, se comparado a outras regiões do império, a exemplo do sudeste cafeeiro. Os fatores adversos, muitas vezes apontados por autoridades e proprietários de terras, foram a suposta escassez de mão de obra na lavoura (em decorrência da diminuição do número de escravizados), as intempéries (sobretudo os longos períodos de estiagem) e o pouco desenvolvimento tecnológico. Isso não fez da região de Alagoinhas um lugar inferior na província e no império. Ao contrário, serviu como um espaço voltado para um melhoramento do setor agrícola, sobretudo a partir da abertura de novas estradas e transportes para o escoamento da produção, como abordaremos mais adiante. Se por um lado a região estava sendo pensada e formada com “caminhos do melhoramento” agrícola, por outro os espaços se constituíam como um campo de conflitos, pelos entendimentos sobre a posse e uso da terra.

1.2: Acesso e uso da terra em Alagoinhas e seu entorno

Este tópico procura apresentar as diferentes formas de acesso à terra na região de Alagoinhas antes do período de possíveis transformações socioeconômicas proporcionadas pela chegada da ferrovia e pelos diferentes entendimentos sobre a Lei de Terras, assim como refletir sobre os usos da terra, tendo em vista uma maior preocupação, por parte das autoridades locais, em delimitar os espaços destinados à lavoura e à criação de gado.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Segundo Francisco Carlos, a “Estrada Real do Gado” ligava os sertões do Piauí, através de Bonfim, Queimadas, Coité, Serrinha e, ainda uma vez, Alagoinhas a Salvador. SILVA, 1997.

⁶⁶ HENRIQUE, op.cit.

O acesso à terra no Brasil ocorria a partir de diferentes formas, desde o sistema de sesmarias implantado pela coroa portuguesa, até doações entre familiares ou vizinhos e até mesmo a partir das transações de compra e venda. Essas práticas faziam parte da rotina da região de Alagoinhas, e os registros paroquiais apontam que quase a metade das possessões tinha sido adquirida exclusivamente por compra, algumas envolvendo vizinhos ou os próprios familiares.

Os registros paroquiais de terras da região de Alagoinhas, principais fontes de pesquisa utilizados para o desenvolvimento deste tópico, foram realizados entre os anos de 1857 e 1860. Sendo cadastros de possessões recomendados pela Lei de Terras de 1850, com o intuito de distinguir o que seria considerada terra pública e terra privada, os registros paroquiais não davam garantia de propriedade absoluta da terra, apesar de alguns indivíduos utilizarem essa medida como forma de garantir ou até de aumentar os seus domínios territoriais. Os registros de terras, realizados pelos párocos das freguesias, apenas apresentavam algumas informações sobre as possessões, em alguns casos a forma de obtenção e o valor monetário.

Antes de apresentar um panorama geral dos registros paroquiais de Alagoinhas e seu entorno, é válido citar, sucintamente, alguns estudos historiográficos sobre a Lei de Terras e suas interpretações pelos diferentes sujeitos sociais. Alguns historiadores têm defendido a ideia de que a Lei de Terras de 1850 criou as condições para o estabelecimento da propriedade privada no país, com um possível mercado de terras, a partir da tentativa de proibir a aquisição desse bem pela posse e tornando a compra como única ou principal forma. José de Souza Martins é um exemplo clássico de historiador que relaciona a Lei de Terras com a transição do trabalho escravo para o livre, abordando o avanço da propriedade privada sobre terras devolutas através da compra⁶⁷. Segundo ele, a lei impedia o liberto de ter acesso à terra, pois não havia mais fronteiras abertas. Dessa forma, os ex-cativos e imigrantes continuariam a trabalhar para os fazendeiros. Assim como a lei de 1850, a Lei Hipotecária de 1864 também seria colaboradora da propriedade privada e do capitalismo, segundo Roberto Smith, o que é um exagero apontado por estudos mais recentes⁶⁸. Para Márcia Motta e outros autores, a exemplo de Pedro Parga, as fontes até então pesquisadas apontam para a necessidade de recortes regionais mais reduzidos para pensar como a norma foi implementada em cada localidade, pois a transcrição, as escrituras de compra e venda como provas de domínio, só foram utilizadas por alguns fazendeiros e de forma conflituosa⁶⁹.

Autores como Ilmar de Mattos e José Murilo de Carvalho também criticaram esse posicionamento de que a Lei de Terras abriu caminhos para a consolidação da propriedade privada. Ao estudar a política de terras no Império, Carvalho defendeu que ela “muito pouco ou nada saíria do nível legislativo”, ou seja, a Lei de Terras seria o primeiro grande exemplo nacional da lei que “não pegou”, que “não saiu do papel”, pois foi vetada, na prática, pelos barões⁷⁰. Como se a lei mostrasse a incapacidade do governo central em aprovar ou implementar medidas contrárias aos interesses dos proprietários. Assim, não conseguiu regularizar a estrutura fundiária, não deu fim ao costume da posse e nem conseguiu criar a propriedade privada. Seria, nas palavras do autor, uma “modernização frustrada”.

⁶⁷ MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. São Paulo: Editora Ciências Humanas, 1979.

⁶⁸ RODRIGUES, Pedro Parga. **As frações da classe senhorial e a lei hipotecária de 1864**. Niterói: Eduff, 2016, p. 35.

⁶⁹ MOTTA, Márcia. **Nas fronteiras do poder: conflitos de terra e direito agrário no Brasil de meados do século XIX**. Rio de Janeiro: Vício de leitura: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998; RODRIGUES, op. cit., p. 36-37.

⁷⁰ CARVALHO, 1981, p. 39-57.

Márcia Motta, por sua vez, concorda com José M. de Carvalho sobre a continuidade do costume da posse, mas discorda da ideia de “veto dos barões”. Segundo ela, a lei foi interpretada e utilizada de diferentes formas, pelos diferentes sujeitos a depender de cada contexto⁷¹. Portanto a necessidade de estudar outras regiões do império, diferentes do “centro” político e econômico (o sudeste cafeeiro) daquele momento, é uma das preocupações da autora e de outros estudos mais recentes⁷². Como ressalta Márcio Both, a explicação de que a lei “não pegou” por causa da resistência das elites, tem como ponto de partida a região da economia cafeeira para pensar o Brasil como um todo⁷³. O que a lei não conseguiu realizar, segundo Both, foi uma nova concepção sobre a terra e especialmente sobre a propriedade. Mas ela foi eficaz no sentido de instituir critérios definidores de marcos legais da propriedade privada da terra no Brasil.

Compartilhamos com a ideia de Márcia Motta e outros historiadores mais recentes, como Parga, Both, Cristillino⁷⁴ de que a Lei de 1850 não criou um mercado da terra e foi interpretada de diferentes maneiras nas diversas regiões do Império. De acordo com Both, a norma foi parte de um processo maior de transformação. Para a região baiana aqui pesquisada, partimos do pressuposto de que as relações com a terra (de compra e venda) se conjugavam com uma variedade de práticas sociais, que envolviam relações de vizinhança, parentesco e apadrinhamento, por exemplo.

As transações de compra de terras eram uma realidade em grande parte do Império antes mesmo da Lei de 1850. As ordenações ibéricas, que permaneciam em vigor após o processo de emancipação política de 1822, estabeleciam que a aquisição da propriedade devia ocorrer através da tradição, que era a entrega da coisa alienada ou a realização de um ato simbólico para essa entrega⁷⁵. Através de um contrato de compra e venda, firmado na presença de oficial público e testemunhas, o ato se tornava público, mas era necessário que o comprador tomasse posse formalmente da coisa.

Vale ressaltar que as próprias ordenações (como as Ordenações Filipinas de 1603) eram contraditórias no que se refere à tradição como forma de transmissão de propriedade, justificando que o contrato de compra e venda seria perfeito e acabado porque havia consentimento entre as partes⁷⁶. No contexto do sistema de sesmaria, por conta da obrigatoriedade do cultivo, as ordenações portuguesas reconheciam também o costume da posse como requisito para a transmissão da propriedade. A Lei da Boa Razão, de 1769, contribuiu para o surgimento de uma nova forma de transmissão, neste caso, somente através dos contratos. E o Alvará de 1795, por sua vez, reconhecia a posse⁷⁷.

Pelos registros paroquiais analisados, percebemos que a compra teria sido a principal forma de obtenção das terras, seguido pela transmissão por herança. Já que a pesquisa compreende duas localidades vizinhas, Alagoinhas e Inhambupe, consultamos os 4 livros gerados nesse período (1857-1860) e desenvolvemos um banco de dados com informações

⁷¹ MOTTA, op. cit.

⁷² Ver CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Litígios fundiários em terras de guerreiros: A aplicação da Lei de Terras no Rio Grande do Sul. IN: Motta, Márcia; OLINTO, Beatriz Anselmo & OLIVEIRA, Oséias de (org.). **História Agrária: propriedade e conflito**. Guarapuava: UNICENTRO, 2009, p. 359-377.

⁷³ BOTH, Márcio. Lei de terras de 1850: lições sobre os efeitos e os resultados de não se condenar “uma quinta parte da atual população agrícola”. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v 35, n 70, 2015, p. 87-107.

⁷⁴ PARGA, BOTH, CRISTILLINO, op. cit.

⁷⁵ PARGA, op.cit., p. 45-46.

⁷⁶ Ibid., p. 47.

⁷⁷ Ibid., p. 63-69.

variadas a respeito das diferentes possessões. O nome do declarante, a localidade da possessão, a forma de obtenção, os possíveis valores, os limites e confrontantes são as principais informações registradas na documentação e organizadas num banco de dados para facilitar nossa consulta. As principais tabelas apresentadas nessa seção foram montadas a partir da contagem, em números de situações registradas, e transformados esses números em porcentagem para algumas demonstrações. Vale salientar também que Alagoinhas esteve sob a jurisdição de Inhambupe até o início da década de 1850 e alguns proprietários adquiriam terras em uma localidade, mas residiam na outra. Por isso também a necessidade de pesquisar as duas localidades, analisando os registros de suas respectivas freguesias (a de Santo Antonio de Alagoinhas e a de Nossa Senhora da Conceição do Aporá).

Na freguesia de Santo Antonio de Alagoinhas, 217 das 449 possessões registradas, ou seja, 48,3% são por compra, muitas delas antes da Lei de Terras de 1850. A obtenção por herança é a segunda forma presente nos livros de registro, representando cerca de 25% das declarações. Menos de 4% delas foram obtidas por outras formas, tais como doação, meação, dote, trocas, entre outros arranjos.

Tabela 1: Formas de obtenção da terra – Freguesia de Santo Antonio de Alagoinhas (1857-1859)

	Compra	Herança	Outras*	Não especificadas*	Total
Nº de registros	217	112	17	103	449
Porcentagem	48,3%	24,9%	3,8%	23%	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de arquivos colonial e provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641 e 4642.

*Outras formas de obtenção como doação, meação, troca. As não especificadas são aquelas que os declarantes não especificaram como obtiveram a terra.

Na freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá, pertencente à vila de Inhambupe, os números são muito semelhantes à freguesia de Santo Antonio de Alagoinhas. 226 das 446 possessões registradas (cerca de 50%) representam a compra como forma de obtenção da terra, ou seja, os declarantes compraram antes da recomendação dos registros. A herança aparece como a segunda forma, representando em média 35%. E menos de 5% dos registros apresentam outras formas de obtenção da terra.

Tabela 2: Formas de obtenção da terra – Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá (1857-1860)

	Compra	Herança	Outras*	Não especificadas*	Total
Nº de registros	226	156	21	43	446
Porcentagem	50,7%	35%	4,7%	9,6%	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de arquivos colonial e provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651 e 4653.

*Outras formas de obtenção como doação, meação, troca. As não especificadas são aquelas que os declarantes não especificaram como obtiveram a terra.

Nas duas localidades pesquisadas, a compra é, portanto, a principal forma de obtenção de possessões, representando quase 50% do total nos registros paroquiais. A herança, segunda forma mais frequente nessa região, representa cerca de 30% e em pouco mais de 4% dos registros aparecem outras formas de aquisição de terras, tais como doações, meações e possíveis trocas, o que pode revelar uma relação com a terra marcada por diferentes arranjos sociais, firmados pelos grupos familiares, vizinhanças, padrinhos, etc. Vale lembrar que uma parcela significativa dos declarantes (cerca de 16%) não especificou como adquiriu suas possessões, talvez porque não considerava uma informação importante a ser registrada no documento, ou talvez porque simplesmente acessou a terra de forma que nenhum confrontante a reconhecesse como possuidora daquelas situações.

Tabela 3: Formas de obtenção da terra – Freguesias de Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá (1857-1860)

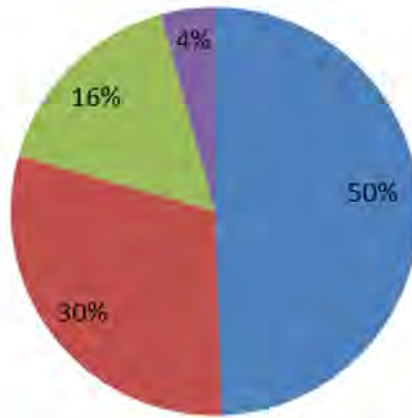
	Compra	Herança	Outras*	Não especificadas*	Total
Nº de registros	443	268	38	146	895
Porcentagem	49,5%	29,9%	4,3%	16,3%	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de arquivos colonial e provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651 e 4653.

*Outras formas de obtenção como doação, meação, troca. As não especificadas são aquelas que os declarantes não especificaram como obtiveram a terra.

Gráfico 1: Formas de obtenção da terra* - Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá

■ Compra ■ Herança ■ Não especificada ■ Outras



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de arquivos colonial e provincial, Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642, 4651, 4653.

*Porcentagens em números aproximados.

As transações de compra e venda não podem ser vistas apenas em valores monetários, mesmo estes aparecendo descritos nos registros em centenas, milhares ou contos de réis. Naquele contexto, o “mercado” da terra, sobretudo envolvendo vizinhos e familiares, era medido em termos de subsistência do próprio grupo, ou seja, de acordo com a importância da terra para a sobrevivência, mas também como uma possibilidade de distinção social, de prestígio e poder. Assim, o preço em que uma possessão era vendida não dependia necessariamente do jogo impessoal da oferta e da demanda, mas das relações sociais e com a terra. Se alguém comprasse a terra de um familiar por um preço mais caro ou mais barato do que de outra pessoa, não era por conta das leis do mercado propriamente dito, mas da importância da família nas transações econômicas relacionadas à terra⁷⁸.

Nos registros paroquiais de terras da região de Alagoinhas, a maior parte das declarações apresenta os valores monetários das possessões. Nas duas freguesias analisadas, um pouco mais da metade dessas possessões é registrada com o preço de compra ou com um preço avaliado no ato do registro.

Na paróquia de Santo Antonio de Alagoinhas, 232 declarações apresentam o preço da terra, enquanto 217 não apresentam, como mostra a tabela 4:

⁷⁸ Para o caso de Santena, na Itália, Giovanni Levi observou uma tendência contrária ao esperado: a terra sempre era vendida por um preço mais alto quando envolvia pessoas de uma mesma família. Ver: LEVI, G. **A herança imaterial**: a trajetória de uma exorcista no Piemonte do século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

Tabela 4: Registros de terras em relação aos valores – Santo Antonio de Alagoinhas (1857-1859)

	Nº de declarações com valores	Nº de declarações sem valores	Total de declarações
	232	217	449
Porcentagem	51,7%	48,3%	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB. Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terras, livros 4641 e 4642.

Na paróquia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá, por sua vez, 268 declarações apresentam valores, enquanto 178 não apresentam. Veja tabela 5:

Tabela 5: Registros de terras em relação aos valores – N. S. da Conceição do Aporá (1857-1860)

	Nº de declarações com valores	Nº de declarações sem valores	Total de declarações
	268	178	446
Porcentagem	60,1%	39,9%	100%

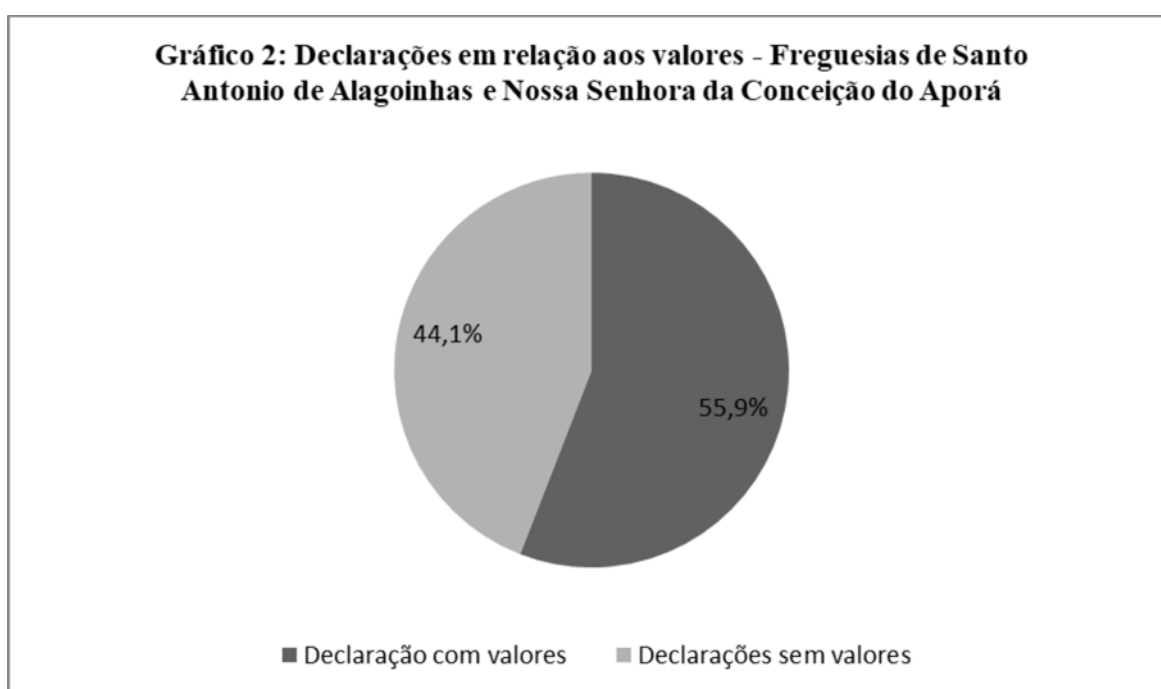
Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de Terra, livros 4651 e 4653.

Nas duas localidades pesquisadas, 500 das 895 declarações apresentam um preço para as possessões, enquanto 395 não apresentam. Isso equivale a, respectivamente, 55,9% contra 44,1%, ou seja, o número de declarações com citação de valores monetários representa um pouco mais da metade dentre todos os registros. Veja a tabela 6 e gráfico 2.

Tabela 6: Registros de terras em relação aos valores – Freguesias de Santo Antonio de Alagoinhas e Nossa Senhora da Conceição do Aporá (1857-1860)

	Nº de registros com valores	Nº de registros sem valores	Total
	500	395	895
Porcentagem	55,9%	44,1%	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642, 4651, 4653.



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir de documentos obtidos no APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642, 4651, 4653.

Levando em consideração que a maior parte das terras foi adquirida por compra de particulares, não é de se estranhar que a maioria dos declarantes também atribuísse um preço para suas possessões. Mas vale lembrar, entretanto, que nem todos os declarantes que afirmaram ter obtido terras por compras, declararam valores monetários. E muitos que adquiriram por herança ou doação, estabeleceram um preço, mesmo que aleatório.

Além de não ser uma informação obrigatória para os declarantes (segundo a recomendação da Lei de Terras), o valor monetário não representava, necessariamente, algo

determinante nas transações. Sem entrar na discussão sobre o preço da terra naquele contexto, no geral os valores (quando aparecem nas declarações) são irrisórios, independentemente da localidade onde estava situada a possessão (próxima a rios, riachos e lagoas) e até mesmo do tamanho. Ao contrário de alguns produtos disponíveis no mercado (açúcar, fumo, gado⁷⁹, por exemplo), não havia um preço padrão para uma determinada medição de terra. Em outras palavras, os preços podiam ser aleatórios, a depender do quanto cada declarante e seus confrontantes quisessem estabelecer. De qualquer forma, percebemos que a grande maioria das declarações apresenta preços relativamente baixos da terra, em comparação a alguns preços de gêneros agrícolas, gado e escravos⁸⁰.

Poucos declarantes indicaram preços de suas possessões, por braças, tarefas ou outras medidas, como se houvesse um padrão no mercado. Foi o caso de Manoel Gomes da Silva, morador do termo do Aporá (Inhambupe), que registrou cinco possessões, com preços de compra estabelecidos por braça, no ano de 1859. Localizadas na Fazenda Tronco e na Fazenda do Canto do Saco, suas possessões foram calculadas por 2.000 réis cada braça. Uma delas, medindo 36,5 braças, valia 73.000 réis; outra de 30 braças valia 60.000 réis, por exemplo⁸¹. Manoel Gomes foi, aliás, o único dos declarantes a estabelecer um preço fixo de suas possessões por braça, neste caso 2000 réis cada. Como o valor puramente econômico não tinha tanta importância, para aquela sociedade, quanto o valor simbólico e social, o preço exato de cada possessão de terra registrada por Manoel não significava, necessariamente, a inserção numa lógica de mercado impessoal. Os preços de uma medição de terra não aparecem em nenhuma documentação do período analisado, semelhantes aos preços de alguns gêneros básicos da alimentação e do gado para o abate, e até mesmo estes não eram operados num mercado autorregulado.

Pensar a própria terra como um bem passível de negociação baseada numa lógica de economia de mercado pode ser um equívoco, levando em consideração que naquele período as transações de compra, venda, troca, dependiam das relações sociais (entre familiares e vizinhanças rurais). Em outras palavras, o significado da propriedade da terra nesse contexto não assume um caráter de mercadoria, mas tem o sentido de posse para a finalidade social (atividade produtiva, distinção social, prestígio, etc.).

Em suma, na região de Alagoinhas, durante o período dos registros de terras, as transações econômicas ligadas ao meio rural (produção, troca, distribuição de gêneros, compra e venda de terras) estavam integradas às relações sociais, sobretudo entre os sujeitos confrontantes das possessões. No entender daquela sociedade, os conflitos e as solidariedades entre os vizinhos podiam definir a legitimação do direito à terra, muito mais até do que o jogo de um mercado que pensava na individualização da propriedade. Ainda que o liberalismo econômico fizesse parte dos debates entre autoridades e proprietários, naquele contexto, o grau de parentesco, as trocas de favores, as relações sociais estabelecidas eram muito mais importantes do que qualquer lei. Portanto, no que tange especificamente às transações de compra e venda de terras, não podemos pensar em um mercado ditado por leis de oferta e procura e nem pela própria Lei de Terras, pelo menos nas primeiras décadas de sua vigência, uma vez que os próprios registros indicam valores monetários aleatórios ou relativamente baixos. Além disso, ações costumeiras de se plantar e criar animais em terras consideradas de

⁷⁹ Os preços desses produtos apareciam em diferentes fontes, como periódicos e até em processos criminais da região, no período analisado.

⁸⁰ Em outro capítulo, mostraremos sucintamente exemplos de preços de escravos, que eram considerados altos também em relação aos preços do gado.

⁸¹ APEB. Seção de arquivos colonial e provincial. Registros de terras, livros 4651 e 4653.

uso comum⁸² continuaram vigorando entre uma parcela significativa da população, que não via a terra como algo individual e passível de negociações lucrativas. Alguns novos entendimentos podem ter surgido nas últimas décadas do século XIX, com a expansão da ferrovia na região e a associação que alguns proprietários rurais e autoridades faziam desta com uma possível valorização da propriedade e aumento da riqueza material. Discutiremos mais essa questão nos últimos capítulos desta tese.

Ainda que os registros paroquiais de terras não representem uma estrutura completa sobre o acesso e uso da terra nas primeiras décadas do século XIX, esses documentos podem indicar uma certa desigualdade social na região, tendo em vista a quantidade de registros ou de pessoas que cadastraram as possessões. Tentamos relacionar a quantidade de pessoas que realizaram o cadastro por recomendação da Lei de Terras de 1850 com a estimativa populacional da segunda metade do século XIX, atentando sobretudo ao perfil dessa população, que tinha como uma das principais características a relação direta com as atividades agrícolas, detendo ou não a posse da terra.

1.2.1: Uma sociedade rural majoritariamente de lavradores

A região de Alagoinhas era formada por uma sociedade que estava diretamente ligada ao mundo rural, onde as principais atividades econômicas – agricultura e pecuária – eram produtoras de riqueza e contribuíam para reforçar as relações sociais e de poder. No universo de sujeitos daquela sociedade agrária, devemos ficar atentos para as diferentes nomeações atribuídas por eles mesmos e por quem registrava os documentos. Fazendeiros, sitiantes, posseiros, agregados, por exemplo, são algumas denominações que devem ser discutidas, pois podem carregar significados e sentidos importantes nas relações estabelecidas entre eles e a terra.

De acordo com o recenseamento de 1872, a maioria da população das duas localidades pesquisadas (Alagoinhas e Inhambupe) era formada por pessoas livres ou libertas, seguindo o mesmo perfil populacional do Império⁸³ e, mais especificamente, de toda a província baiana. Os pardos e pretos correspondiam, juntos, à maior parcela da população (aproximadamente 80% do total), em Alagoinhas e Inhambupe, segundo esse censo⁸⁴. Cerca de 82,7% da população de Alagoinhas era formada por livres e libertos, enquanto apenas 17,3% por escravos, como mostra a tabela:

⁸² A expressão “comum”, relacionada ao uso da terra, aparece nos registros paroquiais geralmente se referindo àquelas terras em que havia muitos herdeiros ou que pessoas de outras famílias tinham a posse de uma parte delas, adquirida por doação. Também é possível relacionar a expressão “terras de uso comum” àquelas em que não eram particulares e que as autoridades locais (sobretudo os vereadores) as reconheciam como públicas, já que muitos animais eram criados soltos nessas terras e não se identificavam os supostos proprietários.

⁸³ Para saber mais sobre a demografia no Império a partir da diminuição do número de escravos, ver: CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil escravista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 229; GUIMARÃES, Alberto Passos. **As classes perigosas: banditismo rural e urbano**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2008, p. 187-189.

⁸⁴ Além de pardos e pretos, o recenseamento de 1872 apresenta os brancos e os caboclos como categorias raciais.

Tabela 7: População de Alagoinhas (Livres e escravos)

Condição jurídica	Nº da população	Porcentagem
Livres	17.976	82,7%
Escravos	3.768	17,3%
Total	21.754	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

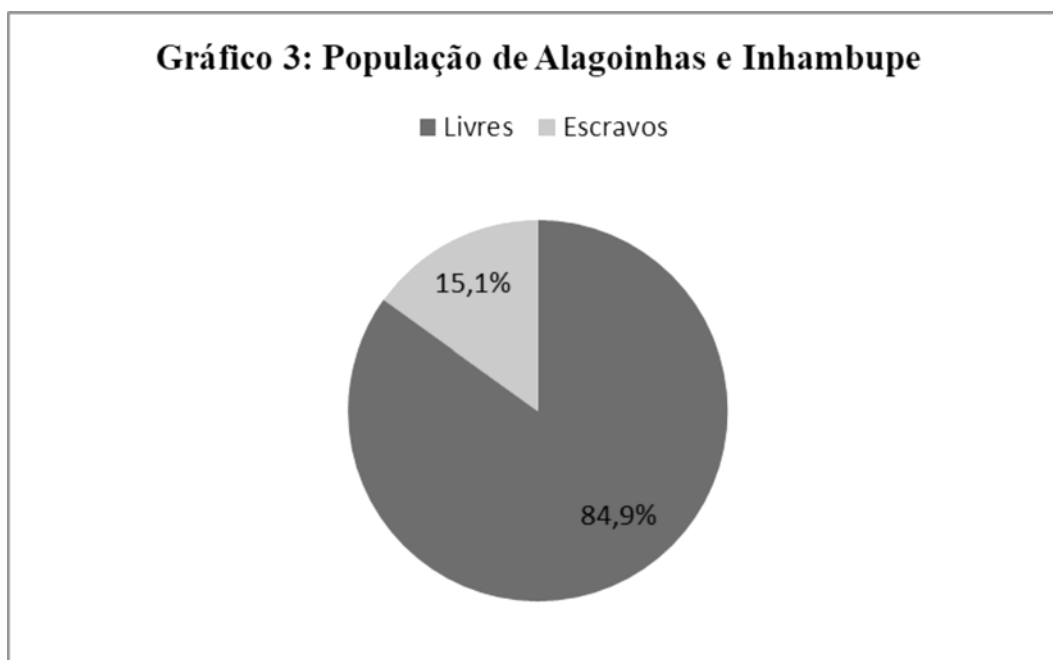
Em Inhambupe, por sua vez, 87,2% da população das freguesias era formada por livres e apenas 12,8% por escravos. Ver tabela 8:

Tabela 8: População de Inhambupe (Livres e escravos)

Condição jurídica	Nº da população	Porcentagem
Livres	18.175	87,2%
Escravos	2.665	12,8%
Total	20.840	100%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Em ambas as localidades, portanto, a grande maioria da população era formada por pessoas livres ou libertas, durante a segunda metade do século XIX, equivalendo a aproximadamente 85% contra 15% de pessoas escravizadas, conforme apresentado no gráfico 3:



Fonte: Elaborado pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Essa configuração da segunda metade do século XIX vinha sendo marcada pela diminuição do número de escravos e pelo consequente aumento do número de livres e libertos, motivados pelo fim do tráfico de africanos e pelo processo abolicionista, por meio de leis (dos sexagenários, do ventre livre) ou de alforrias (compradas e concedidas). Em alguns inventários da região, encontramos exemplos de alforrias concedidas pelos proprietários, principalmente na década de 1870, o que contribuía para a diminuição do número de escravos e o aumento do número de libertos. Algumas pesquisas indicam que essa configuração foi marcante em toda Bahia desse período⁸⁵.

No censo de 1872, a população era classificada como livre ou escrava. Dentro do grupo considerado livre se inseriam as pessoas nascidas juridicamente livres e todas aquelas que foram libertadas do cativeiro. Estas eram maioria em todo o Império naquele período. Como os sentidos de liberdade são complexos, vale ressaltar que é mais coerente utilizar a palavra “livre” apenas em contraposição à condição jurídica de escravo, visto que não havia um “mercado de trabalho livre” propriamente dito, como explicou Paulo Pinheiro Machado⁸⁶. O homem livre pobre, o mestiço, descendente de africanos, os indígenas, viviam submetidos ao poder quase absoluto dos grandes fazendeiros⁸⁷. A precarização da liberdade de negros e pardos alforriados na segunda metade do século XIX era evidente, pois a escravidão havia marcado a vida desses sujeitos, tendo que lidar com o “perigo de cair nela ou voltar para ela”, nas palavras de Sidney Chalhoub⁸⁸.

O processo de exploração dos trabalhadores se mantinha mesmo entre os libertos e podia, na observação do cotidiano de trabalho, nem se fazer nítidas diferenciações do que era

⁸⁵ Ver: SAMPAIO, Gabriela dos Reis; CASTILLO, Lisa Earl e ALBUQUERQUE, Wlamyra (orgs.). **Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX)**. Salvador: EDUFBA, 2014.

⁸⁶ MACHADO, op. cit.

⁸⁷ ibid., p. 66.

⁸⁸ CHALHOUB, 2012, p. 29.

um livre e um escravo, tamanha as formas de exploração. Mais especificamente na região de Alagoinhas, os livres pobres e os escravos viveram experiências comuns de exploração. O exemplo da participação de homens considerados livres e escravos na construção da ferrovia ligando Salvador a Alagoinhas, entre 1858 e 1863, demonstra essa dificuldade de classificação de uma população fortemente marcada pela exploração⁸⁹.

O primeiro recenseamento geral do Brasil, de 1872, traz um panorama relativamente completo da população de cada província do Império. Critérios como sexo, estado civil, raça, religião, nacionalidade, grau de instrução, profissão, classificam a população de todas as freguesias de cada província do império, levando em conta a condição jurídica, neste caso, pessoas livres ou escravas. Dentro da classificação da população considerada em relação às profissões, há uma subdivisão em dois grupos principais: o das profissões liberais, que incluem médicos, advogados, professores, empregados públicos, por exemplo; e o das profissões manuais ou mecânicas, que incluem aqueles que produziam calçados, vestuário, que desenvolviam atividades de edificações, entre outras. Além destas, são classificadas como manuais as profissões agrícolas, subdivididas em lavradores e criadores. O serviço doméstico aparece no censo, mas não estava incluído na categoria de profissões manuais. Há ainda um contingente imenso de pessoas classificadas como “sem profissão”.

Vale lembrar que a utilização de alguns dados do primeiro censo nesta pesquisa explica-se pelo fato de não termos outras fontes mais completas sobre demografia na região baiana no período pesquisado, que classifiquem os sujeitos em diferentes critérios, tais como raças, profissões, etc. Além disso, algumas classificações apresentadas por esse censo são fundamentais para a análise da população que desenvolviam atividades rurais e aquelas que eram classificadas de forma pejorativa por algumas autoridades.

A maior parte do contingente populacional da região baiana aqui analisada era formada, segundo o censo de 1872, por pessoas “sem profissão”. Para as duas localidades pesquisadas, Alagoinhas e Inhambupe, os números referentes a essa parcela da população são grandes, tanto entre os indivíduos considerados livres e libertos quanto entre os escravos.

Nas freguesias de Alagoinhas, a população considerada “sem profissão” representava cerca de 70% do total entre os livres e 60% do total entre os escravos, como apresentado na tabela 9.

Nas freguesias de Inhambupe, por sua vez, essa população “sem profissão” equivalia a aproximadamente 52% do total entre os livres e 44% do total entre os escravos, conforme demonstração da tabela 10.

Considerando as duas localidades juntas, os números do censo indicam, portanto, que mais da metade (cerca de 60% de toda a população) era considerada “sem profissão”. Isso incluía tanto os indivíduos livres/libertos quanto os escravos, como mostra a tabela 11.

⁸⁹ Para saber mais sobre as experiências em comum de livres e escravos na construção dessa ferrovia ver: SOUZA, Robério S. **Se eles são livres ou escravos**: escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estrada de São Francisco: Bahia, 1858-1863 (Tese de doutorado). Campinas, SP: Unicamp, 2013.

Tabela 9: População “sem profissão” - Alagoinhas

Condição jurídica	Total da população	Nº “sem profissão”	% “sem profissão”
Livres	17.976	12.539	69,8%
Escravos	3.768	2.240	59,4%
Total	21.754	14.779	67,9%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Tabela 10: População “sem profissão” - Inhambupe

Condição jurídica	Total da população	Nº “sem profissão”	% “sem profissão”
Livres	18.175	9.513	52,3%
Escravos	2.665	1.186	44,5%
Total	20.840	10.699	51,3%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Tabela 11: População “sem profissão” – Alagoinhas e Inhambupe

Condição jurídica	Total da população	Nº “sem profissão”	% “sem profissão”
Livres	36.151	22.052	60,9%
Escravos	6.433	3.426	53,2%
Total	42.584	25.478	59,2%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Vale ressaltar que esse termo “sem profissão” não significava, porém, o mesmo que “sem ocupação”. Apesar de muitas autoridades considerarem essa parcela da população como “vadios”, “ociosos”, “sem meios certos de vida”, entre outras classificações pejorativas, os indivíduos enquadrados como tal podiam desenvolver todo tipo de trabalho, sobretudo os sazonais, voltados ou não para a lavoura. Tantos outros sujeitos que cometiam furtos de animais e gêneros da lavoura (por necessidade ou como forma de ajustes de contas com vizinhanças) também eram considerados vadios pelas autoridades⁹⁰.

Grande parte dessa população era trabalhadora do meio rural (como escravizados, livres e libertos pobres) submetida à dominação política e econômica de poucos fazendeiros poderosos e muitas vezes não tinham o básico para sua sobrevivência⁹¹. E mesmo reconhecendo essa população como trabalhadora, algumas autoridades insistiam em classificá-la pressupondo uma ociosidade. Exemplo disso aparece em uma das correspondências enviadas pela câmara de Inhambupe ao presidente da província no ano de 1870. Os vereadores dessa localidade escreveram, entre outras coisas, que grande parte dos habitantes se compunha de “rendeiros e agregados (...) mais propensos a ociosidade e indolência”⁹².

Rendeiros e agregados podiam desenvolver atividades econômicas sob o domínio de outrem ou não, sempre de forma temporária. Quem cedia à terra em troca de um pagamento, muitas vezes desejava se manter um período afastado diretamente da lida na lavoura, recebendo o suficiente para a subsistência de sua família. E quem recebia a terra temporariamente, produzia também para o seu sustento, e não necessariamente objetivando lucro. Numa região onde a grande maioria da população não tinha o acesso direto à terra, trabalhar a terra de outrem, ainda que num curto período, podia significar uma boa alternativa de sustento familiar e até para contribuir no abastecimento de uma localidade.

Os agregados eram, na maioria das vezes, trabalhadores que possuíam a condição jurídica de livres, mas pobres, sem recursos. Eram moradores de uma fazenda, sítio ou outra propriedade, sem vínculo familiar e empregatício. Como forma de pagamento de suas moradias, os agregados podiam desenvolver o trabalho na terra, ficando com uma parte do que produziam, mas sempre desigual a que o proprietário ficava. A relação dos agregados com os proprietários era, segundo Marina Machado, uma relação não capitalista de produção, pois não implicava um pagamento de salário, mesmo se estivesse inserida num contexto de capitalismo⁹³. A condição desses moradores podia ser muito mais incerta e precária, já que eles não tinham uma expressão econômica forte quanto o escravo, ou seja, não representavam o valor de mercadoria. Além disso, não havia um contrato escrito que regesse as relações de

⁹⁰ Nesse período, a repressão à vadiagem, a atuação policial era muito comum em diversos lugares do Império. Para a região sudeste, Hebe Mattos observou que essa repressão ocorria principalmente contra os furtos de mandioca, animais e outros gêneros, característica bem semelhante à Bahia do mesmo período. Ver: MATTOS, Hebe. **Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil, século XIX**. 3ª edição. Campinas, SP: Unicamp, 2013, p. 354.

⁹¹ Para saber mais sobre a população livre pobre, sobretudo do meio rural brasileiro na segunda metade do século XIX, ver: FRANCO, Maria Sílvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4ª ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997; MATTOS, Hebe. **Ao Sul da História: lavradores pobres na crise do trabalho escravo**. 2ª edição revista e ampliada. Rio de Janeiro: Editora FGV, Faperj, 2009; MOTTA, op. cit.

⁹² APEB, Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1870, maço nº 1320.

⁹³ MACHADO, Marina. In: MOTTA, Márcia (org.). **Dicionário da terra**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 20.

trabalho e nem o direito ao uso da terra e da produção agrícola por eles mesmos desenvolvida⁹⁴.

Em suma, no contingente populacional classificado pelo censo de 1872 como livres, sujeitos em condições diversas faziam parte do mundo rural, desenvolvendo trabalhos sazonais, em terras alheias, buscando acima de tudo a sobrevivência de suas famílias e contribuindo para o abastecimento local. Nesse universo de livres e libertos, destacam-se rendeiros e agregados que não possuíam o acesso direto à terra, mas para tal se submetiam aos mandos de fazendeiros e viviam em condições muito instáveis. Essas condições de instabilidade no mundo do trabalho eram vistas por muitas autoridades da região de Alagoas como um problema a ser combatido. A suposta vadiagem e ociosidade era motivo de perseguição em qualquer canto do império⁹⁵ e nessa região baiana ele era recorrente. Considerar rendeiros e agregados como propensos a ociosidade e indolência significava, para algumas autoridades de Inhambupe, que eles podiam ser talvez ainda mais inferiores que os escravos (no sentido econômico) e por não poder controlá-los diretamente, visto a sazonalidade de seus trabalhos e sua condição jurídica de livres.

Os rendeiros e agregados, além de outras categorias rurais, podiam se identificar com a ocupação de lavrador, mas também podiam ser inseridos nos censos demográficos como indivíduos “sem profissão”, com o mesmo peso pejorativo dado pelas autoridades locais: o de vadios e ociosos.

A ocupação de lavrador, uma das categorias mais presentes na documentação analisada nesta pesquisa, merece destaque por ser complexa, englobando diferentes sujeitos que lidam com a terra, do mais pobre lavrador da roça ao médio e grande fazendeiro. Essa categoria pode possuir diferentes significados, a depender do tempo e do espaço. Segundo o dicionário da língua portuguesa de Antonio Moraes Silva, lavrador significa, no século XIX, “pessoa que manda lavrar por sua conta prédios rústicos, seus ou arrendados, e vive do seu produto, e não usa de mester ou ofício mecânico”. Citando a Ordenação Afonsina, Silva aponta ainda que “são todos lavradores”, de forma geral, “pessoa que lavra, que se dá ao exercício da lavoura”⁹⁶.

Conforme salientou Leandro Santos, devemos considerar como os grupos de agricultores acessam a terra e aos instrumentos de trabalho, os níveis de produção, rendimento e consumo, além da posição hierárquica de status social e político⁹⁷. A ascensão social de muitos sujeitos considerados livres ou libertos de cor podia ocorrer a partir das relações estabelecidas com outros sujeitos mais influentes⁹⁸. Da mesma forma, sujeitos que fossem registrados nos censos ou em outros documentos como lavradores, podiam ser considerados mais importantes socialmente do que os registrados como “sem profissão”, inclusive entre os escravos.

⁹⁴ *ibid.*, p. 20-21.

⁹⁵ Para saber mais sobre “vadios” no Brasil Imperial, ver: MARTINS, Mônica S. N. **“Vadios” e Mendigos no Tempo da Regência (1831-1834): construção e controle do espaço público da Corte.** (Dissertação de Mestrado). Niterói: UFF, 2002; FRAGA FILHO, Walter. **Mendigos, moleques e vadios na Bahia do século XIX.** São Paulo/Salvador: Editora Hucitec; EdUFBA, 1996.

⁹⁶ SILVA, Antonio Moraes. **Dicionário da Língua Portuguesa.** 7ª edição, Tomo II, F-Z, p.222. Disponível em: <http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=bibobpub&pagfis=12881> acesso em 27/03/2020.

⁹⁷ SANTOS, Leonardo. In: MOTTA (org.). *op.cit.*, p. 278.

⁹⁸ Ver o exemplo de Porto Feliz, analisado por Roberto Guedes. In: GUEDES, Roberto. Censos e classificação de cor em Porto Feliz (São Paulo, século XIX). 3º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Texto extraído de: <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos3/roberto%20guedes.pdf> acessado em: 27/03/2020.

Um lavrador podia ser um indivíduo livre, possuidor de bens (terras e escravos), um liberto pobre sem o acesso direto à terra, ou até mesmo um escravo que vivia sob o domínio senhorial. Dialogamos com a pesquisa de Hebe Mattos nesse sentido, pois há uma predominância do reconhecimento como lavradores por parte dos sujeitos envolvidos na lida com a terra. A semelhança da região baiana com a região fluminense estudada por Mattos é notória no reconhecimento da própria população como lavradora e por algumas pessoas se distinguirem pelo fato de possuírem escravos e terras, além de pagarem para aparecer em listas classificatórias⁹⁹. Vale ressaltar, conforme sugere Mattos, que essa denominação passou a ser muito utilizada ao longo do século XIX, como designadora de status social, semelhante à de jornaleiros e carpinteiros. A expressão “viver de” (como por exemplo, “viver da lavoura”) era utilizada para tratar dos indivíduos livres, enquanto “servir a alguém” era utilizada para tratar dos escravos. No contexto de uma crescente perda de legitimidade da escravidão, entretanto, essas expressões foram perdendo sentido de identidade socioprofissional¹⁰⁰.

A denominação de lavrador, enquanto uma ocupação do mundo rural, aparece registrada em vários processos criminais, em documentos das câmaras locais e no primeiro censo geral do Império de 1872. Aqui utilizamos como principal referência documental os dados demográficos desse censo, pois apresenta essa categoria em relação a outras ocupações, ao sexo e à cor. Como já dito anteriormente, mesmo possuindo categorias complexas e possivelmente distorcidas, esse censo é completo por trazer um panorama geral da população de todo o Império, por freguesias de todo o interior.

Nas três freguesias de Alagoinhas e nas três de Inhambupe, a ocupação de lavrador aparece como a principal, em maior número, tanto entre os indivíduos considerados livres quanto entre os escravos. É curioso notar que a categoria de “criador”, também como uma profissão agrícola, aparece no censo contrapondo à de lavrador, como se distinguísse as duas atividades de forma independente e, portanto, com diferentes níveis de status socioprofissional. Em ambas as localidades, o número de criadores de gado era, aliás, muito pequeno, se comparado ao número de lavradores e ao total da população.

Em Alagoinhas, cerca de 27% do total da população era composto por lavradores, incluindo os indivíduos livres e os escravos. Já o número de criadores era muito inferior (87 indivíduos) equivalente a 0,4% da população. Nenhum dos criadores era escravo. Veja a tabela 12.

Em Inhambupe, a porcentagem da população classificada como lavradora equivalia a aproximadamente 38%, ainda maior do que a vizinha Alagoinhas. E mesmo possuindo uma população escrava menor do que a de Alagoinhas, a maioria dos escravos de Inhambupe ocupava a função de lavrador. O número de escravos lavradores em Inhambupe era, portanto, maior do que o número de escravos “sem profissão”, dado diferente de Alagoinhas. Observe a tabela 13.

⁹⁹ MATTOS, op. cit.

¹⁰⁰ MATTOS, op. cit., p. 104-105.

Tabela 12: Profissões agrícolas - Alagoinhas

Condição Jurídica	Total da população	Lavradores	%	Criadores	%
Livres	17.976	4.550	25,3%	87	0,4%
Escravos	3.768	1.372	36,4%	0	0%
Total	21.744	5.922	27,2%	87	0,4%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Tabela 13: Profissões agrícolas - Inhambupe

Condição Jurídica	Total da população	Lavradores	%	Criadores	%
Livres	18.175	6.547	36%	116	0,6%
Escravos	2.665	1.421	62,7%	0	0%
Total	20.840	7.968	38,2%	116	0,5%

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Recenseamento do Império do Brasil de 1872.

Alagoinhas possuía uma população total maior do que Inhambupe, mas o número de indivíduos exercendo profissões agrícolas era bem superior no município de Inhambupe, sobretudo entre os escravos. Isso pode ser explicado pelo fato de, nesta localidade, a maior parte da população viver nas freguesias rurais, enquanto uma parcela significativa de Alagoinhas viver na então “nova” cidade desenvolvida a partir da chegada da linha férrea. Os fatores de produção, localização e de trabalho podem ter influenciado na distribuição da população da região, ou seja, mais pessoas devem ter sido atraídas para a localidade de Alagoinhas quando a ferrovia e a estação foram construídas, já que diferentes oportunidades de trabalho possivelmente surgiram. Uma vez que os espaços mais próximos aos trilhos e estações de Alagoinhas passavam a ser mais controlados por autoridades e proprietários,

certamente diminuíram as ofertas de trabalhos ligados à lavoura, pois o próprio empreendimento ferroviário favorecia a modificação dos espaços rurais e das relações sociais, mesmo estando esse empreendimento inserido em um discurso de melhoramento da agricultura. Em outras palavras, é possível que a população exercendo profissões agrícolas tenha diminuído significativamente em Alagoinhas, nas décadas de expansão da ferrovia pela região, e aumentado o número de pessoas consideradas “sem profissão”. Em Inhambupe, a porcentagem de pessoas nessa classificação “sem profissão” era menor do que em Alagoinhas, além de ter uma maior população empregada na lavoura. É possível imaginar que ao longo das décadas em que a ferrovia e seu ramal foram construídos, relativamente distante de Inhambupe, esta localidade se mantivesse como importante produtora de gêneros agrícolas (sobretudo o fumo para a exportação e o gado para o consumo), empregando uma parcela significativa da população.

É válido lembrar que, pelos dados do censo, o número de lavradores (livres e escravos) só não era maior do que o número de pessoas consideradas “sem profissão” em ambas as localidades. Entretanto, como já ressaltado anteriormente, sem profissão não significava sem ocupação, mas incluía pessoas que trabalhavam em diferentes situações, como artesãos por exemplo, e até mesmo como lavradores sazonais em terras de outrem. Isso nos leva a crer que o número de lavradores nessa região podia ser muito maior do que o registrado nesse censo, e muitos deles estavam classificados nesse universo “sem profissão”.

Pela quantidade mínima demonstrada no censo, os criadores podiam representar um grupo de destaque naquela sociedade. Apenas 0,4% e 0,5% do total da população estava inserida nesse grupo, em Alagoinhas e Inhambupe, respectivamente. O fato de apenas pessoas livres exercerem essa profissão agrícola demonstra ainda mais um status social superior, se comparado ao grupo de lavradores. Enquanto a proporção de escravos era maior no exercício da profissão de lavradores, não havia nenhum deles exercendo a profissão de criador.

Sendo uma tarefa destinada aqueles da maior confiança do fazendeiro, a função de vaqueiro, por exemplo, muito raramente era desenvolvida por um escravo. Entretanto, duvidamos se, de fato, a presença do escravo no desenvolvimento da atividade de criação do gado era mesmo inexistente na região baiana. Eles podiam lidar com o gado da mesma forma que lidavam com a terra, ou seja, sem a posse. E qualquer afronta à ideia de propriedade que estava sendo pensada pelas autoridades naquele contexto, os escravos e os libertos podiam ser enquadrados como vadios e indolentes.

Pensamos que os dados do censo referentes à profissão de criador aparecem mesmo como diferenciadores dentre as demais atividades, principalmente em relação à profissão de lavrador. Como se lavrador pudesse ser qualquer um, livre, liberto ou escravo, pequeno ou grande fazendeiro, com ou sem a posse da terra. E para ser considerado criador, o indivíduo deveria ter a posse do gado e talvez até a posse da terra. Pensamos também que essa classificação das profissões agrícolas de forma distinta ocorria apenas entre as autoridades, nos debates locais, e na produção dos recenseamentos. Desta forma, possivelmente criadores lavravam a terra e lavradores criavam gado, mesmo que ocasionalmente. Em outras palavras, na dinâmica socioeconômica, na lida cotidiana com a terra, era difícil distinguir quem seria exclusivamente lavrador ou criador.

1.2.2: Lavradores, criadores e a ocupação socioeconômica do território

Vimos que a região baiana ao norte da capital Salvador foi marcada pela ocupação territorial por parte dos D'Ávila, a partir da grande sesmaria concedida no século XVI. A maior parte desse território serviu para o desenvolvimento agrícola, sobretudo para a criação de gado.

É difícil, senão impossível, mensurar precisamente a ocupação territorial dessa região ao longo do período colonial e do século XIX, sobretudo distinguindo quais terras seriam destinadas exclusiva ou principalmente para a lavoura e quais seriam para a pecuária, por dois principais motivos: primeiro, porque a documentação que ficou para nós pesquisadores é muito limitada; segundo porque é complicado saber onde começavam e onde terminavam as possessões que desenvolviam essas atividades agrárias. Nos limitamos a pouquíssimos inventários¹⁰¹ de alguns proprietários de terras e de gado, além dos registros paroquiais de terras que, por sua vez, não especificam as atividades desenvolvidas e nem mesmo as dimensões de cada propriedade. Assim, levando em conta essa documentação e as informações apresentadas no censo demográfico de 1872, pensamos que a criação de gado era mesmo desenvolvida por uma minoria de indivíduos, e as atividades da lavoura pela grande parcela da população rural. A pecuária, enquanto atividade exclusiva, teria sido desenvolvida na maior parte do território, em médias e grandes fazendas, enquanto a lavoura teria tomado uma parcela pequena, ou seja, em pequenas possessões, como roças e sítios, por exemplo.

A classificação do que seria um pequeno lavrador, que utilizava uma pequena extensão de terra para a própria subsistência ou abastecimento regional, só pode ser discutida a partir de uma análise qualitativa das poucas fontes disponíveis, que descrevem muito vagamente essas terras e as atividades nelas desenvolvidas. Em algumas queixas e processos criminais de furtos de gêneros da lavoura, onde o proprietário de um sítio apresentava sua versão dos fatos e testemunhas, percebemos que tal tipo de propriedade desenvolvia essa atividade única ou majoritariamente.

Tomemos como exemplo o processo crime envolvendo o lavrador Feliciano Florêncio Pereira, morador de Inhambupe, que fora acusado de cometer um furto de mandioca nas roças do capitão Herculano Teixeira Leal, no ano de 1889¹⁰². Pela descrição no documento, a produção de mandioca era a principal, senão a única daquelas terras e, a julgar pelos depoimentos da maioria das testemunhas, afirmando que Florêncio tinha o costume de furtar mandioca naquelas terras, parece indicar que esse tipo de lavoura era desenvolvido de maneira bem simples, no decorrer de seguidos anos, para a produção de farinha, que era base alimentar do baiano durante aquele século.

Outro exemplo semelhante, também ocorrido em Inhambupe no mesmo ano, envolveu mais dois lavradores pobres (João José de Almeida e Sebastião José dos Santos), que responderam processo por furto de mandioca e outros gêneros nas roças de José Pereira da Rocha¹⁰³. As testemunhas, que moravam nas redondezas, deixam entender que a produção

¹⁰¹ Tivemos acesso, pelo acervo disponível no APEB, a apenas 3 inventários referentes à localidade de Alagoinhas e 11 de Inhambupe do período pesquisado.

¹⁰² Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Furto, estante 23, caixa 928, documento 05.

¹⁰³ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Furto, estante 24, caixa 844, documento 13.

de mandioca era a principal naquela propriedade, onde se criava apenas galinhas e perus. Como no processo anterior, as testemunhas também reforçam a ideia de reincidência dos furtos de mandiocas, o que nos leva a crer que esse produto agrícola estava presente por longos períodos naquelas roças.

Nos dois exemplos acima citados, vimos a referência ao modelo agrícola muito comum na Bahia, o sistema de roças, em que os lavradores desenvolviam uma ou mais atividades como uma espécie de rodízio nos terrenos, geralmente ocupando pouca extensão territorial. Ainda que não saibamos exatamente os tamanhos dessas propriedades citadas nos processos, suspeitamos que tivessem sido de poucas braças, como a maioria dos pequenos sítios registrados nos livros paroquiais. A facilidade de vigilância por parte dos vizinhos que responderam como testemunhas nos dois casos, parece indicar que essas propriedades não eram grandes, como a de alguns poucos fazendeiros de gado.

A classificação do que seria um criador (pequeno ou grande) de gado parece, por sua vez, menos complexa do que a do lavrador, talvez por conta da própria limitação de sujeitos inseridos nessa categoria e pelas citações em diferentes fontes. Além disso, a historiografia baiana sobre o tema nos ajuda a compreender melhor essa classificação. As pesquisas de Joana Medrado Nascimento¹⁰⁴ e de Luiz Cléber Freire¹⁰⁵, por exemplo, são importantes nesse sentido, por tratar de duas regiões vizinhas e semelhantes à de Alagoinhas, no que se refere às principais atividades agrícolas e distribuição de riquezas, destacando grupos que detinham o poder político e econômico. Segundo Joana Nascimento, o grupo dos proprietários mais ricos em Jeremoabo e região era formado por fazendeiros que possuíam muitos escravos, gado e terras, além de dinheiro. Analisando um total de 326 inventários, a autora constatou que apenas 14 proprietários eram considerados ricos e detentores da maior parte das terras daquela região¹⁰⁶. Nessa mesma linha, Luiz Cléber constatou que poucos fazendeiros detinham a maior parte das terras da região de Feira de Santana, sendo os médios fazendeiros criadores de mais de 100 cabeças de gado, e os grandes criadores de 500 a 1000 cabeças¹⁰⁷.

As regiões de Jeremoabo e de Feira de Santana se assemelham com a região de Alagoinhas pela formação econômica e social, diferindo apenas no fato de a atividade pecuária ser um pouco mais expressiva. Possuir terras, gado em número acima de 100 cabeças, além de alguns poucos escravos, já podia ser sinônimo de riqueza nessas sociedades. A ocupação territorial pela atividade pecuária era, portanto, definidora de status, restrito a um pequeno grupo de indivíduos e suas respectivas famílias.

Vale lembrar que alguns desses proprietários criadores de gado deixaram inventários ou outros documentos especificando suas riquezas e as dimensões das propriedades. Outros, porém, especificavam apenas a quantidade de bens semoventes (escravos, gado), a produção agrícola, imóveis, etc. Embora alguns fazendeiros não declarassem nos registros o tamanho de suas propriedades, a riqueza gerada a partir delas, pode revelar a dimensão territorial. O número de gado que esses fazendeiros diziam possuir só podia ser criado em uma possessão de terra de significativa dimensão. Dessa forma, é válido inferir que a propriedade móvel (o gado) poderia ser definidora da propriedade imóvel (a terra), ou seja, a expansão territorial

¹⁰⁴ NASCIMENTO, Joana Medrado. **Terra de vaqueiros**: relações de trabalho e cultura política no sertão da Bahia, 1880-1900. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

¹⁰⁵ FREIRE, Luiz Cleber Moraes. **Nem tanto ao mar, nem tanto à terra**: agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, 1850-1888. Feira de Santana: UEFS Editora, 2012.

¹⁰⁶ NASCIMENTO, op. cit., p. 52-65.

¹⁰⁷ FREIRE, op. cit., p. 58.

por parte de alguns poucos proprietários, inclusive ocupando indevidamente terras que seriam públicas, ocorreria na medida que a criação de gado aumentava.

Algumas famílias de Alagoinhas merecem destaque como proprietárias consideradas das mais ricas e influentes, inclusive ocupando cargos importantes na localidade e na região. O prestígio político dos Leal e dos Pinto da Rocha, por exemplo, era uma consequência também de suas riquezas, medidas em número de imóveis, escravos e acima de tudo fazendas de gado.

O coronel José Joaquim Leal era proprietário, no início da década de 1850, do engenho Ladeira Grande, da Fazenda Poço da Pedra Pindobal e da sesmaria do Madureira¹⁰⁸. Nesse mesmo período, ocupou o cargo de presidente da câmara da nova vila. Seu filho e herdeiro, José Emigydio Leal, possuía cinco fazendas de gado no município, além de outras no sertão baiano e herdara uma parte dos bens. Joaquim Leal, também filho do coronel, casou-se com Joanna Alexandrina da Rocha, filha de outro coronel considerado rico e influente na região, Manoel Pinto da Rocha. Conforme os estudos de Keite Lima, a família Leal controlava as maiores propriedades agrícolas em Alagoinhas, com destaque para a criação de gado¹⁰⁹. Durante a segunda metade do século XIX, essa família possuía pelo menos dois engenhos, muitos escravos, casas e 11 fazendas de gado.

Já o coronel Manoel Pinto da Rocha, residente em Alagoinhas, possuía muitos bens, o Engenho Velho, mais de 60 escravos e duas fazendas de gado de significativas extensões territoriais, segundo os dados do inventário de sua esposa¹¹⁰. Localizadas em Inhambupe, as fazendas denominadas Lotanda e Poço Grande possuíam, respectivamente, as extensões de meia légua e de 500 tarefas, avaliadas em 21 contos e 4,5 contos de réis. A Fazenda Lotanda era onde a maior parte do gado desse proprietário estava concentrada: 120 cabeças de gado vacum, avaliadas em aproximadamente 3 contos de réis e 19 cavalos avaliados em 665 mil réis, além de uma casa no valor de 300 mil réis. Apesar de muito extensa e de alto valor monetário, se comparado ao valor da maioria das terras declaradas nos registros paroquiais, a maior parte dessa fazenda era coberta por mato. A Fazenda Poço Grande, por sua vez, possuía uma casa avaliada em 500 mil réis e um grande sangradouro, que era uma espécie de canal destinado para desviar água de riacho. Conforme a planta do sangradouro apresentada na figura, além de uma significativa extensão, essa fazenda possuía uma importante localização, visto a aproximação de rios e riachos, como o Rio Camorogi e o Riacho Tapera.

¹⁰⁸ As informações sobre os bens dessa família foram obtidas da pesquisa de Keite Lima. Não tivemos acesso aos inventários desses proprietários.

¹⁰⁹ LIMA, op. cit.

¹¹⁰ APEB, Seção de Arquivos do Judiciário, Inventários, estante 07, caixa 3270, documento 01.



Figura 6 : Planta do sangradouro pertencente ao coronel Manoel Pinto da Rocha

Fonte: APEB, Seção de Arquivos do Judiciário, Inventários, estante 07, caixa 3270, documento 01.

Conforme será apresentado mais adiante, o coronel Manoel Pinto da Rocha foi o sujeito mais citado nos registros paroquiais de terras de Alagoinhas, pelos seus vizinhos confrontantes, mesmo não tendo ele cadastrado todas as terras mencionadas. É válido ressaltar que o ato de não declarar as terras, mesmo tendo a posse e sendo reconhecido pela vizinhança, podia significar uma estratégia por parte do suposto proprietário para aumentar suas

possessões e ao mesmo tempo indicava solidariedade entre ele e seus confrontantes. Se o coronel Manoel era de fato proprietário de todas as terras declaradas por seus confrontantes de Alagoinhas, significava que pelo menos uma boa parte daquele espaço territorial estava sob o seu domínio. Além disso, o poder pessoal do coronel talvez fizesse com que os vizinhos não pudessem deixar de citar seu nome como principal proprietário das terras.

Outros sujeitos da região, um pouco menos importantes econômica e politicamente do que os das famílias Leal e Pinto da Rocha, também ocuparam uma parcela significativa do território, utilizando as terras principalmente para pastos de criação de gado. O capitão Manoel Paulino da Trindade, por exemplo, dizia possuir muitos pastos e tarefas de terras em diferentes pontos de Alagoinhas. Além das casas avaliadas em mais de 1 conto de réis, nessas terras criava 38 cabeças de gado e outros animais também avaliados em mais de um conto de réis, 22 escravos e outros bens. Paulino da Trindade, ao contrário dos outros proprietários anteriormente apresentados, deixou muitas dívidas ao morrer, conforme consta no seu inventário¹¹¹.

Em Inhambupe, a família Noronha era uma das principais detentoras de bens imóveis e semoventes, ocupando uma fatia territorial de poucos indivíduos. O capitão Bento José de Noronha, dizia possuir o Engenho Lagôa avaliado em 3 contos de réis e a Fazenda Pajaú avaliada em 1,5 contos de réis. No Engenho Lagôa, além da casa onde morava, o capitão possuía 50 bois de carro avaliados em 3 contos de réis e muitos outros animais. Na Fazenda Pajaú, possuía 160 cabeças de gado de criar avaliados em aproximadamente 4 contos de réis, além de cavalos¹¹². Bento Noronha também foi inventariante e concorrente da herança de sua irmã, Maria Bernarda de Noronha, que dizia possuir 8 escravos, tarefas de terras com plantações de mandioca e cabeças de gado na Fazenda Canabrava¹¹³. Bernardo José de Noronha, tenente coronel em Inhambupe, foi inventariante de sua esposa Maria Garcia de Araújo e um dos proprietários que solicitaram prorrogação do prazo do inventário, justificando que possuía muitos bens e principalmente muitas fazendas de gado em diferentes localidades¹¹⁴. A dificuldade de juntar, contar e ferrar o gado era um motivo alegado para a demora em registrar o documento. Isso nos leva a crer que esses proprietários da família Noronha também faziam parte do seletto grupo de criadores que detinham grande parte das terras da região.

Analisando a maioria dos inventários de Inhambupe, percebemos que a grande parcela dos proprietários possuía poucos bens e muitas dívidas. Não estava, portanto, no grupo dos mais ricos e influentes, visto que possuía poucos escravos, poucas tarefas de terra e poucas cabeças de gado. Manoel Joaquim de Oliveira, por exemplo, ao morrer deixou apenas a casa de morar, 5 escravos, duas pequenas roças, 37 cabeças de gado, 3 éguas, ovelhas e mais alguns outros animais¹¹⁵.

¹¹¹ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Inventários, estante 07, caixa 3270, documento 02. No capítulo 4 desta tese apresentaremos, sucintamente, uma disputa envolvendo a família de Manoel Paulino da Trindade, por conta da partilha dos bens por ele deixados.

¹¹² Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Inventários, estante 05, caixa 2065, maço 2563, documento 12.

¹¹³ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Inventários; Estante 02, caixa 467, maço 909, documento 07.

¹¹⁴ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Inventários; Estante 05, caixa 2197, maço 2666, documento 04.

¹¹⁵ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos do Judiciário; Inventários; Estante 05, caixa 2197, maço 2666, documento 11.

Em suma, se poucos indivíduos ocuparam um significativo espaço do território criando gado, a grande maioria dos lavradores não tinha o acesso direto à terra ou ocupavam o mínimo de espaço para desenvolver suas lavouras. Quase não deixaram inventários e os registros de terras apontam que as roças geralmente eram limitadas a poucas braças de terras. Foi o caso, por exemplo, dos declarantes Antonio Inocêncio de Sant'Anna e Chrispiana Maria da Conceição, ambos do termo do Aporá, município de Inhambupe, com possessões de apenas 12 e 8 braças de terras, respectivamente. No caso de Chrispiana, as braças ainda eram divididas entre outros herdeiros e consideradas de uso comum¹¹⁶, segundo a declaração por ela mesma apresentada¹¹⁷.

1.3: Poder político e domínio territorial: proprietários e os cargos que ocupavam na região

Este tópico procura apresentar uma possível relação entre o poder político e o domínio sobre a terra na região de Alagoinhas, tendo como referência a ocupação de cargos entre alguns dos sujeitos considerados proprietários de terras. Ao cruzar os dados dos registros paroquiais de terras e de alguns inventários com as listas de nomes que aparecem nos Almanaks Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia¹¹⁸, percebe-se que uma pequena parcela dos proprietários parecia ser politicamente influente. O período de publicação desses almanaques (1854-1863) coincide com o período dos registros de terras na região (1857-1860), o que facilita as análises sobre a relação entre poder e propriedade da terra.

Os Almanaks Administrativo, Mercantil e Industrial são documentos interessantes por apresentar diversas informações sobre todas as províncias do império¹¹⁹. Dentre as informações mais relevantes sobre a província da Bahia, observamos aquelas relativas aos cargos ou funções exercidas pelas pessoas que aparecem registradas na documentação. Para facilitar a busca desses nomes, optamos por fazer um levantamento inicial através de todos os dados sobre as paróquias ou comarcas da região, neste caso as de Alagoinhas e Inhambupe. Identificamos, nos almanaques, os seguintes cargos ou funções para a região de Alagoinhas: comandante superior, chefe de estado-maior, juiz de direito, juiz municipal, promotor, delegado, subdelegado, vigário e pároco, professor público dos ensinos primário e secundário, agente de correios e ajudante do agente de correios. Vale ressaltar que os almanaques podiam representar uma parcela de destaque da sociedade, uma vez que a maioria das pessoas citadas pagava para aparecer nessas listas, certamente pelo prestígio social que possuíam.

¹¹⁶ Em grande parte dos registros de terras da região de Alagoinhas é possível encontrar declarações em que os declarantes alegaram o uso comum da terra, ou seja, certamente dividindo com outras pessoas da família ou conhecidos e geralmente ocupando um pequeno espaço territorial, ou não apresentando os limites precisos. Ainda que a não declaração dos limites possibilitasse o aumento das possessões, essa provável estratégia favorecia muito mais os fazendeiros de gado e menos os lavradores de roças, tendo em vista que o gado era costumeiramente criado solto.

¹¹⁷ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB; Seção de Arquivos colonial e provincial; Registros de terras, maço 4653.

¹¹⁸ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA) - 1854-1863. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo-mercantil-industrial-bahia/706825>

¹¹⁹ Além dos almanaques da Bahia (de 1854 a 1863), consultamos também os almanaques do império para o ano de 1883. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5186>

A tabela a seguir apresenta os cargos e o número de pessoas que ocupavam cada um desses cargos nas localidades de Alagoinhas e Inhambupe, segundo os dados dos Almanaks Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia:

Tabela 14: Cargos apresentados pelos almanaques - Alagoinhas e Inhambupe

CARGO/ OCUPAÇÃO	Nº DE PESSOAS (ALAGOINHAS)	Nº DE PESSOAS (INHAMBUPE)	TOTAL DE PESSOAS
COMANDANTE SUPERIOR	02	02	04
CHEFE DE ESTADO-MAIOR	02	02	04
JUÍZ	03	04	07
PROMOTOR	0	04	04
DELEGADO	04	02	06
SUBDELEGADO	10	08	18
VIGÁRIO	01	02	03
AGENTE DOS CORREIOS	01	03	04
AJUDANTE/ CORREIOS	01	01	02
PROFESSOR E SECUNDÁRIO	0	01	01
PROFESSOR E PRIMÁRIO	04	04	08
TOTAL	28	33	61

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA) - 1854-1863.

Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo-mercantil-industrial-bahia/706825>

Alguns cargos eram ocupados por mais de uma pessoa, a depender da necessidade ou do número de paróquias nas localidades. Os cargos de professor do ensino primário e o de subdelegado, por exemplo, eram os que mais empregavam, justamente pelo número de paróquias em Alagoinhas e Inhambupe. Os cargos de comandante superior, chefe de estado-maior, juiz, promotor, eram ocupados por uma só pessoa. Na maioria das vezes, as mesmas pessoas ocuparam os mesmos cargos no período registrado nos almanaques. Geralmente os cargos mais influentes, como o de comandante superior e chefe de estado-maior, por exemplo, eram ocupados pelas mesmas pessoas no período. Aliás, em apenas um ano foram trocados entre as mesmas pessoas esses dois cargos. E em alguns casos, os sujeitos ocupavam dois cargos ao mesmo tempo, o de comandante superior e o de delegado, ou este e o de juiz.

Ao que tudo indica, as pessoas que ocupavam os cargos mais influentes eram os que mais apareciam confrontando terras nos registros, ou seja, os que possuíam as maiores propriedades. O cargo de comandante superior, por exemplo, foi ocupado por apenas duas pessoas, tanto em Alagoinhas quanto em Inhambupe. E cada um desses comandantes aparece nos livros de registros de terras, como confrontantes.

Os dados das tabelas a seguir (tabela 15 e tabela 16) destacam os números de possíveis proprietários de terras dentre os ocupantes dos cargos no período pesquisado, nas localidades de Alagoinhas e Inhambupe:

Tabela 15: Número de proprietários que ocupavam cargos - Alagoinhas

CARGO/ OCUPAÇÃO	Nº DE OCUPANTES	Nº DE POSSÍVEIS PROPRIETÁRIOS
COMANDANTE SUPERIOR	02	02
CHEFE DE ESTADO-MAIOR	02	02
JUÍZ	03	0
PROMOTOR	0	0
DELEGADO	04	02
SUBDELEGADO	10	05
VIGÁRIO	01	01
AGENTE DOS CORREIOS	01	0
AJUDANTE/ CORREIOS	01	0
PROFESSOR E SECUNDÁRIO	0	0
PROFESSOR E PRIMÁRIO	04	0
TOTAL	28	12

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA) - 1854-1863.

Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo-mercantil-industrial-bahia/706825>

Tabela 16: Número de proprietários que ocupavam cargos - Inhambupe

CARGO/ OCUPAÇÃO	Nº DE OCUPANTES	Nº DE POSSÍVEIS PROPRIETÁRIOS
COMANDANTE SUPERIOR	02	02
CHEFE DE ESTADO-MAIOR	02	02
JUÍZ	04	0
PROMOTOR	04	01
DELEGADO	02	01
SUBDELEGADO	08	05
VIGÁRIO	02	01
AGENTE DOS CORREIOS	03	0
AJUDANTE/ CORREIOS	01	0
PROFESSOR E SECUNDÁRIO	01	0
PROFESSOR E PRIMÁRIO	04	0
TOTAL	33	12

Fonte: Elaborada pelo autor, a partir de dados obtidos do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA) - 1854-1863.

Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo-mercantil-industrial-bahia/706825>

Os dois comandantes superiores de Alagoinhas e de Inhambupe aparecem nos registros paroquiais de terras. Maurício José de Souza, comandante superior em Inhambupe no período de 1854 a 1862, foi citado na declaração de José Pedro de Mattos, em 1857, como vendedor de uma sorte de terras na localidade Feiticeira, vizinha ao Rio da Serra. O outro comandante do período de 1862-1864, Francisco Borges de Carvalho, declarou ser possuidor de um terreno na Fazenda sítio da cabeça do Negro, comprado a João Gomes de Souza

Vellozo. Joaquim José Leal e Manoel Pinto da Rocha, os dois comandantes de Alagoínhas citados no almanaque, aparecem frequentemente nas declarações de terras. São, aliás, os principais confrontantes nos registros¹²⁰.

O cargo de chefe de estado-maior era ocupado por pessoas que declararam possuir terras nas localidades. Domingos Gomes Ferreira Vellozo, que ocupou o cargo entre 1862 e 1863 em Inhambupe, declarou possuir duas porções de terras na Fazenda Tapera, por herança de seu pai e também apareceu na declaração de Antonio Malaquias de Menezes como vendedor de um pedaço de terra na mesma fazenda. Além disso, foi citado como vizinho do alferes Francisco Leolino da Silva Dias, da Fazenda Tanque.¹²¹ O outro ocupante do cargo em Inhambupe era Francisco Borges de Carvalho, antes de se tornar comandante superior.

Manoel Pinto da Rocha ocupou o cargo de chefe de estado maior em Alagoínhas, no período entre 1854 e 1860, antes de ser comandante superior. Entre os anos de 1862 e 1863, José Emygdio Leal ocupou o cargo de chefe de estado maior e, juntamente com outras pessoas da sua família, apareceu como confrontante em diversas situações nos registros de terras. Em 1857, José Emygdio declarou possuir 1430 tarefas de terras no Engenho Sacco e mais 130,5 tarefas no Espinho. Além disso apareceu como vizinho nas declarações de João Teixeira Leal, Joaquim Ferreira de Oliveira, Miguel Pinto da Silva, Antonio Teixeira Leal e como tutor e enteado de alguns herdeiros de tarefas de terras no mesmo Engenho Sacco¹²².

Ao contrário dos cargos de comandante superior e chefe de estado maior, em que seus ocupantes declararam possessões de terras, o cargo de juiz não pareceu ter muita relação com a propriedade da terra na região. Ao que tudo indica, nenhum juiz do período analisado registrou possessões nos registros de terra¹²³. No período compreendido entre 1854 e 1863, três juizes estiveram na jurisdição de Alagoínhas e quatro em Inhambupe. Nem mesmo o juiz João Victor de Carvalho, que permaneceu no cargo nas duas localidades por mais de seis anos, apareceu para declarar possíveis lotes de terra.

Dentre os quatro promotores de justiça da Comarca de Inhambupe do mesmo período, por sua vez, pelo menos um aparece nos registros de terras como declarante e como vizinho de outrem. O Dr. João dos Reis de Souza Dantas, que apareceu no almanaque de 1855 ocupando o cargo de promotor, foi citado como vizinho na declaração do alferes Francisco Leolino da Silva Dias, no ano de 1858. Além disso, declarou em 1859 duas posses de terras que herdara da sua avó na localidade conhecida por Feiticeira, próximo aos rios Campo Grande e da Serra, também em Inhambupe. Vale ressaltar que, além do cargo de promotor, João Dantas atuou em outros cargos importantes nas décadas seguintes, tais como deputado

¹²⁰ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642, 4651, 4653.

¹²¹ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651, 4653.

¹²² APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹²³ Nos almanaques do império para o ano de 1883, encontramos dois juizes de Alagoínhas citados como “negociantes profissionais (fazendeiros, engenhos importantes da província)”: Antonio Ferreira Velloso e Antonio de Oliveira Cardoso Guimarães; também encontramos um juiz de Inhambupe, Joaquim Ferreira Velloso, nessa mesma lista. Ver: Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brasil para 1883, fundado por Eduardo von Laemmert, obra estatística e de consulta, abrangendo todas as províncias do império. Reformada e novamente organizada por Arthur Sauer. 4º ano, 3º volume, Almanak das Províncias. Rio de Janeiro, 1883, p. 110-111. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5186>

provincial¹²⁴, senador pela Bahia¹²⁵ e vice-presidente da província¹²⁶. Certamente ele e sua família eram proprietários de mais terras enquanto estavam ocupando esses cargos também¹²⁷.

O cargo de delegado foi ocupado por três pessoas em Alagoinhas e por duas em Inhambupe no período de publicação dos almanaques da Bahia (1854-1863). Alguns delegados haviam ocupado outros cargos, como os já mencionados anteriormente, João Victor de Carvalho, Serafim Moniz Barreto e José Joaquim Leal, este último como proprietário de terras. É curioso notar que o delegado que mais tempo ficou no cargo (1857-1863) em Inhambupe, aparece como confrontante de terras nos registros paroquiais de Alagoinhas. Foi o caso do Dr. Porfírio Ferreira Velloso¹²⁸, citado como vizinho nas declarações de Manoel Francisco da Costa e Francisco da Costa Conceição, na Fazenda S. Apolinário e no Riacho da Prata, no ano de 1859. O Dr. Porfírio, por sua vez, não declarou suas supostas possessões nos registros de terra¹²⁹.

Os subdelegados atuavam nas principais freguesias de Alagoinhas e Inhambupe e, portanto, o número de pessoas que ocupavam esse cargo era relativamente grande no período pesquisado nos almanaques. Além do subdelegado na sede do município de Inhambupe, encontramos nomes de subdelegados que atuaram nas localidades de Prazeres, Conceição, Aporá e Varas-Brancas. Em Alagoinhas, além do subdelegado da sede, também encontramos alguns nomes para as localidades de Riacho da Guia, Jesus, Maria e José, Olhos d'água e Piripiri. Alguns dos subdelegados também ocuparam outros cargos nessas localidades, como foi o caso de Domingos Gomes Ferreira Velloso que, logo após estar como subdelegado nas freguesias de Prazeres e Conceição, entre 1855 e 1860, assumiu o cargo de chefe de estado-maior, em Inhambupe¹³⁰.

Grande parte dos subdelegados da região aparecem nos registros de terra, declarando suas possessões ou sendo citado como vizinho de outrem. Além daqueles subdelegados já

¹²⁴ Ao descrever o termo de Inhambupe entre os anos de 1882 e 1883, o autor Durval Vieira Aguiar lembra que “existem no termo alguns bons engenhos e fazendas de criação, destacando -se, entre diversos que visitamos, os denominados Itapororocas e Bebedouro, que distam 4 léguas da vila, 7 de Alagoinhas e 2 da estrada de ferro do Timbó, e pertencem ao Dr. João dos Reis de Sousa Dantas, digno e ilustrado presidente da nossa Assembléia, o qual goza no distrito de antiga e paternal influência”. Ver: AGUIAR, Durval Vieira de. **Descrições práticas da Província da Bahia** : com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. 2. ed. Rio de Janeiro : Cátedra ; Brasília : INL, 1979, p. 89. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=IBMsAAAAYAAJ&dq=%22Jo%C3%A3o+dos+Reis+de+Sousa+Dantas%22+1882&hl=pt-BR&source=gbs_navlinks_s

¹²⁵ Mais adiante, ao tratar das discussões do projeto para a construção do ramal ferroviário de Alagoinhas ao Timbó, mencionaremos a participação de João Dantas enquanto senador.

¹²⁶ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brasil para 1883, fundado por Eduardo von Laemmert, obra estatística e de consulta, abrangendo todas as províncias do império. Reformada e novamente organizada por Arthur Sauer. 4º ano, 3º volume, Almanak das Províncias. Rio de Janeiro, 1883, p. 105. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5186>

¹²⁷ Nos almanaques do império para o ano de 1883, João dos Reis de Sousa Dantas Filho, então juiz de órfãos de Santo Amaro, foi classificado como “negociantes profissionais (fazendeiros, engenhos importantes na província)”. Semelhante a seu pai, devia ser um importante proprietário de terras. Ver: Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brasil para 1883, fundado por Eduardo von Laemmert, obra estatística e de consulta, abrangendo todas as províncias do império. Reformada e novamente organizada por Arthur Sauer. 4º ano, 3º volume, Almanak das Províncias. Rio de Janeiro, 1883, p. 111. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5186>

¹²⁸ Pelo sobrenome, Porfírio era da mesma família de Domingos Velloso, proprietário influente e ocupante de cargos na região.

¹²⁹ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642, 4651, 4653.

¹³⁰ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (BA) - 1854-1863. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/almanak-administrativo-mercantil-industrial-bahia/706825>

citados anteriormente ocupando outros cargos, identificamos todos que disseram possuir terras no período de atuação.

José Ignácio de Brito, ocupando o cargo de subdelegado em Aporá e Varas-Branças entre 1855 e 1863, declarou possuir um sítio de terras denominado Glória, na Vila do Conde, que teria comprado a José de Vasconcellos de Souza Bahiano por 1\$350.000 réis; quatro posses de terras em Aporá, também por compra feita a diferentes pessoas; e mais uma posse comprada na localidade Quebradas. José Ignácio foi citado na declaração de Victorino José Rabello, como vendedor de uma posse de terras na localidade Quatis. Em outro livro de registro, José Ignácio declarou uma posse de terras na localidade Rio das Pedras, que teria comprado a Manoel da Silva Vellozo e foi citado como vendedor de outra posse nessa mesma localidade a José Salustiano do Bomfim; e mais uma posse de terras a José Vicente de Souza, na localidade Cumbe¹³¹. Em suma, o subdelegado José Ignácio, também declarado nos registros como capitão, branco, parecia ser influente em diferentes vizinhanças nas terras de Inhambupe.

Manuel Teixeira Leal, subdelegado em Alagoinhas, Riacho da Guia e Inhambupe, entre os anos de 1855 e 1857, foi citado no livro de registros de terras de Alagoinhas como vizinho de Francisco Romão da Cunha¹³², mas não compareceu para declarar suas possíveis propriedades, uma atitude aparentemente comum entre muitos dos sujeitos politicamente influentes da região.

Manuel Dantas de Novaes, que atuou como subdelegado na freguesia de Jesus, Maria e José, aparece nos livros de registros de terras como vizinho nas declarações de Joana Francisca Dantas de Magalhães, na Fazenda Boa Vista, de Primo Vieira Lima Fatum em Alagoinhas, de José Dantas de Novaes, na Fazenda Sítio do Meio. O subdelegado, por sua vez, só declarou uma sorte de terras na localidade Valentim, Alagoinhas, adquirida por compra. Dos possíveis vizinhos, ele só citou Primo Vieira Fatum¹³³.

Francisco da Silva Palmeira, subdelegado na localidade de Piripiri em 1855, declarou duas porções de terras no Engenho do Sallomo, adquiridas por compra, e citado como vizinho nas declarações de Antonio Muniz Pacheco em Alagoinhas, de Thomaz d'Aquino Lima em Bom Sucesso, e de Antonio Florêncio da Trindade na Fazenda da Pedra. Além disso, Francisco Palmeira foi citado como vendedor de uma porção de terras a Antonio Manuel de Mattos, na localidade Caraíba¹³⁴.

José Pedro Leal, por sua vez, subdelegado em Alagoinhas no ano de 1860, só aparece no registro de terras uma vez, declarando uma porção de terras adquirida por compra em Alagoinhas. Essas terras, segundo ele, teriam sido compradas ao capitão Agostinho Ribeiro da Cunha e ao alferes Manoel José dos Passos Lima¹³⁵.

Miguel Pinto da Silva, que atuou como subdelegado em Piripiri no período de 1860 a 1863, aparece diversas vezes nos registros como vizinho de outrem e também se declarando como possuidor de terras. Miguel declarou possuir milhares de tarefas de terras localizadas em três diferentes localidades (Bomfim, Lameira e Carígula) adquiridas por compra e por herança. Ele foi citado como vizinho nas declarações de Pedro Alves Barbosa, da Fazenda

¹³¹ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651, 4653.

¹³² APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹³³ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹³⁴ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹³⁵ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

Conceição; Maria Rita Alves Moitinho, do Rio Seco; Antonio Teixeira Leal, de Alagoinhas; José Emygdio Leal, do Engenho Saco; João Simões de Almeida, do Pau d'óleo e José Nogueira do Bonfim, do Riachão. É curioso notar que, dentre os muitos vizinhos citados pelo subdelegado, está Manoel Pinto da Rocha, provavelmente um dos proprietários mais influentes da região e o mais citado nos registros paroquiais como confrontante de terras¹³⁶.

O subdelegado Guilherme Cardoso de Araújo atuou na freguesia do Aporá no ano de 1860 e aparece nos registros de terras declarando várias situações, sendo citado também como vizinho de outros possuidores de terras. Guilherme Araújo, que se identifica nos registros como tenente, branco, viúvo, declarou possuir 406 braças de terras adquiridas por compra a diversos herdeiros; uma posse adquirida por herança de Felix Pereira Lima, e mais 464 braças de terras adquiridas por meação e compra, todas localizadas na Fazenda Campo Grande. O subdelegado foi citado como vizinho nas declarações de José Marcellino Cardoso, José Pereira Lima e José Pereira da Rocha. Este, por sua vez, declarou ter comprado do subdelegado Guilherme 110 braças de terras na Fazenda do Inveja, em Aporá¹³⁷.

Felisberto Gomes Ferreira, que atuou como subdelegado na localidade de Varas-Branças durante o período entre 1860 e 1863, também aparece diversas vezes nos livros de registros de terras. Em um dos livros, Felisberto se declara como tenente coronel, branco, casado e diz ser possuidor de centenas de braças de terras nas localidades do Aporá e Aruera. No Aporá, Felisberto teria comprado 41 braças de terras a Porfírio José de Carvalho; em Aruera, seriam 48,5 braças compradas a João de Deus Baptista, 100 braças compradas a Francisco Theotônio de Araújo e mais 532,5 braças herdadas do seu pai, Domingos Gomes Ferreira, personagem já citado aqui como proprietário de terras e ocupante de cargos na região. No outro livro de registros de Inhambupe, Felisberto declarou as seguintes possessões: 62,5 braças compradas a José Joaquim de Noronha, 64 braças compradas a Luís Cavalcante da Cunha, 28,5 braças compradas a Felizardo Ferreira Baptista e mais 94 braças compradas a Antonio de Araújo Oliveira, todas localizadas no Riachão; 62 braças compradas a Francisco Gomes de Mascarenhas, 146 braças compradas a José Fernandes de Mello e mais 92 braças compradas a Plácido Fernandes de Mello, na localidade Limões; do Engenho Bom Jesus, Felisberto declarou 25 braças compradas a José Adrião Pereira. Além disso, o subdelegado e tenente coronel foi citado como vizinho nas declarações de José Adrião (em Riachão), José Manoel Alves e de Dimiltildes de Andrade Souza, no Sítio Varas Brancas¹³⁸. Certamente, Felisberto tinha muita influência política e nas relações sobre a propriedade rural.

Dos três vigários citados nos almanaques, dois apresentaram declarações nos registros de terras. João José Barbosa, vigário na Paróquia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá (entre 1857 e 1863), declarou duas posses de terras nas localidades Tijuco e Timbó, adquiridas por compra a Simião José de Sant'Anna e a Lourenço d'Almeida¹³⁹. Além disso, o vigário João José foi citado como vendedor de uma posse de terras em Periperi a Antonio Francisco dos Santos. O outro vigário, Antonio Martins da Silva Telles, que atuou na Paróquia de Santo Antonio de Alagoinhas (entre 1857 e 1863), declarou possuir na mesma localidade, uma porção de terras, um terreno com mais de 20 braças de frente e 100 de fundo, além do Sítio Boa Vista, que teria adquirido por compra¹⁴⁰.

¹³⁶ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹³⁷ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651, 4653.

¹³⁸ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651, 4653.

¹³⁹ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651, 4653.

¹⁴⁰ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

Apenas um dos quatro agentes de correios aparece nas declarações de terras, não enquanto possuidor, mas assinando a rogo de alguém¹⁴¹. Foi o caso do agente José dos Santos Silva (atuante entre os anos de 1857 e 1862 em Alagoinhas), que assinou nas declarações de João de Britto Correia, na localidade Subaúma, e de Joaquim Pacheco dos Santos e irmãos, em Lamarão¹⁴². Dois ajudantes dos agentes de correios atuaram em Alagoinhas e Inhambupe no período de 1857 a 1862, mas também não aparecem nas declarações como possuidores de terras.

No setor da educação pública, havia uma comissão de instrução que foi formada por sete membros, no período entre 1854 e 1857. Quatro desses membros aparecem nos registros de terras e alguns ocupavam outros cargos. Foi o caso do Dr. Domingos Gomes Ferreira, Manoel Pinto da Rocha e do vigário João José Barbosa, já citados anteriormente com suas respectivas declarações de posses. Antonio Alves Moitinho, por sua vez, declarou possuir uma porção de terras na localidade de Igreja Nova, Alagoinhas, adquirida por herança e foi citado como vizinho nas declarações de Pedro Alves Barbosa na Fazenda da Conceição; de Joaquim Diocleciano em Igreja Nova; de Antonio Pinto da Silva em Piripiri; de Manoel Maria de Jesus e Castro na localidade Boa Vista; de Maria Gertrudes no Rio Branco; de João da Silva Palmeira em Aramari; de João Simões de Almeida no Pau d'óleo; do padre Joaquim Pinto de Abreu na localidade denominada Verônica; de Maria Carolina em Água Boa¹⁴³. O grupo de professores estava dividido entre os do ensino primário e os do ensino secundário, sendo que apenas o padre Pedro Alexandrino da Motta aparece nos almanaques como professor do ensino secundário em Inhambupe, no período de 1854 a 1857. O padre Pedro não declarou ser possuidor de terras nos dois livros de registros da localidade¹⁴⁴. No período de 1854 a 1863, oito professores de ensino primário das localidades de Alagoinhas e Inhambupe são apresentados nos almanaques, mas nenhum deles aparece nos registros paroquiais de terras como declarantes ou como vizinhos de outrem. Seria a ocupação de professor, ao lado da ocupação de ajudante dos agentes de correios, as únicas categorias que aparentemente não possuíam terras na região durante o período pesquisado.

O que se pode observar, pelos dados acima apresentados, é que os ocupantes de cargos com maior representação política eram os que mais apareciam como declarantes ou confrontantes de terras nos registros paroquiais. Ao contrário de outras pessoas que atuavam prestando serviços sem necessariamente estar utilizando de influências políticas (como professores e agentes de correios, por exemplo), muitos sujeitos ligados aos cargos de maior prestígio ocupavam também uma parcela significativa do território. Além disso, a ocupação de muitos desses cargos ficava restrita a membros da mesma família (no geral, homens) ao longo de anos seguidos, assim como a frequência de declarações nos registros de terras, sendo notada através dos sobrenomes desses agentes sociais. Houve uma predominância de subdelegados nos registros paroquiais de terras, o que pode ser explicado não apenas pelo número de pessoas que ocupavam esse cargo, mas também porque muitos desses subdelegados eram das localidades ou moravam na região por um período maior do que os juízes, por exemplo.

É válido ressaltar que o cargo de vereador não aparece nos almanaques relativos à região e por isso não incluímos, a princípio, essa categoria para análise de nossos dados.

¹⁴¹É comum encontrar, nos registros paroquiais de terras da região, muitas declarações em que outra pessoa assina a rogo do declarante, por este não saber ler e nem escrever.

¹⁴² APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹⁴³ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642.

¹⁴⁴ APEB; Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4651, 4653.

Entretanto, uma parte dos vereadores que atuaram nas câmaras de Alagoinhas e Inhambupe também figurava como proprietários de terras, declarando suas possessões nos registros paroquiais. Tendo em vista que era através do legislativo local que as primeiras discussões ou proposições de leis ocorriam, procuramos desenvolver um tópico no próximo capítulo, para apresentar os principais vereadores que atuaram nas proposições de posturas relacionadas aos direitos de propriedade e suas possíveis relações com a propriedade da terra.

Vimos, no decorrer deste primeiro capítulo, que a região baiana ao norte de Salvador (mais especificamente as localidades de Alagoinhas e Inhambupe) se desenvolveu social e economicamente a partir da grande sesmaria da família D'Ávila, que inseriu a atividade pecuária em toda sua extensão, além da diversidade de gêneros agrícolas para os abastecimentos locais e para a exportação. A importância dessa região deveu-se a esse fator, somado à localização geográfica, que servia como um ponto de ligação entre o litoral e os sertões.

A obrigatoriedade do cultivo, ideia proposta pela Coroa desde o início da colonização, não tratava unicamente das atividades da lavoura e nem considerava esta oposta à criação de animais. A *plantation* de cana de açúcar, a produção de fumo para exportação, a mandioca para os abastecimentos locais e regionais, entre outros gêneros da lavoura, se desenvolveram paralelamente à pecuária, no mesmo território e muitas vezes nas mesmas possessões. Entretanto, em alguns documentos de autoridades locais, é possível notar supostos antagonismos entre as atividades da lavoura e da criação do gado, como se elas não fossem complementares. No capítulo seguinte, discutiremos um tópico em que muitas autoridades da região relataram que havia conflitos por conta das atividades de lavoura e criação e, portanto, seria necessário a elaboração de posturas para delimitar melhor essas atividades agrárias. Entretanto, pensamos que, para além de um possível antagonismo entre as atividades, havia interesses em delimitar os espaços por conta da implantação da ferrovia na região, tendo em vista que grande parte das autoridades acreditava em uma maior valorização imobiliária por conta disso, como discutiremos mais adiante.

CAPÍTULO II: O “MELHORAMENTO” DA AGRICULTURA ATRAVÉS DA FERROVIA E OS DIREITOS DE PROPRIEDADE

Pretendemos discutir, neste capítulo, os conflitos pela propriedade a partir dos poderes locais, ou seja, enfatizando como algumas autoridades da região de Alagoínhas e presidentes de província da Bahia tratavam dos temas relacionados à propriedade rural e ao melhoramento da agricultura.

Durante a segunda metade do século XIX, a região baiana que compreende Alagoínhas e seu entorno presenciou algumas mudanças socioeconômicas que desencadearam conflitos de interesses no que se refere ao tema da propriedade rural. Entre o final da década de 1850 e início da década de 1860, os registros paroquiais de terras estavam sendo realizados, ao mesmo tempo em que a Ferrovia Bahia ao São Francisco estava sendo implantada, atravessando a localidade de Alagoínhas. Nesse mesmo período, Alagoínhas foi elevada à condição de vila, que até então fazia parte da jurisdição de Inhambupe, o que contribuiu para a discussão e aprovação de posturas locais, fundamentais inclusive para a definição de limites territoriais. Aliás, pela leitura de alguns documentos da câmara de vereadores, os debates entre esses representantes do legislativo local sobre a propriedade rural pareciam bem intensos, certamente porque eles próprios também eram proprietários de terras. Partimos do pressuposto de que as preocupações locais em torno dos direitos de propriedade ganharam força por conta desse contexto de transformações, que seriam proporcionadas pela própria Lei de Terras de 1850, mas sobretudo pela ferrovia que estava sendo planejada para passar pela região. Já que esta representava o ponto de encontro entre o litoral, mais precisamente o Recôncavo baiano e os sertões, desde a chamada Estrada das Boiadas, uma importantíssima estação ferroviária construída no início da década de 1860 na localidade de Alagoínhas, além da própria linha férrea, mudaria a paisagem e, acima de tudo, a percepção que os diferentes sujeitos tinham daquele lugar, mesmo que não modificasse completamente as relações sociais e de trabalho.

Observamos, a partir da análise de algumas fontes, que a implantação da ferrovia “Bahia and São Francisco” era justificada pelas autoridades provinciais e alguns proprietários de terras como um melhoramento da agricultura, pois o transporte mais eficiente aumentaria a riqueza individual e da província a partir do escoamento de produtos oriundos do interior, bem como ampliaria o processo de “civilização” nos lugares até então pouco explorados. O melhoramento da agricultura através do transporte ferroviário pareceu agradar, porém, a uma parcela de proprietários, geralmente aqueles que possuíam terras próximas à ferrovia, à estação e foram beneficiados com isso, como mostraremos a seguir. Em suma, a chegada da ferrovia foi um fator importante na transformação do espaço territorial baiano, mas principalmente na modificação das relações sociais e no entendimento sobre os direitos de propriedade.

Utilizamos como principais fontes de pesquisa para o desenvolvimento deste capítulo os relatórios dos presidentes de província da Bahia do período no qual se implantou a primeira ferrovia e outras estradas pelo interior, além de algumas correspondências trocadas entre as autoridades locais e posturas propostas e aprovadas pelas câmaras. Os relatórios nos trazem um pouco a visão que as autoridades provinciais e alguns proprietários tinham sobre a agricultura e “civilização” e como isso podia impactar nas ideias de propriedade e direito à

terra nas localidades. As correspondências trocadas entre as câmaras e a assembleia ou a presidência da província, por sua vez, versam sobre a produção agrícola, a criação de animais, as principais dificuldades do setor e alguns impasses entre sujeitos que desenvolviam a agricultura e a pecuária. Algumas posturas propostas e aprovadas pelas câmaras são analisadas aqui para entender como esses agentes que ocupavam cargos legislativos entendiam o direito de propriedade. Essas posturas dizem respeito à regulamentação do uso de algumas terras, de rios e riachos que cortam a região, além dos limites entre as propriedades, levando em consideração que a Lei de Terras de 1850 possibilitou um novo olhar sobre as questões rurais e tendo em vista que os cadastros das possessões podiam significar um maior reconhecimento entre os confrontantes.

É preciso deixar claro que ao analisar fontes produzidas pelo legislativo, como leis ou códigos de posturas, por exemplo, não pretendemos uma abordagem jurista¹⁴⁵. Buscamos entender as relações sociais que possibilitaram a aprovação de leis e normas e como estas eram interpretadas e colocadas em prática pelos diferentes sujeitos sociais naquele contexto. Assim, conforme apontado por Rosa Congost, procuramos entender os direitos, sobretudo os direitos de propriedade como reflexos e produtos das relações sociais¹⁴⁶.

Uma das principais questões discutidas neste capítulo é tentar mostrar que as leis e códigos aprovados na segunda metade do século XIX na região de Alagoas tiveram o intuito de regulamentar ainda com mais força e objetividade as ações dos diferentes grupos das localidades, pensando inclusive em definir uma ideia de propriedade mais próxima dos interesses individuais e, ao mesmo tempo, conflitando com ações e costumes de uma população. Dessa forma, ainda que a maior parte das autoridades locais da região de Alagoas estivesse empenhada em definir novas restrições ao uso da terra e aos bens produzidos, prevaleciam conflitos de interesses entre as próprias autoridades, os proprietários e os despossuídos no que se refere aos costumes.

Antes de tratar sobre os direitos de propriedade a partir das propostas de regulamentação das ações até então costumeiras, faz-se necessário um apanhado de como essa região baiana estava inserida num debate maior sobre as questões ligadas à terra, ou melhor, à ideia de melhoramento agrícola, enfatizando algumas transformações ocorridas naquele contexto, bem como uma breve discussão sobre o que entendemos por lei nesse processo.

2.1: O “melhoramento” da agricultura enquanto ideia e ação para o “progresso”

As medidas para o melhoramento da produção agrícola e do seu escoamento eram um tema recorrente em diferentes regiões do Império, durante a segunda metade do século XIX. No âmbito nacional, essas medidas eram defendidas pela Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, órgão criado em 1860 com o principal intuito de regular as questões ligadas à agricultura, proporcionando condições para fomentar e melhorar

¹⁴⁵ Esse tipo de abordagem geralmente está associada a uma leitura estrita da lei, sem interpretá-la adequadamente, não levando em conta diferentes fatores e contextos. Nesse sentido, procuramos dialogar com autores que criticam esse tipo de abordagem, a exemplo de Rosa Congost.

¹⁴⁶ CONGOST, op. cit., p. 21.

a produção¹⁴⁷. Segundo Louise Gabler, essa secretaria de Estado foi fundada num momento em que o país se modernizava, necessitando de uma melhor estrutura administrativa que regulamentasse políticas públicas, sobretudo administrar melhor algumas ações decorrentes da aplicação da Lei de Terras, como por exemplo o registro, demarcação, fiscalização, mediações de compra e venda de terras, além de garantir mão de obra na lavoura, em decorrência do processo de extinção da escravidão¹⁴⁸. No primeiro relatório dessa secretaria, o ministro Manoel Felizardo de Souza e Mello, citou alguns fatores para o melhor desenvolvimento da agricultura, dentre eles a criação de uma legislação sobre o crédito hipotecário e territorial (para facilitar aos produtores capitais necessários à agricultura) e a ampliação e melhoramento de estradas visando o escoamento da produção¹⁴⁹. Em suma, o melhoramento da agricultura, tema recorrente a nível nacional, ganhou mais força e ações mais concretas a partir da melhoria na estrutura administrativa do estado imperial, sobretudo com a criação da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, comércio e Obras Públicas, que direcionou medidas para a questão da mão de obra, da instrução, das demarcações de terras, mas principalmente para a ampliação de estradas e transportes¹⁵⁰. A questão dos transportes parece ter sido a de maior atenção pela secretaria, sendo o ferroviário o que melhor representava esse projeto de modernização imperial¹⁵¹.

Sobre o tema da modernização e progresso no Império a partir das questões agrárias, podemos citar uma importante discussão feita por Márcio Both, ao relacionar algumas características da história do Brasil rural com algumas discussões apontadas por Marshall Berman¹⁵². Este autor apresenta personagens literários que representam todos os sujeitos que tiveram suas vidas, culturas, noções de propriedade destruídas por um suposto desenvolvimento¹⁵³. O “Fausto de Goethe”, analisado por Berman, é um exemplo que Both

¹⁴⁷ GABLER, Louise. A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891). **Cadernos MAPA n. 4** – Memória da Administração Pública Brasileira. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2012

¹⁴⁸ *ibid*, p. 08.

¹⁴⁹ *ibid*, p. 13.

¹⁵⁰ É válido ressaltar que, além da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, outra instituição que contribuiu significativamente para o progresso material do Império, através da aplicação do conhecimento científico, sobretudo para o setor agrícola, foi a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (SAIN). De acordo com David Penteado, a Auxiliadora estava a serviço do Estado brasileiro e sua relação com o governo imperial se aproximava de um mutualismo em alguns aspectos. Se por um lado, o órgão era formado por grandes proprietários ruais e industriais que buscavam se favorecer nas suas áreas de atuação, por outro lado a agremiação foi adquirindo atributos de um órgão oficial, atuando através de assistência aos ministérios, governos provinciais e locais. Funcionando entre os anos de 1825 e 1904, a Auxiliadora se esforçou no sentido de introduzir e propagar a utilização de máquinas na agricultura e na indústria do Brasil, bem como de introduzir novas culturas e o melhoramento de outras já desenvolvidas. Ver: PENTEADO, David Francisco de Moura. Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional: a ambiguidade de uma associação civil a serviço do Estado brasileiro (1825-1904). **Revista Brasileira de História das Ciências**, v. 15, n.1, p. 61-86, jan/jun. 2022. Não consultamos fontes primárias sobre a SAIN, para saber se autoridades e proprietários ruais da região de Alagoas tinham uma relação direta com a agremiação. Mas é possível que a região tenha sido beneficiada de alguma forma, como o recebimento de semestres, por exemplo, levando em consideração que a Bahia foi uma das províncias que teria recebido tal coisa.

¹⁵¹ GABLER, op. cit., p. 22-23.

¹⁵² BOTH, Márcio. Sob o riso de Mefisto. História Agrária no Brasil: tragédias e esquecimentos. **Revista Maracanã**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 288-307, jan-abr. 2020. A obra de Marshall Berman, analisada por Both neste artigo é: BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

¹⁵³ As “três metamorfoses de Fausto” discutidas por Berman, seriam respectivamente a do homem sonhador, amador e fomentador. Na primeira, o homem moderno deve aprender para viver e seguir caminhando, sendo a velocidade o foco da vida de Fausto nessa etapa. Na segunda, Fausto aprende a amar, entretendo sua vida na de outra pessoa, mas também aprendendo que o crescimento humano tem um preço alto. E na terceira e última metamorfose, por sua vez, Fausto conecta suas questões pessoais com as de ordem econômica, política e social.

tem nos mostrado para percebermos uma história agrária brasileira pautada na ideia de progresso, de modernização, mas ao mesmo tempo de tragédias e silenciamentos. No Brasil, algumas narrativas, a exemplo de autores como Oliveira Vianna e Monteiro Lobato, trouxeram à tona personagens do mundo rural, associando-os ao atraso e à incapacidade de trazer o desenvolvimento agrícola ao país¹⁵⁴. Os “jecas”, “matutos”, “caipiras”, “tabaréus”, “vaqueiros”, entre outras, eram algumas das denominações atribuídas aos povos do mundo rural, aos negros, mestiços e indígenas que deveriam passar por um processo de civilização, pois não contribuíam para o tão desejado progresso, na perspectiva dessas narrativas e de grande parte das elites e autoridades brasileiras¹⁵⁵. Somente a partir da década de 1970 é que a historiografia tem discutido as questões agrárias, criticando essas classificações pejorativas em relação aos sujeitos do campo e dando mais atenção aos conflitos em que eles também atuam ativamente¹⁵⁶. Conforme salienta Both, devemos levar em consideração que os fomentadores do progresso e desenvolvimento no Brasil não são ingênuos como o personagem Fausto, mas se articulam, se estruturam bem, inclusive destruindo os “empecilhos” do caminho, como fizera Mefisto com o casal Filemo e Báucia¹⁵⁷. A modernização traz, afinal, grandes consequências para a vida daqueles que estão na contramão do desenvolvimento ou melhoramento.

Vale ressaltar que a ideia de melhoramento esteve presente no pensamento de diferentes autoridades, proprietários e periódicos patrocinados pelo governo durante o século XIX, sobretudo na segunda metade. Melhoramento ou aperfeiçoamento eram vocábulos muito utilizados naquele período, ao se tratar das questões ligadas à agricultura¹⁵⁸. Segundo Teresa Cribelli, a palavra aperfeiçoamento, ao ser utilizada no Brasil para o sentido de progresso, significava o melhoramento de algo que já existia, neste caso, melhorar a sociedade, a economia agrícola através da aplicação da ciência e das máquinas¹⁵⁹. As elites brasileiras queriam as melhorias da era moderna, mas sem as consequências revolucionárias que as mudanças muitas vezes provocavam na sociedade. Sob a influência do pensamento positivista de Augusto Comte, as elites pensavam numa ordem social pacífica, numa sociedade que

Seria a fase da renovação, da criação de uma nova sociedade à sua imagem, mas também a fase da tragédia. Como uma parte dessa “nova sociedade” projetada por Fausto não muda, ele comete um ato mau, convocando Mefisto para tirar o casal de velhos Filemo e Báucia, que representavam os entraves no caminho do progresso, do desenvolvimento. Mefisto mata o casal e decepçiona Fausto, que percebe a impossibilidade de criar um novo mundo com as mãos limpas. Mefisto ainda ri da dificuldade de Fausto reconhecer a responsabilidade dos seus atos. Ver: BERMAN, op. cit; BOTH, op. cit., p. 291-294.

¹⁵⁴ *ibid.*, p. 296-297.

¹⁵⁵ Vale ressaltar que algumas narrativas e documentos do século XIX frequentemente concebiam o tempo como futurista, ou seja, estavam inseridos em um regime de historicidade moderno, na perspectiva teórica apontada por François Hartog. Segundo este autor, diferente do regime passadista, que era marcante no mundo antigo, o futurista marcou o pensamento no regime de historicidade moderno, sobretudo a partir da Revolução Francesa. A principal característica do pensamento futurista seria a esperança no futuro baseado no progresso, inclusive com o uso de tecnologias. Dessa forma, ainda que Hartog tenha uma visão mais eurocêntrica da história, já que estuda a Europa, podemos pensar nas questões por ele apontadas para refletirmos melhor sobre a ideia de melhoramento, que estava presente nesse regime de historicidade moderno, futurista. Ver: HARTOG, François. Tempo, História e Escrita da História: a ordem do tempo. *Revista de História* 148 (1º - 2003), 09-34.

¹⁵⁶ Both cita, por exemplo, os estudos de Maria Yeda Linhares, Francisco Carlos, para as décadas de 1970, bem como os de Márcia Motta a partir dos anos 1980.

¹⁵⁷ *ibid.*, p. 302.

¹⁵⁸ A palavra melhoramento, na segunda metade do século XIX, podia estar relacionada também à ideia de desenvolvimento progressivo, no que tange às questões de ordem econômica. Raymond Williams aponta que essa ideia de desenvolvimento na Europa daquele período referia-se principalmente à economia industrial. Ver: WILLIAMS, op. cit. p. 133-134.

¹⁵⁹ CRIBELLI, Teresa. *Aperfeiçoar or Criar: dilemmas of brazilian modernization, 1850-1889*. Baltimore, Maryland, 2009, p. 56.

funcionasse pacificamente, como uma máquina bem servida¹⁶⁰. Em suma, como salienta Cribelli, “aperfeiçoar” representava uma ideologia de mudança social, mas não de libertação. Ao contrário, as elites sempre estiveram atentas para possíveis “distúrbios” sociais provocados pelo progresso.

O diálogo com as pesquisas de Márcio Both e Teresa Cribelli neste tópico é fundamental para uma melhor compreensão da noção de progresso associada diretamente à ideia de melhoramento ou aperfeiçoamento e tão compartilhada por muitas autoridades e proprietários no Brasil da segunda metade do século XIX. O melhoramento da agricultura através de novas técnicas visava acima de tudo o aumento da produção, do escoamento, da riqueza para determinados grupos, e para isso era preciso controlar ainda mais a população rural (escravos, libertos, indígenas) no que se refere ao trabalho e ao acesso à terra. Essa população não podia ser um entrave no progresso, mas devia estar inserida nesse processo servindo como mão de obra para outrem e, preferencialmente, com poucos ou sem os recursos necessários para sua própria sobrevivência. A região de Alagoínhas experimentou esse “progresso” que estava associado à ideia de melhoramento da agricultura e que possibilitou o aumento de riqueza e poder para uma pequena parcela daquela sociedade, ao mesmo tempo em que limitava o acesso da maioria da população aos recursos até então utilizados costumeiramente por todos.

2.1.1: “Um dos grandes melhoramentos, se não o primeiro da província”: o melhoramento da agricultura na Bahia e a região de Alagoínhas sob a modernização do transporte

Desde os tempos coloniais, a região baiana de Alagoínhas foi um ponto estratégico de ligação entre o litoral, principalmente a capital Salvador, e os sertões. Já que uma parte da produção agrícola era voltada para a exportação, era necessário, segundo algumas autoridades e proprietários, um escoamento mais fácil e rápido, para aumentar a riqueza individual e da província, além de melhor atender as demandas da população. As décadas de 1850 e 1860 foram marcadas por algumas transformações socioeconômicas que possibilitariam melhorias para uma parcela dos proprietários da região e abririam novos debates sobre a propriedade da terra.

Na Bahia, por volta da segunda metade do século XIX, as medidas de melhoramento eram defendidas pelos presidentes de província e por alguns agentes sociais ligados à produção agrícola, tais como os integrantes da Junta da Lavoura¹⁶¹. A palavra melhoramento estava presente em grande parte da documentação do governo provincial ao tratar da questão agrícola. Analisando os relatórios de presidentes da província, nas falas de abertura da Assembleia Legislativa das décadas de 1850 e 1860, percebemos a menção ao termo “melhorar” ou “melhoramento”, geralmente associado às questões de obras públicas, sobretudo voltadas para a economia agrícola, como por exemplo, as estradas e transportes destinados ao escoamento, mas também a questão do elemento servil e de educação voltada para o setor.

¹⁶⁰ *ibid.*, p. 57.

¹⁶¹ Sobre a Junta da Lavoura e seu interesse em inaugurar uma ferrovia na província da Bahia, ver: SOUZA, op. cit.

O presidente da província, Francisco Gonçalves Martins, na fala de abertura da Assembleia Legislativa no ano de 1849, destacou as obras públicas como o objeto que deveria ser o de maior preocupação naquele momento, pois o progresso material, o desenvolvimento da riqueza pública dependia delas. Segue um trecho de sua fala:

Se melhorardes as estradas do interior da Província, se empreenderem a abertura de novas vias de comunicação, se facilitarem aos produtores a condução dos seus gêneros da lavoura e indústria ao lugar de seu consumo, ou de comum mercado, contribuireis poderosamente para aumentar a riqueza desta importante parte da Nação Brasileira, que tão prodigamente foi dotada pela natureza, e que tem direitos incontestáveis de se colocar à testa da civilização do Império. Estradas, pontes e canais são os objetos para que deveis olhar com mais particularidade, nada poupando, ou para os empreender à custa dos cofres públicos, ou por meio de uma decidida proteção animar as fortunas particulares para convergirem para esse importante fim¹⁶².

O melhoramento de estradas ou construção de outras novas seria o meio mais importante para aperfeiçoar o escoamento da produção agrícola, o que por sua vez, aumentaria a riqueza da província e o prestígio de civilização, segundo o presidente da província naquele ano. Havia diversas estradas pela província ligando a capital às principais vilas do interior, mas elas não eram suficientes ou tão apropriadas para o aumento da riqueza, segundo essas autoridades.

Já na fala de abertura da assembleia em 1851, o mesmo presidente reforça a necessidade desse tipo de obra, fundamental para os objetivos industriais dos indivíduos, e demonstra temer a ociosidade caso a administração pública não tomasse providência em relação a isso. O trecho da fala dirigida à Assembleia Legislativa é o seguinte:

Parece-me, Srs, que demasiadamente me tenho estendido sobre este tópico de obras públicas; deveis com tudo desculpar-me, porque estou convencido de que este deve ser o principal e mais importante de vossos trabalhos, do qual todos os outros dependem. É este um país novo, mil objetos se oferecem à indústria dos indivíduos, porém faltam quase sempre a estes as forças indispensáveis para conseguirem seus intentos com felicidade. Cumpre ao governo marchar à sua frente, desobstruir os caminhos, abrir novas estradas, construir pontes, colocar destacamento nos lugares perigosos pelos ataques dos gentios, ou pela audácia do crime. Se assim não obrar a Administração Pública, temei que a ambição particular deixe de procurar vencer as barreiras que se lhes apresentam, pois que o nosso clima convida de alguma maneira o homem à ociosidade, e qualquer pretexto basta para que sua consciência durma tranquila, ou não o acuse de não se aplicar ao trabalho”¹⁶³.

A ideia de melhoramento através das obras públicas como estradas, pontes, entre outras, estava reforçada também pela ideia de civilização, demonstrada nessa fala quando destaca a questão de possíveis ociosidades e quando associa os indígenas à barbárie, como aqueles povos que atacam e que ocupam lugares perigosos. A aplicação dos indivíduos (inclusive dos indígenas) ao trabalho seria facilitada a partir dessas obras de “civilização”, no

¹⁶² Relatório do Presidente da Província. Fala de 04 de julho de 1849.

¹⁶³ Relatório do Presidente da Província da Bahia, 01 de março de 1851, p. 23.

entendimento do presidente da província. É válido ressaltar que, sobre os indígenas, o governo imperial, ao longo do século XIX, procurou colocar ainda mais em prática medidas para a definição de seu papel na sociedade, esperando que eles fossem “úteis socialmente” e que superassem a “situação de embrutecimento em que viviam”¹⁶⁴. A ideia era, portanto, produzir um tipo de sujeito que trabalhasse e respeitasse a propriedade. Com a atuação do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, isso seria uma “obrigação moral” do governo imperial, como lembrou Márcio Both ao analisar os relatórios desse órgão no período de 1860-1889¹⁶⁵.

Só para exemplificar como o Ministério da Agricultura, a partir da década de 1860, tratava a questão da “civilização” dos povos indígenas e como a região aqui estudada dialogava com as autoridades provincial e imperial a respeito do tema, vale apresentar um trecho de uma correspondência enviada pela câmara de Inhambupe ao presidente da província, explicando a situação em que se achavam os indígenas naquela localidade, atendendo a um aviso daquele ministério. O documento datado em 30 de novembro de 1869, diz o seguinte:

Esta Câmara, atendendo ao ofício de V. Ex^a. de 31 de agosto deste corrente ano, informa à V. Ex^a. que não existem n'este município aldeamentos de índios que estejam em condições indicadas no aviso do Ministério da Agricultura de 26 de agosto de 1869, havendo apenas uma ou outra família em estado de civilização aplicada ao trabalho da lavoura¹⁶⁶.

Em outras palavras, o Ministério da Agricultura estava interessado em saber das localidades do império a situação em que se encontravam os indígenas no que se refere ao “grau de civilização”. Atendendo a esse pedido, a câmara de Inhambupe respondeu que apenas algumas famílias de indígenas daquela localidade estavam empenhadas no trabalho da lavoura, portanto em estado de civilização como propunha aquele órgão imperial. A ideia de civilização, nesse sentido, estava relacionada à lida dos índios ao trabalho da lavoura, muito provavelmente atendendo mais aos interesses de produzir para os abastecimentos locais, do que para o seu próprio sustento e de suas famílias. Além disso, dizer que não existiam aldeamentos de índios seria uma forma de negar direitos à terra para eles.

Além das autoridades, alguns sujeitos de destaque na sociedade baiana também defendiam o melhoramento da agricultura e a ideia de “civilização”, principalmente a partir da abertura de novas estradas. Um grupo seletivo de proprietários de escravos, terras e engenhos fundou uma associação com esse principal intuito. A Junta da Lavoura, como era chamada, defendia o desenvolvimento econômico e acreditava na formação de muitos povoados para servir de indústria e de civilização¹⁶⁷. Conforme demonstrado na pesquisa de Robério Souza, desde o ano de 1849 a Junta da Lavoura já era uma associação de destaque, na concepção do presidente da província da Bahia, e vinha discutindo com o governo imperial sobre uma

¹⁶⁴ BOTH, Márcio. O ‘índio’ sob o olhar do Império: política indigenista, modernização e conflito no Brasil do século XIX (1860-1889). HAAL, 2019, p. 97.

¹⁶⁵ *ibid.*

¹⁶⁶ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1869, maço nº 1320.

¹⁶⁷ SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos trilhos**: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863). Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015, p. 39.

possível construção da primeira ferrovia na província. Foi essa associação a responsável pela elaboração da primeira proposta de uma estrada de ferro que ligaria a capital Salvador até a margem do Rio São Francisco, em Juazeiro, tendo em Alagoinhas um dos pontos principais do trajeto¹⁶⁸. O projeto dos proprietários rurais da Junta da Lavoura contaria com recursos privados a partir de sociedades anônimas, mas por causa dos interesses dos grandes capitalistas ingleses, a associação passou a ser descartada, mesmo que inicialmente tenha adquirido a concessão, por parte da Assembleia Legislativa da Província, para a construção da ferrovia¹⁶⁹. O então presidente da província de 1853, João Maurício Wanderley, não havia respeitado a decisão da assembleia baiana de conceder a construção à Junta, e com o aval do governo imperial, concedeu o direito ao empresário Joaquim Muniz Barreto que, por sua vez, o transferiu para empresários britânicos¹⁷⁰.

Na sua fala de abertura da Assembleia Legislativa, em 1853, o presidente da província João Maurício Wanderley destacou a importância que a implantação idealizada pela Junta da Lavoura e outros proprietários baianos traria para o melhoramento da província, mesmo reconhecendo que os recursos financeiros do governo provincial naquele momento eram insuficientes para a execução do projeto¹⁷¹. Repetiu, em 1854, a importância da implantação da obra e já sugerindo a concessão do direito de construir a um empresário ou companhia, além de todo apoio e proteção por parte da administração pública¹⁷². Consta no relatório desse ano o termo de contrato feito entre o governo imperial e Joaquim Muniz Barreto, com as condições para a construção da estrada de ferro¹⁷³.

Na abertura da Assembleia de 1855, o presidente da província tratou das obras públicas demonstrando preocupação com a baixa produção no interior da província por conta dos transportes, citando inclusive a região de Alagoinhas e Inhambupe. Nas palavras dele, “até hoje tem a capital e os lugares mais próximos absorvido a maior parte da verba de obras públicas; é tempo de estendermos o mesmo benefício aqueles pontos do interior, onde a produção é quase nenhuma pela carestia dos transportes”¹⁷⁴. Lembrou que eram quatro as estradas que mais reclamavam da atenção governamental, sendo a primeira a que segue da capital para Inhambupe, Itapicuru, Jeremoabo, até a margem do Rio São Francisco, e a segunda que passava pela Feira até Juazeiro. Segundo ele, “da primeira nada se tem cuidado; a segunda está destinada ao leito do caminho de ferro, que abrangerá 20 léguas comuns a primeira”¹⁷⁵. Para o caso de Inhambupe e de outras estradas do interior, sugeriu o melhoramento e mais um novo caminho de cinco a seis léguas que pudesse ser transitável por carros no inverno, o que seria de “incalculável proveito para a agricultura”.

A fala de Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, presidente da província em 1856, traz informações sobre o início das obras da ferrovia, inclusive com um relatório do engenheiro Firmo de Mello contendo informações do reconhecimento dos terrenos, desde a capital Salvador até a vila de Alagoinhas, feito no ano anterior¹⁷⁶.

¹⁶⁸ *ibid.*

¹⁶⁹ *ibid.*, p. 40

¹⁷⁰ *ibid.*, p. 40-42.

¹⁷¹ Relatório do Presidente da Província, 01 de março de 1853, p. 62.

¹⁷² Relatório do Presidente da Província, março de 1854, p. 30.

¹⁷³ *Ibid.*, p. 115-122.

¹⁷⁴ Relatório do Presidente da Província, março de 1855, p. 44.

¹⁷⁵ *ibid.*

¹⁷⁶ Relatório do Presidente da Província, abril de 1856, p. 208-209.

Na abertura da assembleia de 1857, o presidente João Lins Vieira de Sinimbu, que mais tarde ocuparia o cargo de Ministro da Agricultura, tratou do tema da lavoura apontando os quatro principais males sofridos por ela. Desses males, a falta de vias de comunicação (de estradas) está em primeiro lugar. Os outros três seriam a carência de ensino profissional, a alta dos juros e a diminuição do número de braços, segundo Sinimbu¹⁷⁷. Nessa mesma fala, ele destaca a importância da ferrovia que ligaria Salvador a Alagoas, região economicamente importante da província.

Na fala de abertura da Assembleia no ano de 1859, o presidente Francisco Xavier Paes Barreto lembrou a construção da ferrovia ainda em pouco desenvolvimento e das estradas de rodagem pelo sistema de Mac Adam que estavam em construção¹⁷⁸. Essas estradas de rodagem teriam sido realizadas a mando do presidente antecessor, com o intuito de melhorar o trecho entre o Recôncavo, mais precisamente a cidade de Santo Amaro, e as regiões de Feira e Alagoas, finalizando na via férrea¹⁷⁹. O presidente Barreto salientou que a estrada de Santo Amaro até Alagoas demorou a começar em “razão de alguns embaraços que ocorreram na desapropriação de um terreno, por onde devia passar a estrada logo em seu começo”¹⁸⁰. Segundo Barreto, essas duas estradas eram as primeiras desse gênero na província e lembrou também da “imensa dificuldade de transporte, com que lutam os habitantes do interior e sobretudo os lavradores, os quais veem-se muitas vezes, durante o inverno, provados de levarem os seus produtos ao mercado, porque os caminhos nessa estação tornam-se literalmente intransitáveis em muitos pontos”¹⁸¹. Ou seja, a justificativa da melhoria e da ampliação de estradas tinha como principal motivo o melhoramento do escoamento da produção agrícola do interior da província.

Já na fala durante a abertura da assembleia de 1860, o presidente da província Herculano Ferreira Penna, destacou a visita do imperador à Bahia no final do ano anterior e da fundação, por ele, do Imperial Instituto Baiano de Agricultura, que marcaria uma nova era para a lavoura, fazendo “prosperar não só os estabelecimentos existentes, mas também os que d’ora em diante se fundarem”¹⁸². Uma série de medidas para o melhoramento da lavoura tinha sido apresentada nas primeiras reuniões desse instituto, dentre elas as estradas e os transportes para o escoamento da produção. O próprio imperador D. Pedro II, no seu diário de viagem pela Bahia, Sergipe e Alagoas, no ano de 1859, relatou que havia falado a diversos fazendeiros da província sobre a necessidade de melhorar a agricultura, pedindo aos conselheiros e senadores Wanderley e Saraiva que examinassem a questão de acordo com as suas ideias¹⁸³. Ao tratar especificamente da já iniciada estrada de ferro da Bahia a Juazeiro, no relatório de 1860, o presidente Herculano Penna lembrou que o aperfeiçoamento das vias por um transporte rápido como o trem é um poderoso meio de “aumentar a fortuna pública e particular, em uma razão crescente até atingir o seu limite”, já que a venda ou permuta dos gêneros aconteceria com mais rapidez¹⁸⁴.

¹⁷⁷ Relatório do Presidente da Província, setembro de 1857, p. 83.

¹⁷⁸ Também chamado de “macadame”, por ser desenvolvido pelo engenheiro escocês John Loudon MacAdam, o sistema Mac Adam é um tipo de pavimento para estradas que consiste em assentar três camadas de pedras postas em uma fundação com valas laterais para enxugar a água da chuva.

¹⁷⁹ Relatório do Presidente da Província, março de 1859, p. 16-17.

¹⁸⁰ *ibid.*, p. 17.

¹⁸¹ *ibid.*

¹⁸² Relatório do Presidente da Província, abril de 1860, p. 68-69.

¹⁸³ PEDRO II, Imperador do Brasil. **Viagens pelo Brasil**: Bahia, Sergipe e Alagoas, 1859-1860. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bom Tempo; Letras e Expressões, 2003, p. 56.

¹⁸⁴ Relatório do Presidente da Província, abril de 1860, p. 87.

Na fala do presidente Antonio da Costa Pinto, no ano de 1861, após um grande relato sobre a situação de dificuldade que enfrentava o interior da província, atingindo diretamente a produção agrícola, a via férrea aparece como “um dos grandes melhoramentos, se não o primeiro da província”. O relatório apresenta os primeiros estágios da construção da obra, a utilização da primeira seção, bem como os próximos passos, e lembra o entusiasmo por parte da população baiana. É curioso notar, na descrição dos detalhes apresentados pelos engenheiros responsáveis pela obra, a preocupação por parte do governo provincial em aproveitar o máximo de lugares possíveis onde houvesse habitantes, sítios, engenhos para a instalação de estações. A Feira Velha (antiga Capuame) e a Vila de Mata de São João, por exemplo, deveriam ter uma estação por conta da sua importância econômica, pela abundância de água, de caminhos que convergiam para diversos sítios, pelos muitos engenhos de açúcar próximos¹⁸⁵. Ou seja, a principal “utilidade” do transporte ferroviário, segundo essas autoridades, era o melhoramento da agricultura. Naquele mesmo ano, o vice-presidente José Augusto Chaves, no seu longo discurso de abertura da Assembleia Legislativa, chamou a atenção para o melhoramento das estradas, principalmente das que vão aos pontos principais da agricultura. Esse seria o primeiro de todos os melhoramentos, segundo Chaves¹⁸⁶. O relatório apresenta, sucintamente, o andamento das obras da ferrovia e do funcionamento da primeira parte. A grande maioria dos carros era utilizada para o transporte de mercadorias, lenhas e madeiras.

Já na fala de abertura da Assembleia do ano de 1862, o presidente da província e futuro ministro da agricultura Joaquim Antão Fernandes Leão, tratou do andamento das obras da ferrovia de acordo com o relatório do engenheiro fiscal e frisou a necessidade de maior intervenção, por parte do governo, na administração da obra, “visto que os caminhos de ferro são propriedades nacionais”¹⁸⁷. Ou seja, ele defendia a ferrovia como uma obra útil aos negócios da nação, ainda que administrada por uma concessionária estrangeira. Ao falar de rendimentos provenientes do escoamento da produção pela ferrovia, Joaquim Leão demonstrou entusiasmo pela iminente chegada da ferrovia nos lugares mais afastados da capital, produtores de açúcar, como a antiga Feira Velha, Mata de São João, Pojuca, Santana de Catu e principalmente Alagoinhas e seu reduto, pela produção do tabaco. Nas palavras do presidente, “assim, logo que a via férrea passar por esses distritos, necessariamente crescerá o seu rendimento e ainda mais quando chegar a Alagoinhas, para onde deve afluir todo o tabaco de Inhambuque que atualmente é conduzido, com grande dispêndio e incômodo para a cidade de Santo Amaro”¹⁸⁸. Segundo o presidente da província, uma grande necessidade apontada pelo engenheiro chefe da obra era a construção e melhoramento de estradas transversais que levassem às estações férreas, para aumentar o escoamento da produção dos lugares mais afastados e os rendimentos. Sugeriu inclusive a formação de uma associação particular por parte dos proprietários dos estabelecimentos agrícolas para a construção desses caminhos, com o apoio do governo provincial¹⁸⁹.

No relatório apresentado em 1863, ano de conclusão da ferrovia, o presidente da província e ex-ministro da agricultura¹⁹⁰ Antonio Coelho de Sá e Albuquerque menciona o contrato de construção de pelo menos quatro estradas que ligavam diferentes localidades à vila de Alagoinhas, com o intuito de se aproveitar o escoamento da produção através daquela

¹⁸⁵ Relatório do Presidente da Província, março de 1861, p. 40.

¹⁸⁶ Relatório do Presidente da Província, setembro de 1861, p. 8-9.

¹⁸⁷ Relatório do Presidente da Província, março de 1862, p. 34.

¹⁸⁸ *ibid.*, p. 38.

¹⁸⁹ *ibid.*, p. 39.

¹⁹⁰ O período em que Antonio Coelho de Sá e Albuquerque ocupou o cargo de ministro da agricultura foi de 24 a 30 de maio de 1862. Ver: GABLER, op. cit., p. 111.

obra¹⁹¹. Duas dessas obras ligariam a vila de Alagoinhas às freguesias de Inhambupe, tendo investimento direto do governo que, dentre outras coisas, recomendou também a construção de uma estação ao lado do Rio Inhambupe, proporcionando um lugar apropriado para o descanso dos animais. Em síntese, o que se pretendia com a construção de novas estradas pode ser observado nas palavras da própria autoridade: “o meu fim, ordenando a construção da estrada mencionada, e das quatro a que anteriormente referir-me, é abrir vias de comunicação para a estrada de ferro, de sorte que venham a alimentá-la”¹⁹².

Ainda no mesmo relatório, ao tratar especificamente da ferrovia, apresentando números referentes às cargas transportadas, às despesas e receitas no decorrer dos primeiros meses de funcionamento daquele empreendimento, o presidente Sá e Albuquerque sugere a abertura de mais outras estradas para ligar localidades mais afastadas do interior à estação terminal de Alagoinhas, com o propósito de beneficiar muitos terrenos agrícolas e diminuir o déficit por ora demonstrado. Segue mais um trecho de sua fala:

Essas estradas e outras que deverão abrir-se servirão como outros tantos braços para levar à via férrea os produtos agrícolas dos terrenos mais afastados, os quais sem elas não podem ser trazidos ao mercado; e deste modo serão beneficiados muitos terrenos, resultando grandes vantagens para todos. O déficit constante que se tem manifestado, sujeitando os governos geral e provincial ao pagamento do juro garantido, é um estímulo bastante forte para que cuidemos seriamente em levar a efeito a abertura das estradas mencionadas, ativando a execução das já contratadas, que tendem a por em comunicação o interior da província com a estação terminal de Alagoinhas, e promovendo outras de importância que estão projetadas”¹⁹³.

A ideia de melhoramento da agricultura a partir da abertura de novas estradas que ligassem à estação férrea deveria também alcançar o objetivo de diminuir o déficit apontado pelo presidente da província. Observando atentamente os números no relatório referentes aos meses de funcionamento¹⁹⁴, percebemos que as despesas eram quase o dobro das receitas. Os gêneros agrícolas (inclusive de exportação) produzidos nas localidades mais afastadas geraram o mínimo de receitas, se comparados com o açúcar e o tabaco, que eram produzidos mais próximos da ferrovia ou eram escoados mais facilmente pelas estradas transversais.

Vale lembrar que naquele mesmo ano, no mês de novembro, o presidente da província Sá e Albuquerque havia recebido uma correspondência da câmara de Inhambupe solicitando a melhoria de uma estrada. Esta deveria partir de um ponto onde se localizavam as principais propriedades agrícolas, oferecendo aos proprietários um trânsito leve, livre e sem perigo até a vila de Alagoinhas, onde os objetos de suas lavouras fossem conduzidos para a capital pela via férrea¹⁹⁵. Nas palavras dos representantes da câmara,

¹⁹¹ Relatório do Presidente da Província, março de 1863, p. 71-72.

¹⁹² *ibid.*, p. 82.

¹⁹³ *ibid.*, p. 81.

¹⁹⁴ *ibid.*, p. 76-79.

¹⁹⁵ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1863, maço nº 1320.

esta estrada é de necessidade tão urgente quanto é certo que a que existe de melhor trânsito e em quase toda sua extensão tão cheia de tortuosidades, ladeiras e lamaçal na estação invernosa, que não poucas vezes impede que os gêneros cheguem oportunamente ao grande mercado, resultando a baixa que ordinariamente eles sofrem pela demora de sua exportação, como fica dito¹⁹⁶.

E conclui a correspondência alegando a importância do município de Inhambupe para a economia da província, por possuir um solo fértil e produtivo, favorável à lavoura.

No relatório de 1864, o vice-presidente da província Manoel Maria do Amaral, apresentou um trecho sobre os “Caminhos vicinais à estrada de ferro”, tratando principalmente da construção das seis estradas que ligavam Alagoínhas a outras localidades, nas suas palavras, “com o fim de chamar produtos para a nossa estrada de ferro”¹⁹⁷. Lembrou que as despesas da ferrovia ainda superavam as receitas, mas que esse fator não devia ser motivo para desânimo, uma vez que mandaria abrir ramais partindo de locais mais distantes onde havia muitos engenhos de açúcar, como Mata de São João, Pojuca, São Sebastião, Santana de Catu, ligando até Alagoínhas, para que a produção desse gênero fosse transportada pela ferrovia, gerando mais receitas. Amaral sugeriu ainda a adoção de um plano de estradas para o interior, julgado por ele como de primeira necessidade, a partir de um estudo para melhor conhecer a província, dividindo-a em grandes distritos e colocando um engenheiro à frente das obras em cada distrito. Conforme a fala, sua “opinião humilde” aconselhava para “o desenvolvimento material do vasto sertão que possuímos”¹⁹⁸.

No item específico sobre estradas, no mesmo relatório, o presidente Amaral falou que o governo imperial havia recomendado que “as vistas da administração provincial convergissem para as estradas, que fossem encontrar com a via férrea, concluída até Alagoínhas, a fim de facilitar a condução dos produtos agrícolas para a mesma via férrea”¹⁹⁹. Ressaltou que mandou abrir uma estrada partindo da estação de Alagoínhas até o engenho Europa no município de Santo Amaro, passando por muitos outros engenhos, bem como lembrou das estradas já em uso e em fase de continuação, como as que ligava Alagoínhas a Inhambupe e à Ouriçangas. Além disso, citou as comissões nomeadas por ele com o intuito de promover a abertura de novas estradas, principalmente ligando Alagoínhas a Inhambupe²⁰⁰. Essas comissões eram geralmente compostas por proprietários de terras, considerados capitães, coronéis ou tenentes coronéis, a exemplo de Bernardo José de Noronha, um dos principais proprietários da região naquele período. Eram eles a quem mais interessava o melhoramento da agricultura que estava em discussão.

De acordo com o relatório do presidente da província e futuro ministro da agricultura Manuel Pinto de Souza Dantas de 1866, a região de Alagoínhas foi a mais favorecida no que tange às obras destinadas ao interior, seja para construção ou reforma. Igrejas, cemitérios, casa de câmara e cadeia, mas principalmente estradas e pontes fizeram parte dos planos de ação para o melhoramento da região²⁰¹. Sob as comissões sugeridas por presidentes anteriores, duas pontes estavam em andamento sobre os rios Subaúma, Inhambupe e Sauípe, rios de importância para as vilas de Alagoínhas e Inhambupe. A finalidade dessas pontes, segundo o

¹⁹⁶ *ibid.*

¹⁹⁷ Relatório do Presidente da Província, março de 1864, p. 20.

¹⁹⁸ *ibid.*, p. 22.

¹⁹⁹ *ibid.*, p. 17.

²⁰⁰ *ibid.*, p. 18

²⁰¹ Relatório do Presidente da Província, março de 1866, p. 71-74.

presidente, era facilitar o transporte dos gêneros até a estação ferroviária²⁰². Os nomeados para a comissão de construção das estradas que ligariam pontos importantes, como engenhos e outras propriedades rurais até a ferrovia, eram proprietários e lavradores que, segundo o presidente da província, se aproveitariam do benefício das obras enviando seus produtos agrícolas²⁰³.

No relatório apresentado pelo presidente da província José Bonifácio Nascentes de Azambuja, em 1868, o tópico referente à ferrovia ressalta sobre o aumento da despesa e aponta o estabelecimento de outras estradas transversais que ligassem aos centros produtores, como alternativa para aumentar as receitas²⁰⁴. O presidente lembrou também de outras obras importantes que a própria linha férrea havia se prontificado a fazer para o melhoramento. Dentre elas, destaca-se um curral, perto da estação de Alagoinhas, com capacidade de conter 2000 cabeças de gado, para facilitar o embarque do que seria destinado para o transporte²⁰⁵. Nos documentos anexos ao relatório desse mesmo ano, Azambuja apontou que a receita da estrada finalmente melhorara, sobretudo por conta do transporte de animais que tinha aumentado significativamente. Ressalta também que as estradas convergentes à via férrea recebiam os melhoramentos mais regulares e que aquela região baiana, apresentada no relatório como 4º distrito da província, era a mais especialmente vista pelo governo, por causa da estrada de ferro²⁰⁶.

O barão de São Lourenço, presidente da província em 1869, abriu a Assembleia Legislativa daquele ano frisando a necessidade, por parte das autoridades e dos cidadãos, de lembrar seu discurso na assembleia de 17 anos atrás, quando tratou da ideia de melhoramento. Segundo ele, mais do que nunca, isso era necessário na província²⁰⁷. Ao tratar especificamente sobre a ferrovia da Bahia a Juazeiro, o presidente ressaltou que foi contra a implantação da ferrovia saindo da capital, pois o transporte pela região do recôncavo podia ser feito via transportes aquáticos, diminuindo assim os gastos com a construção da ferrovia. Reconheceu que, apesar das despesas ao longo dos primeiros anos de funcionamento serem grandes, as receitas estavam aumentando e defendeu as estradas transversais como de fundamental importância para o melhoramento da agricultura. Finalmente destacou a visita que fez à vila de Alagoinhas para assistir à inauguração do barracão nas redondezas da estação terminal da ferrovia, demonstrando satisfação em declarar que essa medida tinha produzido os efeitos desejados, dando considerável incremento ao tráfego daquela estação²⁰⁸.

Nos documentos anexos a esse relatório, o presidente da província apresentou os consertos e as novas construções de obras ligadas à ferrovia em Alagoinhas, tais como o curral para porcos, o depósito e girador das máquinas, uma casa para os chefes de trem e maquinistas, além do curral para gado e o barracão anteriormente citado²⁰⁹. Ao apresentar os números de passageiros, mercadorias, animais e outros transportados pela ferrovia e os rendimentos do último ano, o barão de São Lourenço afirmou que havia “um melhoramento sensível no estado de civilização daquelas localidades” por onde a estrada de ferro passava,

²⁰² *ibid.*, p. 72.

²⁰³ *Ibid.*, p. 72-73. Dentre os membros da comissão, destacam-se o tenente-coronel Manuel Teixeira Leal, os capitães Manoel Dantas Novaes e Antonio d’Azevedo Leal e outros.

²⁰⁴ Relatório do Presidente da Província, março de 1868, p. 44.

²⁰⁵ *ibid.*, p. 45.

²⁰⁶ Documentos anexos ao Relatório do Presidente da Província de 1868, p. 27.

²⁰⁷ Relatório do Presidente da província, abril de 1869, p. 1.

²⁰⁸ *ibid.*, p. 64-65.

²⁰⁹ Documentos anexos ao Relatório do Presidente da Província, abril de 1869, p. 7.

destacando a vila de Alagoinhas como uma “prova desta verdade”²¹⁰. Todas as estradas transversais à linha férrea citadas como de extrema importância para o escoamento da produção, eram aquelas que ligavam à estação de Alagoinhas, segundo o relatório²¹¹.

No relatório do ano seguinte, o barão de São Lourenço reconheceu que a situação da companhia de ferro pouco tinha melhorado, visto que alguns problemas, como a seca, atingiram o interior baiano nos últimos anos, gerando uma produção menor e consequentemente menos escoamento para a capital e daí para o exterior. Portanto, o objetivo inicial a ser atingido com a ferrovia não estava sendo totalmente alcançado. Mas pelo menos o empreendimento estava colaborando para o transporte de gêneros para o interior, que também era necessário naquele momento. Nas palavras do presidente da província,

Observa-se hoje o contrário do que sucedia, importando-se pouco do interior, e para aí se conduzindo numerosas cargas de gêneros alimentícios. A via férrea tem neste ponto sido muito útil para o suprimento dos municípios próximos, que sem ela teriam visto a emigração completa da população²¹².

Apesar de ter fechado o ano em déficit, mais uma vez, a receita da companhia melhorou um pouco em relação ao ano anterior e, para o presidente da província, não havia motivos para desânimo e que “pode-se mesmo assegurar que em anos normais deverá de hoje em diante apresentar-se no balancete anual um saldo que tenderá todos os dias a aumentar-se até diminuir os compromissos do tesouro nacional”²¹³. Tratando do tópico específico sobre a agricultura na província, ressaltando os problemas por ela enfrentados, o presidente destacou a importância das boas estradas para facilitar as comunicações²¹⁴.

Nesse mesmo ano, o presidente da província recebeu uma correspondência da câmara de Inhambupe na qual esclarecia sobre a produção agrícola da localidade nos últimos anos e solicitava ajuda por parte do governo provincial para o melhoramento do setor²¹⁵. Segundo os membros da câmara, a produção de feijão, milho e tabaco tinha sido muito escassa nos dois últimos anos, por conta das estações (intempéries) e da cólera²¹⁶. Destacou a produção da farinha de mandioca e da cana para o fabrico do açúcar e da aguardente; citou as principais localidades para onde os gêneros alimentícios produzidos eram transportados, neste caso para a capital Salvador e outras cidades do recôncavo baiano, como Santo Amaro e Cachoeira; lembrou que grande parte do milho e do feijão não estava sendo transportada por conta dos transportes e dos altos preços dos fretes. Para a província de Sergipe, o município de Inhambupe exportava grande parte do tabaco produzido. Lembrou também por quais portos os

²¹⁰ *ibid.*, p. 13-14.

²¹¹ *ibid.*, p. 18.

²¹² Relatório do Presidente da Província, março de 1870, p. 32.

²¹³ *ibid.*, p. 33.

²¹⁴ *ibid.*, p. 52.

²¹⁵ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1870, maço nº 1320.

²¹⁶ Para saber mais sobre a situação da seca e da cólera em Inhambupe, entre outras regiões da Bahia nesse período, ver a excelente pesquisa de Graciela Gonçalves. Analisando correspondências de autoridades locais, entre outras fontes documentais, a autora aborda a difícil situação vivida por muitos baianos e de que forma os diferentes sujeitos sociais se articularam para tentar enfrentar tais problemas. GONÇALVES, Graciela Rodrigues. **As secas na Bahia do século XIX (Sociedade e Política)**. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

produtos eram enviados para outras localidades e quais os meios de transporte utilizados para tal. Os carros de duas rodas puxados por bois e cavalos carregados passavam por muitas dificuldades nas estradas precárias. Ao solicitar auxílio para o município, os membros câmara fala da necessidade de reparos na igreja matriz e na casa de câmara e cadeia, mas reforça o maior apoio para o melhoramento da agricultura, alegando que “nenhum melhoramento tem havido na criação de animais nem na agricultura” e que alguns proprietários teriam abandonado suas fazendas. Finaliza o documento pedindo muitos melhoramentos, inclusive uma canalização no Rio Inhambupe e reparo na ponte do mesmo, como se fosse dos principais para aquela localidade.

Ao abrir a Assembleia Legislativa do ano de 1872, o presidente da província João Antonio de Araújo Freitas Henriques falou da necessidade do prolongamento da ferrovia de Alagoinhas a Juazeiro, bem como da abertura de novas estradas vicinais, estas sendo preferencialmente de rodagem ou pelo sistema *tram-road*²¹⁷, que ofereceria, segundo ele, “facilidade de transporte para os produtos de muitas fazendas, que ficam distantes, e cujos proprietários nos tempos invernosos lutam com a carestia senão falta de condução as costas de animais ou em carros puxados a bois pelo mau estado dos caminhos atuais”²¹⁸. Essa era uma das reclamações feitas pela câmara de Inhambupe, como vimos na correspondência citada acima. Além do prolongamento da linha férrea até Juazeiro, o presidente da província defendeu uma extensão até a província de Sergipe²¹⁹, com o intuito de “favorecer o desenvolvimento de vários centros importantes do nordeste da província”²²⁰, além de mais três ramais, todos partindo da mesma região de Alagoinhas. O ramal de Sítio Novo em direção à Subaúma, por exemplo, percorrendo uma distância de cerca de dez léguas, segundo o presidente,

traria em retorno os produtos de mais de 30 engenhos, de crescido número de fazendas de lavouras, distribuídas entre a pequena cultura e poderia criar novas fontes de produção agrícola, não exploradas presentemente, porque a isso se opõe a morosidade dos transportes e as avultadas despesas de condução”²²¹.

Já o ramal que partiria de Alagoinhas para Pedrão, percorrendo um caminho de cinco léguas, “iria buscar os gêneros da pequena lavoura que ali abundam como o fumo e a farinha”²²². Ou seja, para aquele presidente da província, os ramais ligando a ferrovia Bahia and São Francisco a pontos mais distantes da região, favoreceria o melhoramento da agricultura, visto que até mesmo a produção das pequenas propriedades seria mais facilmente escoada.

²¹⁷ Sistema de transporte de mercadorias por bondes movidos por animais, como muares ou burros. Algumas pesquisas apontam que os bondes foram introduzidos inicialmente na cidade de Santos (SP), em 1871. Ver: <http://www.usp.br/jorusp/arquivo/2007/jusp795/pag14.htm> e <https://www.novomilenio.inf.br/santos/trilho11.htm> acesso em: 23/08/2020.

²¹⁸ Relatório do Presidente da Província, março de 1872, p. 108.

²¹⁹ Essa extensão passaria pelos municípios de Inhambupe, Itapicuru, Jeremoabo até Itabaianinha, trecho que, segundo o presidente da província, traria mais vantagens para o tesouro público, pela importância econômica da região. Ainda segundo ele, ambas as províncias (Bahia e Sergipe) teriam “grande desenvolvimento na indústria agrícola e pastoril, e na exploração de muitas riquezas, ora desaproveitadas”. Ibid., p. 113-114.

²²⁰ *ibid.*, p. 112.

²²¹ *ibid.*

²²² *ibid.*, p. 113.

Toda essa apresentação de falas e relatórios das autoridades provinciais baianas, no decorrer dos anos em que a primeira ferrovia esteve em processo de implantação, finalização, além dos primeiros anos de funcionamento, é para mostrar como essa obra ocupou um lugar de destaque nos debates sobre a ideia de melhoramento do setor agrícola, num período em que a produção da província sofria com diversas adversidades (intempéries, diminuição de mão de obra, transportes precários, etc.), conforme apontaram nos relatórios. É nesse contexto de debates, nos âmbitos provincial e nacional, sobre a ideia de melhoramento da agricultura, sobretudo a partir da abertura de novas estradas e transportes, que o interior da Bahia, principalmente a região de Alagoinhas, ganhava mais visibilidade por parte das autoridades da província, e as autoridades e proprietários locais estreitavam ainda mais suas relações. Foi a implantação da ferrovia pelo interior a principal obra para o melhoramento do escoamento da produção agrícola, na perspectiva da maioria das autoridades e de alguns proprietários rurais baianos.

Desde as notícias sobre a implantação da ferrovia que ligaria a capital baiana a Juazeiro, alguns proprietários rurais e membros da câmara de Alagoinhas ficaram muito animados, por saberem que a localidade seria um dos pontos mais importantes do trecho e, portanto, aquela obra proporcionaria um melhor desenvolvimento da produção agrícola e do seu escoamento. Ou seja, assim como os presidentes da província, muitos membros do legislativo local e proprietários de terra pensavam no melhoramento da agricultura através da chegada da linha férrea. Vale lembrar que a escolha da vila de Alagoinhas para a construção de uma das mais importantes estações da ferrovia se deu por conta da localização geográfica, que facilitava o percurso entre a capital Salvador e o porto fluvial de Juazeiro. Além disso, a ferrovia contribuiria para o escoamento da produção de fumo de Inhambupe, que era um grande fornecedor para o Ceará, Maranhão, Piauí e até para a Europa²²³. No ano de 1855, ao mesmo tempo em que discutia e propunha posturas para regulamentar as principais atividades cotidianas da vila, a câmara de Alagoinhas estreitou relações com o governo provincial e aproveitou para contestar uma possível alteração da rota da estrada férrea, defendendo que era mais conveniente a passagem pela região de Alagoinhas do que pelo Recôncavo, por ser mais distante do mar e por ser de grande utilidade para o interior da província²²⁴. Além da argumentação pautada no discurso da utilidade pública, já que eram legisladores, essas autoridades locais defendiam a implantação da linha férrea para também atender seus interesses enquanto proprietários de terras naquela região.

A “Bahia and São Francisco Railway Company” começou a se organizar no ano de 1856, contando com a participação de acionistas, como poderosos senhores de escravos e grandes proprietários de terras, profissionais liberais e comerciantes da Bahia, além dos empresários ingleses. As obras se iniciaram em 1858 e desde então eram fiscalizadas por alguém da confiança dos governos provincial e imperial, o engenheiro Firmo José de Mello, que devia enviar regularmente informações sobre o andamento da construção ao presidente da província e ao Ministério dos Negócios do Império. Firmo de Mello foi responsável por várias denúncias sobre a obra, dentre as quais referentes às despesas com a desapropriação dos terrenos no processo de construção da ferrovia²²⁵. Os arbitramentos sobre as desapropriações foram assunto publicado no jornal “Diário da Bahia”, em dezembro de 1860, além de ter sido um dos motivos para a superintendência da estrada de ferro dar explicações às autoridades da província. Após as devidas negociações com grandes proprietários rurais para a aquisição de terrenos, a companhia finalmente deu prosseguimento ao restante da obra, um trecho

²²³ LIMA, op. cit., p. 39-40.

²²⁴ *ibid.*, p. 40.

²²⁵ SOUZA, op. cit., p. 53-54.

importantíssimo que ligaria a região da Feira Velha (antiga Capuame) até a vila de Alagoinhas. A obra foi encerrada, aliás, nesta localidade, no ano de 1863, sendo retomada apenas no final do século por outra concessionária e com um trecho diferente do proposto inicialmente. A vila de Alagoinhas teria, assim, a estação terminal daquela ferrovia e o ponto mais importante do interior da província, naquele contexto de melhoramento da agricultura. Mais adiante, no capítulo 3, discutiremos o prolongamento da ferrovia, a partir do ramal interligando Alagoinhas à localidade do Timbó, mais próxima da província de Sergipe.

2.1.2: Melhoramento para quem? Algumas reflexões sobre a chegada da ferrovia em Alagoinhas e seus impactos socioeconômicos

As estradas de ferro eram consideradas símbolos do desenvolvimento do capitalismo na Europa e sua implantação no Brasil, durante a segunda metade do século XIX, foi possível a partir de investimentos nacionais (públicos e privados) e internacionais²²⁶. Segundo Francisco Foot Hardman, o cenário de construção dessas grandes obras públicas internacionais, principalmente as ferrovias, era marcado por uma “combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira”²²⁷. A rápida internacionalização dessas estradas na segunda metade do século XIX foi um dos principais fatores de articulação do mercado mundial, como lembra o autor²²⁸. Pensando nessa perspectiva, podemos entender que a região baiana de Alagoinhas estava inserida nessa lógica de espírito empreendedor, com o apoio dos investimentos e participação inglesa, mas com uma ideia de melhoramento sem, necessariamente, mudanças sociais mais profundas. Muito pelo contrário, favoreceu uma minoria de empreendedores e proprietários de terras.

Cada estrada de ferro e suas estações mudam paisagens e podem modificar significativamente as relações sociais e com a terra, conforme apontou Hardman. A exploração das terras em volta dessas obras num longo prazo era privilégio de poucos empreendedores, que criavam monopólios do próprio transporte, mas também da colonização ou exploração de territórios²²⁹. Para exemplificar e refletir sobre o processo de exploração dos territórios e destruição de paisagens e culturas, citamos um trecho do termo de contrato firmado entre o governo imperial e o empresário Joaquim Muniz Barreto para a construção da primeira ferrovia baiana, a Bahia e São Francisco. O artigo 7 desse termo, que trata especificamente sobre as desapropriações de terras, estabelece o seguinte:

Artigo 7: Poderá a companhia usar do direito de desapropriar, na forma das leis em vigor, o terreno de domínio particular, que for necessário para leito da estrada de ferro, estações, armazéns, e mais obras adjacentes; e pelo governo lhe serão concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos, e nacionais, e bem assim os compreendidos nas sesmarias e posses, salvo as indenizações, que forem de direito. Também o governo lhe concederá o uso das madeiras e outros materiais existentes nos terrenos devolutos

²²⁶ *ibid.*, p. 31.

²²⁷ HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva**. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 141.

²²⁸ *ibid.*, p. 150

²²⁹ *ibid.*, p. 167.

e nacionais, e de que a companhia tiver precisão para a construção da estrada de ferro. Os favores deste artigo são extensivos às linhas transversais²³⁰.

Pela leitura desse artigo, percebemos que a única preocupação em relação às desapropriações era com as indenizações dos possíveis proprietários. Não trata da destruição e modificação do ambiente²³¹, com a derrubada de árvores para uso de madeiras em terras consideradas devolutas, além do uso de outros recursos, como os rios e o próprio solo, muito menos dos impactos sociais na vida de povos tradicionais, como indígenas por exemplo. Podemos imaginar, ao contrário, situação semelhante àquela analisada por Berman sobre os personagens de Fausto, que tiveram suas vidas ceifadas por conta de um suposto progresso e desenvolvimento econômico.

A construção da estrada de ferro “Bahia and São Francisco”, na segunda metade do século XIX, está inserida no contexto mundial de expansão das ferrovias, impulsionadas principalmente por interesses particulares de capitalistas ingleses, mas com a promessa de interesse público de melhoramento da agricultura defendida por muitas autoridades brasileiras. Seu traçado foi muito mais vantajoso para os empreendedores e para alguns poucos proprietários rurais, interessados por um transporte mais rápido e pelo escoamento de suas produções, além da valorização de suas terras mais próximas da linha férrea²³². Quando a Junta da Lavoura foi criada para propor essa ferrovia, os interesses dos membros associados eram justamente o de melhorar o setor agrícola nesse sentido, visando o aumento da exploração da terra e do trabalho, bem como a facilidade em transportar os seus produtos.

Sendo um símbolo de modernização e suas contradições, essa primeira ferrovia baiana possibilitou conflitos diversos desde a sua idealização até o funcionamento. As autoridades legislativas da província, o governo provincial e o imperial divergiam sobre quem teria a concessão de construir a obra (se um particular nacional ou estrangeiro); os empreendedores, além dos fiscais da obra divergiam sobre as desapropriações de terrenos, entre outros assuntos legais e técnicos; os empreiteiros e os diversos trabalhadores conflitavam sobre as formas de trabalho impostas naquela obra²³³; os próprios proprietários de terras divergiam em relação às possíveis vantagens adquiridas a partir desse empreendimento. E dentre estes últimos, os que tiveram mais vantagens foram aqueles cujas propriedades distavam próximas à ferrovia e não sofreram nenhum tipo de usurpação. Mas para os pequenos posseiros, para os que trabalhavam a terra em espaços comuns, para os indígenas silenciados pela documentação, os impactos no que tange os direitos de propriedade não foram nada leves²³⁴.

²³⁰ Termo de contrato entre o governo imperial e Joaquim Muniz Barreto para a construção da ferrovia. In: Relatório do Presidente da Província da Bahia, março de 1854, p. 116.

²³¹ Aliás, esperar esse tipo de preocupação por parte das autoridades imperiais talvez seja anacrônico. O que é possível encontrar sobre uma preocupação com a degradação do meio ambiente, em algumas fontes do século XIX, é uma produção intelectual, a exemplo de José Bonifácio e mais uns 50 autores levantados por José Augusto Pádua. A obra desses autores, como ressalta Pádua, tem sido ignorada pelas histórias internacionais do pensamento ecológico e até mesmo pela própria memória social do país. Ver: PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2002, p. 10-12.

²³² SOUZA, op. cit., p. 114.

²³³ *ibid.*

²³⁴ Segundo Robério Souza, os indígenas estiveram presentes na construção da obra desde o início, compartilhando posteriormente condições de trabalho e exploração semelhante aos escravos e trabalhadores imigrantes de diferentes nacionalidades. Ver: SOUZA, op. cit. Mais adiante, apontaremos alguns impactos na vida de muitos sujeitos sociais com a chegada da ferrovia na região.

A chegada da linha férrea “Bahia and São Francisco” e a construção da estação final do seu trajeto em Alagoinhas modificaram a paisagem e, acima de tudo, proporcionaram mudanças nas relações socioeconômicas da localidade. Ainda que não tenhamos fontes primárias que nos permitam analisar mais profundamente algumas das mudanças ocorridas com a implantação dessa obra, percebemos que pelo menos dois grupos demonstraram preocupação e se empenharam, direta ou indiretamente, para reclamar ou para se aproveitar daquela situação. Esses grupos seriam alguns proprietários que tinham suas terras mais próximas ou mais afastadas da estação e as autoridades legislativas locais, muitas delas também proprietárias, que sugeriram mudanças ou mais controle em algumas atividades econômicas por conta da chegada daquele empreendimento. A ideia de melhoramento da agricultura a partir da ferrovia só contemplaria, portanto, determinados grupos sociais. Geralmente eram os proprietários das terras mais próximas da estação e aqueles que ocupavam também cargos ou posições sociais privilegiadas, além de possíveis relações com o governo provincial ou imperial e com empresários concessionários.

O núcleo inicial de formação da vila de Alagoinhas dista aproximadamente 3 quilômetros da estação férrea. É o local onde foi construída uma parte da primeira igreja, por padres jesuítas ainda no século XVII, e onde morava a maior parte da população, incluindo os principais proprietários de terras. Era onde ocorria a feira de gêneros de primeira necessidade, onde a sociabilidade mais funcionava cotidianamente, inclusive quando tropeiros e outras categorias profissionais de diferentes localidades passavam em busca de água, além de trocarem produtos de primeira necessidade. A chegada da linha férrea distante desse núcleo estava fazendo com que uma parcela da população migrasse para os locais mais próximos da estação e uma “nova cidade” se formasse, portanto. No ano de 1863, que marcou a inauguração da obra na localidade, o presidente da província Antonio Coelho de Sá e Albuquerque, recomendou a construção da nova igreja matriz já na “nova sede”, alegando o seguinte:

Os edifícios necessários para o serviço da estrada e outros empreendidos 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. O abandono completo do velho povoado e o desenvolvimento progressivo e rápido do novo, será uma consequência necessária e próxima do estabelecimento da estação e dos mais edifícios da estrada de ferro²³⁵.

Ou seja, segundo o presidente da província, era mais conveniente a construção da nova matriz próxima à estação férrea, porque também os principais empreendimentos estavam localizados lá²³⁶. Assim, de acordo com o pensamento dessa autoridade, o desenvolvimento ou o progresso seria rápido e necessário. Ainda segundo ele, o abandono completo do velho povoado seria algo certo²³⁷. A ferrovia seria, nessa perspectiva do presidente, determinante no processo de transformação do espaço, incluindo a migração de pessoas para a “nova vila” e sua consequente valorização.

²³⁵ Relatório do Presidente da Província, março de 1863, p. 66.

²³⁶ Consta no relatório que foram construídas pela concessionária Bahia and São Francisco Railway a estação para passageiros, o armazém para mercadorias, um depósito para carros e outro para locomotivas. Ibid., p. 74.

²³⁷ O velho povoado citado pelo presidente da província é o povoado que foi formado a partir da primeira igreja de Alagoinhas, obra iniciada pelos jesuítas e até hoje inacabada. O bairro onde essa igreja está situada é comumente chamado de Alagoinhas Velha.

É válido ressaltar que a construção de ferrovias afetou fortemente muitas cidades já existentes ou fez surgir outras às margens de suas estações²³⁸. Muitas vezes, isso foi marcado por conflitos de interesses. No caso de Alagoinhas, o surgimento de uma “nova cidade” desagradou os proprietários de terras que moravam no núcleo inicial e até os feirantes resistiram em descer para a parte mais baixa da localidade, onde a estação férrea foi construída²³⁹. Para eles, que tinham suas possessões, seus negócios e redes de sociabilidade firmadas na antiga sede, a mudança não seria fácil nem pacificamente. Em 1868, cinco anos após a chegada da ferrovia e com forte resistência desses grupos, uma resolução do presidente da província decidiu pela transferência da sede da vila. Em apenas dois artigos, a resolução decretava o seguinte:

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

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

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

Art. 2 – Revogam-se as disposições em contrário. Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Resolução pertencerem que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Secretário da Província a faça imprimir, publicar e correr. Palácio do Governo da Bahia, 16 de abril de 1868. Assina: José Bonifácio Nascente de Azambuja (Resolução de 16 de abril de 1868, n.13).

Se para alguns proprietários rurais e feirantes moradores da antiga vila, a chegada da linha férrea não foi vista com bons olhos, para outros sujeitos que possuíam terras mais próximas da linha e da estação, podia trazer vantagens sociais e econômicas com a mudança da sede da vila. Segundo Keite Lima, o comendador José Moreira de Carvalho Rego foi um dos sujeitos mais beneficiados com a mudança da vila para as proximidades da estação, visto que era proprietário de terras naquela localidade, era dono de trapiches próximos à estação, bem como possuía contrato firmado com a companhia inglesa responsável por aquela grandiosa obra²⁴⁰.

Além de vereador e presidente da câmara por alguns anos, José Moreira Rego ocupou cargo de confiança no governo da província. De acordo com a pesquisa de Lima, apesar dos embates com alguns habitantes, proprietários e adversários políticos locais acerca da mudança da sede da vila de Alagoinhas, o comendador Moreira Rego tinha prestígio na região e na capital baiana, e não mediu esforços em agilizar a transferência para as redondezas da estação. A atribuição dessa transferência da vila foi dada a ele, por alguns memorialistas e periódicos da localidade. Quando inaugurou sua casa comercial (um trapiche de fumo) junto à estação, Moreira Rego foi considerado pelo “Jornal Noticiador Alagoinhense” como “digno de elogios

²³⁸ ZORZO, 2001 apud ARAÚJO, 2009.

²³⁹ ARAÚJO, Mayara M. Sena. **A cidade de Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional urbana da Região Litoral Norte da Bahia**. (Dissertação de Mestrado), UFBA, Salvador, 2009, p. 98-99.

²⁴⁰ LIMA, op.cit., p. 49.

pela animação que com seu estabelecimento dá a lavoura, ao mesmo tempo que influi extraordinariamente para o progresso de Alagoinhas”²⁴¹. Memorialistas como Salomão de Barros também atribuíram a ele o papel de fundador da nova vila, colaborador do desenvolvimento econômico da localidade. “Político honesto, operoso e leal, distinguiu-se sempre no exercício dos cargos que lhe foram confiados”²⁴². Em outras palavras, muitas atribuições de contemporâneos ou memorialistas locais à figura de Moreira Rego estavam associadas às ideias de melhoramento e de progresso, que eram as mais defendidas por muitas autoridades e alguns proprietários naquele contexto.

Voltaremos a falar desse personagem, Moreira Rego, no capítulo 4, ao analisarmos uma disputa judicial por terras envolvendo sua família e a do coronel Manoel Pinto da Rocha, na localidade de Alagoinhas. A princípio, concluímos que esse sujeito, enquanto ocupou cargos políticos em Alagoinhas, pensou no melhoramento da agricultura a partir da chegada da linha férrea, visando principalmente a ampliação de seus negócios na lavoura (produção e escoamento do fumo). Foi talvez o político que mais se empenhou na mudança da sede da vila para a proximidade da estação, pensando na fundação de uma “nova Alagoinhas”, mas também na valorização de suas propriedades que ali se localizavam. Não foi um processo de mudança fácil, visto que havia políticos e proprietários opositores a ele, mas Moreira Rego pode ter sido o sujeito pioneiro na fundação de uma nova vila, com o apoio do governo provincial e dos empreendedores ingleses da ferrovia.

A estrada de ferro “Bahia and São Francisco”, desde sua idealização até a finalização, possibilitou mudanças significativas no espaço geográfico por onde passou. Na região de Alagoinhas ela modificou a localização da sede, deu maior valorização a algumas terras e às produções agrícolas mais próximas dos trilhos e da estação, mas a principal modificação possivelmente ocorreu nas relações sociais e de poder, por conta da questão da propriedade da terra. A visibilidade de Alagoinhas no âmbito dos governos provincial e imperial, além da estreita relação com empreendedores ingleses, foi ganhando força ao longo da segunda metade do século XIX, sobretudo com a implantação da ferrovia.

A regulamentação dos espaços da “nova vila” tinha como referência a ferrovia, que fez aumentar o fluxo de pessoas, de mercadorias, dando início a um processo mais rápido de urbanização, conforme apontado em algumas pesquisas²⁴³. Mas como o empreendimento tinha o melhoramento da lavoura como principal motivação, a regulamentação passava principalmente pelas questões rurais, dos trabalhadores aos conflitos provocados pelo uso dos recursos. O combate a possíveis vadiagens, por exemplo, tinha como referência o discurso do melhoramento da lavoura, que incluía a manutenção da mão de obra neste setor. A organização dos espaços, com delimitações territoriais para as atividades até então desenvolvidas costumeiramente, foi pensada nesse contexto de implantação da ferrovia, pautada na ideia de melhoramento, que direta ou indiretamente influenciava algumas autoridades a pensar a propriedade da terra como algo individual. Em suma, a questão do melhoramento da agricultura implicaria também na questão da propriedade da terra.

Os conflitos acerca dos direitos de propriedade se intensificaram nesse contexto, no âmbito dos poderes locais, principalmente na câmara municipal, a partir das discussões e propostas de posturas para regulamentar os espaços e as atividades econômicas. Muitas das

²⁴¹ Noticiador Alagoinhense, 19/11/1964 apud LIMA.

²⁴² BARROS, Salomão A. **Vultos e feitos do município de Alagoinhas**: reconstruindo o passado e descrevendo o presente. Salvador, 1979.

²⁴³ LIMA; GONÇALVES, op.cit.

autoridades (como José Moreira Rego e Manoel Pinto da Rocha) se diziam proprietárias de terras ou eram reconhecidas como tais pelos seus confrontantes, e as relações estabelecidas entre eles e com a terra podiam dizer muito sobre o que entendiam como propriedade e qual modelo socioeconômico defendiam²⁴⁴.

2.2: Direitos de propriedade em discussão: influências do melhoramento da agricultura

Antes de falarmos especificamente sobre algumas posturas propostas e aprovadas pela câmara de Alagoinhas, no mesmo período de implantação da ferrovia, pensamos que é necessário uma breve reflexão sobre os sentidos que a lei assume para uma sociedade. Levaremos em consideração o contexto de discussão das relações de propriedade por conta da Lei de Terras de 1850 e outras normas referentes ao direito à terra no Brasil da segunda metade do século XIX. O entendimento sobre os direitos de propriedade, tanto entre os grupos considerados “dominantes” quanto entre os “dominados”, perpassa sobre o que eles entendem como lei e como a interpretam, a depender dos seus interesses. Em outras palavras, mais importante do que pensar nos efeitos de uma lei, talvez seja pensar como os diferentes grupos sociais a interpretam e buscam usá-la ao seu favor. Assim, não devemos considerar que apenas determinados grupos detêm o conhecimento de uma lei, ou seja, a lei não é entendida apenas por quem a produz e quem a fiscaliza (os agentes do estado) e nem defensora dos direitos do grupo dominante, mas sim debatida, produzida e exercida no bojo dos conflitos, das relações sociais.

Segundo E. P. Thompson, é necessário refletir sobre os sentidos que as leis assumem para uma sociedade. Os debates e aprovação de uma lei, por exemplo, não podem ser vistos como mero desejo de um grupo dominante sobre os demais, mas como um complexo campo de conflitos, além dessa desigualdade do poder de classe²⁴⁵. Afinal, existe uma diferença entre o poder arbitrário e o domínio da lei, e o domínio desta existia em qualquer parte no século XVIII, segundo Thompson. Pensar que a lei era dominada apenas por poucos, pelos detentores do poder, pelo judiciário ou legislativo, por exemplo, é uma trivialidade. A lei não deve ser vista como um instrumento da classe dominante, mas como mediadora das relações de classe, na perspectiva thompsoniana²⁴⁶.

Para uma lei ser considerada eficaz, ideologicamente falando, ela precisa ser reconhecida como justa. Caso contrário, ela não vai legitimar nada, muito menos contribuir para a hegemonia de uma classe²⁴⁷. Assim, tanto os “dominantes” quanto os “dominados” possuem direitos, mesmo que estes últimos possuam pequenos direitos (como o de uso agrário, por exemplo). Levando em consideração que a lei é vista como mediadora das relações de classe, que são marcadas por conflitos, as ações dos dominantes deviam ser restritas. Às vezes, ela inibe o poder e até oferece proteção aos destituídos de poder. Em suma, a lei não pode ser vista apenas como algo imposto de cima, ao contrário, tem sido um meio onde são travados outros conflitos sociais²⁴⁸. E por mais que ela possa ser considerada ruim, a

²⁴⁴ Voltaremos a falar desses dois agentes, José Moreira Rego e Manoel Pinto da Rocha, no último capítulo desta tese.

²⁴⁵ THOMPSON, op. cit., p. 360-361.

²⁴⁶ *ibid.*, p. 349-350.

²⁴⁷ *ibid.*

²⁴⁸ *ibid.*, p. 358.

exemplo da Lei Negra estudada por Thompson, é necessário observá-la principalmente sob a ótica da ideologia ou de uma lógica de igualdade, pois ela sempre deve transcender as desigualdades do poder de classe, tentando conciliar os interesses de todos²⁴⁹.

Pensando a partir dessa perspectiva thompsoniana sobre a lei e o direito, buscamos compreender algumas leis e regulamentos do meio rural na região de Alagoinhas. E já que entendemos a lei como um campo de conflitos, procuramos perceber os conflitos entre os sujeitos envolvidos nas relações de propriedade: não apenas entre os legisladores que também eram proprietários, mas entre os pequenos lavradores, os posseiros e os agregados que desenvolviam atividades agrícolas sem necessariamente ter a posse da terra, em um contexto de modificações nos espaços e nas relações sociais.

Ainda segundo os ensinamentos de Thompson, ao relacionarmos a lei com a prática agrária, devemos nos atentar à questão dos costumes, já que estes também podem ser vistos como práxis e como lei. Apoando-se no conceito de *habitus* de Pierre Bourdieu, Thompson discute o costume agrário como práxis, ou seja, como um conjunto de práticas sociais. Para um ato se tornar um costume e este adquirir a força de lei, é necessário, primeiramente, que esse ato seja razoável, que seja benéfico ao povo e, desta forma, usado frequentemente por um longo período²⁵⁰. Assim, o costume enquanto força de lei, depende de uma práxis social antiga, reconhecida por uma sociedade. E como a lei propriamente dita, “o costume também pode ser visto como um lugar de conflito de classes, na interface da prática agrária com o poder político”²⁵¹. Por ser um campo de conflitos, o costume não era algo fixo, ou seja, não possuía o mesmo significado para os diferentes grupos sociais, ao contrário, variava de acordo com os interesses e posições de cada um.

Pensamos que o estudo da lei e dos costumes como um conjunto de conflitos sociais pode nos ajudar a compreender algumas leis imperiais e algumas proposições de códigos de postura na região baiana durante a segunda metade do século XIX, que conflitavam diretamente com ações consideradas costumeiras naquela sociedade agrária, mas que não acabaram com essas ações. Tomemos o exemplo do costume da posse da terra, que era uma realidade em grande parte do império desde os tempos coloniais, e o costume de desenvolver as atividades rurais em campos abertos, mesmo que diferentes sujeitos tivessem declarado serem possuidores ou proprietários de uma mesma situação. Esses costumes, na região baiana, não deixaram de existir na segunda metade do século XIX, mas passaram a ser interpretados de diferentes formas pelos sujeitos daquela sociedade, num contexto de transformações socioeconômicas influenciadas também pela ideia de melhoramento da agricultura.

Vale lembrar, mais uma vez, que a Lei de Terras de 1850 não acabou com o costume da posse, e as posturas propostas pelas câmaras locais referentes às questões rurais não modificaram completamente as relações sociais e com a terra, mas possibilitaram debates no sentido de delimitar espaços e controlar algumas ações de determinados grupos sociais. A elaboração dos códigos de posturas locais indica que ações costumeiras estavam sendo repensadas pelas autoridades e proprietários, em alguns casos pensando a terra enquanto propriedade individual. Discutiremos, a seguir, algumas propostas dessas posturas que podem nos dizer muito sobre como as autoridades e proprietários viam os direitos de propriedade, que até então eram marcados pelas ações costumeiras.

²⁴⁹ *ibid.*, p. 360.

²⁵⁰ THOMPSON, 2010, *op. cit.* p. 86.

²⁵¹ *ibid.*, p. 95.

2.2.1: As câmaras e a questão da propriedade rural

Ao longo do século XIX, os instrumentos legais atingiam em maior ou menor grau cada sítio, fazenda, caminho, freguesia ou vila e nisso tiveram grande empenho as câmaras locais²⁵². Era competência das câmaras, entre outras coisas, propor posturas que regulamentassem diferentes aspectos do cotidiano municipal, com o intuito de evitar conflitos e transgressões. As posturas eram, conforme ressaltou Ricardo Ferreira, uma das modalidades de instrumentos legais para conceituar o que seria transgressão e vigilância nas localidades²⁵³. Ou melhor, os códigos com suas proibições e penalidades, não evidenciavam apenas o que se queria controlar, mas também o que ocorria no cotidiano de cada lugar. As posturas podiam ser propostas a partir das observações e interesses dos próprios legisladores, muitos deles sendo proprietários, mas também a partir dos conflitos entre esses e aqueles indivíduos desprovidos da posse de terras e de bens. Algumas propostas de posturas ou modificações de outras já aprovadas podiam também partir de algum morador da localidade ou por um grupo que defendia seus próprios interesses. Assim, como qualquer tipo de legislação, as posturas municipais eram elaboradas de acordo com o entendimento das questões socioeconômicas mais importantes de cada localidade.

No geral, os legisladores locais tomavam como referência as leis do império para propor alguma postura local. Quando discutidos e elaborados, os códigos das posturas eram enviados para o presidente da província e para a Assembleia Legislativa Provincial que debatiam, aprovavam e davam pareceres com sugestões de algumas modificações, caso fosse necessário²⁵⁴. As posturas podiam ser reclamadas por alguns grupos sociais (geralmente os influentes proprietários de terras, por exemplo), podiam ser revistas e modificadas a depender também do contexto, dos interesses, dos conflitos sociais de cada localidade. Um mesmo tema abordado na legislação de um município podia ser interpretado de diferentes formas ao longo de um período, já que as leis não são um corpo estático.

Tomando o exemplo da Lei de Terras de 1850 e reforçando a ideia de que ela foi interpretada de diferentes formas, nas diferentes localidades do Império²⁵⁵, buscamos entender que os legisladores municipais elaboravam alguns códigos de postura relacionados às questões rurais baseados nas recomendações desta lei. Muitas vezes a influência de recomendações de outras leis não aparecem explicitamente nas redações dos documentos das posturas locais. Ainda que a Lei de Terras não tenha criado um mercado autorregulável e nem criado a propriedade privada da terra, possibilitou um novo olhar sobre os direitos à terra, algumas vezes sob influência de um modelo econômico que pensa a propriedade como algo individual. Em suma, durante a vigência da Lei de Terras (de 1850 a 1889), as questões ligadas ao mundo rural em cada localidade podiam receber uma atenção especial por parte de autoridades e proprietários, tendo como referência essa lei, mesmo que indiretamente.

Vale ressaltar que uma das principais recomendações da lei de 1850 era o registro de todas as possessões de uma localidade, contendo diversas informações. Pelo decreto 1.318 de 30 de janeiro de 1854, que manda executar a lei nº 601 de 18 de setembro de 1850 (Lei de Terras), as declarações de terras possuídas deveriam “conter o nome do possuidor, a

²⁵² FERREIRA, Ricardo Alexandre. **Senhores de poucos escravos**: cativo e criminalidade num ambiente rural (1830-1888). São Paulo: Editora Unesp, 2005, p. 73-74.

²⁵³ *ibid.*, p. 77.

²⁵⁴ *ibid.*

²⁵⁵ MOTTA, op. cit.

designação da freguesia em que estão situadas, o nome particular da situação, se o tiver, sua extensão, se for conhecida, e seus limites”²⁵⁶. Cada livro de registro pode conter outras informações não exigidas pelo decreto, como o meio de obtenção e os valores das possessões. Os limites e extensões de uma possessão eram muito importantes no registro, mas nem todos os possuidores de terras declaravam ou o faziam de forma imprecisa, e isso gerava conflitos diversos, tanto no âmbito dos poderes locais quanto entre as vizinhanças rurais. Os sujeitos podiam interpretar a recomendação da lei e decreto conforme seus interesses, pensando inclusive no aumento ilícito de suas propriedades, quando não apresentavam limites precisos. De acordo o mesmo decreto, no seu artigo 106, os possuidores de terras que fizessem declarações falsas estariam sujeitos à multa e até prisão. Mesmo assim não é difícil encontrar informações no mínimo confusas ou contraditórias, em que a extensão de terra declarada compreende uma faixa maior do que o espaço real existente na localidade ou muito diferente do informado pelo confrontante do terreno²⁵⁷.

A questão dos limites imprecisos ou a falta dessa informação em grande parte dos registros de terras parece ter sido um dos pontos de maior preocupação das autoridades da região de Alagoinhas. Algumas dessas autoridades, sobretudo os vereadores, pensaram em alternativas amparadas num arcabouço legal, com o intuito de resolver os impasses referentes aos direitos de propriedade. A própria Lei de Terras de 1850 era lembrada por algumas autoridades quando tratavam da recomendação dos limites entre as propriedades, para evitar ou diminuir os conflitos existentes no campo. O exemplo das divisórias entre as possessões, os marcos em árvores, pedras, estacas, etc., que porventura fossem retiradas por alguém, era passível de penas, segundo o decreto de 1854, e as câmaras locais deviam ficar atentas a isso quando discutiam as posturas de cada localidade naquele contexto de maior delimitação das propriedades.

Em Alagoinhas, no mesmo período em que a câmara iniciava os trabalhos de propostas e aprovação de posturas, visto que a localidade tinha adquirido recentemente a condição de vila, os proprietários se dirigiam ao pároco para registrar suas possessões, conforme a recomendação da Lei de Terras de 1850 e do decreto de 1854. Esses registros, como vimos, ocorreram nas freguesias de Alagoinhas entre os anos de 1857 e 1860, relativamente tardio, já que o prazo final seria o ano de 1860²⁵⁸. Nos anos de 1855 e 1861, a câmara propôs à Assembleia Legislativa da província a aprovação de uma série de códigos de posturas tratando de diversas situações, inclusive sobre algumas questões ligadas ao mundo rural. Depois de alguns ajustes nos documentos, as posturas passaram a vigorar na localidade. Vale lembrar, como vimos num tópico anterior, que esse mesmo período foi marcado pela ideia de melhoramento da agricultura entre uma parcela das autoridades e proprietários baianos, e consequentemente pela discussão e implantação da primeira ferrovia na província, que finalmente chegou a Alagoinhas no ano de 1863. Isso pode ter influenciado, direta ou indiretamente, as autoridades locais sobre novos entendimentos acerca dos direitos de propriedade, já que a chegada da linha férrea e da importante estação terminal estava modificando os espaços e possíveis relações sociais. Afinal, as discussões e proposições de códigos e regulamentos dependem também das relações sociais estabelecidas em cada localidade.

²⁵⁶ Decreto 1.318 de 30 de janeiro de 1954. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Historicos/DIM/DIM1318.htm Acesso em 29/05/2020.

²⁵⁷ Algumas declarações da região de Alagoinhas apresentam essas características em que os limites entre as possessões não coincidem. Ver: APEB; Seção de arquivos colonial e provincial, Registros paroquiais de terra, livros 4641, 4642, 4651, 4653.

²⁵⁸ Pelo decreto 1.318 de 30 de janeiro de 1854, no seu artigo 92, haveria três prazos para os registros, sendo o primeiro de dois anos, o segundo de um ano e o terceiro de seis meses.

As posturas da câmara de Alagoinhas propostas e aprovadas em 1855, com 31 códigos, versavam principalmente sobre questões de salubridade no município, mas também limitavam algumas atividades rurais, pensando na própria salubridade e na ideia de propriedade. O código de número 4 do documento, por exemplo, proibia a criação de porcos soltos, seja nos espaços considerados urbanos, seja nos arraiais rurais, sob “pena de serem apreendidos e arrematados em benefício da municipalidade”²⁵⁹. O código 5, por sua vez, obrigava a todos os proprietários, rendeiros e agregados a manter as estradas que dão acesso às suas possessões limpas e livres de escavações, sob pena de pagarem multa de seis mil réis e o dobro na reincidência, além de pagarem as despesas, caso a limpeza fosse feita por ordem da Câmara. Segundo o código número 12, ficava proibido a todos os proprietários ou fazendeiros de mudar estradas, passagens de rios sem a devida licença da Câmara, sob pena de pagar 300 réis e obrigatoriamente devendo à sua custa colocar no mesmo lugar em que se achava²⁶⁰.

Esses três códigos da postura municipal de 1855 demonstram preocupação com a questão da salubridade no município, visto que a criação de animais soltos, estradas sujas e escavadas, mudança indevida de rios, podiam trazer alguns problemas para a saúde da população, além daquela localidade parecer desordenada aos olhos das autoridades. Mas a obrigação dos proprietários em manter animais presos, estradas das possessões devidamente organizadas e passagens de rios nos devidos lugares, nos faz pensar em uma questão: para além da necessidade de legislar sobre a organização dos espaços daquele município, os membros da Câmara se preocupavam com os direitos de propriedade rural, visando as delimitações entre as possessões e consequentemente reconhecendo quem seriam os possuidores ou usuários de cada pedaço de terra, responsabilizando possíveis infratores.

Levando em consideração que as leis e normas são produto das relações sociais e não apenas a vontade de um grupo dominante, partimos do pressuposto de que essas posturas de Alagoinhas foram aprovadas com o intuito de acabar ou redefinir alguns costumes que até então não eram vistos como infrações. Como discutiremos mais adiante, o costume de criar animais soltos em espaços comuns, por exemplo, parecia um dos mais frequentes nessa região e foi um dos assuntos mais debatidos pelas autoridades locais, que visavam a resolução de conflitos no campo a partir de novas regulamentações dessa prática. Afinal, quando responsabilizavam alguém com a obrigação de plantar ou criar animais em cercados, as autoridades reconheciam também que alguém era proprietário, com direitos e obrigações.

Os artigos 20 e 21 dessa mesma postura de 1855 tratavam, respectivamente, da proibição da caça e colheita de frutas em propriedades alheias, como se essas práticas também fossem costumeiras na localidade. Exceto com a licença do proprietário da fazenda, a caça deveria ser punida com pena de 2 réis ou 4 dias de prisão, segundo o artigo 20. Mas o “abusivo costume de se derrubar árvores frutíferas para tirarem os frutos” não deveria ser permitida de forma alguma, e a pena variava de 6 réis de multa ou 20 dias de prisão, além da indenização dos valores aos proprietários²⁶¹.

A caça, a derrubada de árvores, a colheita de frutas, que até então faziam parte dos costumes daquela região, passaram a ser tratadas pela câmara de Alagoinhas como atos delituosos, passíveis de pena com prisão e multa. Os artigos que estabeleciam as regras dessas posturas eram baseados numa lei imperial, o Código Criminal de 1830, que definia como ação

²⁵⁹ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Posturas da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1855.

²⁶⁰ *ibid.*, p. 04.

²⁶¹ *ibid.*, p. 5.

delituosa “tirar a coisa alheia contra a vontade do seu dono, para si ou para outro”²⁶². A câmara, através das posturas, era mais específica em relação às classificações dos delitos e penas, visto que o Código Criminal tratava dos temas de maneira mais abrangente e também porque eram os legisladores locais quem conheciam de perto a realidade local. Como a aprovação de leis e posturas não deve ser vista apenas como o mero interesse das autoridades e sim um campo social de conflitos, esses códigos referentes à propriedade podem ter sido solicitados por alguns proprietários em conflitos com outros sujeitos desprovidos de bens. Além disso, os legisladores pensavam em controlar ainda mais os trabalhadores do meio rural, num contexto de transformações socioeconômicas, sobretudo porque muitas dessas autoridades locais eram também proprietárias e se preocupavam com possíveis perdas de mão de obra em suas lavouras, com a valorização ou não de suas terras e negócios, num espaço que se modificava com o empreendimento ferroviário recém-instalado ali. E não podemos descartar os conflitos que proporcionavam atitudes mais enérgicas por parte daqueles despossuídos ou entre vizinhos rurais, ocasionando destruição de lavouras através de incêndios, por exemplo. O código 30 dessa postura de 1855 tratava desse tema, prevendo além da indenização marcada na lei, o pagamento de 20 rs de multa ou 10 dias de prisão para “qualquer pessoa que causar incêndio em terrenos, matos e lavouras alheias”²⁶³.

Vale lembrar que o número de pessoas libertas naquela região tinha aumentado significativamente na segunda metade do século XIX²⁶⁴, e muitas delas não viviam diretamente sob o domínio de um senhor, sendo muitas vezes consideradas pelas autoridades como “sem ocupação”, “vadias” ou “indolentes”. Grande parte dessa população necessitava das atividades de caça, pesca, colheita de frutas para sua alimentação, trocas, vendas em feiras, e quando as praticavam não pensavam a terra como algo individual, ainda mais se não havia limites precisos entre as possessões e grande parte das atividades até então era desenvolvida em espaços comuns. Sendo costumeiras, essas práticas não deixariam de existir completamente por conta de um código de postura. Aliás, os próprios códigos também podiam deixar uma margem para negociações, como a licença para caçar em terras alheias a partir do consentimento dos proprietários. Isso porque, como procuramos defender, as leis e regulamentos são pensados a partir dos conflitos de interesses entre os diferentes grupos sociais e não como uma imposição de um grupo dominante.

Podemos analisar o exemplo dessas posturas da Câmara de Alagoinhas tomando como referência alguns estudos referentes aos debates e ações parlamentares acerca da propriedade nos séculos XVIII e XIX, quando uma proposta de modelo de propriedade individual conflitava com os costumes de uso dos recursos que eram tidos como comuns. O estudo de Thompson sobre a origem da Lei Negra na Inglaterra do século XVIII²⁶⁵ e do próprio Karl Marx sobre os debates do parlamento da Renânia para proibir a derrubada de árvores e colheita da madeira²⁶⁶, nos fazem refletir como os legisladores tendiam a defender o direito de propriedade para alguns indivíduos, classificando ações até então costumeiras como delituosas e punindo todos aqueles que desrespeitassem o direito individual. No caso da Renânia, a madeira extraída costumeiramente era aquela já caída no chão, que fazia alguns

²⁶² Código Criminal do Império do Brasil, art. 257.

²⁶³ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Posturas da Câmara Municipal de Alagoinhas, 1855.

²⁶⁴ De acordo com os dados do censo de 1872, o número de livres era muito maior do que o de escravos e nesse “universo” populacional de “livres”, estavam os libertos por alforrias ou por leis abolicionistas. Mostramos esses dados no capítulo anterior.

²⁶⁵ THOMPSON, op. cit.

²⁶⁶ MARX, Karl. Debates sobre a lei referente ao furto de madeira. In: **Os despossuídos**. Tradução de Daniel Bensaid. 1ª ed., São Paulo: Boitempo, 2017.

parlamentares e o próprio Marx discordarem da ideia de furto, visto que a queda da árvore tinha ocorrido naturalmente e, portanto, não extraída de outrem. Mas no final dos debates, a Assembleia Renana aprovou a lei contra a derrubada de árvores e extração de madeira, mesmo daquela já caída naturalmente. No caso da Floresta de Windsor, os conflitos ocorriam porque os despossuídos de terras e rendeiros praticavam ações costumeiras de caça, pesca, derrubada de árvores nos mesmos espaços onde os nobres e fidalgos estavam delimitando como propriedade individual. Visto que os despossuídos praticavam suas ações costumeiras muitas vezes com os rostos pintados de preto, os legisladores ingleses aprovaram a chamada “Lei Negra” para punir essas ações.

Ainda que sejam estudos de outros contextos históricos, entendemos que eles nos ajudam a refletir sobre como as leis moldariam aquelas sociedades, classificando determinados indivíduos como criminosos, mas acima de tudo, que as leis foram criadas no bojo das relações entre despossuídos e proprietários, entre os que usavam os recursos de maneira costumeira ou coletiva e os que pretendiam individualizá-los. Tanto os legisladores ingleses dos séculos XVIII e XIX quanto os legisladores da região de Alagoínhas das décadas de 1850 e 1860, ao legislar sobre o uso de recursos até então praticados por todos os sujeitos, pensavam em (re)definir direitos de propriedade sobre a terra, com forte tendência à defesa da propriedade individual. Proibir e punir as ações costumeiras de caça, pesca, colheita eram, nesse sentido, um mecanismo de delimitação mais efetiva dos espaços rurais.

Em março de 1861, os membros da câmara de Alagoínhas reuniram-se em sessão extraordinária e propuseram ao presidente da província e à Assembleia Legislativa da Província a aprovação de uma postura para limitar as atividades de plantação e criação de gado em campos abertos e cercados. O texto inicial da postura apresenta a divisão dos limites muito superficialmente, citando os principais pontos de referências (rios, lagoas, estradas, engenhos, fazendas e seus proprietários) para o desenvolvimento dessas atividades. No mês de novembro daquele mesmo ano, a Comissão de Posturas e Representações Municipais da Assembleia da Província recomendou a aprovação da dita postura suprimindo apenas um trecho dos limites inicialmente apresentado²⁶⁷. Finalmente a última redação do documento ficou pronta e aprovada em março do ano seguinte.

O primeiro código dessa postura de 1861 estabelecia que todo proprietário, fazendeiro ou reideiro, seria obrigado a manter plantações de mandioca, batatas doce e inglesa, entre outras, suficientes para sustentar suas famílias, além de café e cana como gêneros para a exportação. Quem não cumprisse seria punido com multa de 30 mil réis e o dobro na reincidência²⁶⁸. O segundo código estabelecia que os proprietários também fossem obrigados a cultivar árvores frutíferas, como jaqueira e coqueiro para a sustentação de suas famílias, sob a mesma pena do primeiro código. Já o código 3 responsabilizava o proprietário pela manutenção do trabalho de rendeiros e agregados em suas terras, podendo pagar multa de 30 mil réis a quem não cumprisse. O código de número 4 finalmente estabelecia os limites para desenvolver as duas atividades, de lavoura e de criação, obrigando que a criação de gado fosse em campo fechado e a lavoura em aberto. A criação de gado em aberto também podia ocorrer em um espaço fora do limite estabelecido, mas havendo plantações nesse espaço, as mesmas deveriam ser cercadas.

Há pelo menos duas preocupações dos legisladores de Alagoínhas ao propor essa postura. A primeira delas é com a continuidade da produção agrícola para a subsistência das

²⁶⁷ APEB. Seção de Arquivos. Correspondências da Câmara de Alagoínhas, 1861.

²⁶⁸ *ibid.*

famílias dos proprietários e seus agregados, bem como para o abastecimento da localidade e destinada à exportação. Num período em que as autoridades provinciais demonstravam preocupação com a diminuição da produção agrícola (segundo eles, por conta das intempéries, diminuição de braços, entre outros fatores) e com o consequente abastecimento interno, além das exportações, os vereadores de Alagoinhas pensaram o uso da terra, obrigatoriamente, voltada à produção de gêneros de primeira necessidade para os fazendeiros, agregados e familiares, e o aumento também dos gêneros de exportação, nesse caso o café e a cana. O melhoramento da agricultura através de aberturas de novas estradas e com a chegada da ferrovia se aliaria a essa necessidade da continuidade da produção agrária. O uso obrigatório da terra para o cultivo, pelo menos de acordo com as normas e leis, era uma recomendação desde o período colonial, influenciado pela ideia de domínio útil, como abordamos sobre as sesmarias, no capítulo anterior.

A segunda preocupação das autoridades ao propor essa postura diz respeito ao estabelecimento de limites nos espaços para o desenvolvimento das atividades que costumeiramente ocorriam em campos abertos. O fato de estabelecer limites com cercas para a plantação ou criação de gado revela que havia conflitos entre indivíduos que desenvolviam unicamente cada uma dessas atividades, mas não necessariamente que elas eram incompatíveis. E, além disso, o estabelecimento de cercas podia definir melhor os direitos de propriedade de quem usufruía daqueles espaços, tendendo ao processo de individualização da terra para alguns poucos sujeitos.

É válido ressaltar que, dentre os pontos de referência dos limites para criação de gado e para a lavoura, os nomes dos supostos proprietários aparecem no texto da postura. Dois deles, Manoel Ramos de Carvalho e José Pereira Benevides, seriam proprietários de fazenda e engenho na localidade. Mas ao cruzar esses nomes na postura com os registros paroquiais de terras feitos naquela mesma ocasião, não encontramos suas supostas propriedades registradas. Isso se deve ao fato de que nem todo mundo declarava suas terras, pois em cada localidade, cada indivíduo ou grupo podia ter suas noções próprias de direito, de entendimento de uma lei. O reconhecimento de um proprietário pelos legisladores podia depender mais das relações sociais estabelecidas entre eles do que através de um registro escrito. Neste caso, a câmara de Alagoinhas reconhecia Manoel Carvalho e José Benevides como proprietários que confrontavam com os usuários das terras para lavoura e criação de gado, mesmo sem eles terem efetuado os registros das possessões com o pároco da localidade, conforme a recomendação do decreto de 1854.

Alguns dos legisladores de Alagoinhas podiam tomar a Lei de Terras como referência ao propor limites mais precisos entre as propriedades, mas não a viam, necessariamente, como um mecanismo para se provar a propriedade através de registro escrito. Para se ter uma ideia, nem todos os membros da câmara, que também eram considerados proprietários de terras, registraram suas possessões nos livros paroquiais recomendados pela lei. Foi o caso, por exemplo, do vereador Manoel Thomé Alves de Azevedo, citado como proprietário confrontante em duas declarações no ano de 1857: por Marcos da Silva Pereira e esposa Antonia Feliciano e na declaração de José Domingues de Sant'Anna e Maria Rosa Flores²⁶⁹.

Pelo menos três dentre os seis membros da câmara que propuseram a postura de 1861, limitando as atividades agrícolas em espaços abertos ou cercados, tem seus nomes como possuidor e como confrontante de terras no ano de 1857. O presidente da sessão, Antonio

²⁶⁹ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Seção de Arquivos colonial e provincial. Registros de Terras. Livro 4641, declarações 38 e 82.

Teixeira Leal, que era um dos membros de uma das famílias mais influentes no município, declarou possuir o Engenho Santa Maria e outra porção de terras. Também foi citado como confrontante nas declarações de José Emigdio Leal, João Mathias dos Santos, João Teixeira Leal, José Maria de Belém, José Joaquim Leal e Antonio Alves Barboza²⁷⁰. O vereador Pedro da Silva Mattos Junior declarou, juntamente com sua esposa Joana Custódia do Sacramento, possuir a Fazenda Mangalôs e foi citado como vizinho na declaração de Bernardo José Pereira e esposa e na declaração do padre Antonio Martins da Silva Telles²⁷¹. Já o vereador e também capitão Manoel Dantas Novaes declarou, juntamente com sua esposa Rosa Alexandrina Dantas, 2.770 tarefas de terras, além de ter sido citado como confrontante nas declarações de Maria Pereira da Conceição Dantas, de José Dantas Novaes e Rosa Dantas Magalhães, de Joanna Francisca Dantas de Magalhães e de Primo Vieira Lima Fatum²⁷².

Ainda que o registro paroquial representasse apenas um cadastro de terras, esses legisladores que declararam suas possessões estavam seguindo a recomendação da lei de 1850 e do decreto de 1854, talvez pensando na garantia de uma futura prova documental de domínio. Aqueles que não declararam tinham outra visão da lei, a de não necessitar de um documento escrito ou acionar suas redes de vizinhança para o seu reconhecimento enquanto proprietário. Essas duas possíveis posições diferentes em relação ao entendimento da Lei de Terras nos fazem pensar no conflito entre as próprias autoridades sobre qual modelo de propriedade procuravam defender, mas acima de tudo sobre quais mecanismos podiam utilizar para confirmar seus domínios, se através de recomendações de lei e de documento escrito, ou a partir das relações sociais e de poder estabelecidas naquela sociedade. Além disso, muitos daqueles legisladores podiam pensar na permanência dos costumes de lavar a terra e criar gado sem necessariamente delimitações pautadas na ideia de propriedade individual. Até mesmo porque ainda prevalecia na mentalidade de muitos senhores rurais que, mais importante do que pensar a terra como um bem, era talvez o prestígio social adquirido através das relações de parentesco, vizinhança, de trocas de favores, entre outras. Por isso o frequente reconhecimento de um proprietário pelos seus confrontantes, mesmo que as possessões desse proprietário não fossem registradas por ele.

Retomando o tema da criação ou plantação em campos abertos, entendemos que as posturas da câmara de Alagoinhas não deram fim a esse costume, mas no decorrer dos anos de desenvolvimento econômico ou “melhoramento” possibilitado pela presença da linha e da estação férrea no município, houve uma tentativa constante de delimitar os espaços dessas atividades agrícolas e até de transferências ou de regularização em outros arraiais distantes da ferrovia. Como se uma proibição mais rígida de criar animais soltos ou de plantar em campos comuns prevalecesse apenas nos locais mais próximos de onde a estrada de ferro passava. Em outros termos mais afastados, porém, encontramos uma regulamentação, através de postura da câmara, possibilitando a criação de todo tipo de gado em aberto e a lavoura em cercado, duas décadas após a chegada da ferrovia. Foi o caso da postura proposta na sessão de 15 de maio de 1883²⁷³, que determinava no seu artigo 48 o seguinte:

²⁷⁰ Ibid., declarações 09, 10, 17, 128, 136, 155, 171. Alguns dos confrontantes são seus familiares.

²⁷¹ Ibid., declarações 35, 151, 292.

²⁷² Ibid., declarações 12, 25, 160, 162, 289. A maioria dos confrontantes de Manoel Dantas Novaes fazia parte da sua família, como percebemos pelos sobrenomes.

²⁷³ Pelo menos um dos vereadores desta seção, Manoel Dantas Novaes, fez parte das sessões do período em que a ferrovia chegou a Alagoinhas e também propusera postura sobre o mesmo tema.

É permitida a criação solta do gado vacum, cavalar, cabrum e ovelhum em todo o distrito do Riacho da Nossa Senhora da Guia, termo desta cidade, contanto que os donos destes animais tenham pastores cuidadosos, devendo a lavoura se fazer em cercado com a devida segurança. Pena aos contraventores de multa de 3 rs ou 10 dias de prisão”²⁷⁴.

O distrito do Riacho da Guia²⁷⁵ fica a, aproximadamente, 30 quilômetros de distância da linha e da estação ferroviária, portanto um pouco distante do desenvolvimento econômico possibilitado pela ferrovia. Assim, na visão das autoridades legislativas locais, as terras certamente seriam menos valorizadas nesse distrito do que as próximas da estação, e as relações de propriedade não eram consideradas tão conflituosas com tendência à individualização. De acordo com o artigo dessa postura, a única exigência para a criação do gado era que os pastores cuidassem dos animais soltos, provavelmente para se evitar conflitos provocados por possíveis destruições das lavouras alheias.

A preocupação dos vereadores de Alagoinhas com desavenças entre proprietários causadas por destruição de lavouras pelo gado, pode ser notada também em alguns códigos da postura proposta em 1887, que responsabilizava aqueles que não respeitavam os limites estabelecidos para o desenvolvimento dessas atividades agrícolas. Um dos artigos da postura estabelecia o seguinte:

Art. 3º: Quando qualquer animal reconhecido como ladrão entrar nos lugares de plantação, será apreendido pelo proprietário ou dono da plantação e entregue ao dono do animal, que providenciará da forma que não se reproduza este mal. No caso de reincidência, será o animal conduzido pelo dono da plantação para o curral da Câmara e entregue ao fiscal geral, d’onde só poderá levá-lo seu dono pagando a multa de dez mil réis e as despesas ocasionadas pelo dano na lavoura.

§ 1º: A pessoa prejudicada comunicará imediatamente ao dono do animal que apreender esta ocorrência, e o animal recolhido ao curral da Câmara fica marcado o prazo de três dias para seu dono, sujeitando-se a pena estabelecida, reavê-lo²⁷⁶.

Entendemos, através da leitura desse artigo 3º, que as duas atividades agrícolas (criação de animais e plantação) podiam ser desenvolvidas nos mesmos espaços, desde que os animais não destruíssem as lavouras. Se isso ocorresse, a penalidade para o criador seria a apreensão do seu animal pelo dono da lavoura e, em caso de reincidência, o pagamento de multa à câmara, além dos prejuízos deixados. Ao legislar sobre o desenvolvimento dessas atividades, responsabilizando o proprietário que causasse dano a outro, a câmara de Alagoinhas reconhecia direitos de propriedade que podiam gerar conflitos por conta da utilização da terra, principalmente porque era costume daquela localidade criar animais soltos e também plantar sem cercado. Desta forma, não havia individualização da propriedade da

²⁷⁴ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Alagoinhas. Posturas de 1883.

²⁷⁵ Riacho da Guia localiza-se um pouco mais próximo de Inhambupe do que do núcleo inicial e da estação férrea de Alagoinhas.

²⁷⁶ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Alagoinhas. Postura de 27 de julho de 1887.

terra por parte de quem plantava ou criava animais, mesmo que uma dessas atividades estivesse delimitada com cercas ou outras marcações nas possessões. Mas os conflitos entre os donos dos bens (gado e gêneros da lavoura) podiam gerar também conflitos pela posse da terra, num contexto em que a ideia de propriedade estava sendo rediscutida, por conta da Lei de Terras, da própria ideia de melhoramento da agricultura, entre outras questões socioeconômicas que marcavam a segunda metade daquele século. Numa região onde uma parcela significativa dos proprietários declarou suas terras como se de uso “comum com outros” e sem limites declarados, era difícil conceber a terra como uma propriedade individual. Entretanto, o “gado ao vento” (ou o gado solto) podia ser uma estratégia de muitos sujeitos para não só individualizar as terras, mas principalmente aumentar seus domínios, usurpando direitos de outros sujeitos, e até se apropriando de terras que seriam de uso público ou comum.

Semelhante à vila de Alagoinhas, Inhambupe passava por um processo de transformações socioeconômicas possibilitado também pela ideia de melhoramento que fez parte do cotidiano de discussões e propostas oriundas de autoridades e proprietários, visando redefinir direitos de propriedade, mantendo costumes ou pensando a terra como algo individual. Assim, a partir da década de 1860, os membros da câmara daquela localidade se empenharam em discutir e propor posturas para essas redefinições, muitas vezes por solicitação de alguns munícipes ou pelo interesse deles mesmos que, além de ocupar cargo político, podiam ser também proprietários.

A câmara de Inhambupe se preocupou em delimitar os espaços correspondentes às atividades de plantação e de criação do gado, visando evitar conflitos e garantir a permanência de alguns costumes daquela localidade. Em correspondência enviada ao presidente da província, em outubro de 1862, os vereadores diziam “reconhecer a necessidade de uma postura pela qual se regulem tanto os lavradores quanto os criadores residentes na Freguesia do Aporá, deste município, em razão de questões que entre eles se hão suscitadas”²⁷⁷. Assinaram a correspondência os vereadores Ladislao Febronio Esmeraldo P., Manuel Pinto de Carvalho, Leonardo Pinto de Gouveia, Olavo Ferreira Coêlho e João Cardozo de Araújo²⁷⁸. Em junho do ano seguinte, os mesmos enviaram mais uma correspondência ao presidente da província solicitando a aprovação, por parte da Assembleia Legislativa Provincial, dessa postura que julgavam ser de grande utilidade para o município²⁷⁹.

A postura anexa às correspondências diz respeito aos limites para as atividades de plantação e de criação de gado em campos abertos na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá, uma das mais importantes economicamente para a região, por conta do desenvolvimento das atividades agrícolas. Além de rios, estradas e outros marcos físicos, a postura cita nomes de fazendas e de seus possíveis proprietários como referências dos limites para essas atividades. Ambas, a criação de gado e a plantação, podiam ser desenvolvidas sem cercas naquele espaço delimitado pela câmara, mas o gado podia ficar solto nas campinas fora dessa delimitação. No ano seguinte, já com uma postura aprovada, a câmara enviou outra correspondência ao presidente da província solicitando a alteração da linha que separava a

²⁷⁷ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1862, maço nº 1320.

²⁷⁸ Não encontramos seus nomes nos registros paroquiais de terras como declarantes nem como confrontantes, mas isso não quer dizer que não eram proprietários.

²⁷⁹ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1863, maço nº 1320.

criação da plantação em aberto, segundo ele porque vários habitantes daquela freguesia representaram à câmara a necessidade dessa alteração²⁸⁰.

Já no ano de 1867, a câmara enviou uma correspondência ao presidente da província solicitando a aprovação de uma postura referente à criação de éguas, substituindo a anterior, que era de março de 1842, quando os animais podiam ser criados soltos desde às margens do Rio Inhambupe, daquela localidade, até a povoação da Divina Pastora. O texto da postura proposta diz o seguinte:

Fica proibido, nas margens do Rio Inhambupe desde esta vila até a Povoação da Divina Pastora, a criação de éguas soltas, podendo porém os proprietários criá-las em seus terrenos e em pastos fechados. Pena de serem apreendidas pelos fiscais, inspetores, ou prejudicados perante duas testemunhas, e recolhidas ao curral do Conselho, d'onde seus donos, feitores ou vaqueiros não poderão recebê-las sem pagarem a multa de dez mil réis por cabeça, duplicando-se na reincidência²⁸¹.

Podemos pensar em pelo menos duas preocupações por parte dos legisladores ao propor essa postura. A primeira diz respeito à organização da localidade, da salubridade para a população, já que animais soltos podem prejudicar a ordem, a saúde e a limpeza do lugar. Mas para além dessa necessidade, há uma redefinição na ideia de propriedade da terra, direta ou indiretamente, influenciada pela propriedade do gado. Se na década de 1840 até então as éguas podiam ser criadas soltas e depois obrigatoriamente deveriam ser criadas em terrenos ou pastos fechados, sob pena de multa e apreensão dos animais, a câmara reconhecia que os proprietários do gado tinham terras e que elas deveriam ser delimitadas com cercas. Era um costume de décadas que estava sendo rediscutido naquela localidade. A criação de animais soltos em campos comuns podia indicar que a terra era de uso comum, mesmo se alguns sujeitos sobrepussem seus direitos sobre os demais ou se aproveitassem para usurpar terras públicas ou de outrem.

Em março de 1870, a câmara de Inhambupe enviou outra correspondência ao governo provincial explicando a situação de alguns conflitos provocados pela postura de 1864, que possibilitava as atividades de criação e de plantação em aberto²⁸². Os esclarecimentos se davam porque alguns munícipes, inconformados com o não cumprimento da referida postura, se manifestaram com uma representação naquela instituição, segundo os vereadores. Na correspondência os vereadores afirmam que sabem, por conhecimento próprio e por informações de outras autoridades, que não havia criação de gado dentro dos limites estabelecidos, e sim fora, em lugares mais ou menos próximos, sendo que o gado não respeitava as linhas traçadas e consequentemente invadiam as plantações. Ressaltam que a postura facultava ao lavrador a plantação em aberto dentro da referida linha, e ao criador igual faculdade de criar fora dela sem restrição alguma. Além disso, destacaram o fato de tal linha divisória para as duas atividades ser imaginária, estabelecida por estradas, rios e vales que não serviam de anteparo à lavoura, ou seja, não podendo obstar que o gado ou qualquer outro tipo

²⁸⁰ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1864, maço nº 1320.

²⁸¹ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1867, maço nº 1320.

²⁸² Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1870, maço nº 1320.

de animal invadissem e destruíssem as plantações. Por fim, os vereadores reconhecem a inutilidade daquela postura, alegando que era costume na localidade a criação de gado vacum em aberto há mais de 25 anos.

Ainda no entendimento da câmara, somente um travessão passado pela linha divisória poderia “amparar as plantações da destruição dos gados e outros animais”. E prossegue, na correspondência, com o seguinte questionamento sobre a utilidade da postura e sobre possíveis conflitos entre lavradores e criadores:

(...) mas se a referida postura não torna obrigatório ao criador ou ao lavrador, ou a um e a outro conjuntamente – como vedar o mal – de que se queixam os representantes, alegando falta de execução da postura? Resultando – d’este estado de cousas a destruição das lavouras e da criação, sendo esta igualmente danificada pelo lavrador com tiros e toda sorte de perseguição, e d’aqui as rixas, questões e desordens de uns e outros²⁸³.

Podemos interpretar, a partir da leitura dos primeiros trechos do documento, que a câmara de Inhambupe estava preocupada em esclarecer ao governo provincial que a postura estabelecendo limites para o desenvolvimento das atividades de criação e plantação não estava sendo respeitada, porque era de fato inútil, uma vez que dava margem ao criador de gado ultrapassar os limites, e seus animais destruíam as lavouras alheias. Como era costume naquela localidade a criação e a plantação em campos abertos, era difícil saber onde começava e onde terminava uma possessão, visto que os marcos divisórios eram precários ou imaginários, na concepção das próprias autoridades locais. A terra não era, necessariamente, vista como um bem, ao contrário dos gêneros agrícolas nela desenvolvidos. E muitos declarantes alegavam, nos registros paroquiais, que suas terras eram de uso comum e não declaravam os limites²⁸⁴.

Em alguns trechos da correspondência, parece que os vereadores tendem a defender a lavoura, que era prejudicada pela invasão e destruição do gado, mas depois eles destacam os conflitos entre os sujeitos que plantavam e os que criavam gado. Não acreditamos que essas duas atividades eram antagônicas, mas sim complementares, ou seja, quem plantava também podia criar animais, inclusive para auxiliar no transporte, e os criadores podiam plantar para suprir suas necessidades, trocar, vender. Então, quando eles relatam sobre as rixas e desavenças que terminaram em tiros envolvendo os diferentes sujeitos, possivelmente ocorriam entre aqueles sujeitos que tinham a criação de gado ou a plantação como única ou principal atividade econômica desenvolvida naquelas terras sem limites precisos²⁸⁵.

²⁸³ *ibid.*

²⁸⁴ Neste caso, o uso comum podia significar tanto que dividiam a terra com outras pessoas da mesma família, que teriam recebido uma parte de uma possessão por doação ou até mesmo que era um terra pública. Em alguns registros paroquiais da região, os declarantes associavam o termo “terras de uso comum” ao fato de dividirem com pessoas da mesma família ou com outras por doação. No caso das terras públicas, certamente as câmaras das localidades reconheciam o uso comum por conta do costume de se plantar e criar gado sem delimitações com cercas.

²⁸⁵ Ao compararmos a questão dos limites imprecisos das possessões na região de Alagoinhas com a região sul do Rio Grande do Sul, por exemplo, percebemos uma certa semelhança entre as duas regiões no que tange aos conflitos envolvendo diferentes sujeitos pela posse da terra. Em sua pesquisa sobre a região da Campanha Sul-Grandense, Graciela Garcia afirma que a imprecisão dos limites entre as propriedades desencadeou diversos litígios judiciais. Ver: GARCIA, Graciela Bonassa. **O domínio da terra: conflitos e estrutura agrária na Campanha Rio-Grandense Oitocentista** (Dissertação de Mestrado). Porto Alegre: UFRGS, 2005, p. 18. No que se

Num outro trecho da correspondência, os vereadores explicam que os munícipes representantes da manifestação pelo cumprimento da postura, queixavam-se da miséria supostamente oriunda da falta de execução daquela postura. Não se convencendo de que a miséria seria causada por essa legislação local, os vereadores alegam que a miséria era fruto dos efeitos da seca que vinha devastando as lavouras e os campos naquele e em outros municípios da região. Concluem o trecho do documento alegando que o município é grande, composto de três extensas freguesias em território, e que não seria uma postura (que abrangia um limitado círculo de poucas léguas de extensão) o motivo de influir na fertilidade e na abundância do município.

Nos últimos parágrafos do documento, a câmara tenta esclarecer quem foram os principais representantes da manifestação pelo cumprimento da postura e o que eles pensavam sobre isso e sobre os direitos de propriedade. Segundo os vereadores, os autores da representação pelo cumprimento da legislação eram alguns proprietários e fazendeiros, sendo a maioria deles residentes na Freguesia dos Prazeres, então distante da abrangência da postura. Apenas dois desses proprietários representantes da manifestação seriam da Freguesia do Aporá, local onde a postura devia vigorar: o tenente coronel Bernardo José de Noronha (autor da representação) e seu genro Ildefonso Teixeira Leal. Os vereadores demonstraram estranheza com a “versatilidade de sentimento e procedimento do autor da representação”, o coronel Bernardo José de Noronha, que teria sido um dos que representou contra a postura no momento da sua criação. Segue o trecho referindo-se ao proprietário Bernardo Noronha e sua posição inicial sobre a postura:

(...) quando na criação de tal postura – foi um dos que representou ao Governo contra ela, não só por ser contrária ao direito de propriedade, privando do proprietário a faculdade de criar em seus terrenos, como porque era a criação de gado vacum um grande auxiliar à lavoura, já oprimida por tantos outros males, sendo nestes sentimentos acompanhada pela generalidade dos proprietários d’esta localidade, que ainda pensam da mesma forma, cuja representação deve existir nos arquivos d’essa Secretaria ou da Assembleia Provincial²⁸⁶.

Ou seja, segundo os vereadores de Inhambupe, Bernardo Noronha teria inicialmente se oposto à postura porque ela era contrária ao direito de propriedade, uma vez que os proprietários não podiam desenvolver a criação em seus terrenos. Os proprietários de gado, de forma geral, teriam acompanhado o pensamento de Bernardo Noronha de se opor à postura e ainda pensavam da mesma forma, o de oposição, já que defendiam a criação do gado como um auxiliar à lavoura. Bernardo Noronha e seu genro seriam os únicos proprietários a mudar

refere às categorias socioprofissionais do mundo rural, especificamente a de criador e a de lavrador, para a mesma região sul, Luís Augusto Farinatti observou que muitos dos lavradores podiam possuir instrumentos agrícolas e até criar 100 reses de gado sem, necessariamente, ser proprietários das terras onde viviam. Muitos dos considerados “criadores”, ao contrário, eram proprietários das terras onde criavam seus animais. Ver: FARINATTI, Luís Augusto. **Confins Meridionais**: famílias de elite e sociedade agrária na Fronteira Sul do Brasil (1825-1865). Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007, p. 352. Essas características analisadas por esses dois autores nos ajudam a pensar que na região de Alagoinhas os conflitos envolvendo lavradores e criadores podiam ocorrer tanto pela imprecisão dos limites entre as possessões quanto pelo fato de alguns sujeitos não possuírem a terra.

²⁸⁶ Arquivo Público do Estado da Bahia – APEB. Correspondências da Câmara de Inhambupe, 1870, maço nº 1320.

de pensamento e, naquele momento, defendiam a postura que teoricamente delimitava as atividades rurais.

Ainda segundo os vereadores, todos os terrenos vedados à criação de gado vacum pertenciam a alguns proprietários de engenhos daquela localidade compreendida na postura, e que esses proprietários consideravam a atividade de criação tão necessária para a alimentação como os cereais, além de uma auxiliar indispensável à lavoura. Desta forma, os proprietários não viam as duas atividades como antagonicas, mas sim como complementares. A maioria dos habitantes daquela localidade, nas palavras dos vereadores, era composta por

rendeiros e agregados, e de um ou outro proprietário de limitado terreno, que mais propensos a ociosidade e indolência, se prevalecem do indulto da postura para plantar em aberto, procurando tirar o maior proveito com o menor trabalho, quando todos os proprietários fazem as plantações debaixo de cercas, sendo assim suas lavouras destruídas pelos gados ou qualquer outra espécie de animal que todos mais ou menos criam, e mesmo por animais do seu serventário – como o boi e o cavalo²⁸⁷.

Sendo assim, se a maioria daquela população rural desenvolvia suas plantações em aberto, suas lavouras estavam sujeitas à destruição pelo gado ou qualquer outro animal que, não só os fazendeiros de gado criavam, mas qualquer um daqueles pequenos lavradores. E se “todos mais ou menos” criavam animais e estes destruíam as lavouras, possivelmente não havia conflitos por antagonismos entre as atividades de plantar e de criar, mas por indefinições dos limites entre as possessões. Como os limites eram indefinidos, animais e plantações de diferentes proprietários podiam ocupar os mesmos espaços, gerando desavenças entre eles. A própria postura dava margem para isso, uma vez que não definia precisamente os limites e facultava as atividades em campos abertos.

Anexo à correspondência explicando essa situação de conflito entre proprietários motivados por aquela legislação contraditória, os vereadores de Inhambupe enviam um ofício ao presidente da província solicitando a revogação da postura, por considerarem inútil para aquela localidade e citam as principais razões, de acordo com as explicações dadas na longa correspondência. Primeiramente falam que não existiam mais as grandes matas ao longo das quais se faziam as plantações em aberto, e que a criação de gado vacum havia se estabelecido por todo o município, como auxiliar à lavoura de fumo e de cana, principais produções de larga escala e fontes de riqueza para a província. Em seguida alegam que a lei deve ser igual para todos e aquela postura trazia rixas e desordens entre criadores e plantadores, sendo estes últimos (maioria da população) os mais prejudicados por terem suas plantações destruídas pelo gado. Finalmente consideram que a criação de gado demanda grande extensão territorial, que seria muito difícil e dispendioso cercar essas terras, ao contrário das plantações, que ocupam um círculo limitado e conseqüentemente mais fácil e menos dispendioso para cercar²⁸⁸.

No final das contas, o que a câmara de Inhambupe parecia pretender, ao propor a revogação²⁸⁹ da postura, era a permanência do costume de se criar gado em aberto e se

²⁸⁷ *ibid.*

²⁸⁸ *ibid.*

²⁸⁹ Vale lembrar que não encontramos o documento do presidente da província respondendo sobre uma possível revogação da postura, mas isso não faria muita diferença nas relações cotidianas, uma vez que tal postura não

possível, possibilitar a delimitação com cerca apenas nas propriedades onde se desenvolvia unicamente a plantação, que eram as menores naquela localidade. A tendência, com a revogação de tal legislação e a proposição de se estabelecer limites com cercas nas pequenas propriedades de plantação, podia ir além do discurso de proteção da lavoura da destruição pelo gado e do reconhecimento dessas pequenas propriedades. Vale ressaltar, mais uma vez, que por trás da permanência do costume de criar animais soltos, havia a possibilidade de os proprietários de gado definirem ou aumentarem seus domínios territoriais, usurpando terras de outrem ou até mesmo terras consideradas públicas, levando em consideração que muitas dessas terras tinham sido declaradas como de uso comum e sem delimitações.

Não podemos descartar também a possibilidade de desentendimentos políticos entre alguns proprietários e os vereadores, e isso pode ser notado nos diferentes entendimentos sobre a postura num intervalo de tempo. O coronel e proprietário de terras Bernardo José de Noronha, autor da representação sobre o cumprimento da legislação, havia se oposto a ela quando foi discutida e aprovada, mas naquele contexto já havia mudado de opinião e a defendia, motivado talvez por desavenças políticas com a câmara. Vale lembrar que sua influência política ultrapassava os limites da localidade, chegando inclusive ao governo provincial. Como mostramos mais acima, Bernardo Noronha tinha sido nomeado pelo vice-presidente da província, no ano de 1864, para fazer parte da comissão de proprietários responsável pela condução das obras de melhoramento das estradas que ligariam as freguesias de Inhambupe à estação férrea de Alagoinhas, naquele contexto de melhoramento do setor agrícola. Independentemente da sua afinidade com o governo provincial e da possibilidade de desavenças políticas com os vereadores locais, o proprietário Bernardo Noronha tinha interesse na resolução de conflitos no campo, através de uma legislação ou outros meios, uma vez que suas propriedades podiam ser palco desses conflitos.

Em suma, ainda que a referida postura não tivesse efeito na prática, no sentido de definir os limites entre as propriedades, provocou conflitos de interesses entre os diferentes proprietários e autoridades locais, porque as atividades de criação e de plantação podiam definir direitos à terra, para a maioria da população num limitado espaço de terreno, mas para outros poucos numa área de grande abrangência, levando em conta que aquele município possui grande extensão territorial e há muito já vinha sendo ocupado pela atividade de criação de gado, como apontou a própria câmara. Não encontramos posturas ou outra documentação referente à regulamentação dos limites entre as propriedades após a década de 1870 até o final daquele século em Inhambupe. Isso nos leva a crer que o costume de desenvolver as atividades de criação e de plantação em campos abertos prevaleceu por longas décadas, tendo esse costume a força de lei. Mesmo que a maior parte das pequenas propriedades onde se desenvolviam apenas plantações tenha sido delimitada com cercas, os direitos de acesso à terra continuaram indefinidos por décadas, visto que o gado solto dava margem para a expansão desordenada de domínios, aumentando ainda mais a desigualdade entre os sujeitos que tinham relação com a terra.

As câmaras municipais de Alagoinhas e Inhambupe, ao propor posturas sobre o desenvolvimento das atividades de plantação e criação do gado, atentando para possíveis conflitos entre os diferentes proprietários, estavam também pensando no direito à terra, visto que a imprecisão de limites podia dar margem a desavenças por conta da destruição das lavouras, furtos de gado, entre outras ações. Muitas vezes motivados pelos seus interesses

funcionava na prática, como os próprios vereadores alegaram. Ao contrário, ela dava margem para todos desenvolverem suas atividades agrárias nos mesmos espaços sem cercas.

enquanto proprietários, alguns vereadores pareciam tender a proteger as plantações, sugerindo a delimitação dos espaços com cercas, outros defendendo o costume de criar gado solto. Tanto a ideia de cercar as plantações quanto a de criar animais soltos possibilitavam direitos de propriedade, sendo que os criadores de gado solto poderiam aumentar seus domínios, se apossando de terras públicas ou de outrem. Pelas posturas propostas e rediscutidas na segunda metade do século XIX naquela região, não houve definições precisas sobre os limites entre as propriedades, sendo rios, vales, pedras, riachos os marcos divisórios e, portanto, os conflitos continuaram, principalmente nas possessões onde se desenvolviam apenas criação de gado ou plantações. O que parecia ser uma tendência, a partir da chegada da ferrovia em Alagoinhas, era que as posturas restringiriam o uso da terra ou regulamentariam as atividades agrícolas desenvolvidas mais próximas dos trilhos e estações. Isso porque alguns vereadores, que também eram proprietários de terras nas redondezas, tinham interesses em expandir seus negócios a partir da implantação daquele empreendimento ferroviário, como pode ter sido o caso de José Moreira de Carvalho Rego, por exemplo.

Concluímos este capítulo observando algumas considerações importantes no que tange aos entendimentos sobre os direitos de propriedade no contexto de melhoramento da agricultura:

Muitos declarantes de terras não apresentaram os limites de suas possessões nos registros paroquiais da região de Alagoinhas, desenvolvidos no final da década de 1850. Essa forma de interpretar o regulamento da Lei de Terras não era equivocada, uma vez que não era obrigatório declarar os limites precisos entre as possessões. Além disso, havia o costume de se desenvolver as atividades agrícolas em campos abertos ou comuns, que também tinha força de lei naquela região. Muitos vereadores não declaravam suas terras nos registros e outros reconheciam sujeitos que não declaravam suas possessões como proprietários, porque entendiam que o reconhecimento social era mais importante do que um documento escrito determinado por uma lei. O entendimento, por parte dos vereadores, de registrar ou não suas terras e de reconhecer alguém como proprietário independentemente de documento escrito, fazia parte daquele contexto de interpretação e de execução da Lei de Terras, uma vez que foram colocadas em discussão, no âmbito local, algumas redefinições sobre os direitos de propriedade.

O período em que ocorreram os registros paroquiais de terras nas freguesias de Alagoinhas e Inhambupe (1857-1860) coincidiu com a implantação da obra que seria, na visão de grande parte das autoridades e proprietários baianos, a primeira e mais importante para o melhoramento da agricultura, trazendo um maior desenvolvimento econômico e expandindo os ideais de civilização pelo interior da província. A ferrovia “Bahia and São Francisco”, desde sua idealização até os primeiros anos de funcionamento, possibilitou debates e ações por parte de autoridades e proprietários baianos no que diz respeito ao tema do progresso e do melhoramento, além dos consequentes conflitos pelos direitos de propriedade, num contexto de modificações nos espaços e nas relações sociais.

A segunda metade do século XIX foi marcada, em diversas regiões do império, pela ideia de melhoramento da agricultura, que incluía o aperfeiçoamento técnico no setor, a educação e a manutenção da mão de obra na lavoura, que estavam atreladas aos ideais de civilização e progresso. Esse aperfeiçoamento, que na região baiana se deu através da implantação do transporte ferroviário voltado para o escoamento dos produtos agrícolas, não trouxe melhorias para a vida da maior parcela da população. Ao contrário, trouxe benefícios principalmente para alguns proprietários, inclusive que figuravam também como autoridades nas localidades. Vimos o exemplo do comendador José Moreira de Carvalho Rego, um dos

proprietários de terras da região de Alagoinhas que mais saíram beneficiados pelo empreendimento ferroviário, por conta da aproximação de suas terras à ferrovia e estação, bem como pelos acordos firmados diretamente com os ingleses concessionários para melhorar o estoque, venda e escoamento da sua produção de fumo. Além disso, ao ocupar cargo do legislativo local, Moreira Rego estreitou ainda mais relações com o governo da província e propôs a aprovação de diversos códigos de postura para a modificação dos espaços da então “nova vila” de Alagoinhas, inclusive prevendo punições para aqueles indivíduos que eram considerados por ele como vadios ou ociosos.

Uma das primeiras mudanças ocorridas em Alagoinhas por conta da chegada da linha férrea foi a transferência da sede da vila para as proximidades da estação, desagradando muitos pequenos proprietários que moravam na “antiga” vila, pois a sociabilidade até então firmada entre eles, os moradores e viajantes que por ali passavam também se modificava. As principais trocas ou transações econômicas de gêneros agrícolas de primeira necessidade ocorriam nas feiras semanais, que foram transferidas para as redondezas da estação terminal da ferrovia. Esse empreendimento, na perspectiva de muitos moradores, ao mesmo tempo em que ajudou a construir um “novo” espaço naquela localidade, destruía uma parte do que há décadas já havia se firmado. Alguns versos de Maria Feijó, poetisa alagoinhense, nos fazem refletir sobre essa situação proporcionada pela chegada do transporte ferroviário:

A locomotiva cansada

Vai empurrando tudo

Que encontra na frente

Quebrando o silêncio

Da noite longa e monótona

De repente

Numa fúria desenfreada

Alteia e apressa o ritmo

Zangada, com ódio visível:

Eu mato tudo, eu como tudo, eu mato tudo, eu como tudo...²⁹⁰

Se para algumas autoridades e proprietários baianos do século XIX a ferrovia trazia mais progresso e civilização, para tantos outros grupos ela proporcionava destruição de espaços, de relações, de outras práticas e costumes. O verso escrito por Maria Feijó, “eu mato tudo, eu como tudo...” referindo-se à pressa, à fúria, ao ódio que a locomotiva representava naquele contexto de suposto progresso, demonstra um pouco o pensamento e indignação de uma parcela da população alagoinhense que não teria sido beneficiada por aquele empreendimento. Como o personagem Mefisto, da obra “O Fausto” de Goethe, a locomotiva

²⁹⁰ FEIJÓ, 1970 apud ARAÚJO, 2009, p. 97.

“mata tudo, come tudo”, no sentido de destruir todos os empecilhos no caminho do desenvolvimento. A paisagem natural dava lugar aos trilhos de ferro, estações, armazéns e demais construções para atender aos interesses daquele empreendimento; as relações socioeconômicas estabelecidas há décadas passaram a ser modificadas também por interesses dos grupos que tinham participação direta com a ferrovia; as ideias de propriedade estavam sendo influenciadas, direta ou indiretamente, pela ideia de melhoramento da agricultura por conta daquele transporte; e os costumes sobre o uso da terra não deixaram de existir naquele contexto, mas passariam a ser repensados ou realocados, uma vez que um processo de urbanização estava iniciando, com tendência à individualização da propriedade, nas redondezas da estação ferroviária.

Grande parcela da população rural desenvolvia a lavoura em espaços abertos ou comuns e em pequenas roças cercadas, sem necessariamente entender a terra como algo individual. As câmaras de Alagoinhas e Inhambupe reconheciam esse costume, e naquela década marcada pelo empreendimento ferroviário, propuseram aprovação de posturas para melhor regulamentar as atividades agrícolas, muitas vezes pensando nos espaços mais próximos da linha e da estação terminal. A regulamentação sobre a criação de animais soltos que podia ocorrer em determinados limites definidos pela câmara de Alagoinhas, por exemplo, pensava na salubridade da “nova” vila, mas também no reconhecimento dos possíveis proprietários e infratores, prevendo penas de multa e prisão para quem deixasse o gado solto nos lugares indevidos e quando os animais destruíssem as lavouras alheias. O costume de criar e de plantar em terrenos não cercados dava margem para conflitos entre os sujeitos que desenvolviam unicamente a criação ou a plantação, motivos de maior preocupação das autoridades legislativas locais. Esse costume prevaleceu por décadas após a proposição das primeiras posturas que sugeriam os limites em cercado para uma das atividades, mas em Alagoinhas percebemos que os locais destinados para tal passariam a ser os mais afastados da ferrovia, como por exemplo o distrito de Riacho da Guia, que está mais próximo de Inhambupe. Nesta localidade, o costume de criar animais e plantar em campos abertos continuava também em freguesias mais afastadas, ainda mais distantes do progresso promovido pela ferrovia, como a freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Aporá, onde muitos sujeitos declararam suas terras como sendo de uso comum e, portanto, não apresentavam seus limites.

As declarações nos livros de registros paroquiais de terras recomendados pela lei de 1850 e decreto de 1854 mostram como uma significativa parcela da população rural se relacionava entre si e com a terra, além de ter suas noções próprias de direito. Os declarantes que não apresentavam os limites das possessões e diziam que estas eram comuns com outros vizinhos, naquele momento pensavam a terra como propriedade não individual e entendiam a lei de maneira que alguns costumes pudessem ser mantidos. O principal desses costumes era o de desenvolver as atividades rurais sem cercar os terrenos. Isso não impossibilitava de pensarem, num outro momento, em aumentar seus domínios, usurpando terras de outrem. Dependia das relações mantidas entre esses vizinhos rurais, mas também do contexto de transformações socioeconômicas pelas quais aquela região passava.

Em suma, a ideia de melhoramento da agricultura implicava, direta ou indiretamente, na ideia de propriedade. Na região de Alagoinhas, o melhoramento ocorrido com a chegada da ferrovia possibilitou a transferência da feira de gêneros para as proximidades da estação, uma tendência à maior valorização das terras próximas àquele empreendimento e consequentemente redefinições de alguns costumes até então reconhecidos por todos. Os mais favorecidos com a ferrovia em Alagoinhas seriam os proprietários que tinham se mobilizado, junto ao governo provincial, para que a estrada passasse próximo de suas terras e outros

imóveis; que tinham estabelecido acordos com os concessionários ingleses e, ocupando também cargos políticos, se empenharam em propor uma maior delimitação dos espaços da então “nova” vila. Para os pequenos lavradores, rendeiros, agregados, indígenas e outros grupos sociais que não tinham, necessariamente, a posse da terra, esse melhoramento da agricultura não seria vantajoso. Muitas vezes, eles eram vistos como empecilhos para o progresso ou deveriam continuar servindo de mão de obra nas terras de outrem, num contexto em que a manutenção do trabalho na agricultura fazia parte das ideias de melhoramento do setor.

CAPÍTULO III: UM RAMAL FERROVIÁRIO DE ALAGOINHAS AO TIMBÓ: MAIS INCENTIVO À PRODUÇÃO AGRÍCOLA?

Ao longo das duas primeiras décadas de funcionamento da ferrovia Bahia ao São Francisco, as expectativas de muitas autoridades provinciais, de proprietários rurais e até mesmo da própria concessionária, pareciam não ter sido atingidas. Finalizada a obra em Alagoinhas no ano de 1863, a ferrovia não transportava a produção agrícola dos lugares mais afastados da própria região e o objetivo inicial de os trilhos chegarem às margens do Rio São Francisco, em Juazeiro, ainda precisava ser alcançado. A companhia ferroviária apresentava, em seus relatórios anuais de receitas e despesas, os déficits que marcaram quase todos os anos desse período inicial de funcionamento. Os principais motivos apresentados como justificativa para esses déficits de receitas eram a pouca quantidade de engenhos de açúcar nos trajetos iniciais da estrada e também a proximidade com o mar, que ainda era a via mais utilizada para o transporte de mercadorias²⁹¹. Dessa forma, o prolongamento da ferrovia foi pensado e autorizado em 1871, sendo o primeiro trecho dos trilhos de Alagoinhas até a Vila Nova da Rainha (atual cidade de Senhor do Bonfim) e desta até Juazeiro, como havia sido planejado décadas anteriores. Além desse prolongamento da ferrovia partindo de Alagoinhas a Juazeiro, um outro foi pensado e autorizado pelo governo imperial: o ramal interligando Alagoinhas à localidade do Timbó e, posteriormente, desta até Sergipe. Assim, ao longo da segunda metade do século XIX, Alagoinhas vai se tornando um lugar de maior importância para a província baiana, como ponto de ligação entre a capital e duas regiões do interior, a partir dos dois prolongamentos da ferrovia.

Neste capítulo, nos interessa analisar o prolongamento da ferrovia entre Alagoinhas e a localidade do Timbó, próximo à divisa com Sergipe, por dois principais motivos: primeiro, porque é um recorte espacial pouco estudado pela historiografia que trata das ferrovias baianas²⁹². Segundo, porque a proposta e funcionamento desse ramal, semelhante ao outro prolongamento ferroviário mais estudado, pode nos ajudar a compreender melhor a sua relação com a agricultura, uma vez que a abertura de novas estradas tinha o principal objetivo de escoar e de incentivar o aumento da produção agrícola, segundo a maioria das autoridades ou proprietários que a defendiam. Além disso, o ramal entre Alagoinhas e Timbó pode ter contribuído diretamente para uma maior integração das localidades da própria região que é objeto de nosso estudo.

Assim como no capítulo anterior, o tema do melhoramento da agricultura perpassa este capítulo, já que, até o final do século XIX, muitas autoridades provinciais e imperiais continuaram alegando a construção de ferrovias como um dos principais incentivos ao progresso e desenvolvimento econômico, no que se refere aos abastecimentos regionais e às exportações de produtos da lavoura. Sendo fruto de um debate em que diferentes autoridades se posicionaram, buscamos apresentar sucintamente como a proposta desse ramal foi marcada por posicionamentos diferentes, gerando conflitos entre as autoridades do Império. No que se

²⁹¹ SOUZA, Robério S. “Uma estrada de ferro da Bahia ao São Francisco: controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX). In: FILHO, Alcides Goulart e QUEIROZ, Paulo Roberto C. (orgs). **Transportes e Formação Regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGR, 2011, p. 191.

²⁹² Além do estudo pioneiro de Robério Souza, podemos citar ZORZO para o prolongamento de Alagoinhas a Juazeiro. O ramal de Alagoinhas à Timbó é citado por esses autores e outros que pesquisam a implantação das ferrovias em Sergipe.

refere à escolha do traçado da linha férrea, procuramos analisar como o conhecimento da engenharia naquele contexto contribuía para um entendimento sobre uma ideia de melhoramento e como influenciava nas decisões do Estado imperial, visto que eram os engenheiros da obra quem estava à frente do projeto de estudo do território.

Como principais fontes de pesquisa para o desenvolvimento deste capítulo, analisamos alguns anais das assembleias legislativas do período em que o prolongamento do trecho da ferrovia estava em discussão, os relatórios dos presidentes de província da Bahia apresentados durante as sessões de abertura das assembleias provinciais, além dos relatórios de engenheiros encarregados em analisar os terrenos e outras questões relevantes para a construção da estrada. Essa documentação, ainda que apresente as visões de um pequeno grupo que esteve à frente das discussões sobre o prolongamento da ferrovia, nos oferece pistas para compreender melhor um pouco da dinâmica econômica daquele espaço do interior baiano, visto que a preocupação com o aumento da produção parece ter sido o principal motivo para que esse grupo defendesse tal empreitada. Ao mapear alguns engenhos de produção do açúcar, por exemplo, engenheiros e governo faziam projeções para um possível melhoramento, pensavam em novas medidas para atender à economia agrícola que ainda gerava receitas para a província, mesmo sendo uma acumulação inferior em relação aos tempos coloniais.

O capítulo apresenta os principais posicionamentos de autoridades da província e do império sobre o projeto de construção do ramal entre Alagoinhas e Timbó, enfatizando que a maioria desses políticos ainda depositava confiança no transporte ferroviário como o principal meio de incentivar o aumento da produção e seu escoamento. Procuramos analisar como algumas autoridades locais, presidentes da província, deputados e senadores entendiam a abertura de novas estradas, tendo em vista a relação do custo e benefício para o Estado. Também procuramos discutir o papel de engenheiros enquanto agentes de conhecimento que contribuíam para a formação de uma ideia de Estado e de economia. Por fim, proporcionamos um debate a respeito dos possíveis resultados alcançados pelas autoridades, concessionária e diferentes proprietários rurais com o funcionamento desse ramal da ferrovia.

Pensamos que esses caminhos de ferro interligando Alagoinhas a uma localidade mais próxima da província de Sergipe possibilitariam um maior desenvolvimento econômico não apenas para a região do interior, mas para a província baiana como um todo, além de uma maior integração com a capital Salvador. Por outro lado, proporcionaram conflitos motivados por interesses distintos e diferentes entendimentos sobre o uso da terra e a produção agrícola.

3.1: A quem e porque interessa um ramal ferroviário numa região baiana: diferentes posicionamentos sobre o prolongamento da ferrovia Bahia ao São Francisco

Conforme apontado por Robério Souza²⁹³, o funcionamento da ferrovia entre Salvador e Alagoinhas não estava sendo suficientemente proveitoso para os diferentes grupos que seriam mais beneficiados (a própria companhia ferroviária, os proprietários rurais e o governo da província). Para os representantes do Estado, tanto da província quanto do império, os gastos públicos com a ferrovia precisavam ser compensados, tendo em vista os déficits apontados em quase todos os primeiros anos de funcionamento. O aumento das receitas só

²⁹³ SOUZA, op. cit.

viria caso as produções agrícolas de regiões mais afastadas da capital fossem transportadas pela ferrovia em direção à capital Salvador e para outras províncias. Como o pequeno número de engenhos nos caminhos entre Salvador e Alagoinhas era uma das principais justificativas para o déficit nas receitas, seria necessário, na visão de muitas autoridades, o investimento em novas estradas que ligassem os lugares mais produtivos à estação de Alagoinhas e desta à capital.

A abertura de novas estradas muitas vezes era solicitada por autoridades locais, geralmente alguns membros da câmara de vereadores que também eram proprietários rurais e tinham interesse em melhorar o escoamento de suas produções; por autoridades da província ou do império que faziam parte da região, como deputados e senadores, que também se identificavam como proprietários rurais ou conheciam mais de perto a realidade socioeconômica das localidades e, sobretudo, porque pensavam em aumentar a receita do Estado. Além disso, havia a possibilidade de integrar regiões interioranas como uma das políticas mais importantes na formação do Estado imperial.

Alguns presidentes da província, através das suas falas na abertura da assembleia legislativa anual, costumavam apresentar um levantamento da situação das estradas existentes pelo interior, sejam elas de ferro ou de pedras. Na maioria das vezes a justificativa para a ampliação ou reparos das estradas já existentes, bem como a abertura de outras novas, era o melhoramento da agricultura, porque incentivaria o aumento da produção e, conseqüentemente, um escoamento mais rápido para a capital e outras regiões. Isso elevaria a receita da província, ao mesmo tempo que atenderia aos interesses dos proprietários rurais que estivessem mais próximos das estradas.

Especificamente sobre as estradas vicinais à estação de Alagoinhas, sobretudo aquelas mais próximas das propriedades que produziam açúcar e fumo, percebemos essa preocupação de autoridades no sentido de pensar o melhoramento da agricultura através dessas obras públicas, como reparos em pontes, alargamento das estradas, entre outras. As necessidades dessas obras ficaram mais notórias nos relatórios apresentados pelos presidentes da província ao longo do período em que a ferrovia Bahia ao São Francisco funcionava no percurso entre Salvador e Alagoinhas, não contemplando as localidades mais afastadas da estação terminal. A produção do fumo, que era significativa em Inhambupe, por exemplo, demorava para ser transportada até a estação de Alagoinhas porque as estradas existentes eram muito precárias (na visão de muitas autoridades e proprietários) ou ainda se transportava em carros de bois e outros animais. Vimos alguns relatos sobre as dificuldades de transporte da produção agrícola da localidade de Inhambupe, no capítulo anterior.

3. 1.1: Os posicionamentos de presidentes da província em defesa de um ramal entre Alagoinhas e o Timbó

A necessidade de abertura de novas estradas que ligassem a estação ferroviária de Alagoinhas à localidade do Timbó e adjacências, tinha sido apontada pelo vice-presidente da província, Manoel Maria do Amaral, no seu relatório apresentado à Assembleia Legislativa de 1864. Através da nomeação de uma comissão formada por proprietários rurais da região²⁹⁴,

²⁹⁴ Esses proprietários nomeados para formar a comissão foram o tenente-coronel Bernardo José de Noronha, do capitão Lino Baptista Cajazeira e do tenente Ignácio Garcia d' Araújo. Temos conhecimento de pelo menos

Amaral pretendia promover uma subscrição, ou seja, um compromisso de contribuição, por parte desses proprietários, na abertura de uma estrada que partisse da freguesia dos Prazeres (Entre Rios) até o arraial do Timbó (vila do Conde), além de pontes necessárias ao complemento dessas obras. Nas palavras do vice-presidente da província, “essa estrada será de reconhecido interesse ao município de Inhambupe, facilitando a condução dos produtos de sua lavoura para a via férrea, e concorrerá para estabelecer o equilíbrio entre a receita e despesa da mesma linha férrea e diminuir a garantia de juros”²⁹⁵. De acordo com esse mesmo relatório, Amaral teria também encarregado ao comandante superior Francisco Borges de Carvalho e ao tenente coronel Maurício José de Souza Dantas a conclusão da estrada ligando Alagoinhas e Inhambupe (atravessando Itapororocas), levando em consideração o orçamento e plano feitos pelo engenheiro Antonio Luiz da Cunha Bahiana. Ou seja, desde os primeiros anos de funcionamento da ferrovia Bahia ao São Francisco, algumas autoridades da província apontavam a necessidade de estradas que convergissem para a estação de Alagoinhas, com o intuito de promover um escoamento mais rápido da produção agrícola e diminuir os déficits da própria companhia ferroviária.

Especificamente sobre a defesa da construção de um ramal saindo de Alagoinhas até o Timbó e, posteriormente ligando esta localidade à província de Sergipe, podemos citar a fala do Barão Homem de Mello, então presidente da província da Bahia em 1878. A principal justificativa para o possível sucesso da obra, segundo essa autoridade, seria o aumento das receitas da ferrovia, favorecidas pelo transporte da produção agrícola diversificada e, principalmente, pela produção do açúcar. Nas suas palavras,

Os terrenos atravessados pelo ramal projetado são de uma fertilidade admirável, cultivando-se aí em larga escala a cana, milho, arroz, feijão, mandioca e fumo. Só a exportação do açúcar nessa zona é calculada em 30.000 caixas. No desenvolvimento da futura rede de estradas de ferro do Norte do Império, esse breve ramal se transformará logo em uma importante artéria, pois o objetivo dessa estrada, sua aspiração natural, é a capital da província de Sergipe. Com tão larga perspectiva diante de si, aquele modesto trecho de estrada está destinado a servir os mais elevados interesses de ordem econômica e política; e deve assim merecer a mais solícita atenção da parte dos poderes públicos²⁹⁶.

Ao apontar as perspectivas com a construção do referido ramal, o presidente da província Homem de Mello podia estar demonstrando um pensamento progressista, no sentido de imaginar a ferrovia como sinônimo de maior desenvolvimento econômico para a região e para a província, além de uma maior integração entre a Bahia e Sergipe.

O prolongamento ferroviário de Alagoinhas ao Timbó foi objeto de interesse direto demonstrado por agentes particulares baianos e pela própria companhia inglesa que administrava a primeira parte da ferrovia. Conforme apontado nos relatórios de presidentes da província e nos anais das assembleias legislativas, pelo menos dois particulares solicitaram ao governo baiano a construção de um ramal ligando as duas localidades: o comendador Antonio de Freitas Paranhos Junior e o tenente-coronel Antonio José Rodrigues.

Bernardo José de Noronha, que teria sido um dos proprietários que haviam questionado sobre uma postura delimitando os espaços para lavoura e criação de gado. Ver capítulo 2.

²⁹⁵ Fala com que abriu a Assembleia Legislativa da Bahia o vice-presidente da província, conselheiro Manoel Maria do Amaral, no dia 01 de março de 1864, p. 18-19.

²⁹⁶ Fala com que abriu no dia 1º de maio de 1878 a 57ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, o exm. sr conselheiro barão Homem de Mello, presidente da província, p. 55-56.

No seu relatório apresentado à Assembleia Legislativa da província no ano de 1874, o então presidente da província, Antonio Cândido da Cruz Machado, enfatizou a importância da construção do ramal, citando o interesse por parte do comendador Antonio Paranhos Junior. A Diretoria de Obras Públicas havia se pronunciado favorável a essa concessão, porém achava que isso talvez prejudicasse uma outra estrada que também tinha sido autorizada e que seguiria a mesma direção, terminando em Itabaiana, na província de Sergipe. O engenheiro fiscal da ferrovia, por sua vez, opinou favorável à concessão, alegando ser o trajeto de Alagoinhas ao Timbó mais vantajoso em termos de rendimento ou desenvolvimento, se comparado ao trajeto de Alagoinhas a Itabaiana. Além disso, passando pelo Timbó, o caminho de Alagoinhas a Sergipe seria mais curto e atenderia melhor às necessidades da lavoura daquelas adjacências, segundo essas autoridades²⁹⁷. Nas palavras do próprio presidente da província, “a estrada atravessa os mais férteis terrenos daquela zona, e deparando constantemente propriedades montadas, e em todas as condições de se desenvolverem com rapidez, abrange quase todos círculos de relações, dez léguas em torno”²⁹⁸.

Machado concluiu o trecho do relatório sobre o tema recomendando que se estudasse melhor a questão das concessões, defendendo a construção do ramal entre Alagoinhas e Timbó, sem necessariamente ter que abrir mão de outro ramal na mesma região. Segue um trecho da sua fala:

Incontestavelmente é este ramal de necessidade imprescindível para os municípios que o reclamam, e quando haja incompatibilidade em conceder duas linhas com a mesma direção, poderá esta ficar limitada as dez léguas pedidas, prosseguindo o outro no desenvolvimento que solicitou. O fato de passar a estrada de Itabaiana pelos municípios do Inhambupe e Itapicuru, próximo ao dos Prazeres, não deve inibir este último de procurar cômodo e fácil transporte para seus produtos²⁹⁹.

Ou seja, o presidente da província parecia ser favorável à construção dos dois ramais, se fosse possível. Isso porque, segundo ele, facilitaria um maior desenvolvimento econômico para as localidades daquela região, por terem seus produtos agrícolas transportados mais rapidamente.

Em sua fala na abertura da assembleia legislativa do ano de 1881, o então presidente da província, João Lustosa da Cunha Paranaguá, citou o interesse tanto do tenente coronel Antonio José Rodrigues, quanto da própria ferrovia Bahia ao São Francisco, na construção do ramal. Segundo Paranaguá, o projeto pelo qual se concedia ao tenente coronel o privilégio de construção do ramal, tinha sido apresentado e discutido na Assembleia Provincial. Entretanto, o superintendente da estrada de ferro Bahia ao São Francisco havia encaminhado à presidência da província um ofício representando ser contrário àquele projeto. O presidente Paranaguá então teria ordenado que se remetesse à Assembleia a representação da companhia ferroviária e o aviso do Ministério da Agricultura sobre a intenção do governo imperial de tomar para si qualquer resolução acerca daquele ramal³⁰⁰.

²⁹⁷ Fala com que o exm. sr. comendador Antonio Cândido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de março de 1874, p. 156-157.

²⁹⁸ Fala com que o exm. sr. comendador Antonio Cândido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de março de 1874, p. 157.

²⁹⁹ *ibid.*

³⁰⁰ Fala com que no dia 03 de abril de 1881 abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o ilm. e exm. sr. conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, presidente da província, p. 83.

Além de comunicar ao governo imperial e ao Ministério da Agricultura sobre o interesse da companhia inglesa, Paranaguá destacou a importância da construção do ramal naquela região, pois as vantagens seriam reconhecidas, visto o grande número de estabelecimentos agrícolas a que a estrada iria servir. Esse presidente da província não fez comentários contrários à concessão inicialmente dada ao tenente coronel Antonio José Rodrigues, mas enfatizou que seria mais vantajoso conceder a construção do ramal à mesma companhia inglesa, seguindo a recomendação do governo imperial e retirando qualquer responsabilidade da província. O trecho de sua fala que aborda essa questão é a seguinte:

Tendo, por ocasião de visitar a estrada de ferro inglesa até Alagoinhas e as obras do prolongamento da mesma estrada, verificando nessa rápida excursão até a vila de Entre Rios que estão muito adiantados os estudos feitos para a construção do aludido ramal, entendo que a província não deve tomar a se fazer a concessão desse ramal, usando a presidência da autorização conferida pela resolução n. 2272 de 11 de agosto último, desde que se acha a questão afeta ao governo imperial, que já pelo citado aviso de 05 de abril declarou que da construção do ramal de Alagoinhas ao Timbó grandes benefícios resultarão, não só para a província como para a companhia da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, e que nenhuma dúvida teria em autorizar esse melhoramento, uma vez que a mesma companhia se propusesse a realizá-lo sem maior ônus para o Estado.

De acordo com o pensamento do governo imperial, reconheço ser da maior vantagem conceder-se o ramal do Timbó à estrada inglesa, porque, além de evitar-se a desarmonia da construção entre as duas linhas e dúvidas que se possam suscitar entre a companhia da estrada e o empresário do ramal, é incontestavelmente proveitoso ao Estado, porquanto maiores rendimentos auferirá a mesma estrada com a posse desse ramal, diminuindo assim o seu déficit constante, que até o presente tem sido inevitável³⁰¹.

Em outras palavras, o presidente Paranaguá, ao concordar com o pensamento do Estado imperial de conceder a construção do ramal à mesma companhia inglesa, reconhecia que a província da Bahia não devia se responsabilizar por tal assunto, mesmo que os possíveis benefícios proporcionados pela obra chegassem também para a província. Dessa forma, alegou tanto o fato de já haver resoluções recomendando a concessão à companhia inglesa, quanto o fato de evitar conflito de interesses entre a companhia e outro agente particular, neste caso o tenente-coronel citado anteriormente. Além disso, lembrou que a construção do ramal pela companhia inglesa podia contribuir na diminuição do déficit acumulado desde o início do funcionamento da primeira parte daquela estrada.

É válido lembrar que, nesse mesmo relatório, Paranaguá tratou da construção de outros prolongamentos ferroviários que estavam em pauta naquele contexto e da necessidade de construção ou reparo nas estradas e pontes existentes, que poderiam contribuir para um transporte mais adequado em direção à ferrovia. Ou seja, ao mesmo tempo em que pensava o projeto de construção do prolongamento ferroviário na região de Alagoinhas, o presidente da província se articulou para atender algumas demandas das localidades próximas de onde o ramal passaria e a produção agrícola era transportada com dificuldade. Assim, teria ele reconhecido a necessidade de reconstrução das pontes sobre o Rio Sauípe (nos lugares denominados Barra e Poços) e de consertos das pontes sobre o Rio Subaúma (na localidade Boa Vista). Após ter ordenado a Diretoria de Obras Públicas para proceder com os devidos

³⁰¹ Fala com que no dia 03 de abril de 1881 abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o ilm. e exm. sr. conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, presidente da província, p. 84-85.

orçamentos, o presidente Paranaguá autorizou os reparos nas pontes, tendo sido incumbido para tal um proprietário da região, o coronel Lino Baptista Cajazeira, por meio de contrato³⁰².

Ao lembrar dos estudos que estavam sendo feitos para a construção do ramal, o então presidente da província Pedro Luís Pereira de Sousa demonstrou um certo otimismo, uma vez que a zona servida pelo ramal possuía terrenos férteis propícios para a produção agrícola e que talvez nem tivesse necessidade do governo imperial pagar integralmente a garantia de juros concedida à companhia inglesa responsável pela construção, pelo que presumia o engenheiro fiscal da obra³⁰³.

Os trabalhos para a construção do ramal estavam previstos para meados do ano de 1884, como tinha lembrado o presidente Pedro Luís no seu relatório apresentado na abertura da assembleia legislativa daquele mesmo ano³⁰⁴. E, de fato, sua construção deu início em 14 de junho, evento citado no relatório apresentado à Assembleia Provincial em maio de 1885³⁰⁵.

Ainda que o ramal tenha sido defendido pelos presidentes da província que trataram do tema nos seus relatórios anuais, desde as primeiras propostas de concessão para construção até o início do funcionamento, não foi tão simples a aceitação dessa obra por parte das assembleias provincial e nacional. Ao contrário, antes de ser aprovado, o projeto passou por discussões muitas vezes intensas nessas casas legislativas, porque alguns deputados se opuseram fortemente ao assunto.

3.1.2: Os diferentes entendimentos dos deputados da assembleia provincial sobre a construção do ramal

Ao analisarmos os anais da Assembleia Legislativa Provincial desde que o governo autorizou a garantia de juros para a construção do ramal (em 1872), percebemos que alguns deputados se esforçaram para defender tal obra, enquanto outros fizeram o possível para mostrar a sua inviabilidade, apontando diferentes razões.

Na primeira sessão de 1875, presidida pelo deputado Souza Gomes, foi requerida a discussão do projeto que autorizava o governo a garantir 7% sobre o capital de 2 mil contos de réis à companhia que se propusesse a realizar as primeiras léguas do ramal entre Alagoinhas e Timbó, que tinha sido decretado por uma lei provincial de 1872. O deputado requerente da discussão e autor do projeto, certamente também o mais interessado naquela casa parlamentar, era Domingos Velloso. Este deputado, ao pedir a palavra para discutir o assunto, apresentou a seguinte justificativa: “como autor do projeto em discussão, e na qualidade de agricultor, e filho da localidade a que vai beneficiar, julguei do meu dever pedir a palavra para justificá-lo e esclarecer a esta ilustrada assembleia sobre sua utilidade e vantagem”³⁰⁶.

³⁰² Fala com que no dia 03 de abril de 1881 abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o ilm. e exm. sr. conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, presidente da província, p. 79-80.

³⁰³ Fala com que o exmo. sr. conselheiro Pedro Luís Pereira de Sousa abriu a 2ª sessão da 24ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia em 03 de abril de 1883, p. 105-106.

³⁰⁴ Fala com que o exmo. sr. conselheiro Pedro Luís Pereira de Sousa abriu a 1ª sessão da 23ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia em 09 de abril de 1884.

³⁰⁵ Fala com que o ilm. e exm. sr. dez. Esperidião Eloy de Barros Pimentel abriu a 2ª sessão da 25ª legislatura da Assembleia Provincial da Bahia, em 01 de maio de 1885, p. 99.

³⁰⁶ Anais da Assembleia Provincial da Bahia, ano de 1875, ed. 1, p. 75.

É interessante notar que Domingos Velloso se identificou como agricultor e filho de uma localidade da região que seria beneficiada com o transporte ferroviário. Não sabemos exatamente a naturalidade desse deputado, mas sabemos que ele era morador de Inhambupe quando ocupou os cargos de subdelegado (nas freguesias de Prazeres e Conceição, entre 1855 e 1860) e chefe de estado maior (também em Inhambupe, entre os anos de 1862 e 1863). No que se refere à função de agricultor, não encontramos informações nas fontes sobre quais as principais atividades agrícolas desenvolvidas nas propriedades desse deputado. Ainda assim, consultando os registros paroquiais de terras, percebemos que ele possuía algumas possessões que certamente eram destinadas para o cultivo de gêneros e, portanto, dividia seu tempo entre as questões políticas daquela localidade e a lida com a terra.

A principal justificativa de Velloso para que o ramal fosse construído na sua região era a do beneficiamento que o setor agrícola teria, uma vez que as distâncias entre as principais propriedades produtoras e os maiores centros consumidores eram relativamente grandes e o transporte da produção necessitava de mais rapidez e eficiência. E para demonstrar a importância econômica daquela região, o deputado apresentou alguns dados estatísticos referentes à produção agrícola, principalmente da cana de açúcar. Segundo esses dados, o município de Entre Rios possuía, naquele momento, 72 propriedades de engenho, produzindo 381.000 arrobas de açúcar; o município de Inhambupe possuía 10 propriedades de engenho, produzindo 59.000 arrobas; o do Conde teria 53 propriedades produzindo 219.000 arrobas; em Itapicuru havia 29 propriedades produzindo 125.500 arrobas e em Abadia, 25 propriedades que produziam 102.500 arrobas. Assim, os 188 engenhos existentes na região produziam um total de 887.000 arrobas de açúcar. Desses engenhos, 82 seriam movidos por água, 10 por vapor e 96 por animais. E, segundo o deputado Velloso, apenas com esse tipo de produção já era possível obter uma renda superior à garantia de juros solicitada³⁰⁷.

A cultura da cana de açúcar era a mais enfatizada por Velloso como justificativa para que o ramal passasse próximo das propriedades da região. Mas esse gênero não era o único produzido e gerador de riquezas naquelas localidades. O trecho de sua fala que apresenta a produção de fumo para exportação e de gêneros para os abastecimentos regionais é o seguinte:

A lavoura do fumo, que é cultivada em grande escala nesses municípios, e pode-se dizer que sem exceção, senão daqueles que se empregam na cultura da cana, produz um verba de renda, senão superior à do açúcar, ao menos igual. Além destes produtos de exportação, existem o algodão e todas as espécies de cereais, gêneros estes que abastecem os municípios centrais e não são trazidos ao mercado desta capital, pelas dificuldades de transporte, os quais podem constituir uma verba importante da receita, uma vez que, facilitados os meios de transporte, não seja o seu valor absorvido pelas despesas. Outros muitos gêneros de negócios, como a mamona, azeite, couros, gados de diversas espécies, sem prescindir dos gêneros de importação para o consumo dessas diversas localidades centrais (...)³⁰⁸

Um certo otimismo demonstrado pelo deputado pode ser lido no trecho de sua fala afirmando que o rendimento anual esperado com o transporte pelo ramal seria mais do que o dobro em relação ao gasto com a construção daquela obra. Mais adiante, veremos que ocorreu justamente o contrário, já no primeiro ano de funcionamento da estrada: as despesas da ferrovia superaram em dobro as receitas.

³⁰⁷ Anais da Assembleia Legislativa Provincial, ano 1875, p. 76.

³⁰⁸ Anais da Assembleia Legislativa Provincial, ano 1875, p. 76.

Velloso recebeu vários questionamentos dos seus colegas deputados durante a sessão. Um deles foi o deputado Horta que, apesar de não ser totalmente contrário ao projeto, duvidou dos dados apresentados sobre os possíveis rendimentos proporcionados pelo ramal e sobre os gastos com a construção. Horta se referiu à Velloso como alguém não habilitado para fazer cálculos a respeito da obra e então recebeu a resposta de que foram pessoas habilitadas ou competentes (neste caso, os engenheiros) que deram tais informações³⁰⁹. Ao justificar a necessidade dos melhoramentos para o comércio e para a lavoura, semelhante ao progresso que ocorria em outras províncias, Velloso foi interrompido, mais uma vez, por Horta. Este alegou que o comércio da região de Alagoinhas já estava sendo muito favorecido com a estrada de ferro que saía da capital. Mas, como defensor do ramal para o beneficiamento da lavoura, o deputado Velloso logo rebateu o seu colega, afirmando metaforicamente:

A estrada de Alagoinhas é uma bela palmeira plantada no deserto que, sem ramais que penetrem os centros agrícolas e conduzam os seus produtos ao tronco principal, não preenche o seu fim, não satisfaz as necessidades da lavoura; e não sei mesmo como se possa compreender uma estrada de ferro sem ramais, assim como não se pode compreender uma árvore frondosa sem galhos que oferecem abrigo, ou rios caudalosos sem o concurso de afluentes³¹⁰.

Em outras palavras, mesmo que a estrada ferroviária entre Salvador e Alagoinhas estivesse atendendo aos anseios do comércio da capital, a lavoura na região ao norte da ferrovia ainda precisava de atenção, segundo o deputado Velloso, autor do projeto. Após as intervenções feitas por seu colega Horta e outro deputados, Velloso finalmente concluiu sua fala naquela sessão, pedindo a aprovação do projeto, em nome dele e dos agricultores da província³¹¹.

Durante a segunda sessão em que o projeto foi discutido, o deputado Horta fez algumas considerações se opondo ao projeto do jeito que foi apresentado à casa parlamentar. A primeira razão da sua oposição foi o fato de o ex-presidente da província, Antonio Cândido da Cruz Machado, ter elaborado no ano anterior um contrato para a construção do ramal pelo comendador Antonio de Freitas Paranhos Junior, sendo que, logo em seguida, o mesmo presidente teria recomendado um estudo mais apurado da questão. Isso porque a lei talvez não permitisse a construção do ramal de forma isolada, ou seja, por outro agente diferente da companhia inglesa que administrava a estrada principal. Outra razão demonstrada pelo deputado Horta para se opor parcialmente ao projeto era sobre os dados apresentados por Velloso no que tange às distâncias do ramal até as propriedades rurais que precisavam escoar seus produtos. Segundo Horta, seria impossível que os produtos convergissem todos para a estrada proposta e, portanto, muitos dos agricultores continuariam a transportar seus gêneros pelos caminhos antigos e barras dos rios que até então utilizavam³¹². Lembrou especificamente do município de Inhambupe, que a maior parte não seria beneficiada pelo ramal porque distava tanto da estação de Alagoinhas quanto a de Timbó. E após apresentar as principais distâncias do ramal até as localidades mais produtivas da região, concluiu seu argumento da seguinte forma:

³⁰⁹ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 77.

³¹⁰ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 78.

³¹¹ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 79.

³¹² Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 103-104.

Claro está que a estrada do Timbó não poderá prestar muito bom auxílio, satisfazer as grandes vantagens das terras menos próximas dessa linha, sobretudo para as povoações à distância de 6 e 7 léguas, tanto para o lado do Inhambupe como para o Conde, etc; porque é preciso que o nobre deputado saiba que os terrenos açucareiros mais produtivos da zona do norte são os que ficam na distância da costa de 3 a 5 léguas³¹³.

Ou seja, segundo o deputado Horta, tendo em vista que o ramal estaria muito distante das localidades mais produtivas, não seria vantajoso para os proprietários levar suas produções até a estação do Timbó. Seria melhor continuar transportando os gêneros pelos portos do Conde e Subaúma ou Sauípe, que ficavam mais próximos das propriedades. E, por faltar estudos mais precisos, tanto em relação ao trajeto quanto sobre os possíveis rendimentos que o ramal geraria, o deputado Horta não concordava com a aprovação do projeto. Então, para ele era imprescindível a apresentação de estudos mais detalhados para que o projeto fosse finalmente aprovado.

Domingos Velloso, ao defender o projeto nessa segunda sessão, tentou rebater todas as críticas feitas pelo seu colega Horta. No que tange aos estudos detalhados cobrados por Horta, o deputado Velloso alegou que seria necessário primeiro a aprovação do projeto, para depois se investir nos estudos mais apurados, seja por iniciativa da própria província ou pela companhia ou agente concessionário, mediante autorização legal. Em relação ao trajeto e ao beneficiamento das localidades com a construção do ramal, Velloso via uma injustiça na fala do seu colega, pois o mesmo teria apoiado e votado a construção de outras estradas que favoreciam diferentes regiões da província, como a de Santo Amaro, por exemplo³¹⁴. E para responder aos questionamentos sobre a comparação entre o transporte pelos trilhos e pelo mar, Velloso tentou explicar detalhadamente as dificuldades que os proprietários tinham de enfrentar para que seus produtos chegassem até a capital. Além das embarcações precárias e os perigos oferecidos pelos portos da região, o custo era muito alto, segundo Velloso. Como agricultor daquela região, ele quis reforçar que conhecia bem melhor a dinâmica econômica do que seu colega Horta³¹⁵. Para finalizar seus argumentos em mais uma defesa do ramal, o deputado Velloso lembrou que o transporte ferroviário não favorecia apenas às grandes lavouras (neste caso as de exportação, como açúcar e fumo), mas também ao transporte de cereais, animais e as pessoas que até então só eram transportados por terra. Segue um trecho da sua fala:

Não sendo somente os gêneros de produção agrícola que se hão de transportar pelo ramal, e sim animais de toda espécie e os transeuntes que não fazem o seu trajeto por mar, e sim por terra, vem o ramal oferecer outras vantagens de reconhecida utilidade para a lavoura e para o comércio, e ter verbas de receitas superiores, além das que trarão o transporte de outras mercadorias, que não é feito por mar, como o de cereais³¹⁶.

É curioso notar que a produção agrícola (dos gêneros de exportação ou para o consumo na capital) sempre aparece como o principal referencial para um parlamentar defender ou se opor ao projeto de construção do ramal ferroviário. Vez ou outra, essas

³¹³ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 105.

³¹⁴ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 108-109.

³¹⁵ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 110.

³¹⁶ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 111.

autoridades lembravam do transporte das pessoas, que seria tão necessário para uma maior integração entre as diferentes regiões da província. Aliás, o transporte de pessoas através do referido ramal não tinha sido mencionado pela grande maioria dos parlamentares como uma justificativa para aprovação do projeto. A questão do escoamento da produção agrícola era a principal justificativa mesmo. Domingos Velloso foi, portanto, um dos poucos parlamentares que lembraram das pessoas da região, que até então só utilizavam os transportes terrestres disponíveis (neste caso, animais e carros de bois, carroças, charretes, entre outros).

Alguns pontos do discurso de oposição do deputado Horta durante a segunda sessão merecem ser abordados, por enfatizarem a importância da ferrovia para alguns proprietários em detrimento do interesse geral da província ou do império. Horta se apropriou de alguns questionamentos elaborados por diversas comissões que estudavam a lavoura na província da Bahia a pedido do governo geral e leu naquela sessão diversos trechos referentes à opinião do governo imperial sobre a construção de estradas e os possíveis melhoramentos para a agricultura. Em um desses trechos, lê-se o seguinte:

A execução de um caminho de ferro, diz um economista, contribui sem dúvidas para aumentar os valores *nos pontos favorecidos* por este melhoramento; mas esse aumento de valores não dá à massa da nação nem um novo meio para mudar ou melhorar as condições de sua existência material, nem uma nova organização para utilizar a universalidade de suas forças. Satisfaz, é verdade, a um grande número de interesses, porém não cria a abundância, não aumenta o bem estar geral, o qual só se reconhece pela maior facilidade do trabalho em todos os seus ramos, e pela mais folgada existência daqueles que vivem de pouco. Os grandes trabalhos são auxiliares da prosperidade agrícola; não devem ser a tromba que absorva as economias individuais. Uma propriedade, por exemplo, cujo valor, pelo fato de ficar à margem de uma estrada, elevar-se de dez a cem, faz por ventura aumentar a prosperidade geral?³¹⁷

O deputado Horta fez referência a um discurso sobre a utilidade da estrada de ferro para o bem comum e não apenas para o benefício de alguns proprietários. E o tema sobre uma suposta valorização da propriedade e da produção agrícola por conta da proximidade de uma ferrovia veio à tona. Se Horta utilizou dessa citação como uma forma de se opor à construção do ramal do Timbó, mesmo tendo sido favorável à construção de uma estrada em outra região, não dá para afirmar que ele se interessava, de fato, pelo bem comum e pelo crescimento da nação como um todo. Mas essa referência nos permite compreender que havia interesses distintos entre as autoridades imperiais no que tange aos melhoramentos para a agricultura, seja através da implantação de ferrovias ou por outros meios. De um lado, os melhoramentos eram pensados para atender a uma parcela de proprietários; de outro, havia uma preocupação com os possíveis custos-benefícios desses melhoramentos para a sociedade ou para o Estado. Desta forma, seguindo esse pensamento de algumas autoridades do período, a distância entre uma estrada ferroviária e uma propriedade rural, não definia valor material para essa propriedade e muito menos para uma sociedade.

Horta encerrou seu discurso nessa seção afirmando que teria mais algumas considerações para a próxima discussão sobre o tema, em que ele apresentaria ideias

³¹⁷ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Horta, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 265. (Grifos do próprio documento).

substitutivas ao projeto do ramal que, “garantindo os interesses de todos os lavradores dessa zona, destruirá o exclusivismo pretendido por alguns”³¹⁸.

O deputado Souza França também proferiu um longo discurso nessa mesma seção, mas ao contrário de Horta, ele defendeu o projeto alegando a necessidade das estradas para o crescimento da agricultura na província. As estradas no país seriam, nas palavras de França, “a base fundamental para o desenvolvimento do trabalho agrícola e prosperidade da lavoura”³¹⁹. No que tange à falta de informações mais precisas sobre a distância entre as propriedades e o possível trajeto do ramal, bem como sobre a produção agrícola, França argumentou que a dificuldade para obter essas informações era de longa data, pois até mesmo os mapas utilizados naquele momento ainda eram os mesmos produzidos por viajantes estrangeiros durante o período colonial³²⁰. Entretanto, isso não era motivo de se contrapor ao projeto e, enquanto não se fizesse estudos mais detalhados, deveria se confiar nas informações prestadas pelos moradores das localidades, pois eles participavam diretamente da dinâmica econômica na região.

Ao falar da região como uma área muito grande e desabitada, carente de um maior desenvolvimento, França relacionava o desenvolvimento econômico à construção de ferrovias. Muitas vezes interferido pelo deputado Horta, que chegou a questionar a existência de produção agrícola se a região ainda era considerada como pouco habitada, Souza França argumentou da seguinte forma:

As estradas de ferro feitas em terreno vasto e desabitado, como é o nosso, com o andar do tempo hão de infalivelmente resolver o seguinte problema da vida social: pela facilidade do transporte a nossa própria população há de estabelecer-se em suas margens; haverão casas, trabalho e produção³²¹.

Ou seja, enquanto o deputado Horta se opunha ao projeto de construção do ramal, por duvidar até da quantidade de pessoas e da produção existentes na região, Souza França defendia o projeto porque este seria um incentivo ao crescimento populacional nas proximidades da ferrovia e consequentemente da produção econômica. Desta forma, no entendimento de França, o ramal seria um fator de atração da população para o trabalho, sobretudo para aquelas pessoas que, segundo ele, “vivem de braços cruzados”. Esse é um discurso que traz à tona a questão da possível valorização da propriedade, da produção agrícola de alguns proprietários, a partir da construção do ramal, mas sem levar em conta a realidade social, ou melhor, uma grande parcela da população era vista por essa autoridade como mão de obra para o trabalho e, por isso devia servir aos proprietários de terras que tinham suas produções mais próximas da ferrovia.

³¹⁸ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Horta, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 267.

³¹⁹ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Souza França, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 268.

³²⁰ Em outro trecho do seu discurso, o deputado Souza França comparou a falta de dados no Brasil com outros países mais povoados e “mais adiantados”, como a Bélgica, por exemplo. Segundo ele, aqui ainda era um país “quase virgem, pouco conhecido” para fornecer muitos dados. Ver: Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Souza França, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 271.

³²¹ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Souza França, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 272.

Ao longo do seu discurso, Souza França foi muito apoiado pela maioria dos seus colegas parlamentares, mas antes de concluí-lo, teve que responder a um questionamento levantado por Horta, solicitando estudos preliminares para a construção do ramal. Em parte, França concordou em se discutir a votação desses estudos, principalmente através de um levantamento de mapas da província, mas até que isso ocorresse, o progresso da província não devia ficar estacionado³²².

Na terceira e última discussão sobre o assunto na assembleia baiana, o deputado Horta propôs um projeto substitutivo para a construção do ramal. Aliás, essa nova proposta não tratava especificamente do ramal entre Alagoinhas e a localidade do Timbó, mas de qualquer proposta de construção de ferrovias de bitolas estreitas, desde que fossem demonstrados previamente os planos, os dados estatísticos e possíveis rendas que as linhas dariam. A prioridade seria para a construção de estradas de ferro que terminassem em qualquer uma das estações da linha entre Salvador e Alagoinhas; e em segundo plano, as que encontrassem com as estradas de Santo Amaro e Nazaré³²³. Ou seja, Horta não era totalmente contrário à construção do ramal de Alagoinhas ao Timbó, mas ao propor esse novo projeto, parecia tirar a prioridade da região de Domingos Velloso, primeiro deputado que demonstrou interesse na obra.

Não houve muitas alegações de Velloso sobre essa nova proposta, mas o deputado Olavo Goes tomou a palavra para demonstrar seu apoio ao projeto inicial, defendido por Velloso e pela grande maioria dos deputados daquela casa. Olavo Goes considerou que as palavras de Horta contra o ramal do Timbó foram muito amargas e que apesar de não serem representantes da região (o 4º distrito), todos deveriam apreciar o projeto como um melhoramento para toda a província, visto que, no final das contas, todos os deputados representavam a Bahia. Por fim, solicitou que o projeto inicial fosse aprovado, mesmo com as dificuldades financeiras, pois promovendo esse tipo de melhoramento, poderia se garantir um engrandecimento futuro na província³²⁴.

Um ponto importante do discurso do deputado Horta antes de apresentar a sugestão do projeto substitutivo para a construção do ramal, foi a observação no fato de que a abertura de estradas não era a única coisa que poderia salvar a lavoura de cana de açúcar daquela região. Aliás, Horta se apropriou de uma fala do conselheiro e senador Saraiva defendendo as fábricas (engenhos) centrais como o meio preferencial para tirar a lavoura da crise que se encontrava. Da mesma forma que outro deputado tinha citado o senador Saraiva para defender a construção de ferrovias, Horta citava Saraiva para convencer a assembleia a tirar das pautas de discussões do parlamento esse tipo de obra como uma prioridade no melhoramento da agricultura. O trecho de sua fala reforçando tal assunto é o seguinte:

Portanto, bem vê v. ex. que é o sr. senador Saraiva, autoridade muito competente em tal matéria (apoiados), quem diz que não é a primeira necessidade a construção de estradas de ferro (...) que a fabricação do açúcar em fábricas centrais será mais proveitosa à agricultura, que a factura de estradas a torto e a direito³²⁵.

³²² Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Souza França, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 275.

³²³ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, sessão de 28 de maio do ano de 1875, p. 193.

³²⁴ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, ano de 1875, p. 196-197.

³²⁵ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Horta, pronunciado na sessão de 28 de maio de 1875, p. 300.

Certamente o senador Saraiva não se opunha à construção de ferrovias. Mas a fala do deputado Horta citando Saraiva dava a entender que seria mais importante priorizar os engenhos centrais e não a construção de estradas de ferro, inclusive por causa dos altos custos para a província.

A nova proposta apresentada pelo deputado Horta foi rejeitada, por votação. Então o projeto inicial apresentado por Velloso foi aprovado nessa mesma sessão e enviado à comissão para a redação final. Nesta redação, a assembleia legislativa decretou, em um único artigo, o projeto que o deputado Velloso tanto defendeu para o beneficiamento da sua região: a autorização, por parte do governo, da garantia de 7% sobre o capital de dois mil contos de réis à companhia que se propusesse a realizar as dez primeiras léguas do ramal, decretado pela lei provincial nº 1216, de 25 de março de 1872, até a província do Timbó, termo da Vila do Conde³²⁶.

Mesmo após a aprovação pela maioria dos deputados baianos, e mesmo sendo a construção de ferrovias e prolongamentos uma necessidade abordada por esses parlamentares, o ramal de Alagoinhas ao Timbó podia ser motivo de críticas daqueles que se preocupavam com o excesso de gastos públicos e garantias de juros em um momento de dificuldade para a agricultura da província. No longo discurso enfatizando, entre outras coisas, o problema das contas públicas da Bahia, o deputado Affonso de Carvalho demonstrou muita preocupação com o orçamento e citou a necessidade de cortar os gastos. Para ele, os projetos de construção das estradas de ferro em discussão ou andamento (como a de Santa Clara, de Santo Amaro, de Nazaré e a do Timbó), além dos engenhos centrais para a produção de açúcar, eram de fundamental importância para um maior desenvolvimento agrícola, porém excediam o orçamento e seria um erro da assembleia não cortar o que fosse necessário. Assim, no seu entendimento, a aprovação de outros projetos não era válida naquele momento³²⁷.

O projeto de construção do ramal de Alagoinhas ao Timbó passaria a se concretizar a partir da concessão do privilégio de construção ao tenente-coronel Antonio José Rodrigues, em junho de 1881. A comissão de justiça da assembleia legislativa provincial entendeu a construção da estrada como um melhoramento de grande interesse para uma região fértil da província. E, por ter vencido o prazo do contrato estabelecido entre o comendador Antonio de Freitas Paranhos para iniciar tal projeto, a recomendação era que o tenente coronel fosse o novo concessionário³²⁸. Após as discussões na assembleia da província, essa nova concessão foi aprovada. Mais tarde, porém, a concessão foi finalmente dada à companhia inglesa, quando a votação do projeto foi concluída no parlamento nacional.

3.1.3: As discussões nacionais sobre o ramal ferroviário: diferentes visões de deputados e senadores

Se no âmbito dos poderes da província a aprovação do projeto de concessão para se construir o ramal não foi tão difícil, nas discussões nacionais essa obra preocupava grande parte dos deputados e senadores, desde a apresentação do projeto até a conclusão da estrada. Em linhas gerais, a proposta de um prolongamento da ferrovia saindo de Alagoinhas até a

³²⁶ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, sessão em 02 de junho de 1875, p. 202.

³²⁷ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso proferido na sessão de 20 de junho de 1879, pelo exm. sr deputado Affonso de Carvalho, p. 255.

³²⁸ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, sessão de 19 de junho de 1881, p. 94.

localidade do Timbó podia ser bem aceita pelos deputados e senadores baianos, uma vez que atenderia à província deles e, no caso de quem fosse proprietário da região, a ferrovia atenderia também seus interesses particulares. Entretanto, essa proposta sofreu forte resistência no parlamento brasileiro, tendo para isso diversas razões, tais como: a questão dos gastos públicos e da garantia de juros com a obra; a real necessidade ou utilidade da obra para aquela região e, principalmente, a comprovação de que a produção agrícola a ser transportada seria superior à do trecho inicial da ferrovia.

Alguns deputados da assembleia nacional se posicionaram total ou parcialmente receosos em aprovar o tal prolongamento, citando esses diferentes motivos. E teve aqueles parlamentares que defendiam o projeto pelos mesmos motivos econômicos e sociais, tanto pela e para a província da Bahia quanto para a nação. Ao analisarmos os anais do parlamento de 1882, percebemos uma certa frequência de discussões sobre o tema, alguns dias com debates mais intensos e outros apenas com algumas pequenas considerações. Veremos, de forma geral, como ocorreram essas discussões na câmara, destacando os principais pontos abordados pelos deputados contra e a favor do ramal.

A proposta para construção do ramal ferroviário ligando Alagoinhas à localidade do Timbó chegou à assembleia nacional de deputados através de um requerimento da companhia da estrada de ferro Bahia ao São Francisco, solicitando a concessão do privilégio. Esse requerimento foi apresentado na sessão de 01 de fevereiro de 1882 pela comissão de indústria e artes³²⁹. Formada por três deputados, o Barão de Guahy, F. Belisário e Felício dos Santos, essa comissão examinou o requerimento da companhia ferroviária e, na primeira sessão sobre o tema, tratou de mostrar a importância de atender aquele projeto.

(...) reconhecendo que, além do traçado constante da planta apresentada que tem de atravessar uma zona agrícola de grande importância, até agora segregada dos grandes centros por falta absoluta de comunicação fácil, terá o dito ramal de concorrer com sua renda provável, calculada sobre dados estatísticos, para aliviar o governo de parte da garantia de juros, que atualmente paga sobre o capital da estrada principal³³⁰.

Por esse trecho do projeto apresentado pela comissão de indústria e arte, percebe-se que a principal motivação para a construção do ramal seria a necessidade de aumentar a receita e aliviar os gastos públicos ocasionados pela garantia de juros desde a primeira parte da ferrovia Bahia ao São Francisco. No que tange ao trajeto do ramal ligando Alagoinhas ao Timbó, a justificativa era de que aquela região tinha uma produção agrícola importante, mas ainda estava sem integração com lugares maiores como a capital baiana, por exemplo.

A rapidez da comissão de deputados para apresentação do projeto de construção do ramal naquela região baiana foi lembrada pelo deputado cearense Antonio Pinto, em sessão do dia 16 de junho de 1882. Ao se pronunciar sobre a necessidade do transporte ferroviário na sua província, o Ceará, e mostrar indignação com o fato de o presidente da câmara atrasar a discussão do projeto de uma nova estrada, Pinto citou o projeto baiano. De certa forma, ele não criticou o projeto em si, mas a prioridade que os deputados baianos tinham naquela casa. Segundo ele, o projeto tinha passado pela casa sem discussão e como era do interesse da província da Bahia, os colegas baianos estavam sempre arregimentados e dirigiam-se de “baioneta calada ao governo”. Com alguns risos, o deputado Gomes de Castro interrompeu a

³²⁹ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 01 de fevereiro de 1882, v. 1-2, p. 401.

³³⁰ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 17 de março de 1882, v. 3, p. 02.

fala de Antonio Pinto, afirmando que os baianos “são sempre ministros. O governo é baiano e o pai do ministério é baiano”. Após essa frase, Pinto completou: “e o avô também”³³¹.

Esse trecho da fala do deputado Pinto pode até sinalizar uma possível rivalidade política entre ele e alguns colegas deputados baianos. Entretanto, para além da rivalidade entre essas autoridades, havia o interesse de Pinto em ampliar o melhoramento da sua província (o Ceará) através das estradas de ferro, acompanhando um possível desenvolvimento econômico experimentado por outras províncias citadas por ele mesmo no seu pronunciamento: Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia.

Na segunda discussão do projeto, datada em 19 de junho de 1882, o deputado Andrade Figueira se posicionou contrário³³². Inicialmente, ele salientou que o ministro e o ex-ministro da agricultura, nos seus relatórios, não procuraram defender a construção da estrada como algo urgente e de necessidade pública. Em seguida, justificou que a câmara estava discutindo e votando um projeto desconhecido, já que não havia estudos ou dados suficientes para demonstrar as condições favoráveis para sua execução. Fez também uma longa explicação sobre a garantia de juros à companhia inglesa, que teria sido beneficiada na construção do trecho entre Salvador e Alagoinhas, no final da década de 1850. Neste caso, 30 anos haviam se passado e o deputado Figueira não concordava em uma concessão semelhante à anterior, com garantia de juros por um longo período. Preferia até que o governo tomasse o privilégio da companhia ou, mais especificamente, que a construção da estrada ficasse sob a responsabilidade da província, pois se tratava de um ramal que interessava mais à Bahia. Sobre esse ponto, Figueira afirmou que “se o ramal deve trazer as vantagens que se alegam, os poderes provinciais poderão melhor atender a estas condições, entendendo-se com a própria companhia, e não vê o orador que seja necessário sobrecarregar mais os cofres do Estado com uma obra provincial”³³³.

O deputado Barão de Guahy, por sua vez, divergiu de Figueiras, destacando o fato de o prolongamento da estrada beneficiar o Estado como um todo, e não apenas a província da Bahia ou à concessionária responsável. Segundo Guahy, o ramal de Alagoinhas ao Timbó atravessaria uma zona compacta de engenhos, em número superior a 100 e, por esta razão, as receitas geradas com seu funcionamento seriam superiores às despesas. Para isso, apresentou um possível balanço de receitas e despesas, sendo que as despesas corresponderiam a 65% das receitas, isto é, o saldo para o ramal seria satisfatório, ao contrário do que acontecia com o trecho da estrada ligando Salvador a Alagoinhas. Dentre os gêneros da lavoura citados na lista apresentada pelo deputado, aparecem em maior número para geração de receitas o açúcar e o fumo, além dos animais (certamente o gado para abastecimento da capital e de outras localidades). As mercadorias diversas pelas localidades do interior também somariam um número grande para a receita³³⁴. A construção do ramal seria importante para diminuir os gastos que o governo imperial estava arcando com a construção do primeiro trecho da própria ferrovia, como salientou Guahy.

Ao justificar a importância da ferrovia para o transporte de gêneros, sobretudo do açúcar, o deputado Guahy enfatizou as dificuldades que os agricultores da região mais próxima do Timbó tinham para escoar suas produções. Segue um trecho da sua fala abordando isso:

³³¹ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 16 de junho de 1882, v. 1, p. 537.

³³² Anais da Câmara de Deputados. Sessão de 19 de junho de 1882, v. 2, p. 44.

³³³ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 19 de junho de 1882, v.2, p. 47.

³³⁴ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 19 de junho de 1882, v.2, p. 48.

(...) a zona toda do Timbó até ao Itapicuru é fertilíssima em produção principalmente de açúcar. O transporte deste produto é em parte feito em jangadas que conduzem-no em caixas até a bordo das embarcações que se aproximam quanto podem do intitulado porto de Subauma, de maneira que, apesar de bem acondicionado, chega em estado lastimoso, vendo-se os agricultores forçados a abandonarem as suas produções. Parece-me, portanto, que, cooperando para que este ramal se realize, teremos prestado não somente um serviço ao Estado, mas também concorrido para que a província colha o benefício resultado do desenvolvimento da produção agrícola da zona do Timbó, até agora segregada da capital³³⁵.

Nessa mesma sessão, o deputado Felício dos Santos também se pronunciou favorável à construção do ramal, alegando que naquele momento o progresso do país se avaliava pelas suas vias de comunicação, que seriam a primeira ou mais urgente necessidade. Ele afirmou entender os motivos alegados pelo seu colega Andrade Figueira, que se opunha ao projeto, sobretudo no que diz respeito ao longo prazo da garantia de juros à concessionária. Mas concluiu sua breve fala lembrando que, com as devidas ressalvas no contrato de concessão, o ramal seria importante para a companhia e muito mais para a província da Bahia e o Estado imperial. O ramal de Alagoinhas ao Timbó seria talvez, segundo o deputado Felício, “a única parte bem projetada e a única produtiva da desastrada empresa da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco”³³⁶.

Na sessão de 24 de agosto de 1882 o deputado cearense Leandro de Chaves Melo Ratisbona não se opôs ao projeto, mas ocupou a tribuna para pedir algumas explicações ao ministro da agricultura e aos colegas deputados pela Bahia em relação à utilidade da estrada, a quais populações e zonas produtivas o ramal alcançaria e se havia expectativa de, no futuro, o Estado não carregar mais uma despesa³³⁷. Sua principal preocupação girava em torno das despesas para o Estado, num período em que os gastos teriam aumentado, segundo ele. Além disso, fez uma breve comparação entre o interior da Bahia e o da sua província, o Ceará, no que diz respeito às dificuldades econômicas provocadas por momentos de secas.

No dia seguinte à essa segunda discussão do projeto, a assembleia geral resolveu autorizar a construção do ramal, concedendo o direito à mesma companhia Bahia ao São Francisco o privilégio de 30 anos, com autorização para o governo conceder a garantia de juros de 6% do valor estabelecido para a construção³³⁸.

Dando continuidade à terceira discussão do projeto para que este voltasse à comissão com as devidas emendas, o deputado J. Penido se posicionou contrário à construção, alegando inicialmente que isso aumentaria ainda mais a despesa do tesouro nacional, tendo naquele momento 24 anos de despesas com o primeiro trecho da ferrovia. Em seguida, Penido afirmou que, mesmo com o ramal passando por terrenos muito produtivos, não daria uma garantia maior do que 4%, fazendo com que o governo tivesse que pagar a mais do que o planejado. Finalmente o deputado disse que não era a favor do ramal porque este seria aproveitado apenas pelos ingleses responsáveis pela ferrovia. Segue um trecho de sua fala apontando essa questão:

Os ingleses são sempre os mais felizes nestes negócios, e as estradas de ferro que eles têm construído são as mais caras (...) Os ingleses têm o costume de garantir mais

³³⁵ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 19 de junho de 1882, v.2, p. 49.

³³⁶ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 19 de junho de 1882, v. 2, p. 50.

³³⁷ Anais da Câmara de Deputados. Sessão de 24 de agosto de 1882, v.4, p. 146.

³³⁸ Anais da Câmara de Deputados. Sessão de 26 de agosto de 1882, v.4, p. 203.

capital do que aquele de que precisam, como fizeram com a estrada de ferro da Bahia a Alagoinhas; garantiram 16 mil contos quando não precisavam mais de 10 mil³³⁹.

Pela fala desse deputado, percebe-se que sua preocupação girava em torno das despesas na construção dessa ferrovia, mesmo levando em consideração a possibilidade de ela passar por uma região produtiva. E no que se refere à participação inglesa, ele sugeria que retirasse a concessão dada aos ingleses, deixando a ferrovia já existente e o novo ramal, se construído, sob a responsabilidade exclusiva do governo. Ou seja, havia nesse ponto abordado por Penido uma denúncia sobre as vantagens recebidas pelos ingleses concessionários nesse processo em detrimento dos cofres públicos. O deputado Penido, portanto, talvez fosse um dos opositores aos gastos públicos para interesses privados, sendo esta uma das características que estava marcando aquele período de expansão das ferrovias com a participação dos ingleses.

O deputado Andrade Figueira, nas suas considerações sobre a proposta do ramal entre Alagoinhas e Timbó, também demonstrou muita preocupação com as despesas que a obra podia acarretar para o Estado e lembrou que até aquele momento se pagava pela obra da Bahia ao São Francisco. Aliás, Figueira enfatizou inclusive que não via segurança nos dados oferecidos pela própria companhia em relação à garantia de uma produção satisfatória com a construção da estrada. Ao contrário, se via apenas “informações puramente arbitrárias do número de engenhos estabelecidos na região, que tem que ser cortada pela estrada”³⁴⁰. Ou seja, as informações sobre a produção agrícola nos locais por onde passaria o ramal, deveriam ser bastante convincentes para os deputados que duvidavam ou que se posicionavam contra o projeto. Como a fala do deputado Figueira era uma explicação detalhada dos motivos apresentados pelo seu colega deputado Penido, que se posicionara anteriormente, não houve mais acréscimos de problemas a serem criticados. Então concluiu sua fala sugerindo que deixasse a responsabilidade da construção do ramal à província da Bahia, que possuía muitos recursos e sua própria lei estabelecendo o ramal como uma obra provincial.

Na discussão do dia 05 de setembro daquele mesmo ano, o deputado Barão do Guahy tentou esclarecer porque considerava a obra da ferrovia tão importante. A todo momento teve sua fala interrompida com questionamentos ou discordâncias dos deputados Penido e Andrade Figueira, que se opuseram ao projeto no dia anterior. O Barão do Guahy defendeu a construção da ferrovia alegando que ela poderia contribuir para diminuir os gastos que o governo estava arcando com o trecho inicial, além de possibilitar uma maior integração entre as províncias da Bahia e de Sergipe. Citou inclusive essa necessidade de ligação entre as duas províncias, defesa feita anteriormente pelo Conselheiro Saraiva³⁴¹. No que se refere à promessa de arrecadação com a circulação de produtos agrícolas pela ferrovia, o deputado Guahy enfatizou a existência de muitos estabelecimentos produtivos na região. Mesmo que não tivesse informações estatísticas muito precisas sobre a produção na região, ele defendeu a importância dos relatos da população daquelas localidades e dos engenheiros que estudavam o possível trajeto e a necessidade da estrada. Segue um trecho de sua fala abordando isso:

(...) Se não nos deixarmos levar por essas informações, outros dados não teremos; mas até agora está evidente que pelos estabelecimentos agrícolas que se acham distribuídos

³³⁹ Anais da Câmara de Deputados. Sessão de 04 de setembro de 1882, v. 4, p. 360.

³⁴⁰ Anais da Câmara de Deputados. Sessão de 04 de setembro de 1882, v.4, p. 362.

³⁴¹ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 05 de setembro de 1882, v. 4, p. 383-384.

por aquela zona, pela cultura de fumo, pela facilidade que ali há para a cultura de cereais de toda espécie, aquele ramal deverá dar de 3,5 a 4%³⁴².

A arrecadação através do transporte dos gêneros agrícolas, segundo Guahy, beneficiaria o tesouro nacional, aliviando as despesas pagas com a construção da ferrovia Bahia ao São Francisco que, nas suas palavras, “foi um erro”. O ramal de Alagoinhas ao Timbó seria, neste caso, um auxiliar na arrecadação do governo, uma vez que a produção de fumo e de diferentes cereais daquela região seria transportada mais rapidamente.

Após aprovação pela maioria dos deputados, a redação do projeto autorizando à concessão do privilégio de construção do ramal ficou pronta em 09 de setembro e tinha apenas 3 artigos. Em linhas gerais, a concessão foi dada à mesma companhia inglesa, que teria o privilégio de 30 anos, com garantia de juros de 6% e com as mesmas condições do decreto de 1853, que autorizou a construção do trecho inicial da mesma estrada³⁴³. Poucos dias depois, já foi apresentado àquela casa um requerimento, em nome do engenheiro Manoel Maria Bahiana, solicitando a garantia de juros de 6% sobre o capital necessário para a construção de um novo trecho da ferrovia. Desta vez, seria o trecho ligando a localidade do Timbó até a província de Sergipe, passando pela cidade de Estância, a vila de Lagarto e finalmente chegando na capital Aracaju.

Mesmo depois de aprovado o projeto e podendo ser colocado em prática pela mesma companhia inglesa, a construção do ramal continuou sendo motivo de críticas ou de reflexões por parte de alguns deputados da assembleia nacional. Em sessão de 16 de agosto de 1883, o deputado Felício dos Santos pediu a palavra naquela casa legislativa para apresentar um requerimento de interpelação convidando o ministro da agricultura, comércio e obras públicas para responder algumas questões relacionadas à economia nacional, sobretudo em relação à possível participação do governo no auxílio à produção agrícola e na ampliação dos transportes³⁴⁴. Especificamente sobre o prolongamento da estrada de ferro baiana, o deputado solicitava a opinião do governo sobre o assunto, tendo em vista que fazia parte dos seus questionamentos a continuidade ou não, por parte do governo, das construções de estradas de ferro pelo Estado com a garantia de juros a empresas particulares, como ocorrera com a estrada baiana. Em outras palavras, o deputado Felício concordava que o governo fosse mais cauteloso na concessão de garantias de juros e que o próprio governo tinha meios de se livrar dos encargos daquela estrada³⁴⁵.

O então ministro da agricultura, Affonso Pena, procurou responder sucintamente aos questionamentos do deputado Felício, mas não tratou especificamente da concessão para a mesma companhia inglesa construir o ramal de Alagoinhas ao Timbó. Sobre isso, lembrou apenas que era preciso o respeito dos contratos por parte do governo, a fim de dispor de crédito nas praças europeias, atraindo assim mais capitais para o Brasil. Em linhas gerais, o ministro procurou deixar claro que o governo era a favor da continuação das concessões para a construção de ferrovias, mas concordava em ser cauteloso, uma vez que os recursos do país naquele momento não eram suficientes para atender os interesses ou melhoramentos de todas as províncias. Segundo ele, com exceção da garantia de juros concedida para a construção da estrada de Santos a Jundiá, para todas as outras estradas, o peso era sentido pelo Estado³⁴⁶.

³⁴² Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 05 de setembro de 1882, v. 4, p. 385.

³⁴³ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 11 de setembro de 1882, v. 4, p. 404.

³⁴⁴ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 16 de agosto de 1883, v. 4, p. 120.

³⁴⁵ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 16 de agosto de 1883, v. 4, p. 122-123.

³⁴⁶ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 16 de agosto de 1883, v. 4, p. 128.

Vale destacar um ponto importante apontado pelo ministro no que diz respeito às terras mais próximas às ferrovias e sua possível valorização. Ao explicar sobre seu apoio na concessão de terras a uma empresa para a construção de uma ferrovia na região sul, o ministro Pena alegou que fez um imenso favor à companhia. Isso porque, segundo ele, as terras foram vendidas “pelo mínimo da lei”, ou seja, sem muita dificuldade. Nas suas palavras, “as terras junto às estradas de ferro são exatamente as que têm maior valor no nosso país”. O deputado Felício discordou desse ponto sobre a valorização das terras naquela região sul, afirmando que “ninguém as queria nem de graça”³⁴⁷. Para além das divergências políticas entre essas duas autoridades e sobre o conhecimento da dinâmica socioeconômica das regiões cortadas por ferrovias no Império, essa questão da valorização das terras apontada pelo ministro podia estar mais relacionada a um discurso sobre a necessidade de aumento da produção agrícola nessas regiões. Além disso, seria uma visão progressista, no sentido de pensar a ferrovia como uma possibilidade de melhoria na economia, na ampliação do processo de ocupação e exploração de territórios, até mesmo como um fator importante para individualização da propriedade da terra, tendo em vista que os interesses das companhias concessionárias podiam prevalecer sobre os interesses coletivos ou públicos.

Em sessão do dia 13 de maio de 1884, alguns deputados discutiram, entre outras questões, o orçamento e as despesas públicas, sobretudo com estradas de ferro. A província da Bahia foi citada em alguns momentos, tanto no que se refere aos gastos com a estrada da região do Recôncavo, a Central da Bahia, quanto a da região de Alagoinhas, a Bahia ao São Francisco e seus prolongamentos. O debate mais fervoroso nessa sessão foi marcado pelas falas do deputado Barão de Guahy, defensor das estradas baianas, e o deputado Andrade Figueira, este sempre demonstrando preocupação com os gastos públicos e contrário aos prolongamentos das ferrovias baianas.

Ao se referir a um pedido de aumento da garantia de juros feito pelos deputados baianos para a companhia Central da Bahia, Guahy foi fortemente rebatido por Figueira. Este deputado afirmou que a companhia estava falida e questionou o motivo de a Bahia pedir mais garantias, se não estava satisfeita com aquelas já alcançadas. Após as várias justificativas de Guahy sobre a necessidade de contribuir para aquela ferrovia baiana, Figueira rebateu: “A província fez um mau negócio; carregue com as consequências; se o fizesse bom, não viria repartir conosco os lucros da operação. Se a Bahia está mal, o Estado ainda está pior; se a Bahia deve 9.000:000\$, nós devemos 900.000:000\$000”³⁴⁸. E logo depois que um outro deputado, não informado nos anais, lembrou o exemplo do ramal ferroviário de Alagoinhas ao Timbó, Guahy defendeu esse empreendimento, afirmando o seguinte: “V. Ex. terá de ver em época não remota a influência que sobre o tronco principal da estrada de São Francisco, exercerá a linha do Timbó”³⁴⁹. Ou seja, Guahy como sempre fora defensor dos prolongamentos baianos, fazia projeções otimistas com aquele ramal ferroviário.

No Senado, a proposta para a construção do ramal sofreu algumas rejeições desde que foi apresentada pela câmara de deputados. Através de um parecer datado em 15 de setembro de 1882, a comissão de empresas privilegiadas e obras públicas recomendou a discussão da proposta, sugerindo que esta fosse rejeitada, pois os cálculos apresentados pela companhia indicavam uma possível renda líquida inferior à porcentagem estabelecida pelo legislativo. Além disso, por ter características de uma linha provincial e pelo excesso de gastos do Estado Imperial com estradas de ferro na Bahia, a recomendação era que a própria província da Bahia

³⁴⁷ Anais da Câmara de Deputados. Sessão em 16 de agosto de 1883, v. 4, p. 130.

³⁴⁸ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 13 de maio de 1884, v. 4, p. 53.

³⁴⁹ Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 13 de maio de 1884, v. 4, p. 54.

garantissem a construção dos seus ramais³⁵⁰. Em linhas gerais, a principal preocupação da comissão em aprovar tal projeto era o excesso de gastos públicos, tendo em vista que não era garantida a produção, por parte da companhia ferroviária, de uma renda líquida equivalente a 4% do total de gastos com a construção.

Colocada em discussão no Senado, a proposta dos deputados de conceder o privilégio de 30 anos para a mesma companhia inglesa gerou controvérsias, mesmo tendo o apoio de grande parte dos senadores.

Em uma sessão de setembro de 1882, o senador Junqueira discordou da recomendação da comissão e defendeu o projeto para a construção do ramal. Sua principal justificativa foi a de que a região era dedicada à lavoura, possuía muitos engenhos de produção do açúcar, uma larga cultura de fumo, legumes e cereais. Portanto, carecia de um transporte mais rápido e eficiente para o escoamento de sua produção, que ainda era realizado por meio de animais e de carros puxados por 10 ou 12 bois. Apresentando os estudos provisórios realizados pela companhia inglesa, acreditava-se que o tráfego daria uma renda suficiente para cobrir a garantia. O transporte do açúcar e o fumo pelo ramal representariam grande parte da renda da companhia, de acordo com os dados preliminares³⁵¹. No que tange à recomendação da comissão em deixar o projeto sob a responsabilidade da província da Bahia, Junqueira alegou que o ramal seria uma estrada de interesse geral, pois seu principal objetivo seria ligar as províncias da Bahia e de Sergipe. Então, segundo ele, a estrada não seria provincial, mas sim interprovincial, beneficiando diferentes localidades.

Nessa mesma sessão, o senador Saraiva também defendeu a construção do ramal, justificando os mesmos motivos apresentados pelo seu colega Junqueira, além de reforçar que o interesse naquela obra seria geral e não provincial. Saraiva ainda chamou a atenção para o fato de que nenhuma estrada deveria ser construída sem os estudos necessários e a ideia da comissão (em não aprovar projetos sem a garantia mínima de renda) seria boa se fosse seguida sistematicamente. Entretanto, foram votados pelo parlamento projetos de outras estradas, como o ramal de Ouro Preto e a estrada D. Pedro I, sem ter demonstrado possíveis melhoramentos. Dessa forma, segundo Saraiva, seria necessário fazer orçamentos sérios para se evitar gastos excessivos.

O senador Christiano Ottoni, por sua vez, fez duras críticas ao projeto. Ele era um dos membros da comissão de obras públicas, que havia recomendado a rejeição da proposta do ramal. Dentre as críticas tecidas por Ottoni, vale destacar a falta de estudos técnicos na região, mas apenas uma informação geral fornecida pelo próprio governo da província, apresentando uma simples cópia de uma parte da carta (mapa) para delimitar a região. Nas palavras do senador, a companhia ferroviária fez o seguinte:

Copiou: cercou uma certa área com uma linha vermelha e escreveu - *açúcar - fumo - aguardente*.

É o costume dos pretendentes a concessões: extraem de uma carta a parte que compreende os dois pontos que imaginam ligar por uma via-férrea; traçam a arbítrio uma linha entre esses pontos; e dizem - aqui está a planta do nosso projeto. Não há absolutamente nestes papéis o menor vestígio de estudos técnicos³⁵².

³⁵⁰ Anais do Senado do Império do Brasil. 2ª sessão da 18ª legislatura, volume IV, Tipografia Nacional, Rio de Janeiro, 1882. Sessão em 16 de setembro de 1882, p. 335. Assinaram o parecer os senadores C. B. Ottoni, Diogo Velho e Viriato de Medeiros.

³⁵¹ Anais do Senado do Império do Brasil, 2ª sessão da 18ª legislatura, volume V, 1882, p. 146.

³⁵² Anais do Senado do Império do Brasil, 2ª sessão da 18ª legislatura, volume V, 1882, p. 151. Grifos no documento.

Essa crítica feita por Ottoni em relação ao projeto apresentado pela companhia ferroviária é interessante porque estava em jogo não apenas o conhecimento a respeito da geografia da região, mas principalmente sobre a produção agrícola. Os três produtos citados (açúcar, fumo e aguardente) eram os maiores geradores de riqueza na província, mas a dúvida implicitamente demonstrada pelo senador nos faz pensar nos interesses envolvidos na construção do ramal. Muitos desses representantes do legislativo defendiam o projeto, relacionando-o ao melhoramento da agricultura, porque podiam se beneficiar diretamente do transporte ou porque representavam uma parcela da classe senhorial que ainda desenvolvia a grande lavoura.

Após a fala do senador Ottoni se opondo ao projeto do ramal, o senador Dantas, baiano de Inhambupe e um dos mais interessados na estrada que atravessaria sua região, pediu a palavra na tribuna para tecer seus argumentos favoráveis à obra. Basicamente Dantas tentou explicar ao Senado que a construção do ramal seria vantajosa, pois havia um estudo desenvolvido na região pelo engenheiro Fernandes Pinheiro confirmando isso. Se a questão mais citada pelos opositores era a dúvida em relação ao rendimento que o ramal proporcionaria, Dantas leu o documento do engenheiro para demonstrar a viabilidade econômica da obra. Um dos principais pontos apontados nesse relatório técnico foi a produção agrícola da região que, apesar das dificuldades enfrentadas, era muito satisfatória e podia gerar uma receita superior à porcentagem estabelecida, já no primeiro ano do tráfego pelo ramal³⁵³. Além disso, segundo Dantas, o prolongamento ferroviário seria um incentivo para o aumento da produção agrícola dentro de poucos anos.

No dia seguinte a essa discussão envolvendo principalmente os senadores Ottoni (como opositor) e Dantas (como defensor da construção do ramal), a proposta do projeto foi votada, aprovada e passada para uma nova discussão³⁵⁴.

Em sessão do dia 02 de outubro, o senador Ottoni se pronunciou sobre o projeto do ramal alegando que, após o discurso do colega Dantas, passou a considerar a proposta mais convincente, mesmo achando que os estudos técnicos realizados até então não eram suficientes. Para Ottoni, os dados apresentados por Dantas referentes aos estudos feitos pelo engenheiro Fernandes Pinheiro, contribuiriam para um melhor entendimento da viabilidade da obra, podendo comparar esses dados com aqueles que foram primeiramente apresentados pela companhia inglesa. Ou seja, no novo entendimento do senador Ottoni, os estudos técnicos do engenheiro brasileiro eram mais confiáveis do que os dos ingleses. Assim, levando em consideração que o engenheiro Pinheiro previa um gasto menor com a construção da obra, Ottoni propôs uma emenda ao projeto, incluindo uma redução da garantia de juros ou a autorização da construção do ramal pelo Estado, uma vez que fez duras críticas às concessões aos ingleses³⁵⁵.

Nessa mesma sessão, o senador Dantas tomou a palavra para ressaltar que nenhum dos dois estudos (do engenheiro brasileiro ou da companhia inglesa), era definitivo e que, portanto, seria adequado a realização de mais estudos antes da aprovação do projeto. Entretanto, reconheceu que seu colega Ottoni estava sendo demasiadamente rigoroso ao duvidar dos dados apresentados e que, ao contrário de outras linhas férreas aprovadas com facilidade e sem ter comprovação das vantagens oferecidas, o ramal de Alagoinhas ao Timbó era mais necessário, devido à variedade de produção agrícola na região. Isso podia ser comprovado, segundo Dantas, pelos estudos preliminares e por todos os senadores da Bahia, que conheciam de perto as localidades³⁵⁶.

³⁵³ Anais do Senado. Sessão em 28 de setembro de 1882, p. 155-156.

³⁵⁴ Anais do Senado. Sessão em 29 de setembro de 1882, p. 161.

³⁵⁵ Anais do Senado. Sessão em 02 de outubro de 1882, p. 214-215.

³⁵⁶ Anais do Senado. Sessão em 02 de outubro de 1882, p. 216.

O ministro Leão Velloso, por sua vez, se pronunciou na sessão apenas para reforçar que o governo não deixaria de mandar fazer estudos definitivos por engenheiros da sua confiança, antes que o projeto fosse aprovado³⁵⁷. E após algumas alegações do senador Ottoni, de que seria então mais adequado a construção do ramal por parte do governo, a discussão do projeto ficou adiada.

Na terceira e última discussão sobre o projeto no Senado, o presidente do conselho de ministros, Visconde de Paranaguá, discursou a favor da aprovação da construção do ramal, nos mesmos termos que fora aprovado pela câmara de deputados. Segundo ele, o governo não autorizaria o início da obra, seja mediante contrato firmado com a mesma companhia inglesa, seja por conta do próprio Estado, sem antes mandar proceder os estudos definitivos sobre o melhor traçado da estrada ou sobre a garantia de juros. A falta de estudos definitivos naquele momento não era, portanto, um impeditivo para a aprovação do projeto do ramal. Paranaguá alegou também a importância da estrada não só para a região, mas para o interesse geral do Império, além de aliviar as contas com os gastos da primeira ferrovia baiana e possibilitar uma integração mais rápida entre as províncias da Bahia e de Sergipe³⁵⁸.

Vale lembrar que Paranaguá tinha sido presidente da província da Bahia no ano anterior à essa discussão e, naquela ocasião, havia chamado a atenção do governo imperial sobre a necessidade de um prolongamento da ferrovia baiana. Assim, o então ministro da agricultura teria autorizado a realização de estudos definitivos para a construção da linha ferroviária.

Falando como ex-presidente da província e como conselheiro de ministros do império, Paranaguá também lembrou dos avisos do Ministério da Agricultura de anos anteriores, recomendando a construção de ramais da mesma estrada inglesa, incluindo o ramal de Alagoinhas ao Timbó. Além disso, alegou que já havia estudos prévios desenvolvidos pelo engenheiro da estrada inglesa, Richard Tiplady, confirmando a viabilidade da obra. Por fim, Paranaguá relacionou o desenvolvimento agrícola da região com a construção do ramal. Segundo ele, se a produção agrícola já era muito significativa mesmo com as dificuldades dos transportes, certamente aumentaria ainda mais após a realização da estrada de ferro³⁵⁹.

Quando a terceira discussão foi encerrada, a maioria dos senadores seguiu a recomendação de Paranaguá, optando por aprovar o projeto concedendo o privilégio à mesma companhia inglesa que havia construído a ferrovia Bahia ao São Francisco. A emenda proposta pelo senador Ottoni, que dificultava a construção do ramal, foi rejeitada em todas as partes. Desta forma, a companhia inglesa, após os estudos desenvolvidos pelo engenheiro Richard Tiplady, foi autorizada a realizar os trabalhos para mais um possível melhoramento da região.

Em suma, o que muitos deputados e senadores compartilhavam como ponto crucial para aprovação do projeto era que este fosse embasado em estudos definitivos elaborados por algum profissional da área da Engenharia. Os estudos deviam envolver análise dos terrenos onde a ferrovia seria implantada, conhecimento da produção agrícola e possíveis estabelecimentos existentes na região, além dos gastos com a obra. Desta forma, os engenheiros desenvolviam um importante papel que podia definir a tomada de decisões por parte dos poderes políticos. Ao que tudo indica, os estudos apresentados pelo engenheiro inglês Richard Tiplady foram determinantes para convencer a maioria dos deputados e senadores a aprovarem o projeto para construção do ramal. A companhia inglesa, mesmo tendo sido considerada por muitos parlamentares como a responsável pelo excesso de gastos na construção da primeira parte da ferrovia, conseguiu uma nova concessão, porque os estudos definitivos da Engenharia foram convincentes.

³⁵⁷ Anais do Senado. Sessão em 02 de outubro de 1882, p. 217.

³⁵⁸ Anais do Senado. Sessão em 03 de outubro de 1882, p. 225.

³⁵⁹ Anais do Senado. Sessão em 03 de outubro de 1882, p. 226.

3.2: A Engenharia e os engenheiros como construtores de uma noção de economia, civilização e progresso

Quando o projeto para a construção do ramal ferroviário entre Alagoinhas e o Timbó estava em discussão nas assembleias legislativas, uma das principais preocupações dos deputados e senadores era a realização de estudos mais aprofundados sobre o trajeto da linha. Não estava em questão, necessariamente, quais seriam as tecnologias aplicadas no decorrer da construção, mas um conhecimento consistente sobre os terrenos, os rios, os usos do solo na região e, principalmente, a viabilidade da obra tendo como referência a destinação para o melhoramento da agricultura.

Vimos, no tópico anterior, que alguns deputados e senadores se sentiam satisfeitos com dados apresentados a partir das observações feitas pelos próprios colegas parlamentares, que diziam conhecer de perto a região ou que ouviam sobre a dinâmica e as demandas da população das localidades por onde o ramal atravessaria. Outros parlamentares, entretanto, exigiam dados obtidos através de estudos feitos por profissionais que entendessem do assunto e, neste caso, os profissionais da engenharia eram citados frequentemente nas sessões. Houve até quem defendesse estudos feitos exclusivamente por profissionais nacionais, uma vez que até os mapas utilizados para saber possíveis distâncias entre as localidades tinham sido confeccionados por viajantes estrangeiros ainda do período colonial. Para além das disputas políticas entre os parlamentares e os interesses envolvidos na construção de uma obra como o ramal ferroviário, a defesa de estudos preliminares mais consistentes fazia parte de um pensamento voltado para a valorização do conhecimento científico. Certamente que a Engenharia não podia dar respostas sobre todas as demandas da população e nem mesmo sobre qualquer projeto, mas naquele contexto de idealização de progresso e civilização, esse campo de conhecimento científico teve ainda mais destaque nos debates e na participação política. A Engenharia era, aliás, uma das áreas que mais se empenhavam em contribuir para o progresso da nação nos últimos anos do século XIX.

Os engenheiros desempenhavam um papel fundamental no processo de implantação de ferrovias em diferentes localidades do Império. Ainda que eles não ocupassem cargos diretamente ligados ao governo e não participassem ativamente das discussões parlamentares sobre a aprovação de projetos de obras públicas, era através dos seus estudos que muitas vezes se chegava a conclusões sobre a viabilidade de uma obra. Especificamente nas discussões sobre a implantação do ramal entre Alagoinhas e Timbó, o conhecimento da Engenharia parece ter sido crucial para a aprovação majoritária no parlamento. Isso porque, conforme apresentado anteriormente, os deputados e senadores que mais se opuseram à construção daquela obra, o fizeram por conta dos estudos detalhados sobre os terrenos, distâncias entre as localidades e até os conhecimentos sobre a produção agrícola na região. Esses conhecimentos eram frequentemente exigidos nos debates parlamentares e podiam ser realizados por engenheiros, através de estudos detalhados nas localidades por onde atravessaria o ramal ferroviário.

Vale ressaltar que, durante a segunda metade do século XIX, muitos profissionais da Engenharia desempenharam um papel fundamental, não apenas na construção de obras públicas como as ferrovias, mas também na participação dos debates sobre um modelo de economia e de noções como “civilização” e “progresso”.

De acordo com Maria Letícia Corrêa, é importante analisar a intervenção dos engenheiros no contexto brasileiro, sobretudo na passagem do século XIX para o XX, atentando para o modo como eles recorreram às diversas ideias que eram compartilhadas por

políticos e intelectuais³⁶⁰. Dessa forma, a relação entre pensamento político e conhecimento científico pode ser uma chave de leitura para interpretar as ações de engenheiros que estavam a serviço do Estado Imperial, até mesmo aqueles profissionais que faziam parte de alguma companhia ou concessionária particular de obras. A participação de muitos engenheiros no processo de modernização ocorrido no Brasil a partir do final do século XIX tinha uma relação direta com o campo de estudos da economia política, como foi o caso, por exemplo, do engenheiro e economista Luiz Rafael Vieira Souza.

A economia política fez parte dos cursos de engenharia civil na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, cujo objetivo era formar engenheiros politécnicos com várias competências para lidar com o processo de modernização do país, sobretudo a partir da construção de estradas de ferro. Desta forma, alguns programas de ensino de economia nos cursos de engenharia podiam estar mais voltados a dar ênfase à interferência do Estado nas atividades econômicas ou uma ênfase mais liberal. Especificamente sobre o caso do engenheiro Vieira Souto, analisado por Maria Letícia Corrêa, os temas da economia política podiam servir de base a argumentos favoráveis à regulamentação das atividades econômicas, mesmo não tendo Vieira Souto rompido efetivamente com a tradição liberal³⁶¹. De qualquer forma, a economia política discutida por Vieira Souto na escola politécnica visava formar um profissional mais completo, no sentido de contribuir para uma concepção integral do país, visto que essa escola foi um dos centros pioneiros na produção do pensamento econômico³⁶².

Analisar a formação de um engenheiro no contexto de modernização do país durante o final do século XIX é fundamental para compreender sua participação enquanto intelectual e agente político, mais do que técnico propriamente dito. De acordo com Pedro Marinho, havia interesse, por parte dos grupos dominantes, na formação de agentes aptos para a construção de ferrovias no Império do Brasil, com o intuito de solucionar os problemas relacionados à mão de obra e do escoamento da produção agrícola, que tanto preocupavam esses grupos³⁶³.

As técnicas e tecnologias utilizadas pela Engenharia naquele contexto de transformações econômicas, tais como os cabos submarinos, a navegação a vapor e outras vias de comunicação, contribuíam para que os engenheiros fossem considerados como agentes privilegiados na viabilidade do “progresso material” e da “civilização”, sendo que a formação profissional desses agentes tinha o princípio de servir, junto ao governo do Império, na construção desse “projeto civilizatório”³⁶⁴. Assim, as noções de progresso e civilização, para os dirigentes do Império, estariam diretamente relacionadas ao desenvolvimento das ciências, sendo a construção de ferrovias por profissionais da engenharia uma das principais formas de concretizar essas noções.

Muitos dos engenheiros responsáveis por construções de estradas de ferro no Império fizeram parte das Diretorias de Obras Públicas do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, participando mais diretamente das discussões políticas relacionadas ao tema do “progresso” e do “melhoramento” da economia. Outros ocupavam cargos no Legislativo, apoiando os projetos de obras públicas, principalmente para as províncias das quais eram representantes. Havia também engenheiros que não atuavam diretamente em cargos ligados ao Estado Imperial, que não eram brasileiros ou não possuíam formação nas escolas politécnicas daqui. Entretanto, o conhecimento técnico e a atuação, por um longo período, na construção de estradas, podiam fazer com que esses profissionais passassem a ter um maior reconhecimento

³⁶⁰ CORRÊA, Maria Letícia. “Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922)”. in: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v.3, n.2, p. 157-169, jul-dez 2010, p.158.

³⁶¹ *ibid.*, p. 165.

³⁶² *ibid.*, p. 166.

³⁶³ MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. **Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888**. (Tese de Doutorado). Niterói: UFF, 2008, p.18.

³⁶⁴ *ibid.*, p. 83-84.

por parte dos representantes políticos. Mesmo atuando apenas nas associações privadas, nas companhias em que eram empregados, esses engenheiros podiam tecer relações com outros agentes da mesma profissão que atuavam em cargos públicos e compartilhar as mesmas noções sobre “progresso”, “civilização”, desenvolvimento econômico, entre outras.

Tendo em vista que o privilégio para a construção do ramal ferroviário de Alagoinhas ao Timbó foi concedido para a mesma companhia inglesa que havia construído o trecho principal da ferrovia, era esperado que os engenheiros responsáveis pela obra fossem os empregados da própria companhia. Certamente havia estudos preliminares realizados por engenheiros brasileiros e ligados diretamente ao Estado, no momento em que o projeto ainda estava em discussão nas assembleias. Mas a partir do momento em que a companhia inglesa solicitou a realização do projeto e este foi aprovado no parlamento, os estudos definitivos passaram a ser feitos por um dos engenheiros contratados pela companhia particular. Nesse contexto, destacou-se o engenheiro inglês Richard Tiplady.

As informações que temos, até então, sobre a vida e atuação profissional de Tiplady são pouquíssimas e basicamente resume-se a alguns dados pessoais, período em que ocupou cargos na companhia ferroviária e seu relatório de estudos definitivos para a construção do ramal de Alagoinhas ao Timbó. Mesmo assim, acreditamos que é possível compreender um pouco da sua atuação, enquanto engenheiro civil, como um dos construtores de uma ideia de progresso e de civilização que dialogava com as noções de uma parcela de proprietários e autoridades imperiais.

Richard Tiplady era natural de Blackburn, Lancashire (Inglaterra), filho de Charles Tiplady, um vereador da localidade. Depois de ter concluído os estudos na Balderstone Grammar School, ainda muito jovem, Tiplady acompanhou o engenheiro Hugh Wilson para atuar na construção de ferrovias na Bahia, a começar pelo trecho da estrada de ferro em Cachoeira, na região do Recôncavo. Inicialmente o jovem Tiplady atuaria como um aprendiz do Sr Wilson, que era um dos principais engenheiros da companhia ferroviária inglesa³⁶⁵.

A atuação de Tiplady como engenheiro da Ferrovia Bahia ao São Francisco durou pelo menos duas décadas, desde a construção dos primeiros trechos da estrada, ainda na década de 1860, até o final da década de 1880, com a construção do ramal de Alagoinhas ao Timbó. Vale ressaltar que, no período entre 1858 e 1880, 29 engenheiros ingleses chegaram à Bahia, sendo quatro responsáveis exclusivamente pela construção da estrada de ferro Bahia ao São Francisco. Entre os anos de 1875 e 1880, Tiplady ocupou o cargo de engenheiro-chefe, sucedendo Charles Vignoles³⁶⁶. Assim, durante a apresentação do seu relatório final para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1883, Tiplady era o engenheiro principal residente da companhia ferroviária.

Pelo tempo de atuação na construção da ferrovia baiana e seus prolongamentos, Tiplady deve ter adquirido mais conhecimento técnico na sua área, inclusive dialogando com outros engenheiros de origem nacional. Também é possível inferir que esse engenheiro conheceu mais de perto a dinâmica socioeconômica das localidades pelas quais proprietários e autoridades imperiais tinham mais interesse no melhoramento da agricultura. E ainda que não tenha ocupado uma cadeira nas escolas politécnicas e cargos políticos do Império, Tiplady parecia compartilhar noções de economia, “civilização” e “progresso” com outros engenheiros mais atuantes em cargos do governo. O relatório produzido por ele durante os estudos definitivos para a construção do ramal ferroviário pode nos fornecer algumas pistas para compreender um pouco melhor sua visão, enquanto engenheiro, sobre economia e como suas noções sobre progresso se aproximavam, de alguma forma, com os interesses de muitos proprietários e autoridades imperiais. Em outras palavras, o engenheiro Tiplady, ao apresentar suas noções sobre o melhoramento da agricultura baseadas nas ideias de progresso e de

³⁶⁵ Disponível em: https://www.gracesguide.co.uk/Richard_Tiplady

³⁶⁶ SOUZA, op. cit.

civilização, estava atendendo aos interesses da classe senhorial, proprietária de terras e autoridades que se interessavam no assunto.

3.2.2: “Uma nova vida para esta importante zona da província”: breve análise sobre os estudos definitivos apresentados pelo engenheiro Richard Tiplady

Alguns meses após o Legislativo ter aprovado o projeto para a construção do ramal entre Alagoinhas e Timbó, a companhia ferroviária Bahia ao São Francisco apresentou os estudos definitivos realizados pelo engenheiro inglês Richard Tiplady.

O relatório contendo os estudos definitivos desenvolvidos por esse engenheiro consiste em apresentar diversos dados sobre a região contemplada com o ramal. Mais do que as questões técnicas e orçamentárias (tais como os gastos com materiais e dificuldades de instalações nos terrenos), os estudos dos engenheiros que atuaram nas obras de modernização do império durante a segunda metade do século XIX, incluíam noções sobre produção econômica e sobre política, porque o conhecimento na área da Engenharia era amplo naquele período³⁶⁷. Dessa forma, os estudos de Tiplady incluíam questões técnicas da própria construção, questões orçamentárias sobre materiais necessários para a obra e, acima de tudo, a relação da obra em si com a importância econômica da agricultura na região.

O objetivo do ramal seria, segundo Tiplady, o escoamento da produção agrícola, em especial dos produtos da grande lavoura, pensamento que acompanhou a maioria das autoridades provinciais e imperiais que defendiam o projeto. Logo no início do seu relatório, na descrição geral do projeto, o engenheiro afirma:

Este ramal é destinado para conduzir todos os produtos e especialmente o açúcar e fumo de uma parte da província da Bahia, na direção do Norte e NE, indo terminar com a província de Sergipe na distância de 46 km da linha divisória das duas províncias, o qual ligando-se com a linha da Bahia ao São Francisco, na cidade de Alagoinhas, vai abrir meios de comunicação para uma importante zona da província da Bahia, que sendo de um solo fertilíssimo e regado por numerosos rios e riachos, acha-se atualmente isolada, em virtude dos maus portos e inconveniências das estradas existentes³⁶⁸.

Percebe-se, de acordo com esse trecho do relatório, que a região para a qual o ramal foi planejado, era muito importante na província baiana, por conta do solo, rios e riachos propícios para o desenvolvimento agrícola. Os diferentes gêneros, sobretudo aqueles destinados à exportação (açúcar e fumo), deveriam ser conduzidos mais rapidamente para a capital, e isso era um fator que contribuía significativamente para a definição do traçado do ramal. Possivelmente a região do nordeste baiano não se encontrava isolada, como escrevera o engenheiro, mas uma maior integração entre as localidades da região com a capital Salvador e com a província de Sergipe seria facilitada através do transporte ferroviário. Afinal, a

³⁶⁷ Ver: CORREA e MARINHO, op. cit.

³⁶⁸ Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883, p. 05.

abertura de novos caminhos e a ampliação da exploração territorial faziam parte das ações para o progresso material naquele contexto.

O documento de Tiplady, composto por mais de 60 páginas, apresenta estudos desenvolvidos nas localidades para o reconhecimento dos terrenos, a qualidade dos solos, a identificação dos principais rios da região, os engenhos existentes e sua produtividade, além das questões técnicas sobre a construção da obra e possíveis gastos com materiais. Ainda que o autor apresente detalhes sobre a construção da linha férrea e um orçamento completo para tal empreendimento, o destaque maior é dado à importância da agricultura na região e sua relação com o novo meio de transporte. Assim, procuramos analisar sucintamente alguns trechos desse relatório com o intuito de identificar possíveis visões do engenheiro enquanto agente defensor de um pensamento voltado para as noções de civilização e de progresso material, que eram compartilhadas por muitas autoridades imperiais e proprietários.

Para descrever a qualidade do solo e sua utilização para a produção agrícola, Tiplady dividiu as informações por trechos do traçado do ramal (em quilômetros), começando na estação de Alagoinhas e finalizando na localidade do Timbó. De acordo com o engenheiro, os primeiros quilômetros do trajeto, nos dois lados que o ramal foi projetado, se constituíam de um solo predominantemente arenoso, muito espesso, o que dificultava os transeuntes e animais que por lá passavam. Esses terrenos não eram muito férteis e serviam apenas para algumas pastagens e para a cultura da mandioca. Depois de decorridos 12 km da estação ferroviária de Alagoinhas, era possível encontrar um solo mais apropriado para a agricultura, sendo verificadas numerosas plantações de fumo, mandioca, arroz e outros cereais.

Um dos pontos mais importantes da linha projetada, segundo Tiplady, era o do vale do rio Subaúma, porque compreendia os distritos de Entre Rios, Inhambupe e possuía um solo muito adequado para a lavoura. O vale do rio Inhambupe era ainda mais fértil, podendo ser utilizado para a lavoura e criação de gado. Outros vales e rios, como o Tijuco, o Itapicurú, o da Serra, também são citados pela sua importância para a agricultura e por estarem mais próximos ao arraial do Timbó, onde o ramal seria concluído. A construção da estrada de ferro por esses vales incentivaria ainda mais o desenvolvimento agrícola, inclusive duplicando o fabrico de açúcar nos engenhos, o plantio do fumo, entre outros, nas análises feitas pelo engenheiro³⁶⁹. Ao falar da dificuldade para se transportar os produtos da região e as expectativas com a construção do ramal, Tiplady reforça um possível melhoramento para a agricultura, alegando que:

(...) Depois de aberto o tráfego da estrada de ferro, muitos proprietários se aproveitarão dela, não somente para transportar seus gêneros, como para aumentar suas plantações, uma vez que muitos deles tem força bastante para duplicarem suas lavouras. A falta de transportes tem feito com que a lavoura não se tenha desenvolvido na proporção da grandeza do solo, sendo de razão que, estabelecendo uma via de comunicação fácil, importará em uma nova vida para esta importante zona da província³⁷⁰.

³⁶⁹ Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883, p. 07.

³⁷⁰ Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883, p. 09.

Em outras palavras, o engenheiro reconhecia uma riqueza natural na região (através da identificação dos solos férteis), associando um possível aumento da produção agrícola ao transporte ferroviário, como se este passasse a ser o principal impulsionador do desenvolvimento econômico na região. Uma vez que os transportes até então utilizados (animais e pequenas embarcações) ainda eram precários, os proprietários não se sentiriam motivados a aumentarem suas produções.

No relatório de Tiplady, um sucinto tópico sobre a população da região destaca a maioria dos homens como sendo “robustos”, porém faltava desenvolvimento nessa população, talvez devido ao pouco incentivo para o trabalho. Segundo o engenheiro, a maioria da população que trabalhava com a terra limitava-se à produção de gêneros para o consumo das localidades, pois o custo do transporte dificultava uma produção e distribuição em maior escala. Esse era um pensamento que coincidia com os interesses dos grandes proprietários e autoridades ligadas à grande lavoura, que pretendiam dar continuidade à produção voltada primeiramente para a exportação, gerando mais riqueza e poder para eles mesmos.

Um pequeno tópico sobre o clima na região apresenta, além da relação entre a geografia e o uso do solo para a agricultura, uma possibilidade de ocupação de terrenos por colonos vindos do sul da Europa, por serem “mais adaptados para países intertropicais” do que os do norte daquele continente. Tiplady, ao escrever esse trecho do relatório, também compartilhava do mesmo raciocínio de uma parcela das autoridades imperiais: com a suposta diminuição de mão de obra para o trabalho na lavoura, a presença de colonos na região seria viável porque ajudaria em um desenvolvimento econômico e social mais completo do que a ocupação do solo por nacionais livres ou libertos. Assim, uma das noções de progresso e de civilização que o engenheiro compartilhava era, portanto, a de que os europeus eram mais aptos para ocupar e explorar os terrenos para o desenvolvimento agrícola, excluindo assim os nacionais e os de origem africana, por exemplo.

De forma generalizada, o engenheiro ressaltou que no trajeto do ramal não existiam terrenos devolutos ou nacionais, que a maior parte dos terrenos pertencia a proprietários e estes possuíam títulos de compra e de posse. Certamente ele teria obtido essa informação através de algum relatório de presidente da província, que geralmente afirmava tal condição em algumas regiões da Bahia, como se o direito de propriedade sobre a terra durante a segunda metade do século XIX fosse completamente individualizado, consagrado, perfeito.

Um dos tópicos mais interessantes do relatório de Tiplady refere-se à produção de açúcar nos engenhos da região, que seria um dos principais motivos para a construção do ramal ferroviário, de acordo com esse engenheiro e com a maioria das autoridades que apoiaram tal projeto. Os dados sobre a produção de açúcar nas localidades da região foram organizados em tabelas, contendo o nome de cada engenho, a tecnologia utilizada para o funcionamento e a produção anual. Esses dados foram obtidos, certamente, através dos relatórios fornecidos pela própria companhia ferroviária da qual o engenheiro fazia parte. Isso porque, como ele mesmo relatou, os possíveis rendimentos à companhia, proporcionados pelo escoamento da produção agrícola, podiam ser calculados tomando como base tudo o que era transportado da região pela ferrovia de Alagoinhas até a capital Salvador. E como o ramal seria um incentivo para o aumento da produção, acreditava que a companhia arrecadaria ainda mais com o transporte de gêneros da região.

Foram registrados, pelo relatório de Tiplady, 207 engenhos de produção de açúcar na região, sendo que os de maior destaque eram os engenhos do termo de Inhambupe e aqueles que ficavam às margens dos rios Inhambupe e Subaúma, por causa da renda e toneladas produzidas. As estações foram planejadas para receber principalmente as produções desses engenhos e, portanto, deviam estar nas suas proximidades. Assim, as culturas da cana de açúcar e do fumo foram os principais fatores apresentados pela companhia ferroviária inglesa e por algumas autoridades para a definição do traçado do ramal. Observando os dados

resumidos da tabela a seguir, percebe-se como as estações da linha férrea foram planejadas para serem receptoras da produção dos engenhos de açúcar da região.

Tabela 17: Produção de açúcar e estações receptoras do ramal de Alagoinhas ao Timbó

Localidades	Nº de engenhos	Produção /Renda	Produção (Toneladas)	Estações receptoras
Nos termos de Inhambupe	22	2:730	2047,5	Barra do Sauípe e Entre Rios
Nas margens dos rios Inhambupe, Serra e Subaúma	54	4:690	3517,5	Lagoa Redonda e Divina Pastora
Nas margens do rio Itapicuru	55	4:670	3502,5	Timbó
Nos termos da Abadia	22	1:440	1080,0	Timbó
Nas margens do Rio Real	54	3:370	2527,5	Timbó
	207	16:900	12675	

Fonte: Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883, p. 22.

Valendo-se dos dados apontados pela companhia ferroviária a respeito do transporte das produções de açúcar e fumo nas imediações do traçado do ramal, Tiplady demonstrou um certo otimismo. Para ele, as toneladas das últimas safras transportadas pela Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco não serviam de base para o cálculo total da produção na região, uma vez que muitos desses produtos eram transportados por outros meios, inclusive para as províncias de Sergipe e Pernambuco. Dessa forma, a produção agrícola era bem maior e, portanto, a renda do ramal aumentaria porque essa produção seria transportada pelo novo traçado ferroviário³⁷¹.

³⁷¹ Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883, p. 23.

O ramal foi planejado para ter 8 estações, incluindo a estação inicial em Alagoinhas e a última na localidade do Timbó. No mapa a seguir (figura 4), podemos observar o percurso das ferrovias baianas construídas até a última década do século XIX. O ramal de Alagoinhas ao Timbó, com os nomes das 8 estações do trecho, está em destaque, circulado no mapa:

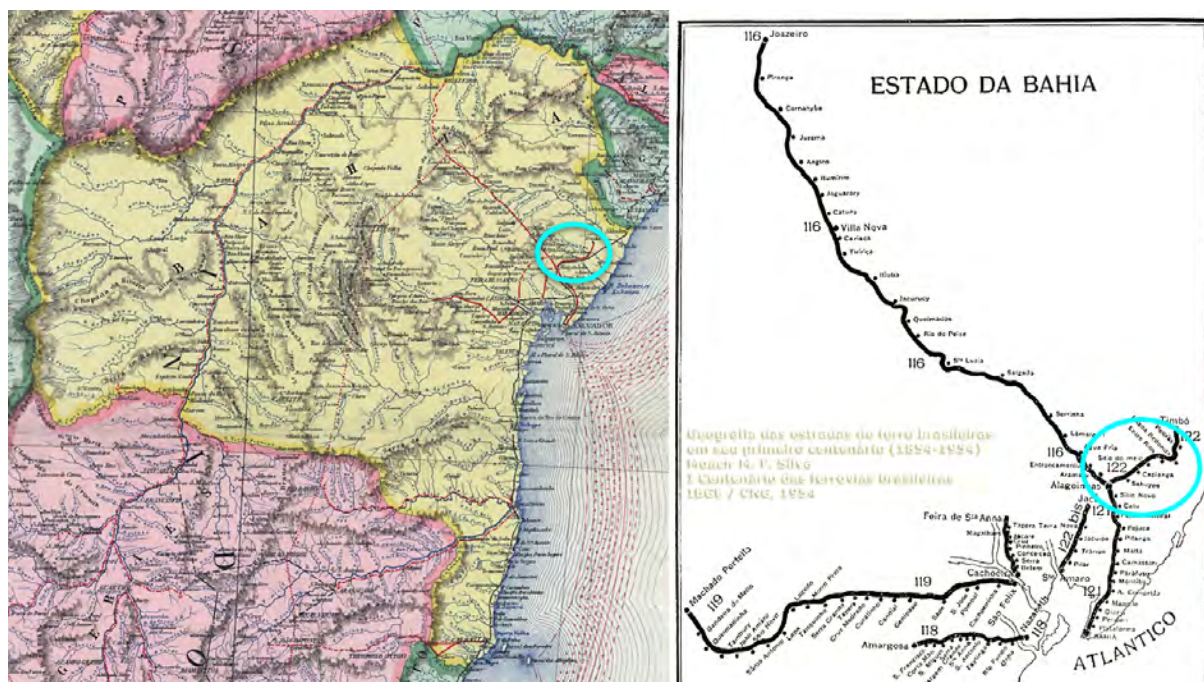


Figura 7: Estradas de ferro - Bahia, final do século XIX. Destaque Ramal de Alagoinhas ao Timbó

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898redeBaiana.shtml>

Com exceção da estação de Alagoinhas, todas as outras foram pensadas para atender as necessidades de escoamento da produção agrícola das localidades mais férteis, apontadas nos estudos de Tiplady. Em resumo, a relação das estações e das principais localidades atendidas pelo ramal pode ser observada na seguinte tabela:

Tabela 18: Relação das estações do projetado ramal de Alagoinhas ao Timbó

Estações	Distritos servidos pelas diferentes estações
Alagoinhas	
Sauípe	Distrito do lado direito da Freguesia dos Araçás e fazendas de fumo contíguas
Capianga ou Domingão	Alguns engenhos entre o Riacho e barra do Sauípe, plantações de fumo e cereais do vale do Subaúma, plantações do vale do rio Sauípe, engenhos do lado de Sesmarias
Barra do Sauípe	Lavradores de fumo na extensão do vale do Subaúma desde sua junção com o Sauípe até as proximidades da vila de Entre Rios
Entre Rios, situada no vale do Inhambupe	Vila de Entre Rios, Arraial da Serraria e os engenhos situados à margem direita e esquerda do Rio Inhambupe
Lagoa Redonda	Destinada para o arraial de Divina Pastora. Estação receptora dos engenhos às margens do Rio Inhambupe, arraiais de Palame, Baixio, etc e lavouras de fumo próximas
Rio da Serra	Engenhos e lavoura de fumo nos vales dos rios da Serra, Quiambinda e Vertentes
Timbó	Lavradores de fumo em suas circunvizinhanças, engenhos situados às margens dos rios Itapicuru, Azul, Branco, Itariri, Real, fazendeiros e moradores de diversas localidades, incluindo a Freguesia do Aporá, 30 km distante da estação.

Fonte: Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883, p. 30-31.

Percebe-se, pelas informações da tabela, que as estações deveriam ficar mais próximas das propriedades de engenho de açúcar e daquelas produtoras de fumo, que ainda eram os

dois principais produtos baianos voltados para a exportação e deveriam ser escoados mais rapidamente até o porto de Salvador. Era uma forma de tentar recuperar a produção agrícola desses gêneros, que estava em declínio nas últimas décadas, além de aumentar a renda da própria companhia ferroviária.

O sucinto relatório de Tiplady convenceu a maioria dos parlamentares para aprovar o projeto de construção do ramal, provavelmente porque enfatizou os dados relacionados à produção agrícola da região compreendida entre as localidades de Alagoinhas ao Timbó e porque tinha algumas noções de economia, de progresso e civilização semelhantes às da maioria dos parlamentares e defensores da grande lavoura. Tiplady também pode ter sido influenciado por alguns dos seus colegas de profissão que atuavam diretamente nas escolas politécnicas ou nas decisões políticas do Estado Imperial. E mesmo não ocupando um cargo público durante sua atuação enquanto engenheiro da ferrovia, certamente ele dialogava com alguns políticos e proprietários mais interessados na construção do ramal ferroviário.

3.3: O funcionamento do ramal e seus primeiros resultados

De acordo com relatos de autoridades provinciais, o ramal teve sua construção desenvolvida e finalizada dentro do prazo previsto, que seria de até dois anos no máximo. No relatório que apresentou à Assembleia Legislativa Provincial em outubro de 1887, o então presidente da província João Capistrano Bandeira de Mello lembrou que os trabalhos da construção do ramal ocorreram sem interrupções e que, no segundo semestre do ano anterior, a obra teve um maior incremento. Assim, aquele novo trecho ferroviário foi aberto ao tráfego em março de 1887, após aprovação da presidência da província e confirmação pelo Ministério da Agricultura³⁷².

Ainda de acordo com o relatório de Bandeira de Mello, o ramal atravessava terrenos férteis e que prestavam à cultura da cana, fumo e cereais, na extensão de 83 km, tendo como estações as de Alagoinhas, Sauípe, Capianga, Sítio do Meio, Entre Rios, Lagoa Redonda, Pedras e, por fim, a de Timbó. Esse prolongamento ferroviário possuía 5 locomotivas, 10 carros de passageiros e 95 vagões de mercadorias. E além de atravessar os rios mais importantes da região, o Sauípe, Subaúma, Inhambupe e da Serra, a ferrovia atenderia a uma população de aproximadamente 90.000 pessoas³⁷³.

Talvez como um incentivo para que os produtores transportassem os gêneros agrícolas pelo ramal logo nos primeiros meses do seu funcionamento, o governo imperial tinha aprovado provisoriamente um abatimento de 15% na tarifa, conforme relato do presidente da província Bandeira de Mello em 1887³⁷⁴. Mas esse abatimento não parece ter gerado receitas satisfatórias para a companhia ferroviária.

³⁷² Fala com que o ilm. e exm. sr. conselheiro dr. João Capistrano Bandeira de Mello, presidente da província, abriu a 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 04 de outubro de 1887, p. 182.

³⁷³ Fala com que o ilm. e exm. sr. conselheiro dr. João Capistrano Bandeira de Mello, presidente da província, abriu a 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 04 de outubro de 1887, p. 182-183.

³⁷⁴ Fala com que o ilm. e exm. sr. conselheiro dr. João Capistrano Bandeira de Mello, presidente da província, abriu a 2ª sessão da legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 04 de outubro de 1887, p. 29.

Semelhante à situação do trecho entre Salvador e Alagoinhas, o ramal até o Timbó gerou uma despesa muito superior à receita, ou seja, já no primeiro ano de funcionamento do transporte ferroviário, os gastos corresponderam a um pouco mais do dobro dos rendimentos. Pelos dados apresentados no relatório do presidente da província Manoel Machado Portela, o ramal teria gerado uma renda de 62:794\$410 e um gasto de 133:827\$360. Portanto, isso implicou em um déficit de 71:032\$950³⁷⁵. Nesse primeiro ano de funcionamento, além dos milhares de passageiros e suas bagagens, foram transportados pelos trilhos do ramal animais e mercadorias, sendo estas as principais em quantidade e certamente em arrecadação para a companhia ferroviária. Entretanto, não deve ter atendido às expectativas da companhia e nem do governo da província, que tinha projetado bons resultados para logo após a inauguração da obra.

Pelo menos até 1900, a ferrovia apresentou déficit em quase todos os anos de funcionamento e, a partir da inauguração do ramal de Alagoinhas ao Timbó, bem como do prolongamento de Alagoinhas a Juazeiro, em apenas dois anos as receitas superaram as despesas³⁷⁶. Dessa forma, esses projetos pareciam não atender de forma imediata ou a curto prazo aos interesses demonstrados por empresários, políticos e de alguns proprietários. Entretanto, vale ressaltar uma observação feita por Robério Souza, ao analisar a proposta do prolongamento ferroviário de Alagoinhas a Juazeiro e que serve também para olharmos com mais atenção a proposta do ramal do Timbó:

Por mais insuficientes que fossem ou economicamente inviáveis, eram, de fato, para algumas populações, a esperança, talvez não de um progresso, tal como as elites baianas pensaram no século XIX, mas de um socorro mais fácil e mais urgente de suas necessidades. A confirmação disso observa-se com a extensão de seus trilhos para além de Alagoinhas, para as terras mais ao sertão da Bahia³⁷⁷.

Em outras palavras, a construção da ferrovia e seus ramais podem não ter dado um retorno imediato no que tange às receitas para proprietários de terras, concessionários ingleses e para o governo. Essas obras podem ter facilitado uma maior integração entre as localidades da região e talvez o transporte de gêneros alimentícios em momentos de maior dificuldade para as populações mais necessitadas, conforme apontado por Robério Souza na citação acima. Porém, no final das contas, quem mais sairia beneficiado com esse tipo de empreendimento eram os proprietários de terras, os concessionários ingleses e algumas autoridades da região que também eram proprietários. A maioria desses agentes pensava em um progresso, através do transporte ferroviário, que incluía uma maior valorização das suas propriedades, sem necessariamente pensar na qualidade de vida das pessoas da região.

³⁷⁵ Fala com que o ilm. e exm. sr. conselheiro dr. Manoel do Nascimento Machado Portella, presidente da província, abriu a 1ª sessão da 27ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial no dia 03 de abril de 1888, p. 141.

³⁷⁶ SOUZA, op. cit., p. 201-202.

³⁷⁷ SOUZA, op. cit., p. 207.

CAPÍTULO IV: ESPAÇOS DE CONFLITOS: PROPRIETÁRIOS, AUTORIDADES EM DISPUTA PELA TERRA E OS DIFERENTES ENTENDIMENTOS SOBRE DIREITOS DE PROPRIEDADE

Durante os anos em que Alagoinhas e outras localidades circunvizinhas estavam passando por um processo de transformações socioeconômicas baseadas na ideia de progresso material e civilização, alguns sujeitos da região disputaram judicialmente o acesso ou permanência nas terras, revelando um pouco sobre os seus entendimentos relativos aos direitos de propriedade. Ainda que os caminhos do melhoramento da agricultura, proporcionados pela ferrovia, não tenham possibilitado uma maior valorização das propriedades mais próximas dos trilhos e estações, alguns proprietários fizeram valer seus entendimentos sobre acesso ou permanência nas terras da região. Esta, aliás, tinha sido considerada por grande parte das autoridades da província e do império como uma das regiões mais importantes da Bahia no que tange o desenvolvimento das atividades agrícolas, sobretudo voltadas para a exportação, tais como a produção da cana de açúcar e do fumo. Desta forma, muitos dos proprietários que desenvolviam essas atividades tentaram permanecer nessas terras, mesmo que suas produções estivessem em decadência ou que eles não fossem beneficiados diretamente com a chegada da ferrovia.

Este capítulo propõe analisar diferentes entendimentos sobre o direito de propriedade da terra nesse contexto de transformações ocorridas na região de Alagoinhas, com o intuito de compreender o espaço rural dessa região baiana como um campo de conflitos, envolvendo sujeitos que detinham o acesso direto à terra e que viam a propriedade rural como uma forma de manutenção do poder e de progresso material. Para tal, procuramos desenvolver um estudo de caso envolvendo dois proprietários de terras e suas famílias através de um processo judicial. Esse estudo, que traz à tona a disputa entre dois proprietários já citados nesta tese, nos ajuda a compreender melhor suas atuações enquanto agentes dotados de poder na estrutura social da qual faziam parte.

A principal fonte utilizada para esse caso é uma revista sobre direito e jurisprudência, intitulada “O Direito”, produzida por juristas que abordavam diversos temas do campo do direito, abordando casos de diferentes localidades do Império³⁷⁸. Apesar de muitas vezes emitirem suas opiniões, julgamentos de valor em relação às matérias abordadas, esses juristas contribuíram para a divulgação de querelas que, na maioria das vezes, ficariam restritas aos arquivos do judiciário e nós, pesquisadores, teríamos mais dificuldades para acessá-las³⁷⁹. Vale ressaltar que a busca por nomes de proprietários de terras da região nos levou a essas fontes e que poucos são os proprietários que aparecem versando como recorrente ou recorrido em uma ação judicial por conflito pela propriedade³⁸⁰. Também é importante lembrar que

³⁷⁸ **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

³⁷⁹ Vale lembrar que a revista *O Direito* teve suas primeiras publicações no ano de 1873, coincidindo com o processo envolvendo os dois sujeitos de Alagoinhas. Segundo Sônia Regina Martins de Oliveira, a publicação manteve-se regular pelo menos até o ano de 1889. Ver: OLIVEIRA, Sônia Regina Martins. **Juristas ao final do Império Brasileiro (1873-1889)**: perfis, discursos e modelos a partir do estudo da revista *O Direito*. Tese de doutorado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2015, p. 23.

³⁸⁰ Em uma busca no banco de dados do Arquivo Nacional, onde se encontra grande parte dos processos judiciais de disputa pela terra que foram concluídos na última instância, é possível encontrar alguns casos referentes à província da Bahia, sobretudo da região do Paraguaçu e do sul baiano. Entretanto, ao que tudo indica, não consta esse tipo de processo referente à região de Alagoinhas, que mais nos interessa nesta tese.

esses casos devem ter sido analisados pelas revistas de direito porque chegaram até a última instância do Poder Judiciário e, portanto, foram mais notórias para seus analistas. Não se deve descartar também a complexidade das matérias, possibilitando diferentes entendimentos dos juristas.

Procuramos relacionar as informações obtidas através das revistas de direito com outras fontes que apresentam os sujeitos figurando como proprietários ou autoridades da região, visto que suas atuações como agentes políticos e detentores de posses de terra podem ter contribuído para as disputas ocorrerem no âmbito da justiça. Desta forma, buscamos informações desses sujeitos também em inventários, recibos de compra e venda, registros de terras, nos almanaques administrativos, entre outros. Essa documentação nos permite perceber que os sujeitos teciam diversas relações sociais com o intuito de permanecer no poder daquela região, sendo a propriedade da terra e o desenvolvimento da produção agrícola os principais requisitos para a manutenção do poder.

Os diferentes entendimentos sobre os direitos de propriedade perpassam como um dos temas deste capítulo. Assim, procuramos, mais uma vez, estabelecer um diálogo teórico com E. P. Thompson e com Pierre Bourdieu, visto que ambos nos ajudam a olhar o direito como uma relação social e também compreender que qualquer indivíduo pode ter suas noções próprias do que é justo, independentemente de possuir conhecimento jurídico sistematizado. Através da abordagem de E. P. Thompson, pensamos o direito como um campo de conflitos, em que diferentes grupos sociais disputam constantemente para fazer valer o seu poder de uso ou de acesso à propriedade³⁸¹. Mais do que um conceito formulado por juristas ou por representantes do Estado, o direito é visto, na perspectiva thompsoniana, como uma práxis social, ou seja, só pode ser entendido através da compreensão das relações entre as pessoas de uma sociedade. E, desta forma, as práticas, os hábitos e costumes de uma sociedade são equiparados às leis ou estas devem ser entendidas como um produto das relações sociais. A partir dos ensinamentos de Pierre Bourdieu, procuramos pensar o direito não como um mero conceito ou como uma construção de um grupo dominante ou dos próprios juristas, ou ainda como um sistema fechado, mas através da relação entre os diferentes grupos de uma sociedade. Assim, devemos ficar atentos para os impasses de entendimentos sobre o direito não apenas entre os grupos que detêm um certo conhecimento jurídico e os que não tem esse conhecimento legitimado. Dentro da própria organização judiciária, há uma hierarquia de poder, seja representada pelas diferentes instâncias ou pelas normas e fontes que conferem autoridade às próprias decisões judiciais³⁸². Ainda segundo Bourdieu, muitas decisões judiciais, que consagrariam a significação efetiva prática da lei, dependem dos interesses específicos divergentes ou opostos dos próprios agentes do direito (advogados, magistrados, etc), principalmente em função da sua posição na hierarquia interna do poder do qual fazem parte, que também corresponde, de maneira estrita, à posição da sua clientela na hierarquia social³⁸³. Em outras palavras, o conteúdo prático de uma lei, que se revela em uma decisão judicial, é o resultado de uma luta simbólica entre os profissionais com competências técnicas e sociais desiguais. E a relação de forças entre os profissionais do direito pode corresponder à relação de força entre os que estão sujeitos à jurisdição respectiva³⁸⁴.

A luta simbólica entre os profissionais do direito, apontada por Bourdieu, pode também ser considerada como um constante campo de disputas, levando em consideração que cada grupo pretende exercer seu poder simbólico sobre algo ou sobre outro grupo e isso gera conflitos. O direito, nessa perspectiva, é uma construção permanente de práticas, sendo que,

³⁸¹ THOMPSON, 1987.

³⁸² BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução de Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Editora Bertran Brasil; Difel, 1989, p. 214.

³⁸³ *ibid.*, p. 217-218.

³⁸⁴ *ibid.*, p. 224-225.

na maioria das vezes, os grupos que detêm o maior poder na hierarquia da qual fazem parte sobrepõem os seus entendimentos sobre essas práticas nas relações com grupos dotados de menos poder. A luta simbólica pelos entendimentos sobre o direito pode ser notória também entre os grupos sociais que não estão diretamente ligados ao campo de saber ou de prática jurídica.

Através de um exercício teórico influenciado por essa perspectiva conceitual sobre o direito como um campo de conflitos ou de luta simbólica, analisamos o caso de disputa pela propriedade da terra envolvendo dois proprietários influentes da região de Alagoinhas: o coronel Manoel Pinto da Rocha e o major José Moreira de Carvalho Rêgo. Ambos ocuparam cargos na região e tiveram seus filhos casados, sendo então suas propriedades compartilhadas através do casamento. Além de analisar o caso de disputa pela propriedade rural entre esses sujeitos, procuramos contextualizar o acesso, permanência e uso da terra para a produção agrícola, bem como a relação entre os cargos que ocupavam e seus possíveis entendimentos sobre os direitos de propriedade. Também acreditamos na possibilidade de relacionar a atuação de um desses proprietários com o beneficiamento proporcionado pela ferrovia e, conseqüentemente, na possibilidade de perceber novos entendimentos sobre a ideia de propriedade, com uma tendência de associá-la, mais veementemente, à ideia de progresso material.

Para uma melhor compreensão de como alguns proprietários e autoridades do judiciário se posicionavam sobre a matéria do direito à propriedade da terra na segunda metade do século XIX, foi necessário consultar alguns outros casos que também chegaram na última instância da justiça, oriundos da região de Alagoinhas, da província da Bahia e de outras regiões do império. Mesmo não tendo, nesses outros casos, uma relação direta entre os proprietários envolvidos na disputa e os negócios proporcionados com a chegada da ferrovia ou outro tipo de modernização, é interessante analisá-los, porque nos faz refletir também sobre os diferentes entendimentos acerca dos direitos de propriedade entre os sujeitos envolvidos e entre estes e as autoridades do Poder Judiciário. Não descartamos a possibilidade de observar como essas autoridades, muitas vezes, atuavam de acordo com as relações previamente estabelecidas entre uma das partes envolvidas no processo judicial.

Ainda que seja dada uma maior ênfase aos conflitos locais sobre o direito de uso ou de permanência nas terras em disputa, procuramos fazer um jogo de escalas levando em consideração que as decisões locais podem ter sido influenciadas por entendimentos compartilhados em uma esfera maior. Em outras palavras, as questões micro e macro não podem ser dissociadas, uma vez que os agentes da lei procuram tomar as decisões de acordo com as normas que são válidas para todo o Império, mas ao mesmo tempo estão atentos às disputas e interesses locais e, neste caso, os costumes de cada localidade podem ter a força de lei. Ou seja, os costumes podem estar relacionados às relações de poder estabelecidas entre os sujeitos detentores de terras nas localidades pesquisadas. A posse das terras ao longo de décadas, seja por meio das transações de compra e venda, de doação, de herança ou outras, possibilitava uma diferenciação entre os sujeitos em uma sociedade que já era verticalmente dividida.

4.1: Manoel Pinto da Rocha x José Moreira Rego: uma disputa judicial pelo domínio das terras do Engenho Barbado

O caso que procuramos analisar neste tópico envolveu dois proprietários de terras de Alagoinhas, já citados anteriormente nos primeiros capítulos: o coronel Manoel Pinto da

Rocha e o major José Moreira de Carvalho Rego, ambos também ocupantes de cargos públicos durante alguns anos da segunda metade do século XIX.

O coronel Manoel Pinto da Rocha foi o sujeito mais citado como confrontante de terras nos registros paroquiais realizados no final da década de 1850 e, portanto, aparentemente seria quem mais detinha a posse de terras em Alagoinhas naquele contexto, apesar de ele mesmo não ter confirmado, nas suas declarações, que realmente era possuidor de todos os terrenos citados pelos seus supostos vizinhos³⁸⁵. Pelo menos até a década de 1870, na ocasião da abertura do processo judicial em questão e também pelo inventário *post mortem* de sua esposa, Manoel teria sob seu domínio dezenas de escravos, um engenho, duas fazendas relativamente extensas contendo gado vacum, casa e sangradouro, conforme apontado no primeiro capítulo. Ainda que uma parte das possessões que ele ocupava não tivesse grande valor material, no sentido de produzir intensa e diretamente para a geração de mais riquezas, pode-se considerar que sua influência política na região era notoriamente importante, sendo o reconhecimento do seu domínio territorial por parte de outros sujeitos vizinhos, representando uma das razões para o exercício do seu poder naquela localidade. Em outras palavras, no que tange ao poder político, Manoel podia ser considerado um sujeito influente na região, pelas possíveis relações sociais estabelecidas com seus confrontantes de terras, que o reconheciam como importante proprietário, e também pelos cargos que ocupou enquanto figurava como proprietário rural. Vale lembrar, de acordo com o Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia, que Manoel Pinto ocupou o cargo de chefe de estado maior em Alagoinhas, no período entre 1854 e 1860, quando os registros de terras estavam sendo realizados³⁸⁶. Logo em seguida, passou a ser comandante superior, ao lado de Joaquim José Leal, outro proprietário muito influente na localidade. Quando ocupou os cargos de chefe de estado maior e de comandante superior, ambos de natureza militar, Manoel Pinto teria sido condecorado em pelo menos duas ordens honoríficas do império brasileiro, ao que indica pelos desenhos dos símbolos apresentados ao lado do seu nome nos almanaques³⁸⁷. Sendo ordens criadas pelo imperador após o processo de independência política, com o principal intuito de reconhecer os serviços militares prestados pelos súditos do império³⁸⁸, elas certamente foram importantes para destacar alguns sujeitos que faziam parte das diferentes hierarquias militares do governo imperial. Nesse sentido, o coronel Manoel Pinto teria sido um desses sujeitos de destaque dentro da hierarquia de poder na qual ele estava inserido (como comandante e chefe de estado) e, acima de tudo, na localidade da qual fazia parte. Essas condecorações das ordens honoríficas, aliadas ao fato de ter uma influência local pelo domínio territorial reconhecido por diversos outros sujeitos, podem ter contribuído para que o coronel fosse inicialmente favorecido no processo analisado mais adiante neste tópico.

O major José Moreira de Carvalho Rego não apareceu nas listas dos almanaques da Bahia e nem nos registros paroquiais de terras de Alagoinhas no período pesquisado³⁸⁹. Entretanto, sabemos um pouco da sua atuação enquanto proprietário de terras e escravos, assim como da sua atuação política durante alguns anos da segunda metade do século XIX. Ao que tudo indica, Moreira Rego não era natural de Alagoinhas e, certamente, circulava pela

³⁸⁵ APEB. Seção de arquivos colonial e provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641 e 4642.

³⁸⁶ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (1854-1863). Hemeroteca Digital Brasileira.

³⁸⁷ Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (1854-1863). Hemeroteca Digital Brasileira. Comparando os desenhos dos símbolos honoríficos nos almanaques com os do oficial da Secretaria dos Negócios do Império, certamente Manoel Pinto recebeu as condecorações de comendador da Ordem de Cristo e cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro.

³⁸⁸ Biblioteca do Senado do Brasil. **Organização das Ordens Honoríficas do Império do Brasil**. Trabalho feito por Artidoro Augusto Xavier Pinheiro, oficial da Secretaria dos Negócios do Império. São Paulo, Typographia a vapor de Jorge Seckler e Co. 1884.

³⁸⁹ Neste caso, os almanaques da Bahia disponíveis para consulta na Hemeroteca Digital são os do período de 1854 a 1863 e os registros paroquiais de terras de Alagoinhas foram realizados entre os anos de 1857 e 1860.

região circunvizinha a fim de participar de transações econômicas comuns no século XIX, como a compra e venda de escravos, por exemplo. Quando não podia comparecer a essas transações, nomeava um procurador, como foi apontado, por exemplo, em uma escritura de compra e venda registrada na Vila da Feira (atual Feira de Santana). Moreira Rego teria vendido, no ano de 1839, um escravo de nome Clemente, que se encontrava preso na cadeia da Vila de Santo Antônio de Jacobina. O comprador, José Joaquim de Miranda Capinam, teria pagado a quantia de 300 mil réis pelo escravo. Na ocasião, Moreira Rego ainda era jovem de 29 anos, e sua atuação enquanto proprietário parecia não ficar restrita a uma única localidade, ou seja, ele morava na localidade de Pedrão e fez negócio com alguém na Vila da Feira, sendo que o escravo vendido estava também em outra localidade. Sabemos, por outras fontes já citadas no capítulo 2, que Moreira Rego era um dos principais produtores de fumo da região de Alagoinhas e isso nos leva a acreditar que ele detinha a posse de terras que não estavam, necessariamente, cadastradas nos registros paroquiais ou em outro tipo de documento (como inventários, escrituras de compra e venda, por exemplo) que confirmasse o seu nome como proprietário. É do nosso conhecimento que, em Alagoinhas, Moreira Rego ocupou principalmente o cargo de vereador, sendo presidente da câmara durante alguns anos da sua atuação política. No período em que atuou como parlamentar da localidade, ele foi o principal responsável pelas posturas que tratavam da organização dos espaços destinados às diferentes atividades econômicas, sobretudo aquelas desenvolvidas mais próximas da linha ferroviária e estação terminal, como apresentado no segundo capítulo desta tese. Paralelo à sua atuação enquanto proprietário e político local, fez também negócios junto à companhia ferroviária, uma vez que instalou um trapiche de fumo nas redondezas da estação terminal, a fim de facilitar a condução da sua produção pela ferrovia, conforme ressaltado anteriormente. Além disso, Moreira Rego atuou como um dos administradores do periódico semanal “A Verdade”, que circulou em Alagoinhas durante alguns anos da década de 1870³⁹⁰. Através desse periódico, sabemos que Moreira Rego ocupou, pelo menos em 1877, o cargo de juiz de órfãos e ausentes³⁹¹ em Alagoinhas, sendo ele denominado pelo jornal como “Comendador da Imperial Ordem da Rosa”, uma das ordens honoríficas do império³⁹². Assim como o coronel

³⁹⁰ **A Verdade: Propriedade de uma Associação (BA)** - 1877-1882, série 1, nº 15, p. 04, 11 de fevereiro de 1877. Hemeroteca Digital Brasileira.

³⁹¹ Pelas fontes consultadas e por outras referências que pesquisaram Alagoinhas na segunda metade do século XIX, não sabemos se Moreira Rego tinha formação em Direito. O cargo de juiz de órfãos era ocupado, pelo menos durante o período colonial, por pessoas leigas, ou seja, sem formação específica em leis. Segundo Amanda Brito Pils Miers, a distância e os valores investidos para estudar em uma universidade como a de Coimbra, por exemplo, pareciam ser os principais motivos para que poucos pais enviassem seus filhos para estudar na faculdade de Direito durante o período colonial. Entretanto, isso não impedia o aprendizado da advocacia e das leis por meio da prática constante com advogados experientes e também quando esses sujeitos sem a formação acadêmica se envolviam em outras funções que tratavam de leis, como por exemplo a de vereador. Ver: MIER, Amanda Brito Pils. **Os órfãos na cidade de São Paulo: direitos em disputa (1731-1830)**. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2021. No que tange ao acesso ao cargo de juiz de órfãos, Mier aponta, para o caso de São Paulo do período colonial, que havia eleições dos juizes de órfãos trienais, que eram registradas nas atas da câmara daquela localidade. Especificamente sobre Moreira Rego, em Alagoinhas, não sabemos se sua nomeação ao cargo de juiz passou também por um processo de eleição ou se teria sido diretamente indicado pelo imperador ou alguma autoridade da província da Bahia. E é possível que a troca de indivíduos nesse cargo ocorresse regularmente, pois em fevereiro de 1877 era ocupado por Moreira Rego e em junho do mesmo ano já estava sendo ocupado por José Maria da Rocha Carvalho. Ver: **A Verdade: Propriedade de uma Associação (BA)** - 1877-1882, série 2, nº 32, 02 de julho de 1877, p. 04. Hemeroteca Digital Brasileira.

³⁹² De acordo com o decreto imperial de 17 de outubro de 1829, que criou a Ordem da Rosa, esta teria caráter civil e militar, sendo admitidos os beneméritos nacionais e estrangeiros que se distinguiam por sua fidelidade ao imperador e serviços feitos ao Império. O artigo 4º do regulamento dessa ordem honorífica estabelecia que os comendadores, a exemplo de Moreira Rego, receberiam o tratamento de “Senhoria”. Ver: Biblioteca do Senado do Brasil. **Organização das Ordens Honoríficas do Império do Brasil**. Trabalho feito por Artidoro Augusto

Manoel Pinto da Rocha, teria Moreira Rego se destacado nas suas funções civis e militares para receber essa condecoração do imperador.

Mesmo não conseguindo traçar uma trajetória mais precisa desses dois sujeitos de destaque da região, Manoel Pinto da Rocha e José Moreira de Carvalho Rego, percebemos que ambos estabeleciam relações com outros proprietários menos abastados da região e com pessoas de maior influência política, da província e do império, o que pode ter contribuído para que o caso de disputa pela propriedade das terras do Engenho Barbado tivesse uma certa notoriedade até a última instância do Judiciário. Também foi possível perceber, com as poucas fontes disponíveis e analisadas sobre esses dois sujeitos, que em alguns momentos de suas vidas tiveram uma maior aproximação e também divergências, no que tange às questões políticas e aos entendimentos sobre os direitos de propriedade.

Para exemplificar um dos momentos de divergência política entre Manoel Pinto e José Moreira Rego, citamos os diferentes entendimentos que ambos tinham em relação ao recrutamento forçado, quando ocupavam os cargos de comandante superior de batalhão e delegado, respectivamente. Em correspondência enviada ao presidente da província da Bahia no ano de 1869, o então delegado e comendador Moreira Rego dizia se empenhar na tarefa de combater possíveis vadiagens, poupando apenas aqueles indivíduos que eram empregados na lavoura, pensamento também de proprietário rural, uma vez que o controle de trabalhadores no meio rural, em um contexto de diminuição da mão de obra escrava, era uma das medidas defendidas por muitas autoridades e proprietários para o melhoramento da agricultura³⁹³. Manoel Pinto da Rocha, por sua vez, enquanto comandante superior de batalhão, pensava um pouco diferente sobre essa questão, pois desejava livrar do recrutamento forçado os conhecidos de sua família e seus agregados³⁹⁴, indicando uma possível rede de solidariedade entre ele e seus vizinhos ou dependentes, levando em consideração que os registros paroquiais de terra apontam um certo domínio territorial dele na localidade, reconhecido por grande parte dos seus vizinhos confrontantes³⁹⁵.

Um dos períodos de maior aproximação e afetividade entre Manoel Pinto da Rocha e José Moreira de Carvalho Rego talvez tenha sido o tempo em que suas famílias estiveram unidas, sobretudo por ocasião do matrimônio de seus filhos. O caso de disputa judicial que trazemos à tona indica que os dois sujeitos fizeram parte da mesma família. Conforme consta na descrição da revista de direito analisada, a esposa do major Moreira Rego era Francisca Alexandrina da Rocha e a do coronel Manoel Pinto da Rocha era Epiphania Alexandrina de Vasconcellos³⁹⁶. Ou seja, pelos sobrenomes, certamente Moreira Rego era casado com uma das filhas de Manoel. A outra filha do coronel, Josepha Alexandrina da Rocha, casou-se com Joaquim da Silva Rego, filho do major José Moreira de Carvalho Rego. Dessa forma, o

Xavier Pinheiro, oficial da Secretaria dos Negócios do Império. São Paulo, Typographia a vapor de Jorge Seckler e Co. 1884, p. 21.

³⁹³ Arquivo Público do Estado da Bahia - APEB. Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Correspondências de delegados, 1869, maço 2995.

³⁹⁴ Arquivo Público do Estado da Bahia - APEB. Seção de Arquivos Colonial e Provincial. Correspondências de delegados, 1869, maço 2995.

³⁹⁵ APEB. Seção de arquivos colonial e provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641 e 4642. Ao cruzar os dados dos registros paroquiais de terras de Alagoinhas e Inhambupe, produzidos entre 1857 e 1860, com os nomes de pessoas que ocupavam cargos nas listas dos almanaques, percebe-se que aqueles sujeitos que ocupavam os cargos de comandante superior e chefe de estado maior, além de delegados e subdelegados, eram os que mais apareciam confrontando terras nos registros, ou seja, certamente eram os que possuíam as maiores propriedades nas localidades. Um dos cargos mais importantes citados nos almanaques, o de comandante superior, por exemplo, foi ocupado por apenas dois indivíduos no período pesquisado. E cada um desses comandantes aparece nos livros de registros de terras, sendo citado pelos seus vizinhos confrontantes.

³⁹⁶ **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

coronel e o major estariam ligados por laços familiares através de dois matrimônios: as filhas de Manoel foram casadas, respectivamente, com Moreira Rego e com o filho deste.

Na ocasião do casamento de sua filha Josepha Alexandrina com Joaquim Rego (filho do major Moreira Rego), o coronel Manoel Pinto decidiu doar uma parte das terras do Engenho Barbado, que estavam sob seu domínio, para que o casal se estabelecesse. Nessas terras, Josepha e seu esposo Joaquim Rego construíram juntos uma casa para morar e outras benfeitorias. O casal teve dois filhos, sendo estes, portanto, netos do coronel Manoel Pinto e do major Moreira Rego³⁹⁷. Pelas fontes analisadas, não sabemos como era a relação desses sujeitos antes do casamento dos seus filhos e quais eram os interesses envolvidos no matrimônio. Mas era comum em muitas localidades, até o século XIX, que muitos proprietários rurais mais abastados estabelecessem acordos para que seus filhos contraíssem matrimônio, com o intuito de perpetuação e concentração de bens e prestígio social³⁹⁸. Dessa forma, o casamento envolvia questões que iam além do sentimento e da privacidade entre os envolvidos, ou seja, outros fatores como bens, patrimônios, privilégios, eram levados em conta na relação³⁹⁹. Vale ressaltar que não havia regras específicas para os pais doarem terras aos seus filhos e nenhuma forma de transmissão de herança unificada, ou seja, havia uma diversidade de transmissões. Entretanto, essas transmissões por ocasião do casamento de seus filhos com parentes ou com filhos de outros proprietários mais abastados se justificavam, principalmente, pelo prestígio social⁴⁰⁰. Assim, não é de se estranhar se os pais de Josepha Rocha e Joaquim Rego pretendessem, acima de tudo, a manutenção dos bens e dos seus privilégios, bem como a expansão territorial através da relação de matrimônio. A disputa pelas terras do Engenho Barbado seria, então, uma forma desses sujeitos revelarem seus interesses materiais ou simbólicos.

Através da revista de direito onde é citado o processo em questão, não é possível concluir quanto tempo durou o casamento de Josepha Rocha e Joaquim Rego, mas sabemos que Josepha ficou viúva deste sujeito e que mais tarde casou-se com o português Joaquim Ferreira de Mello, que também a deixou viúva. Josepha não teve filhos com Joaquim Mello, mas este tinha dois filhos com outra mulher⁴⁰¹. Ou seja, por ocasião do segundo casamento, parte das terras de Josepha seria do esposo e, após a morte dele, também teria os seus filhos uma parte das possessões. Assim, percebe-se que a disputa por essas terras do Engenho Barbado teria ocorrido devido aos diferentes entendimentos que os sujeitos envolvidos tinham sobre a permanência ou uso, como veremos mais adiante.

A viúva Josepha continuou nas terras que seriam delas, dos seus filhos e dos filhos do seu segundo marido. Mas a parte das terras pertencentes ao seu segundo marido, o português Joaquim Mello, com os filhos de outra mulher, ficou sob a administração do consulado português, que decidiu colocá-la à venda em leilão⁴⁰². Quem arrematou a parte das terras no leilão foi o major Moreira Rego, ex-sogro de Josepha e avô dos filhos dessa viúva. Ou seja,

³⁹⁷ **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial, p. 27.

³⁹⁸ Só para citar dois exemplos, dentre tantos na historiografia brasileira, ver: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. **Os senhores da terra**: família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do Oeste paulista, 1765-1855. Campinas: CMU Unicamp, 1997; ANDRADE, Vitória Fernanda Schettini de. **Propriedade agrária e arranjos matrimoniais**: uma análise comparativa entre as freguesias de São Paulo do Muriaé e Baixo Minho no século XIX. In: XIV Encontro Regional da Anpuh-Rio. Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro, 19 a 23 de julho de 2010. Unirio.

³⁹⁹ ANDRADE, Vitória Fernanda Schettini e SILVA, Beatriz Simão Gontijo. A terra e o altar: análise comparativa dos sistemas de casamento e uso da terra. São Paulo do Muriaé e Baixo Minho, no século XIX. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho, p. 05.

⁴⁰⁰ *ibid*, p. 08.

⁴⁰¹ **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial, p. 27.

⁴⁰² *ibid*.

Moreira Rego decidiu adquirir para si uma parte das terras que teriam pertencido ao seu filho quando esteve casado com Josepha. Daí a disputa entre o major José Moreira Rego e o coronel Manoel Pinto da Rocha chegou até a última instância do Poder Judiciário, com sede no Rio de Janeiro.

Em linhas gerais, o que estava em discussão no processo era, sobretudo, o direito de permanência ou de uso da terra por um antigo proprietário e o direito de sucessão ou de partilha de um bem, além do direito de posse através da compra. Como veremos a seguir, no entendimento do poder judiciário naquele contexto, pelo menos na instância superior, a partilha de bens através do inventário configurava a legitimidade do domínio sobre o bem, neste caso, a terra em disputa. Entendimento semelhante tiveram os juristas da revista “O Direito”, da qual nos valem como principal fonte de pesquisa sobre o caso analisado.

4.1.1: A partilha de bens como “o melhor título legítimo de domínio” ou diferentes formas de transmitir a propriedade?

Ao longo do século XIX, diferentes formas de acesso, transmissão e legitimação da propriedade estiveram em pauta nas discussões de juristas, nos processos judiciais de disputa ou presentes nas relações sociais que visavam a transmissão de bens de uma pessoa para outra.

Tendo como referência a proposta de análise desenvolvida por Pedro Parga, de que é necessário “desnaturalizar a forma segundo a qual convencionamos transmitir a propriedade pelo ato de compra e venda”⁴⁰³, esse tópico pretende proporcionar uma reflexão sobre as diferentes formas de transmitir a propriedade, para compreender melhor o processo judicial de disputa pelas terras envolvendo os dois proprietários de Alagoinhas e os diferentes entendimentos que os sujeitos envolvidos tinham sobre a questão. Partimos do pressuposto de que o ato de compra e venda ocorria no Brasil desde os tempos coloniais, e que pode ter ganhado mais notoriedade, por parte de muitos proprietários e autoridades, na medida que os interesses individuais e materiais aumentavam. Entretanto, outras formas de transmitir a propriedade também eram consideradas importantes e necessárias, como a partilha de bens por inventários e testamentos, além das doações sem as formalidades legais. Os registros paroquiais de terras da região de Alagoinhas indicam que a doação podia ser uma das formas de se transmitir a propriedade, até mesmo entre pessoas de famílias diferentes⁴⁰⁴.

Vale ressaltar que as ordenações que vigoraram na América Portuguesa nos séculos XVII e XVIII, continuaram vigentes no território emancipado e, no que diz respeito à forma de aquisição da propriedade, de acordo com o Direito escrito, seria a mesma de antes da Independência até o ano de 1864, com a Lei Hipotecária⁴⁰⁵. Para se adquirir uma propriedade imobiliária, as Ordenações portuguesas previam a necessidade de uma formalidade conhecida como tradição, ou seja, a entrega da coisa ou um ato que simbolizasse a entrega, perante testemunhas e um oficial público. O contrato de compra e venda, nesse sentido, gerava apenas uma relação de obrigação para a entrega da coisa alienada, mas a tradição era necessária para que a propriedade fosse transmitida de uma pessoa para a outra⁴⁰⁶. Havia, entretanto,

⁴⁰³ RODRIGUES, op. cit, p. 41.

⁴⁰⁴ APEB. Seção de arquivos colonial e provincial. Registros paroquiais de terra, livros 4641 e 4642. Ver, no capítulo 1, as tabelas sobre as diferentes formas de obtenção da terra, declaradas nos registros paroquiais. A doação seria uma dessas formas comuns de acesso.

⁴⁰⁵ RODRIGUES, op. cit. p. 45.

⁴⁰⁶ *ibid.*, p. 46.

contradições em alguns trechos das ordenações, em que se dispensava a tradição. No livro 4, título 2 das Ordenações Filipinas de 1603, por exemplo, o ato de compra e venda era considerado como uma forma de transmissão perfeita porque havia consentimento entre as partes⁴⁰⁷. Ainda assim, o costume da posse, ou seja, a tradição, continuou valendo em diversas localidades do império durante a segunda metade do século XIX. Conforme defendido por Pedro Parga, as normas podiam ser entendidas de forma diferenciada, de acordo com as disputas de cada localidade e, por isso, em alguns contextos a tradição era considerada necessária para a transmissão da propriedade, enquanto em outros se buscavam legislações estrangeiras para considerar o contrato como a transmissão perfeita⁴⁰⁸.

Além do contrato de compra e venda, outros documentos validados perante oficiais públicos e demais sujeitos interessados nas transações podiam ser considerados como títulos de domínio perfeitos sobre alguma coisa ou bem. A transmissão dos bens móveis e imóveis através da partilha por inventários e testamentos, em alguns contextos, eram interpretados de forma semelhante ao contrato de compra e venda, como um título perfeito, sem a necessidade do costume da tradição. O documento escrito e reconhecido oficialmente por uma autoridade confirmaria, então, o domínio de alguém sobre uma coisa ou bem⁴⁰⁹. No caso da propriedade da terra, a transmissão (por contrato, inventário ou outra forma) é uma questão ainda mais complexa porque o costume da posse, que estava relacionada à ideia da utilidade para o cultivo desde os tempos da colonização portuguesa, era também considerado por muitos sujeitos como uma forma de domínio legítimo, principalmente porque se levava em conta o tempo de permanência e as benfeitorias desenvolvidas. Assim, não é de se estranhar o fato de o coronel Manoel Pinto da Rocha requerer de volta para si as terras que teria doado à sua filha, mesmo tendo consentido, anteriormente, a transmissão através de partilha por inventário quando a mesma filha ficou viúva.

Muitos jurisconsultos e diferentes autoridades da justiça no Brasil imperial se pronunciavam sobre algumas questões relacionadas às disputas ou conflitos pela propriedade da terra, sobretudo no que tange à partilha de bens ou direitos de sucessão. O pequeno relatório desenvolvido pela revista *O Direito*, principal fonte analisada sobre o caso de disputa, é um exemplo dos entendimentos dessas autoridades do judiciário sobre o direito à terra através do conflito envolvendo as famílias do coronel Manoel Pinto da Rocha e do major José Moreira de Carvalho Rego. O impasse jurídico teria se estendido entre os anos de 1872 e 1873, começando o processo na localidade de Alagoinhas e sendo concluído no Rio de Janeiro, capital do Império. Veremos, sucintamente, como isso ocorreu e os principais interesses em jogo.

O coronel Manoel Pinto da Rocha, através de uma ação judicial, solicitou ao juiz de Alagoinhas a anulação da venda de parte das terras do Engenho Barbado e suas respectivas benfeitorias, almejando que tudo fosse devolvido para seu domínio. Essas terras tinham pertencido a ele e à sua mulher, antes de doá-las à sua filha por ocasião do casamento com o filho do major Moreira Rego. Este, que teria adquirido as terras em um leilão, se recusou a devolver, alegando que as benfeitorias teriam pertencido ao português Ferreira de Mello, depois de ter sido partilhadas no inventário do primeiro esposo de Josepha, Joaquim Rego. Ainda segundo Moreira Rego, o coronel Manoel Pinto da Rocha e sua mulher não haviam se oposto ao inventário e partilha do primeiro casamento de sua filha (com Joaquim Rego) e nem

⁴⁰⁷ *ibid.*, p. 47.

⁴⁰⁸ *ibid.*, p. 77.

⁴⁰⁹ Conforme ressaltado por Mariani Bandeira Cruz Oliveira, o registro de um inventário daria a garantia de posse aos herdeiros da pessoa falecida, principalmente se ocorresse a contestação de alguns dos bens, sobretudo nos casos relativos à propriedade da terra e ou de escravos. Ver: OLIVEIRA, Mariani Bandeira Cruz. *Dos inventários post mortem nos Campos Gerais do Paraná: habitações, senhores e escravos (1820-1844)*. 8º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre, UFRGS, 2017, p. 3.

do segundo (com Ferreira de Mello)⁴¹⁰. Desta forma, não teriam mais nenhum domínio sobre aquela parte das terras em questão, no entendimento de Moreira Rego.

Na primeira instância do judiciário, o coronel Manoel Pinto sairia vencendo o processo e tendo as terras de volta ao seu domínio, já que o juiz de Alagoinhas atendeu sua reivindicação. Mas a partir da segunda instância, o caso passou a ser analisado de forma mais criteriosa, o que iria favorecer o major Moreira Rego. Após os trâmites processuais, (depoimentos das testemunhas, réplicas e tréplicas) a ação foi julgada como improcedente, em uma apelação de segunda instância.

Ao que tudo indica, a improcedência da ação se deu por causa de desajustes no próprio trâmite do processo. Isso porque os autos do processo, por apelação na Relação da Bahia, foram distribuídos ao desembargador Filgueiras, responsável por nomear um curador para falar por parte dos menores e, depois da resposta do curador, o mesmo desembargador Filgueiras viu os autos processuais na qualidade de relator. Entretanto, esse desembargador não interveio no julgamento, como deveria ter feito, deixando a responsabilidade para juízes considerados incompetentes para o caso e sem alegar os motivos para tal procedimento. Em um segundo acórdão, teria acontecido algo semelhante: o juiz que deveria intervir no julgamento era o desembargador Silva Gomes, mas quem assinou o acórdão foi o desembargador Ribeiro, que não tinha visto os autos e não era juiz responsável por tal. Após as sentenças serem consideradas como nulas, já que foram proferidas por juízes incompetentes para o caso, os autos do processo foram remetidos para a Relação no Rio de Janeiro, para revisão e novo julgamento⁴¹¹.

Não sabemos se os juízes de primeira e de segunda instância tinham alguma relação pessoal com uma das partes envolvidas no processo, Manoel Pinto da Rocha e José Moreira de Carvalho Rego. Caso houvesse algum grau de aproximação entre esses proprietários e as autoridades judiciais, seria possível inferir que os entendimentos do Judiciário sobre quem deveria possuir as terras do Engenho Barbado teriam uma forte influência da relação por eles estabelecidas. Afinal, os dois proprietários eram influentes em suas localidades porque ocuparam diferentes cargos políticos e, no século XIX, era difícil separar os interesses públicos dos particulares, assim como era difícil, para a justiça, uma tomada de decisão mais imparcial. Na hipótese de haver uma aproximação entre um dos proprietários e algum juiz, seria mais provável que isso ocorresse entre o coronel Manoel Pinto e o juiz de Alagoinhas, pois além de ambos estarem inseridos numa teia de poder local, ocupando cargos públicos importantes, o juiz local atendeu ao interesse direto do coronel, decisão que foi rejeitada inclusive na última instância do poder judiciário, como veremos mais adiante.

A anulação das sentenças em segunda instância, ocasionada pelo fato de juízes incompetentes terem se responsabilizado com a questão, nos faz pensar nas dificuldades que muitas daquelas autoridades tinham em julgar ações relativas à propriedade da terra. Mais difícil do que atender aos interesses particulares de um ou de outro proprietário, os juízes deviam tomar decisões sobre uma matéria do direito que gerava diversos entendimentos, num contexto de transformações socioeconômicas em que a terra estava cada vez mais se tornando em um bem passível de individualização. Assim, também é válido pensar na possibilidade de os juízes competentes para o caso terem deixado a responsabilidade de julgar o processo por conta da dificuldade de se posicionar sobre uma questão complexa que é a da propriedade da terra.

⁴¹⁰ **O Direito:** Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

⁴¹¹ **O Direito:** Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 2, nº 1 a 3, ano I, 1873 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial, p. 248-249.

Na Relação do Rio de Janeiro, última instância em que o processo foi julgado, houve um acórdão revisor em outubro de 1873, com o intuito de resolver o impasse entre os dois proprietários que disputavam as terras do Engenho Barbado. De acordo com a revista *O Direito*, o acórdão revisor teve seis pontos principais, a saber: primeiro, que o coronel Manoel Pinto da Rocha propôs uma ação de reivindicação e rescisão das terras do Engenho Barbado, que foram arrematadas em praça do consulado de Portugal, pelo major José Moreira de Carvalho Rego, como sendo pertencentes ao espólio do português Joaquim Teixeira de Mello. Segundo, houve uma sentença de partilha do inventário procedida no juízo de órfãos por falecimento de Joaquim da Silva Rego, sendo partilhadas as terras que Manoel então queria reivindicar. Terceiro, quando a viúva de Joaquim da Silva Rego casou-se com o português Joaquim Mello, por morte deste, fez-se o inventário pelo consulado português, sem que Manoel Pinto se opusesse à descrição das terras em questão, como pertencentes ao português. Além disso, Manoel nunca teria reclamado o seu direito e nem provado o seu domínio sobre essas terras. Aliás, ao ser feito o inventário pelo consulado português, quando Joaquim Mello falecera, Manoel nada teria alegado a respeito do seu domínio sobre as terras do Barbado, deixando então que essas terras fossem consideradas como pertencentes ao casal⁴¹².

Em resumo, a sentença na Relação do Rio de Janeiro foi proferida da seguinte forma: as terras e benfeitorias do Engenho Barbado foram doadas em dote à filha do autor da ação, Manoel Pinto da Rocha, por ocasião do seu primeiro matrimônio e daí passou para o poder do segundo marido, sem oposição dos autores da ação. Pela descrição do inventário, ficava reconhecido o domínio de Moreira Rego e, pelos títulos apresentados, a arrematação das terras seria legítima. A legitimação da posse das terras por Moreira Rego foi possível, segundo a sentença do processo resumida na revista *O Direito*, porque a partilha de bens prevista no inventário do primeiro e do segundo marido de Josepha era “o melhor título legítimo de domínio”⁴¹³.

Esse processo, ainda que não tenha sido por nós acessado na íntegra, nos faz pensar em diversas questões envolvendo os direitos de propriedade, não apenas em relação ao direito de sucessão por herança ou partilha, mas também sobre o entendimento do costume da posse, além do entendimento da venda como uma ação legítima de se obter um bem. Esses diferentes entendimentos podem ser analisados a partir da perspectiva dos sujeitos interessados ou diretamente envolvidos na disputa pela terra e da perspectiva dos agentes do judiciário, nas diferentes instâncias desse poder.

4.1.2: Possíveis entendimentos sobre o direito à propriedade

Os sujeitos envolvidos, direta ou indiretamente, no processo judicial pelas terras do Engenho Barbado podiam ter suas próprias noções sobre direitos de acesso à terra, muitas vezes baseadas nos costumes da localidade onde viviam. Nesse tópico, a apresentação de possibilidades de entendimentos dos diferentes sujeitos sobre o direito à propriedade faz-se necessário para pensarmos que, para além de uma sentença judicial de acordo com as normas do direito, os sujeitos pretendiam ocupar a terra por razões distintas. Ainda que não saibamos as diferentes motivações desses sujeitos, já que a documentação analisada não nos permite tal

⁴¹² **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

⁴¹³ **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

coisa, pensar nas possibilidades ajuda a compreender melhor como a propriedade da terra passaria a ter novas significações naquele contexto de transformações socioeconômicas ⁴¹⁴.

A começar pelo coronel Manoel Pinto da Rocha, que doou um pedaço de terra à sua filha que se casaria, possivelmente prevendo a garantia de que ela tivesse uma vida melhor com o esposo. E era costume, desde os tempos coloniais, os pais doarem algum bem aos seus filhos ou, mais especificamente, um dote que era oferecido pelo pai da noiva na ocasião do matrimônio⁴¹⁵. Josepha Alexandrina e seu primeiro esposo, ao receberem uma parte das terras do Engenho Barbado, logo deram continuidade na utilização daquelas terras, erguendo moradia e desenvolvendo benfeitorias (gêneros agrícolas), como se interpretassem a posse a partir de uma perspectiva semelhante à ideia de domínio útil⁴¹⁶ sobre a propriedade. Após a partilha de bens por decorrência da morte do seu primeiro marido, Josepha permaneceu nas terras e casou-se com outro homem, ficando mais tarde viúva novamente e dividindo as possessões também com os filhos do segundo marido. Pela partilha prevista no inventário, uma parte das terras do Engenho Barbado seria desses seus enteados, mas talvez o pai de Josepha, o coronel Manoel Pinto da Rocha, entendesse que, na prática, as terras podiam voltar ao seu domínio, por conta do costume da posse e da antiguidade de permanência. Naquele contexto de disputa, seria como se nem a transmissão das terras prevista no inventário e nem a venda por parte do consulado português tivessem valor de legitimação de domínio, no entendimento do coronel. Ou seja, talvez ele entendesse que, como as terras foram inicialmente transmitidas à sua filha através de doação, as mesmas terras poderiam ser devolvidas depois de algum tempo, ficando novamente sob seu domínio, mesmo tendo ocorrido os trâmites legais de partilha por inventários e escrituras de compra e venda feitos entre as partes envolvidas nas relações familiares.

De forma semelhante pode ter interpretado o juiz de Alagoinhas, quando atendeu ao pedido do coronel Manoel Pinto, ordenando a devolução das terras do Engenho Barbado, que tinham sido arrematadas pelo major Moreira Rego. E não se deve descartar a possibilidade de influência política ou alguma relação mais próxima entre o juiz da localidade, que consentiu a devolução das terras, e o coronel⁴¹⁷. Vale lembrar, de acordo com a revista consultada, que até

⁴¹⁴ No que tange à narrativa histórica referente ao processo judicial que procuramos apresentar, é válido ressaltar que, na dificuldade de se conhecer diferentes motivações dos sujeitos envolvidos, buscamos, em alguns momentos, desenvolver um exercício semelhante à imaginação histórica. Este conceito está associado à ideia de que “a história, sendo um tipo de conhecimento dedutivo daquilo que é transitório, não pode extrair certeza das fontes porque é a veracidade das afirmações da própria fonte que está em questão”. Ver: ARRAIS, Cristiano Alencar. *Imaginação histórica e pensamento mediado* na obra de R. G. Collingwood. ANPUH. XXV Simpósio Nacional de História, Fortaleza, 2009. Segundo Arrais, a narrativa produzida a partir da imaginação histórica não age partindo apenas de uma preferência em relação às fontes utilizadas, mas de uma preferência relacional, ou seja, estabelecendo uma coerência entre o mundo histórico constituído na mente do historiador e os “fatos pressupostos” oriundos do trabalho de crítica.

⁴¹⁵ BACELLAR, op. cit.

⁴¹⁶ A ideia de “domínio útil”, conceito discutido por Paolo Grossi e que está relacionado à mentalidade, é visto aqui como o domínio de alguém sobre algo, com objetivos práticos e imediatos. No caso da terra, por exemplo, a posse estaria diretamente relacionada à utilização imediata para fins de produção agrícola e de moradia. Para se ter o domínio sobre uma coisa, segundo Grossi, é fundamental “a existência de um poder, não importa se pequeno ou grande, mas autônomo e imediato”. Ver: GROSSI, Paolo. *A propriedade e as propriedades na oficina do historiador*. in: **História da propriedade & Outros Ensaio**. Renovar: Rio de Janeiro, 2006.

⁴¹⁷ De acordo com Bourdieu, dentre as diferentes categorias de intérpretes da lei, há uma tendência a distribuir-se entre aqueles intérpretes que estão voltados para a elaboração puramente teórica da doutrina e aqueles voltados para a avaliação prática de um caso particular. Magistrados, advogados e notários, por exemplo, que estariam inseridos na categoria de intérpretes práticos da lei, tomariam as decisões de acordo com sua posição hierárquica interna ao corpo do qual fazem parte e talvez a serviço dos interesses da sua clientela. “No caso do direito das sucessões, podem pôr a sua competência jurídica ao serviço dos interesses de algumas categorias da sua clientela e tacer as inúmeras estratégias graças às quais as famílias ou as empresas podem anular os efeitos da lei. A significação prática da lei não se determina realmente senão na confrontação entre diferentes corpos animados de interesses específicos divergentes (magistrados, advogados, notários, etc.), eles próprios divididos em grupos

mesmo na segunda instância pela qual o processo foi julgado, a Relação da Bahia, um dos juízes foi considerado inadequado para assinar o acórdão, talvez sugerindo que houvesse algum tipo de relação entre a autoridade do judiciário e uma das partes envolvidas no processo⁴¹⁸.

Para o major Moreira Rego, recorrido na ação movida pelo coronel Manoel Pinto, a transmissão da propriedade através da partilha feita por inventários e posteriormente por escritura de compra e venda, era mais legítima e, portanto, o seu direito sobre as terras do Barbado devia ser respeitado. Do mesmo modo, interpretaram os juízes da Relação na Bahia e da Relação no Rio de Janeiro, assim como o consulado português, este responsável pela venda das terras em disputa.

O major Moreira Rego adquiriu as terras do Engenho Barbado através da compra, um costume também frequente nas diferentes localidades do império, antes mesmo da Lei de Terras, conforme abordado no primeiro capítulo desta tese. A compra como forma de obtenção das terras em disputa não foi o motivo do debate entre os juízes das diferentes instâncias e juriconsultos da revista *O Direito*. O debate no processo ocorreu, sobretudo, a partir do entendimento de se respeitar a transmissão e partilha de bens por inventário e, portanto, as terras do Barbado em questão seriam do português, passando para seus filhos em decorrência de sua morte. Assim, o consulado de Portugal, responsável por administrar os bens dos filhos do português, também tinha como principal referência para domínio a transmissão e partilha de bens por inventário. E com o interesse do major Moreira Rego em adquirir para si aquelas terras, o momento oportuno foi a arrematação através do leilão. Então, a transação de compra e venda também devia ser levada em consideração enquanto uma forma justa, para Moreira Rego, de transmissão da propriedade, mesmo não estando implícita nos trâmites do processo judicial.

Além da possível manutenção do poder político local expressada no domínio territorial, o interesse do coronel Manoel Pinto em readquirir ou deixar sua família permanecer nas terras que em outro momento estavam sob seu domínio, pode revelar um certo apego que esse sujeito tinha ao lugar e também a possibilidade de ele usufruir das benfeitorias (produção agrícola, construções, etc) desenvolvidas antes e durante o período em que sua filha administrou aquelas terras⁴¹⁹. O major Moreira Rego também teria esse mesmo interesse de ordem pessoal e material, uma vez que as terras e benfeitorias do Barbado tinham pertencido também ao seu filho, que foi o primeiro esposo de Josepha, filha do coronel, e que juntos ergueram casa e desenvolveram outras benfeitorias. Assim, a compra daquelas terras feita pelo major Moreira Rego seria uma forma justa e talvez menos difícil de proceder do que por uma disputa judicial.

O consulado português, representante dos filhos do segundo esposo falecido de Josepha, talvez fosse a parte menos interessada na posse ou permanência naquelas terras, uma vez que os filhos do português eram menores de idade, não deviam ter parentes diretos na

diferentes animados de interesses divergentes, e até mesmo opostos, em função sobretudo da sua posição na hierarquia interna do corpo, que corresponde sempre de maneira bastante estrita à posição da sua clientela na hierarquia social”. Ver: BOURDIEU, op. cit., p. 217-218.

⁴¹⁸ **O Direito**: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Vol. 3, nº 1 a 8, ano II, 1874 (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

⁴¹⁹ É válido ressaltar que naquela sociedade marcada por uma ordem patriarcal, o poder das mulheres em administrar os bens era limitado. Conforme apontado por Hildete Pereira de Melo e Teresa Cristina Novaes Marques, “observa-se que as mulheres tinham direitos legais à propriedade, mas o exercício do poder sobre os bens estava condicionado a práticas sociais. Solteiras, esposas e, mesmo viúvas, dependiam de que não houvesse oposição de parentes do sexo masculino, ou do juiz de órfãos da localidade, para usufruir do patrimônio”. Ver: MELO, Hildete Pereira e MARQUES, Teresa Cristina Novaes. A partilha da riqueza na ordem patriarcal. Encontro ANPEC 2001, p. 04.

localidade e nem interesse na lida com a terra⁴²⁰. Sendo assim, a melhor alternativa era a venda daquela parte da propriedade. Para o consulado, portanto, o tempo de permanência do português Joaquim, as possíveis benfeitorias desenvolvidas por ele e a continuidade do trabalho com a terra por parte dos herdeiros, não seriam fatores tão relevantes para considerar sobre a propriedade da terra. O interesse maior em continuar dominando as terras do Engenho Barbado parecia ser mesmo do coronel Manoel Pinto da Rocha e do major José Moreira de Carvalho Rego, os envolvidos no processo de disputa.

Em suma, a disputa judicial envolvendo esses dois importantes proprietários e ocupantes de cargos públicos na região tem um ponto em comum, que seria o domínio sobre parte das terras do Engenho Barbado, onde um desses agentes teve primeiro a posse das terras e o outro era pai e avô de quem também tivera a posse em outro contexto. E então podemos inferir que o aspecto social, ou melhor, as relações familiares, devem ser levados em consideração como um dos aspectos mais importantes para se compreender as relações desses sujeitos com a terra. O ponto divergente entre as duas famílias, a do coronel Manoel Pinto da Rocha e a do major José Moreira Rego, é a forma como eles entendiam, naquele contexto de disputa, o acesso a essas terras. Para um, o mais importante seria o tempo de domínio, enquanto para o outro, seria a obtenção através da compra.

De acordo com o entendimento do Judiciário, na sua última instância, o ato de partilha de bens por inventários e escrituras de compra e venda já legitimava o domínio sobre as terras e, portanto, o coronel Manoel Pinto não teria mais o direito que tivera em outros tempos, antes de doar à sua filha e consentir a partilha com os dois maridos. Da mesma forma que a doação feita por Manoel Pinto à sua filha Josepha teria sido uma ação legítima de direito à propriedade, a partilha por inventários também foi, e a compra das terras feitas pelo major Moreira Rego foi só mais uma das formas consideradas justas de se transmitir a propriedade, no entendimento do próprio Moreira Rego e dos juízes da última instância.

Conforme salientado anteriormente, pelas fontes consultadas, parece que são poucos os processos de disputa pela propriedade referentes à região de Alagoinhas na segunda metade do século XIX que foram resolvidos na última instância da justiça. Além desse caso envolvendo as famílias do coronel Manoel Pinto e do major Moreira Rego, só foi possível encontrar mais uma disputa envolvendo a família de outro proprietário abastado da localidade, Manoel Paulino da Trindade, ocorrida no final da década de 1870⁴²¹. Ainda que a disputa não tenha sido exclusivamente pela posse de terras, é interessante apresentá-la neste tópico por dois principais motivos: primeiro, porque os sujeitos envolvidos no processo tinham entendimentos diferentes sobre os direitos de propriedade e segundo, porque José Moreira Rego, que figurou no processo anterior como uma das partes envolvidas na disputa, teve acesso direto ao caso da família de Manoel Paulino. Isso porque Moreira Rego atuou como um dos juízes de órfãos de Alagoinhas e seria responsável pela condução de uma parte da partilha dos bens deixados por Manoel Paulino da Trindade⁴²². Vejamos, resumidamente, como ocorreu esse processo de disputa pelos bens de Manoel Paulino e as possíveis motivações dos sujeitos envolvidos.

O proprietário Manoel Paulino da Trindade, em seu testamento, reconheceu como seus filhos naturais e herdeiros de seus bens Ernesto Francelino da Trindade, de 26 anos de idade e

⁴²⁰ Pelas fontes consultadas, não sabemos quanto tempo Josepha e o português Joaquim estiveram casados, mas levando em consideração que na ocasião do casamento Joaquim já teria filhos com outra mulher e, quando faleceu, seus filhos ainda eram menores de idade, muito provavelmente o casamento não durou muito tempo. Dessa forma, as crianças não teriam tanto apego ao lugar e nem a experiência na lida com a terra, além da falta de parentes (mãe, avós, primos, tios) que os incentivassem a permanecer no Brasil.

⁴²¹ Não tivemos acesso ao processo na íntegra, mas é possível analisar o caso de forma resumida, através de outra revista de direito do período, a “Gazeta Jurídica: revista mensal de doutrina, jurisprudência e legislação”.

⁴²² Falaremos, mais adiante, sobre a rápida atuação de José Moreira Rêgo no cargo de juiz de órfãos, no momento dessa partilha de bens.

Josephina Francelina da Trindade, de 18 anos. Manoel faleceu em agosto de 1876 e seu inventário foi procedido pelo juízo de órfãos da Vila de Alagoinhas, em setembro daquele mesmo ano. O inventariante declarou que o inventariado mencionou, além dos filhos acima citados, o neto de nome Aristêo. E o pai de Aristêo seria Pedro Ribeiro da Trindade, outro filho de Manoel e que também já se encontrava falecido na ocasião do processo. Pelo testamento de Manoel Paulino, Aristêo teria direito a uma parte da herança. Entretanto, outras pessoas da família não concordariam com a partilha prevista no testamento.

A disputa judicial teve início quando João Capistrano Pires Barbosa, genro e co-herdeiro de Manoel Paulino da Trindade, solicitou a anulação da partilha dos bens. A sentença de anulação, proferida em dezembro de 1878 pelo então juiz de Alagoinhas, Ignacio Accioli de Almeida, alegava que a inclusão de Aristêo como herdeiro era inválida porque sua filiação natural não estava plenamente comprovada, assim como não havia comprovação de que Pedro era filho de Manoel. Ou seja, segundo o juiz da localidade, não se podia comprovar a filiação de Pedro e nem de Aristêo, portanto a herança não deveria ser sucedida. Entretanto, pelos testamentos de Manoel Paulino da Trindade e Pedro Trindade, Aristêo teria direito a uma parte da herança, já que foi citado como herdeiro nos dois documentos, do pai e do avô.

Em um trecho da sua declaração, em testamento, Pedro Trindade teria afirmado o seguinte: “por fragilidade humana, tive um filho natural, que é o pardinho Aristêo, que reconheço como meu filho e como tal o habilito a suceder na herança de meus bens”⁴²³. Ainda assim, segundo o juiz Accioli, Aristêo não podia ser considerado filho natural de Pedro, principalmente porque este ocultou o nome da mãe de Aristêo. Nas palavras do juiz, “o fato de ter simplesmente declarado ‘tive um filho natural’ não é bastante. Era indispensável que o testador tivesse declarado que houve esse filho de mulher solteira, com quem poderia casar-se, querendo, por não haver entre eles impedimento algum”.⁴²⁴ E concluiu a sentença alegando que Aristêo não deveria ser admitido como herdeiro, representando o seu pai Pedro Trindade. Isso porque Manoel Paulino da Trindade havia declarado em testamento que não lhe restava filho algum de seu casamento com Josepha Ferreira de Brito, pois todos tinham falecido. Pedro seria um desses filhos falecidos, porém não havia documento que comprovasse a naturalidade, segundo o juiz local. Na primeira instância da justiça, portanto, Aristêo foi excluído da herança do seu avô.

Vale lembrar que o juiz de órfãos tinha dado licença para a filha de Manoel casar-se com João Capistrano Barbosa e este, já como co-herdeiro, foi o articulador contra a capacidade do menor Aristêo ser concorrente da herança. Além da insuficiência documental, João Capistrano e o juiz de órfãos alegaram o fato de não ter sido dado um tutor à menor Josephina, como tinha recebido Aristêo. Também, segundo eles, não haveria igualdade na partilha, pois estava previsto, no testamento, que todos os 20 escravos da família seriam herdados por Aristêo.

O maior interessado em anular a partilha prevista no testamento de Manoel Paulino da Trindade parecia ser o seu genro João Capistrano, já que este foi o autor da ação judicial. Além do possível interesse de Capistrano em aumentar suas posses e de sua esposa, havia um entendimento de que os testamentos, enquanto documentos para transmitir a propriedade, não eram suficientes. Seria necessário, segundo Capistrano e também o juiz local, a comprovação do grau de parentesco de Aristêo e de seu pai Pedro em outros documentos, como registro de batismo, por exemplo. Assim, a vontade do falecido Manoel Paulino de deixar uma parte da herança para Aristêo, não estava sendo respeitada naquela primeira instância da justiça.

Aristêo, por sua vez, não concordou com a sentença na primeira instância e decidiu apelar da decisão que retirava seu nome da partilha dos bens de Manoel Paulino. Na segunda instância da justiça, houve pelo menos dois acórdãos que revisaram a sentença proferida pelo

⁴²³ **Gazeta Jurídica**: revista mensal de doutrina, jurisprudência e legislação, p. 40.

⁴²⁴ *ibid.*

juiz de Alagoinhas e, sendo inclusive apresentado, nos relatórios, documentos que comprovariam o parentesco de Aristêo. O primeiro acórdão, de agosto de 1879, foi assim resumido: está plenamente provado que o inventariado Manoel Paulino da Trindade, ao ficar viúvo, procedeu o inventário de sua mulher, declarando Pedro Ribeiro da Trindade como herdeiro. Pedro, por sua vez, após ter se doutorado, faleceu e tinha instituído em testamento Aristêo como seu filho natural e herdeiro dos bens. Aristêo foi batizado como filho natural de Josepha Maria da Anunciação, tendo como padrinhos o tenente-coronel Manuel da Conceição Seixas e sua mulher Felippa Maria de Jesus, conforme certificado pelo vigário da freguesia do Catú. Essa informação consta de um dos assentos avulsos, deixados por lançar no respectivo livro pelo vigário antecessor daquela freguesia. Os documentos eram convergentes⁴²⁵. Os juízes responsáveis pelo acórdão concluíram o relatório ressaltando que era inadmissível os tios de Aristêo o terem excluído como neto natural sucessível e que, embora o princípio de *boane et aequae* (dar-se a cada co-herdeiro uma parte igual) não fosse observado na partilha, esta não podia ser afetada, mas sim revista ou reformada, recompondo os quinhões que tinham sido atribuídos a Aristêo. Dessa forma, João Capistrano e sua esposa sairiam derrotados nessa instância, devendo arcar com as devidas custas do processo.

João Capistrano ainda recorreu desse primeiro acórdão na segunda instância da justiça, alegando, mais uma vez, os principais motivos para anulação da partilha: falta de curador que falasse pela filha de Manoel Trindade, que era menor de idade; desigualdade na partilha dos bens; falta de prova de reconhecimento da filiação natural de Aristêo. Especificamente sobre o documento que comprovava a filiação de Aristêo, a alegação apresentada por Capistrano era a de que o nome de Aristêo teria sido encontrado em um pedaço de papel de um assento avulso, declarando ser filho de Josepha Anunciação, mas sem referência ao pai e sem saber se entre os progenitores dava-se ou não impedimento para se casarem. Na contestação a esse embargo movido por Capistrano, foi explicado que Aristêo era filho reconhecido não só pelo próprio pai, Pedro Ribeiro da Trindade em testamento, como também pelo seu avô, Manoel Paulino da Trindade. Além disso, foi ressaltado que a perseguição ao menor Aristêo só ocorreu depois do casamento de Capistrano com a filha de Manoel, fazendo “desaparecer a harmonia que até então reinou entre os herdeiros do casal” e que a partilha ocorreu no melhor acordo entre eles⁴²⁶. Em relação à filiação de Aristêo, foi juntada a certidão de batismo, uma carta do tutor Dr. Pedro Ribeiro de Araújo ao capitão Manoel Fausto Pereira de Oliveira se referindo ao ato de partilha, bem como uma justificação produzida no foro da vila de Catu, alegando ser Josepha a mãe de Aristêo, solteira e desimpedida para casar. O embargante João Capistrano, por sua vez, só sustentou o argumento de que, havendo diversas Josephas na localidade, seria difícil saber qual delas era a mãe de Aristêo. Por fim, o segundo acórdão definiu as custas que deveriam ser pagas por João Capistrano, sendo concluído o processo no Supremo Tribunal de Justiça, em setembro de 1880⁴²⁷.

Esse processo de disputa pela propriedade envolvendo pessoas de uma mesma família de Alagoinhas, ainda que não seja exclusivamente sobre a propriedade da terra⁴²⁸, também nos ajuda a pensar nos diferentes entendimentos dos sujeitos envolvidos e os interesses que eles tinham em relação à propriedade, num período marcado por transformações socioeconômicas

⁴²⁵ *ibid.*

⁴²⁶ *ibid.*, p. 148. Na contestação, foi dito ainda que era desconhecida a lei que determina a nomeação de curador “ad litem” nos inventários, onde o curador geral, devidamente nomeado e juramentado, representa os menores. O significado mais atual de curador “ad litem” seria, segundo o *Vade Mecum* Brasil, a “pessoa, especialmente nomeada pelo juiz da causa, para defender os interesses ou o direito do menor, ou interdito, no processo em que qualquer deles é parte”. Ver: <https://vademecumbrazil.com.br/palavra/curador-a-lide-in-litem-ou-ad-litem>

⁴²⁷ **Gazeta Jurídica**: revista mensal de doutrina, jurisprudência e legislação, p. 150.

⁴²⁸ Pela revista consultada, não sabemos exatamente quais foram os bens deixados por Manoel Trindade. Só foi mencionado que o neto Aristêo herdaria todos os 20 escravos da família. Entretanto, é possível que no inventário desse proprietário tivesse também outros bens móveis e bens imóveis (casas e sítios ou fazendas).

na região e que muitos sujeitos pensavam a propriedade para fins materiais ou individuais. João Capistrano, genro de Manoel Paulino da Trindade, não aceitava que uma parte da herança fosse dividida com Aristêo e tentou articular argumentos para justificar a anulação da partilha prevista no inventário de Manoel. Certamente Capistrano desejava, com isso, aumentar seus bens (móveis e imóveis), juntamente com sua esposa. Mesmo que a parte prevista para Aristêo herdar não incluísse terras e outras benfeitorias, os 20 escravos da família já seriam um motivo para a disputa, levando em consideração que a mão de obra escrava para a lavoura e para outros tipos de trabalho estava diminuindo naquele período. Desta forma, Capistrano e outras pessoas da família teriam mais dificuldade de desenvolver atividades produtivas nas terras sem o trabalho dos escravos. Aristêo, por sua vez, na hipótese de não possuir terras produtivas, certamente ganharia com o aluguel ou venda dos escravos, principalmente se estes ainda estivessem em idades mais aptas ao trabalho.

Além dos possíveis entendimentos sobre os direitos de propriedade ou de sucessão por parte das pessoas da família citada, é válido ressaltar que esse processo de disputa revela um pouco sobre a atuação dos juízes e seus diferentes entendimentos acerca da questão, principalmente o juiz local, que conhecia mais de perto os sujeitos envolvidos e, no caso específico analisado, proferiu uma sentença que foi contestada pelas instâncias superiores da justiça. E a partilha dos bens deixados por Manoel Paulino da Trindade também foi, em parte, conduzida por José Moreira Rego quando este ocupou o cargo de juiz de órfãos de Alagoinhas. Dessa forma, Moreira Rego, que anos antes estivera envolvido no processo de disputa pelas terras do Engenho Barbado, conheceria um pouco mais sobre os direitos de propriedade durante a sua atuação como juiz. Voltaremos a falar sobre a disputa pelo domínio das terras do Barbado envolvendo José Moreira Rego e Manoel Pinto da Rocha, dessa vez para discutir a expressão do poder e dos novos sentidos que esses sujeitos dariam à propriedade.

4.2: A disputa pela terra como forma de expressão do poder político e de resignificação da propriedade

O conflito judicial pelas terras do Engenho Barbado, que procuramos sucintamente analisar no início do capítulo, fornece pistas para compreendermos algumas questões envolvendo os dois principais sujeitos envolvidos, principalmente os entendimentos sobre a ideia de propriedade. Neste tópico, procuramos associar a disputa pela terra como uma forma de os proprietários expressarem o seu poder ou influência política e também de resignificarem os sentidos sobre a propriedade.

Pelo levantamento documental realizado até então, não sabemos sobre a dinâmica produtiva nas terras do Engenho Barbado⁴²⁹ que foram disputadas pelo coronel Manoel Pinto da Rocha e pelo major José Moreira Rego. E mesmo que tivéssemos encontrado dados suficientes sobre os gêneros agrícolas cultivados, as diferentes formas de trabalho

⁴²⁹ Essas terras do Engenho Barbado não aparecem nos registros paroquiais que, em Alagoinhas, ocorreram entre 1857 e 1860. Talvez o coronel Manoel Pinto da Rocha tenha adquirido essas terras em um período posterior aos registros ou, conforme salientado anteriormente, ele não as declarou, levando em consideração que outras terras não cadastradas por ele foram mencionadas por seus vizinhos nos registros. E, a julgar pelo inventário de sua esposa, boa parte das propriedades da família de Manoel eram produtivas, com diferentes gêneros agrícolas, utilizando mão de obra escrava e o gado como um meio de transporte dos gêneros. Dessa forma, é possível que as terras do Engenho Barbado fossem produtivas no momento em que o coronel doou à sua filha como dote do casamento.

desenvolvidas na propriedade, bem como possíveis mudanças na produção ao longo das décadas pesquisadas, tudo isso não seria, a princípio, mais importante do que o valor simbólico da terra para tais sujeitos.

Entendemos o valor simbólico da terra como aquele que considera a propriedade da terra muito mais como uma relação social do que como uma coisa ou bem e, desta forma, está associada ao significado social atribuído pelos grupos que estão inseridos na lógica de domínio ou de poder sobre a terra em um determinado contexto. Assim, em um primeiro momento, pensamos a disputa pelas terras do Engenho Barbado a partir de uma perspectiva que dialoga com os estudos desenvolvidos por Giovanni Levi⁴³⁰. O valor material da terra estaria circunscrito em um valor imaterial, definido no bojo das relações sociais e de poder, ou seja, as relações entre os sujeitos definiam o valor econômico, mesmo com as transformações socioeconômicas ocorridas no final do oitocentos, que podiam influenciar esses sujeitos que disputavam a posse da terra a redefinir suas próprias noções ou sentidos sobre a propriedade. Em um segundo momento, levando em consideração que a região de Alagoinhas passava por algumas transformações consideradas por muitos sujeitos como sinônimo de progresso material, pensamos que a disputa envolvendo o coronel Manoel Pinto da Rocha e o major José Moreira Rego também representaria novos significados sobre a ideia de propriedade.

O coronel Manoel Pinto da Rocha, que era o mais interessado na ação judicial, tendo em vista a retomada da posse das terras do Engenho Barbado, parecia ter ressignificado o valor dado àquela propriedade, no contexto de disputa com o major Moreira Rego. Não era, primeira e necessariamente, um valor material, pois o próprio ato de doar as terras à sua filha em matrimônio, um costume daquela sociedade, já revela um valor simbólico dado à propriedade. Retomar a posse das terras ia além das necessidades materiais do coronel e, portanto, era mais importante o domínio como uma representação do seu prestígio político e social naquela região do que a produção agrícola e possível acúmulo de riqueza a partir dessas atividades econômicas. Certamente, uma boa parte das terras que estavam sob a posse ou domínio de Manoel não era destinada às atividades agropecuárias, conforme ressaltamos anteriormente. Entretanto, uma possível valorização material das terras do Engenho Barbado não deve ser descartada, uma vez que a região de Alagoinhas passava por um processo de transformações econômicas que, segundo alguns proprietários e autoridades da região, podia influenciar nos valores dos imóveis, inclusive no valor monetário. E a disputa por aquelas terras envolvia alguém que tinha interesses em expandir seus negócios a partir da produção agrícola, tanto quanto aumentar seu domínio político na região.

O major José Moreira de Carvalho Rego, em comparação ao coronel Manoel Pinto da Rocha, parecia se dedicar um pouco mais às atividades agrícolas, visando o aumento da produção e seu escoamento, sobretudo com a chegada da ferrovia na região. A propriedade da terra para ele, podia representar tanto um valor simbólico, que estaria ligado ao poder político ou prestígio social, quanto um valor material, inclusive a partir da produção voltada para a exportação. Para um proprietário de terras que produzia fumo, que viria a se tornar um dos principais parceiros da companhia ferroviária para enviar seu produto até o porto da capital e desta para o exterior, qualquer extensão territorial a mais significaria a possibilidade de geração de mais riqueza material. Assim, a disputa pelas terras do Engenho Barbado, além de representar a disputa pelo poder na região, representava para o major um entendimento de maior interesse material sobre a propriedade. Esta deveria servir para a produção de bens voltados para a exportação e, na hipótese de valorização material dos imóveis rurais na região por conta da chegada da ferrovia, aquelas terras também se valorizariam, ainda mais porque o proprietário atuava diretamente nos negócios da ferrovia. Enquanto um agente político e proprietário rural com participação na companhia ferroviária, o major Moreira Rego podia

⁴³⁰ LEVI, Giovanni. **A herança imaterial**: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

influenciar nas relações econômicas sobre a propriedade da terra, seja nos preços das produções agrícolas ou nos preços dos imóveis rurais que ele adquiria. O fato de ter vínculo direto com a ferrovia já fazia do major Moreira Rego se diferenciar consideravelmente do coronel Manoel Pinto e de outros proprietários da região, no que tange aos possíveis usos e entendimentos acerca da propriedade da terra.

Semelhante ao questionamento desenvolvido pelo deputado Horta (da assembleia provincial em 1875), que foi citado no capítulo anterior, também duvidamos sobre uma possível valorização dos imóveis rurais e de melhorias socioeconômicas para a província como um todo, no contexto de expansão da ferrovia pelo interior da Bahia. Não tivemos acesso às fontes que nos permitem relacionar o valor material e imaterial da terra com o melhoramento da agricultura a partir da construção da estrada de ferro Bahia ao São Francisco e seus prolongamentos. Conforme ressaltado pelo referido deputado, a chegada do transporte ferroviário na região não trazia, necessariamente, progresso material e nem valorização da propriedade rural⁴³¹. Entretanto, pensamos que alguns agentes atuantes em cargos políticos e nos negócios da grande lavoura, tais como o major Moreira Rego, podiam entender a propriedade da terra a partir do ponto de vista do progresso material, que associa o valor da terra ao crescimento da produção e da circulação dos gêneros agrícolas, naquele contexto de transformações econômicas. Assim, além da disputa pelo domínio das terras do Barbado como uma manifestação de poder político e prestígio social, Moreira Rego procurava expandir sua riqueza material, enquanto proprietário de terras e produtor agrícola.

A disputa envolvendo os dois proprietários, portanto, estaria inserida em uma lógica de discussão, senão de redefinições sobre os sentidos dados à propriedade da terra naquela região, já que estava sendo colocado em xeque pelas próprias autoridades parlamentares, uma possível valorização material da terra por conta da chegada da ferrovia. Esta seria, de acordo com algumas autoridades, um divisor de águas na produção de riqueza material para os proprietários e para a província baiana como um todo. Ou ainda, o preço da terra podia ser maior porque a estrada de ferro estava atravessando a região e isso incentivaria a produção agrícola⁴³².

O coronel Manoel Pinto da Rocha e o major José Moreira Rego podiam seguir o pensamento de muitas autoridades provinciais do legislativo no que tange o entendimento sobre a relação entre o valor da propriedade rural e os caminhos do melhoramento promovido pela ferrovia. De acordo com as fontes analisadas, Manoel não estava diretamente engajado nos negócios da ferrovia e não devia ter propriedades muito próximas dos trilhos e estações. Mas a reapropriação das terras do Engenho Barbado possibilitariam mais produção agrícola e consequentemente acúmulo de riqueza material. Então, ele seguiria uma lógica econômica diferente de décadas anteriores, quando boa parte de suas terras não produziam para tais fins. Moreira Rego, por sua vez, além de desenvolver a produção de fumo para a exportação, possuía um trapiche nas margens da estação de Alagoinhas para facilitar a condução do produto até Salvador através do trem, o que favorecia ainda mais os seus negócios. A compra de mais terras, neste caso as do Engenho Barbado, significava um investimento econômico extra para esse proprietário.

Alguns anos da década de 1870 foram cruciais para um debate, no legislativo e em outras esferas do governo imperial⁴³³, sobre um possível melhoramento da agricultura, a partir do desenvolvimento científico e tecnológico. A expansão de ferrovias e seus prolongamentos

⁴³¹ Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. Discurso do sr. deputado Horta, pronunciado na sessão de 23 de abril de 1875, p. 265.

⁴³² Ver, no capítulo 3, alguns posicionamentos de deputados que defendiam a aprovação do projeto de construção da ferrovia como uma forma de impulsionar um maior desenvolvimento da agricultura e uma maior valorização dos imóveis rurais na região.

⁴³³ A exemplo do MACOP - Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conforme ressaltado anteriormente.

pelo interior faziam parte desse tipo de desenvolvimento, que muitas vezes era associado a uma maior valorização da propriedade e ao progresso material. Nas discussões das câmaras de deputados e do Senado a respeito da construção de um ramal ferroviário entre Alagoinhas e o Timbó, por exemplo, havia essa interpretação por muitos parlamentares, o que pode ter levado à aprovação do projeto, apesar dos diversos questionamentos ou posicionamentos contrários. No mesmo período em que esses debates parlamentares sobre o projeto de construção do ramal na região estavam mais intensos, a disputa judicial pelas terras do Engenho Barbado se desenrolou nas diferentes instâncias. Dessa forma, essas terras podiam estar sendo vistas, pelos sujeitos que a disputavam, como uma forma de manutenção do seu poder de domínio na localidade e uma possibilidade de aumento da riqueza material, uma vez que vigorava um pensamento progressista, por parte de muitas autoridades e proprietários, com a expansão da ferrovia na região. Em outras palavras, com os debates parlamentares e discursos de autoridades locais e provinciais em defesa da construção do ramal, a questão da propriedade da terra ganhou mais destaque, pois muito se pensava no incentivo à produção agrícola e consequente interesse maior pelas terras da região. Afinal, Alagoinhas e seu entorno estavam sendo mais observadas ou classificadas pelas próprias autoridades, engenheiros e proprietários como uma região muito propícia para o desenvolvimento da agricultura, e as propriedades próximas dos trilhos ou estações seriam diretamente beneficiadas pela rapidez no escoamento da produção e possivelmente mais valorizadas economicamente.

A ressignificação da propriedade da terra na região ocorreria, portanto, graças aos entendimentos que muitas autoridades e proprietários tentaram demonstrar, seja através de discursos nas esferas de poder que representavam ou nos espaços sociais que ativamente atuavam. No caso de alguns deputados, senadores, presidentes da província ou ministros do império, a ideia de progresso material proporcionado pela construção de ferrovias estaria diretamente relacionada à uma maior valorização da terra, principalmente porque o projeto das estradas de ferro naquela região tinha o primeiro e mais importante objetivo: atender ou incentivar ou melhorar a produção agrícola. Em outras palavras, para muitas dessas autoridades, com a construção do ramal ferroviário, a produção agrícola aumentaria, haveria um maior incentivo à atração da população para as localidades mais próximas dos trilhos e consequentemente aumentaria o valor social e econômico dos imóveis. Para os proprietários de terra que acompanhavam esse mesmo pensamento progressista, a permanência nas terras e a expansão territorial visando o aumento da produção, geraria mais riqueza individual, além de redefinir os sentidos da propriedade. Esse podia ser o pensamento do major Moreira Rego que, por estar inserido em uma lógica econômica mais próxima à dos interesses ingleses concessionários da companhia ferroviária, teria suas terras produtivas mais valorizadas porque produzia para atender aos interesses do mercado externo consumidor. As terras do Engenho Barbado, sob o domínio do major, seriam mais utilizadas para esse fim produtivo e também para venda ou aluguel a partir de novos entendimentos, neste caso como algo mais individualizado.

Vale ressaltar, mais uma vez, que a venda de imóveis rurais era uma prática comum ao longo do período colonial e também na segunda metade do século XIX, assim como as trocas, doações, divisões por herança, entre outras transações firmadas entre os sujeitos sociais. Entretanto, uma transação de compra e venda em um contexto caracterizado por novos entendimentos sobre economia ou progresso material, podia indicar outros sentidos no que tange aos direitos de acesso e às funções da propriedade, tendo em vista as emergentes influências do capital e dos interesses ingleses com a construção da ferrovia e seus prolongamentos. Se antes da chegada da ferrovia grande parte das terras da região de Alagoinhas era vendida por um valor que estava muito mais associado às relações sociais e de poder estabelecida entre os sujeitos que delas usufruíam, após a estrada de ferro haveria mais

práticas de vendas pautadas nos interesses econômicos individuais, do aumento de riqueza e de exploração da própria terra e do trabalho, este em diferentes formatos.

Pensando nessa possibilidade de ressignificação da propriedade rural num contexto de transformações econômicas, o interesse do major Moreira Rego em comprar as terras do Engenho Barbado tinha um significado diferente, se comparado ao contexto anterior, quando o coronel Manoel Pinto fez a doação à sua filha por ocasião do casamento com o filho do major. A função da terra até então estaria mais associada às relações sociais, levando em consideração a união familiar, o usufruto para moradia e algumas outras benfeitorias. Se a chegada da ferrovia incentivava o aumento da produção, da busca pelo trabalho na lavoura e o aumento de riqueza material, a propriedade da terra estaria adquirindo a função de produzir para atender aos interesses de um mercado em transformação. Assim, as terras do Engenho Barbado passariam a ter mais valorização material naquele contexto, porque a região estava sendo considerada por muitos proprietários e autoridades como uma das mais férteis e economicamente importantes do Império. O interesse do coronel Manoel Pinto da Rocha em reassumir os domínios sobre aquelas terras, através da ação judicial, podia estar calcada nessa ressignificação da propriedade, inclusive porque seu oponente, o major Moreira Rego, estava expandindo ainda mais os seus negócios da lavoura após a chegada da ferrovia. Os dois sujeitos que tinham feito parte da mesma família, quando seus filhos se uniram através do matrimônio, passaram a disputar uma terra que podia gerar mais riqueza individual, com a produção de gêneros que seriam mais rapidamente escoados pelo novo meio de transporte.

Embora haja uma certa dúvida de que a chegada da ferrovia na região, de fato, elevaria os preços dos imóveis rurais porque incentivaria o aumento da produção agrícola, não se pode descartar essa possibilidade de valorização material da propriedade, porque muito mais do que uma retórica das autoridades legislativas e de proprietários, havia interesses materiais e individuais em jogo naquele contexto de transformações econômicas, inclusive em expandir as parcerias de créditos com os ingleses, que eram os concessionários da ferrovia Bahia ao São Francisco e do ramal interligando Alagoinhas ao Timbó. Dessa forma, mais do que embates discursivos travados nas assembleias legislativas, a valorização material da propriedade com a chegada da ferrovia geraria novos conflitos entre os próprios proprietários de terras. Os embates giravam em torno do valor que se atribuía à nova dinâmica de circulação de pessoas e de mercadorias, o que, por sua vez, motivava um maior interesse dos proprietários pelo domínio sobre as terras da região.

4.2.1: Manoel Pinto da Rocha x José Moreira Rego e os possíveis entendimentos sobre a propriedade a partir do prolongamento da ferrovia

A expansão de ferrovias pelo interior do Império, conforme apontado nos capítulos anteriores, foi possível graças sobretudo aos acordos firmados entre o Estado Imperial e os investidores estrangeiros e, no caso específico da ferrovia Bahia ao São Francisco, dos concessionários ingleses, que tiveram o privilégio da garantia de juros por mais de três décadas. Ainda que os primeiros quilômetros dos trilhos, ligando a capital à Alagoinhas, tenha gerado mais déficits nas receitas da ferrovia durante as primeiras décadas de funcionamento, havia uma predominância de um entendimento, por parte de muitas autoridades e proprietários, de que a construção de prolongamentos da estrada de ferro pelo interior, melhoraria as receitas da própria companhia inglesa, dos proprietários de terra e do Estado. Isso porque, muitos desses agentes compartilhavam também algumas noções de economia mais inclinadas ao liberalismo econômico, no sentido de pensar a propriedade como um bem

de caráter individual e voltada para a geração de riquezas, em um contexto de transformações do mercado em uma escala global⁴³⁴.

No processo de Revolução Industrial em que os ingleses estavam pioneira e diretamente envolvidos, a expansão de ferrovias em grande parte do Ocidente facilitaria a circulação de produtos e pessoas, contribuindo assim para aumentar o capital dos investidores nesse tipo de empreendimento⁴³⁵. Se a produção agrícola cresceria significativamente na medida em que as estradas de ferro avançavam pelo interior do Império, poderia haver uma tendência na ressignificação da propriedade da terra, tanto no que se refere à sua função quanto ao seu valor e, neste caso, o valor econômico seguiria um ritmo semelhante ao da produção agrícola. Quem estivesse mais envolvido com a produção agrícola e com o escoamento através das estradas ferroviárias, teria mais interesse em atribuir novos sentidos ou revalorizar a propriedade da terra. Nesse contexto, na medida que os projetos de prolongamentos da ferrovia Bahia ao São Francisco eram colocados em execução, havia uma tendência de uma maior valorização monetária das terras da região por onde essa ferrovia atravessava, segundo o entendimento de muitas autoridades e proprietários. Então, entre Alagoinhas e o Timbó, por exemplo, o preço da terra aumentaria por causa do ramal, que era considerado como um “divisor de águas” para o crescimento econômico. Certamente, a disputa judicial pelas terras do Engenho Barbado estava marcada também por esse entendimento, em ambas as partes dos envolvidos, mais ainda pelo major Moreira Rego, que tinha acordos firmados com os ingleses concessionários, desde a criação do seu trapiche de fumo nas redondezas da estação de Alagoinhas e na sua participação política para uma regulamentação daquelas áreas mais próximas da ferrovia. Para o coronel Manoel Pinto da Rocha, as terras serviriam para propósito semelhante, mesmo não estando ele envolvido diretamente nos negócios da ferrovia. Caso não utilizasse as terras para a produção agrícola, o coronel podia arrendar, trocar ou vender por um preço relativamente superior ao que tinha obtido há décadas, tendo em vista essa possível valorização imobiliária proporcionada pelo melhoramento da agricultura através da expansão ferroviária.

Em suma, ao longo da segunda metade do século XIX, alguns dos projetos para construção de estradas ferroviárias pelo interior do império estavam sendo pensados levando em consideração uma suposta valorização material da propriedade da terra, por conta de um melhoramento da agricultura. Esse foi o caso, por exemplo, dos projetos para a construção da ferrovia Bahia ao São Francisco, nas décadas de 1850 e 1860, bem como do ramal de Alagoinhas ao Timbó, nas décadas de 1870 e 1880. O pensamento de muitos proprietários de terras da região, a exemplo do coronel Manoel Pinto da Rocha e do major José Moreira Rego, deve ter sido semelhante ao de muitas autoridades legislativas e ministeriais do período, no que diz respeito ao uso da terra para uma maior produção e a ferrovia como impulsionadora de aumento da riqueza individual.

Não se pode descartar a possibilidade de a própria ferrovia ser uma facilitadora da divulgação de ideias sobre economia que circulavam na capital da província, do império e de outras regiões, através de periódicos e correspondências que eram transportados mais rapidamente pelos trilhos. Só para se ter uma ideia, no jornal “A Verdade”, que circulou em Alagoinhas entre o final da década de 1870 e 1880, tendo o próprio Moreira Rego como um dos consultores administrativos, não era difícil encontrar algumas noções sobre economia agrícola e possíveis melhoramentos do setor, além de sugestões dessa matéria em outros

⁴³⁴ Sobre as transformações de uma economia “com mercado” para uma economia “de mercado”, tomamos como referência a obra de Karl Polanyi, citada em outro capítulo desta tese. Ver: POLANYI, Karl. **A grande transformação**: as origens da nossa época. 2ª edição. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

⁴³⁵ Dentre tantas obras que discutem a Revolução Industrial, destacando o pioneirismo inglês e a expansão das ferrovias, vale citar: HOBBSAWM, Eric. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. 24ª edição. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977, p. 71-76; HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a Ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

periódicos que podiam ser assinados e recebidos nas estações ferroviárias. Foi o caso, por exemplo, do anúncio publicado em um dos folhetos semanais do “A Verdade” sobre o periódico intitulado “Agricultor Progressista: folha semanal de economia política e rural”, sediado na Corte. Segundo o anúncio, o “Agricultor Progressista” tinha a missão de publicar tudo o que fosse útil e referente à evolução econômica da agricultura, mesmo que incomodasse àquelas pessoas que não estivessem dispostas a “concorrer para o progresso do Brasil e para o aumento e melhoramento da produção agrícola”⁴³⁶. Além de ter um grande número de exemplares distribuído nas câmaras municipais, agências de correio, bibliotecas, etc, o “Agricultor Progressista”, de circulação semanal, também podia ser assinado e recebido nas estações das estradas de ferro. Dessa forma, através da ferrovia, as ideias sobre progresso e melhoramento da agricultura que circulavam pela capital do império, também eram compartilhadas mais facilmente entre a população da região de Alagoínhas, sobretudo entre alguns proprietários interessados em expandir seus domínios territoriais e riqueza individual. No caso de José Moreira Rego, o compartilhamento de muitas ideias que circulavam em outras localidades podia ser ainda mais notório, justamente porque ele era também um dos administradores do periódico local “A Verdade” e devia conhecer outros periódicos que chegavam nas estações ferroviárias.

A circulação de ideias progressistas sobre a economia agrícola facilitada pelo transporte ferroviário seria, dessa forma, um dos fatores que contribuiriam para a redefinição dos sentidos da propriedade da terra, uma vez que ao defender o progresso material a partir do aumento da produção agrícola, esses periódicos estariam direta ou indiretamente defendendo também uma maior valorização material dos imóveis rurais. Vale ressaltar que era comum a publicação dos anúncios de venda e aluguel de imóveis nos periódicos de Alagoínhas, principalmente porque estava sendo construída a ferrovia na região, que representava um fator de maior atração local. Nem sempre se divulgava no periódico o preço dos terrenos ou casas, descrevendo-se apenas que o investimento valeria a pena por ser a região muito fértil e propícia para o cultivo de muitos gêneros agrícolas. Em anúncios de fevereiro de 1877, por exemplo, o periódico “A Verdade” apresentou três casas à venda em nome de Manoel Borges de Figueiredo, em diferentes localidades de Alagoínhas, a preços bem cômodos, assim como eram bastante módicos os preços dos diversos gêneros e cereais no armazém desse mesmo proprietário. O anúncio em nome de Joaquim Alves Delafontenelle, por sua vez, referia-se à venda de 48 tarefas de terras próprias para plantações de mandioca, fumo, feijão e milho, no arraial de Igreja Nova⁴³⁷. Em um dos anúncios de julho de 1877, o periódico também mencionou, a preços considerados razoáveis ou cômodos, uma casa de Thomaz Barboza de Souza, que teria sido bem construída, com 30 palmos de frente e 100 de fundos, situada na praça da cadeia de Alagoínhas, em terrenos foreiros ao coronel Antonio Teixeira Leal, proprietário de família muito influente na localidade. Em nome de Antonio Amandula da Cunha Mello, o periódico “A Verdade” anunciou a venda da fazenda denominada Gameleira, com uma casa de telha nova e vinte cabeças de gado de criar, ótimos terrenos para plantação de mandiocas, feijão, milho e fumo, próximo à Freguesia dos Araças⁴³⁸. Tanto a casa de Thomaz Barboza quanto a fazenda de Antonio Mello não eram distantes dos trilhos e estações ferroviárias e, portanto, poderiam despertar o interesse de quem associava a ferrovia ao progresso material. Também próximas à estação de Alagoínhas, estavam duas das três casas à venda, anunciadas em nome de Marianna d’Assunção Jesus Pinto, em abril de 1882. Uma das casas estava contígua à casa de cadeia e a outra defronte à igreja. De acordo com o anúncio, essas casas que Marianna colocou à venda serviam tanto para moradia quanto para negócio,

⁴³⁶ **A Verdade**, ano 5, n. 208, p. 04, 01 de abril de 1882.

⁴³⁷ **A Verdade**, ano 1, n. 15, p. 04, 11 de fevereiro de 1877.

⁴³⁸ **A Verdade**, série 2, n. 32, p. 04, 02 de julho de 1877.

como a organização de um armazém, por exemplo⁴³⁹. No periódico “O Alagoinhense” também é comum encontrar alguns anúncios de venda e aluguel de imóveis para moradia e com quintal, caso a pessoa quisesse desenvolver alguma pequena atividade da lavoura. Em um anúncio de junho de 1885, por exemplo, foi apresentado o aluguel de uma casa para moradia familiar, contendo alguns cômodos e um bom quintal. O interessado podia tratar com o agente do correio de Alagoinhas. Já a casa pertencente a Antonio Baptista de Oliveira, disponível para venda, foi anunciada pelo periódico como “uma boa casa com bonitos arvoredos e bom quintal, por preço baratíssimo na rua de Igreja Nova”. Pelo título do anúncio, essa casa de Antonio seria um “bom emprego de capital”⁴⁴⁰.

Um anúncio que apresentava os imóveis como tendo preços módicos ou cômodos, não significava, necessariamente, que esses imóveis eram tão acessíveis assim. Podia ser uma forma utilizada pelo proprietário ou pelo periódico de atrair compradores mais facilmente. De qualquer forma, essas propriedades anunciadas à venda representariam novos sentidos, para quem as vendia e para quem as comprava, naquele contexto de melhoramento da agricultura com a chegada da ferrovia. Enquanto uns sujeitos, através da venda, se desfaziam de um imóvel que supostamente seria beneficiado pela proximidade da estrada de ferro, outros estariam adquirindo um imóvel por acreditar nesses melhoramentos também. Em outras palavras, quem colocava um imóvel à venda naquele contexto de transformações socioeconômicas pelas quais a região passava, podia ter pelo menos dois propósitos ou entendimentos: que a terra não teria tanto valor com a chegada da ferrovia e por isso anunciavam a preços módicos; ou pensavam o contrário, que os imóveis tendiam a se valorizar, mas por não terem interesse na lida com a terra ou permanência na localidade, o melhor a se fazer com os imóveis naquele momento era colocá-los à venda⁴⁴¹. Este segundo entendimento seria, possivelmente, o mais compartilhado entre aqueles sujeitos que pretendiam adquirir os imóveis que estavam sendo anunciados pelos periódicos, já que uma suposta valorização da terra contribuiria para uma maior fixação e utilização para fins produtivos por parte deles.

A circulação de ideias sobre progresso material naquele contexto foi, portanto, muito facilitada pelos periódicos que eram disponibilizados em diferentes locais da região, principalmente nas estações da linha férrea, como era o caso do periódico “A Verdade” e de outro oriundo da capital do Império, citado anteriormente. E os anúncios de venda e aluguel de imóveis seriam apenas uma pequena, mas importante contribuição desses periódicos e da ferrovia no sentido de facilitar a divulgação de um entendimento de que o investimento nas terras da região era uma medida importante para esse progresso material. Assim, a disputa judicial pelas terras do Engenho Barbado fazia ainda mais sentido quando analisada também a partir desse contexto de circulação de ideias sobre possível valorização imobiliária, em decorrência do progresso que estava sendo constituído pelas próprias autoridades e proprietários, além dos veículos informativos semanais.

Através das fontes acessadas não foi possível concluir se um dos envolvidos no processo judicial analisado, o coronel Manoel Pinto da Rocha, teve acesso direto aos principais periódicos que circulavam em Alagoinhas e seu entorno. Mas o major Moreira Rego tinha acesso direto e foi um dos administradores de periódico alagoinhense, estando portanto, mais ligado a essas ideias de progresso material a partir da propriedade da terra. Nesse sentido, as autoridades e proprietários que acreditavam e defendiam a ideia de

⁴³⁹ **A Verdade**, ano 5, n. 208, p. 04, 01 de abril de 1882.

⁴⁴⁰ **O Alagoinhense**: periódico noticioso comercial e recreativo, ano I, 14 de junho de 1885.

⁴⁴¹ É possível encontrar anúncios de venda de imóveis rurais em outros periódicos da última década do século XIX, que é um período posterior ao do interesse dessa pesquisa. Só para exemplificar, um anúncio no periódico “A Voz do Povo”, de 16 de julho de 1891, apresentou a venda de 100 tarefas de terras na Freguesia de Igreja Nova, pertencentes a Antonio Tertuliano da Silva, por preço baratíssimo.

progresso material a partir de um melhoramento da agricultura, contavam com um aliado nesse contexto, que eram os periódicos informativos. O major Moreira Rego, que tinha arrematado as terras em leilão e figurava no processo de disputa com o coronel Manoel Pinto, representava três grupos ao mesmo tempo, por transitar em diferentes lugares sociais: o grupo político, por sua influência nos cargos que ocupou, tais como o de vereador, presidente da câmara, comendador e juiz; o grupo dos proprietários, por ser ele mesmo um dos detentores de uma parcela das terras e escravos da região, além do trapiche de fumo nas redondezas da estação; e o grupo dirigente de imprensa, quando esteve na administração do periódico local “A Verdade”. Levando isso em consideração, é possível que Moreira Rego estivesse mais interessado na propriedade das terras do Engenho Barbado naquele contexto de disputa e unia mais critérios para reforçar um entendimento sobre a utilização da terra para maior produção agrícola e progresso material, bem como para uma maior valorização nas transações de aluguel e venda. O seu investimento nas terras do Engenho Barbado, através da compra, podia ser considerado um “bom emprego de capital”, como tinha lembrado um dos anúncios do jornal que ele mesmo administrava, ao se referir à venda de outro imóvel. Para o coronel Manoel Pinto da Rocha, a devolução das terras que ele considerava ainda como suas, também poderia ser uma nova oportunidade de aproveitá-las com o intuito de gerar mais riquezas do que em outros momentos, produzindo para um mercado consumidor que cresceria com a aceleração dos transportes ou até mesmo vendendo por um preço maior do que o major Moreira Rego tinha pago na ocasião do leilão.

De todo modo, os dois sujeitos que disputavam as terras através do processo judicial teriam dois pontos em comum: em primeiro lugar, a expressão de uma maior legitimação de poder e, em segundo, a atribuição de um novo sentido para a ideia de propriedade. No que se refere à legitimação de poder na localidade, ambos fizeram valer seus entendimentos sobre o direito à terra acionando o âmbito judicial até a última instância e o domínio sobre a propriedade representaria também uma maior expressão do poder político, uma vez que a propriedade da terra é sinônimo de poder. No que tange à ressignificação da propriedade, tanto o coronel Manoel Pinto da Rocha quanto o major Moreira Rego tinham suas noções próprias sobre progresso material através do uso da terra em um contexto que parecia ser favorável por conta da expansão da ferrovia na região.

Se o coronel Manoel Pinto conseguisse de volta as terras do Engenho Barbado naquele contexto de transformações socioeconômicas pelas quais a região de Alagoinhas passava, certamente ele seria visto por outros proprietários, por seus dependentes e vizinhos como um sujeito ainda mais influente politicamente, já que teria vencido uma disputa judicial que era mais favorável ao seu opositor. Além disso, ele podia rever sua atuação enquanto proprietário rural, no sentido de utilizar aquela propriedade mais para a produção, diferente do que ele fizera com outras terras que estavam sob seu domínio, conforme citado anteriormente. Ou ainda poder alugar e vender a terra por um preço que acompanhasse os interesses econômicos individuais para uma maior geração de riquezas, ao invés de doar para algum membro da sua família.

Tendo o major Moreira Rego vencido o processo judicial de disputa e firmado seu domínio legítimo por compra das terras em questão, evidentemente ficaria demonstrado entre os seus pares, seus vizinhos de propriedade, seus dependentes ou outros sujeitos, que ele era ainda mais poderoso politicamente na região, fazendo valer seu conhecimento das questões jurídicas que envolvem o direito à propriedade. E, como já apontado anteriormente, tendo ele essa representação social na localidade, ocupando diferentes cargos, sendo administrador de um periódico e tendo relações com a companhia ferroviária, era possível redefinir o valor simbólico e material das propriedades que estavam sob seu domínio.

4.2.2: Para além da disputa pelas terras do Engenho Barbado: outros entendimentos de Moreira Rêgo sobre os direitos de propriedade

José Moreira Rêgo era um agente de destaque na região de Alagoinhas, pelos cargos que ocupou durante anos e pelos negócios da lavoura desenvolvidos antes e depois da chegada da ferrovia. Vale lembrar, conforme apontado no segundo capítulo, que Moreira Rêgo foi um importante articulador político, enquanto ocupou uma vaga na câmara municipal (inclusive como presidente desta casa), contribuindo para que os trilhos da primeira ferrovia baiana passassem por dentro de Alagoinhas⁴⁴². E um dos seus objetivos com isso era poder facilitar o transporte da sua produção fumageira, o que foi ainda mais viável a partir da inauguração do seu trapiche de fumo nas redondezas da estação terminal. Desta forma, naquele contexto de discussão sobre a implantação e funcionamento da rede ferroviária na Bahia, Moreira Rêgo pensava semelhante a uma significativa parcela dos proprietários rurais e autoridades baianos, sobretudo daqueles ligados à grande lavoura: a ferrovia deveria servir, primeiramente, para o transporte da produção agrícola, incentivando o aumento dessa produção e consequentemente valorizando ainda mais a propriedade rural. Portanto, enquanto ocupou o cargo de vereador, Moreira Rêgo pensava também como um proprietário rural que visava ampliar os seus negócios com a chegada da ferrovia. Por essa razão, é possível inferir que algumas das posturas propostas e aprovadas durante a sua passagem pela câmara de vereadores como presidente, tinham uma relação direta sobre o uso dos espaços mais próximos dos trilhos e estação terminal de Alagoinhas, muito mais como uma preocupação em delimitar as atividades econômicas que eram desenvolvidas naquele entorno do que em resolver questões relacionadas à salubridade da localidade. Era a propriedade da terra que estava sendo colocada em questão naquele momento, tendo em vista sua utilidade para fins produtivos e maior aproveitamento, graças ao novo meio de transporte que tinha acabado de chegar na localidade.

Além da experiência que teve como vereador e presidente da câmara de Alagoinhas, entre o final da década de 1850 e início de 1860, Moreira Rêgo era conhecido pela localidade e por outros espaços que circulava como major e comendador, tendo recebido importante condecoração de uma das ordens imperiais, pelas funções desenvolvidas. Conforme ressaltado no tópico anterior, isso já fazia desse agente alguém com certa influência política e, sobretudo, dotado de alguns conhecimentos relacionados ao campo do direito e do funcionamento do estado imperial, mesmo que não tenha sido formado em uma instituição específica. No período em que disputou judicialmente as terras do Engenho Barbado com Manoel Pinto da Rocha, certamente Moreira Rêgo conhecia alguns trâmites legais sobre os direitos de propriedade, neste caso sobre a partilha de bens por inventários e testamentos, assim como os contratos de compra e venda para possível legitimação da propriedade. O fato de recorrer (na segunda instância judicial), da decisão do juiz de Alagoinhas que havia concedido a devolução das terras ao coronel Manoel Pinto, demonstra que o major Moreira Rêgo tinha noções de direito, além da rivalidade política com o coronel. Ou seja, sustentar o processo e vencê-lo na última instância da justiça, significaria a demonstração do seu conhecimento sobre o direito àquela propriedade, adquirida por ele através da compra, após ter sido partilhada através de inventários dos genros do coronel. O conhecimento da norma jurídica por parte do major Moreira Rêgo parecia ser mais coerente, pelo menos para a instância superior da justiça, do que a atitude do coronel Manoel Pinto, que requereu para si as terras outrora partilhadas com seu consentimento.

⁴⁴² LIMA, op. cit, p. 49.

De acordo com as fontes analisadas⁴⁴³, Moreira Rêgo ocupou o cargo de juiz de órfãos e ausentes de Alagoinhas, certamente por um curto período⁴⁴⁴, uma vez que muitos juízes locais eram trocados frequentemente, por indicação de alguma autoridade imperial e da província ou por eleição realizada nas câmaras locais⁴⁴⁵. Quando ocupou esse cargo de juiz e teve acesso direto ao processo de partilha dos bens de Manoel Paulino da Trindade, caso analisado no tópico anterior, já havia completado quatro anos que Moreira Rêgo tinha ganhado a disputa judicial pelas terras do Engenho Barbado. Então, certamente ele já teria um conhecimento prático dos trâmites de um processo judicial e muitas noções sobre as normas referentes à transmissão da propriedade.

Para exemplificar um pouco como Moreira Rêgo tinha um certo conhecimento das normas jurídicas sobre a partilha de bens, mesmo se ele não era formado em Direito, vale apresentar um fragmento de um dos editais publicados no jornal “A Verdade” durante sua atuação como juiz de órfãos. Para o pagamento das custas e dívidas passivas no processo de partilha dos bens do falecido Manoel Paulino da Trindade, o então juiz de órfãos Moreira Rêgo havia convocado, através do edital, quem tivesse interesse pela arrematação de alguns escravos daquela família. Não sabemos exatamente como funcionava, na localidade, a escolha desses escravos para serem vendidos, se o próprio juiz Moreira Rêgo os escolhia ou se a família do proprietário falecido, e nem como eram atribuídos os preços para venda⁴⁴⁶. O que aparece no documento é que esses escravos eram todos novos de idade e os preços apresentados pareciam ser relativamente altos, se comparados aos preços de diversos bens citados no mesmo edital. Referente aos escravos, o edital apresentava: “José, preto, filho de Ignez, com 15 anos, avaliado em 700\$000; Hermano, preto, com 13 anos, filho de Jesuína, liberta, avaliado em 960\$000; Luiz, preto com 12 anos, filho de Jesuína, liberta, avaliado em 800\$000”. E referente aos demais bens foi apresentado: 12 bois mansos avaliados a 50\$000 = 600\$000; um touro por 70\$000; dez cangas por 5\$000, sete cabeças de gado vacúm de criar, a 30\$000 = 210\$000”⁴⁴⁷. Independentemente de esses bens e respectivos preços terem sido atribuídos diretamente pelo próprio Moreira Rêgo, o que se observa é que este sujeito, enquanto esteve no cargo de juiz de órfãos, tentou resolver uma parte do processo de partilha dos bens de um importante proprietário da localidade, a partir do seu conhecimento das normas jurídicas sobre a questão e também da sua experiência enquanto proprietário de escravos, de terras e de outros bens. Neste caso, certamente Moreira Rêgo não só conhecia as normas jurídicas, já que estava sendo o juiz suplente da localidade, como também entendia

⁴⁴³ Para isso consultamos principalmente o periódico “A Verdade”, que tinha publicações semanais e apresentava alguns editais dos juízes da localidade. Ver: **A Verdade: Propriedade de uma Associação (BA)** - 1877-1882, série 1, nº 15, p. 04, 11 de fevereiro de 1877. Hemeroteca Digital Brasileira.

⁴⁴⁴ Conforme ressaltado anteriormente, no mês de fevereiro de 1877 o cargo era exercido por Moreira Rêgo e, no mês de junho do mesmo ano, outro juiz já estava atuando na localidade. De acordo com o periódico consultado, Moreira Rêgo era o primeiro suplente em exercício naquele cargo, o que pode explicar o período curto de sua atuação.

⁴⁴⁵ Sobre a ocupação do cargo de juiz de órfãos, ver: MIER, Amanda Brito Pils. **Os órfãos na cidade de São Paulo: direitos em disputa (1731-1830)**. Dissertação de mestrado. Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo, 2021.

⁴⁴⁶ Sobre a atuação dos juízes de órfãos em São Paulo durante o século XVIII, por exemplo, Amanda Mier aponta que esse juízo era responsável, sobretudo, pelo armazenamento de quantia dos órfãos da localidade onde ele atuava, além da arrecadação de impostos para a coroa. Ainda segundo essa autora, muitos oficiais do juizado de órfãos tinham relações próximas com os inventariados, seja como credores ou como parceiros de negócios, o que possibilitaria a compreensão de redes locais. Ver: MIER, op.cit.

⁴⁴⁷ **A Verdade: Propriedade de uma Associação (BA)** - 1877-1882, série 1, nº 15, p. 04, 11 de fevereiro de 1877. Hemeroteca Digital Brasileira.

sobre valor material da propriedade, tendo ele participado de transações de compra e venda de bens móveis e imóveis⁴⁴⁸.

Em suma, José Moreira de Carvalho Rêgo, atuando como juiz de órfãos e ausentes de Alagoinhas, no caso acima citado e em outros que não observamos na documentação, fez valer, direta ou indiretamente, seus entendimentos da norma jurídica sobre a partilha de bens e suas próprias noções sobre a propriedade. Levando em consideração o fato de ele ter ocupado anteriormente o cargo de vereador, propondo posturas para a regulamentação dos espaços mais próximos da ferrovia e o fato de ter disputado judicialmente as terras do Engenho Barbado com o coronel Manoel Pinto da Rocha, é possível que Moreira Rêgo já tivesse uma significativa experiência prática nas questões relativas ao direito de propriedade quando passou a ocupar o cargo de juiz de órfãos. Neste cargo, portanto, seus entendimentos sobre a partilha de bens, sobre contratos de compra e venda e outros trâmites processuais para a transmissão da propriedade da terra se deviam principalmente às suas experiências anteriores enquanto vereador e proprietário da localidade, mais do que a formação em direito, que ele certamente não possuía. E ainda vale ressaltar que, atuando diretamente na localidade onde morava, o então juiz Moreira Rêgo pode ter divergido, em alguns momentos da sua atuação, dos entendimentos das instâncias superiores da justiça, com o intuito de atender aos interesses de algum proprietário local que ele tivesse mais aproximação. Conforme apontado por Bourdieu, a significação prática da lei era determinada não apenas na confrontação entre os diferentes agentes que possuíam interesses divergentes dentro da própria hierarquia do poder judiciário, mas também da posição que cada agente da justiça ocupava, que correspondia, de certa forma, à posição da sua clientela na hierarquia social. Isso valia sobretudo ao direito das sucessões, em que os agentes podiam colocar a sua competência jurídica a serviço dos interesses de algumas categorias da sua clientela⁴⁴⁹. Assim, os entendimentos do então juiz Moreira Rêgo sobre a propriedade também podiam estar relacionados aos interesses dos sujeitos que tivessem algum tipo de relação com ele na localidade.

Concluimos este capítulo defendendo que os entendimentos acerca dos direitos de propriedade da terra podiam ser diversos, a depender do contexto e dos agentes sociais envolvidos no processo de disputa. O caso envolvendo o coronel Manoel Pinto da Rocha e o major José Moreira de Carvalho Rego, ocorrido em Alagoinhas na década de 1870, se insere em uma lógica de disputa pela terra quando esta passava a ser vista, pelo menos na perspectiva de muitas autoridades e proprietários, ainda mais como um sinônimo de riqueza individual e progresso material, levando em consideração um possível melhoramento da agricultura proporcionado pela chegada da ferrovia na região.

Ainda que as fontes analisadas não tenham nos permitido verificar um significativo aumento da produção agrícola, de um maior acúmulo de riqueza por parte dos proprietários que possuíam terras mais próximas da ferrovia e nem mesmo uma maior valorização material dos imóveis rurais, havia um discurso circulando entre autoridades do legislativo, do governo imperial e entre muitos proprietários, de que a chegada do transporte ferroviário valorizaria as terras da região de Alagoinhas. O que foi notado, nas duas primeiras décadas de funcionamento do trecho interligando Salvador a Alagoinhas e, posteriormente, desta localidade até o Timbó, foi uma frequência de déficits nas receitas da própria ferrovia e do governo da província, por conta do escoamento da produção agrícola, que era inferior ao previsto pelos defensores do empreendimento ferroviário. Assim, preferimos duvidar, seguindo o raciocínio do deputado baiano Horta, de que a ferrovia traria mais riqueza material

⁴⁴⁸ Pelas fontes analisadas, encontramos pelo menos duas transações de compra e venda no nome de Moreira Rêgo, já citada em tópicos anteriores: a venda de escravo em outra localidade e a compra das terras do Engenho Barbado, esta que seria o motivo da disputa judicial com o coronel Manoel Pinto da Rocha.

⁴⁴⁹ BOURDIEU, op.cit., p. 217-218.

para os proprietários de terras e um maior desenvolvimento econômico para a província. Entretanto, alguns sujeitos sociais estariam diretamente ligados à grande lavoura, pensando na expansão das suas produções para exportação e no rápido escoamento através daquele novo transporte. E, além de atuarem como proprietários rurais, muitos desses sujeitos ocupavam cargos importantes nas localidades onde viviam e podiam até estabelecer vínculos diretos com a empresa concessionária da ferrovia. Foi o caso de José Moreira de Carvalho Rego.

Moreira Rego, conforme apresentado anteriormente, era proprietário de terras e escravos, produzia principalmente fumo, um dos produtos de maior valorização no mercado externo desde os tempos coloniais e, no contexto de expansão das ferrovias pelo império, atuou como presidente da câmara de vereadores de Alagoinhas, delegado, comandante superior e juiz de órfãos e ausentes na mesma localidade. Nesse meio tempo, estabeleceu um trapiche de fumo, uma espécie de depósito para a sua produção, que ficava ao lado da estação ferroviária de Alagoinhas, o que facilitaria ainda mais o escoamento até a capital baiana. Assim, pode-se dizer que Moreira Rego reunia requisitos que o fazia um sujeito de destaque na sociedade onde vivia, diferenciando significativamente de muitos outros proprietários da região. O fato de ter ocupado os cargos de vereador e presidente da câmara, por exemplo, foi marcante para a tomada de medidas referentes aos usos dos espaços mais próximos da ferrovia, o que pode ter contribuído para novos entendimentos ou novas definições sobre os direitos de propriedade da terra. Sendo comandante superior, com condecorações de uma ordem imperial, Moreira Rego deve ter se aproximado ainda mais dos membros do governo imperial e de outras autoridades da corte, o que facilitaria a resolução da disputa pelas terras do Engenho Barbado, caso os entendimentos da norma jurídica pesassem menos do que as relações estabelecidas entre os interessados no conflito e as autoridades judiciais.

Em suma, no contexto de disputa pelas terras do Engenho Barbado, Moreira Rego teria mais motivações do que Manoel Pinto para usar as terras tendo como principal objetivo o aumento da produtividade, visando um maior acúmulo de riqueza individual e, consequentemente, para redefinir seus entendimentos sobre os sentidos da propriedade. Além da própria experiência como proprietário rural ao longo de décadas, Moreira Rego acumularia conhecimentos e práticas relacionadas aos direitos de propriedade quando atuou nos diferentes cargos, sobretudo no de presidente da câmara, propondo posturas locais para delimitação dos espaços mais próximos da ferrovia, e no cargo de juiz de órfãos e ausentes, tomando medidas sobre a partilha de bens entre as famílias de outros proprietários da região. Dessa forma, o processo judicial em que ele disputou com o coronel Manoel Pinto da Rocha estaria inserido em um contexto de maior disputa política pelo domínio territorial na região, sendo que a posse da terra (por compra, herança, doação ou outro meio de obtenção) naquele contexto de transformações socioeconômicas marcadas pela chegada da ferrovia possibilitaria redefinições sobre os usos ou funções da propriedade, na perspectiva de muitos proprietários e autoridades. A disputa pela terra na forma de um processo judicial envolvendo dois proprietários influentes da região de Alagoinhas é só um exemplo de como o domínio territorial por parte desses sujeitos poderia revelar outros conflitos envolvendo os pequenos proprietários e pessoas despossuídas, além daquelas que lidavam com a terra sem necessariamente considerá-la como um bem ou algo passível de individualização e de acumulação individual de riqueza.

CONCLUSÃO

A região de Alagoinhas, localizada ao norte da capital baiana, foi atravessada por caminhos que, segundo algumas pesquisas, possibilitaram um maior desenvolvimento econômico para a própria região, para o Recôncavo e outras mais afastadas. Desde os tempos coloniais, as localidades de Alagoinhas e Inhambupe eram consideradas importantes para viajantes, proprietários de terras e autoridades do governo, uma vez que a presença de rios, a proximidade do litoral, a fertilidade do solo, entre outras questões geográficas, contribuíam para um maior desenvolvimento.

Os caminhos do gado, que na região de Alagoinhas também eram conhecidos por “Estrada das Boiadas”, foram um dos impulsionadores da expansão da atividade pecuária nas localidades. Muitos viajantes que transitavam entre o litoral e os sertões paravam com suas tropas onde hoje se localiza Alagoinhas, inclusive por conta da presença de rios, riachos e lagoas, que ajudavam o gado e seus donos a continuar a viagem. Certamente alguns desses viajantes se estabeleceram na região e é possível que muitos animais dessas tropas se perderam de seus donos, ficando também nas localidades. De toda forma, a atividade pecuária foi uma das mais importantes para a região de Alagoinhas nos períodos colonial e imperial. Vale lembrar que a expansão dessa atividade econômica pelo território baiano no período colonial se deu, inicialmente, com a grande sesmaria dos Garcia d’Ávila e, paralelo a essa expansão pecuária, diversos gêneros da lavoura foram desenvolvidos, ocupando parcelas diferenciadas do território.

Dentre os principais gêneros agrícolas cultivados na região nos períodos colonial e imperial, destacam-se a cana para fabricação de açúcar e, principalmente o fumo, sendo esses dois os mais voltados para a exportação. A mandioca para a produção de farinha, base da alimentação dos baianos, é um dos principais produtos cultivados até o presente e, levando em consideração sua facilidade de produção e colheita, acreditamos que grande parte dos lavradores desenvolveu esse tipo de cultura nas suas possessões, tanto para seu próprio consumo quanto para trocas ou vendas. O milho, o feijão, entre outros produtos não menos importantes para a alimentação, também fazem parte da agricultura da região de Alagoinhas, desde os tempos coloniais.

A ocupação do território para o desenvolvimento dessas atividades agropecuárias deve ter ocorrido de diferentes formas e marcada pela desigualdade, ou seja, alguns sujeitos sociais desenvolveram suas culturas em um espaço suficiente ou muito limitado, para as suas sobrevivências, enquanto outros ocuparam uma parcela significativa de terras para o acúmulo de riqueza individual ou sem, necessariamente, utilizá-las para a produção agrária. A extensão territorial seria, portanto, muito mais uma expressão de poder. Muitos outros sujeitos, porém, não teriam a posse de terras para a colheita, sendo dependentes dos médios e grandes proprietários, desenvolvendo trabalhos de todo tipo, em regime de escravidão ou “liberdade”.

Algumas fontes e pesquisas referentes a regiões vizinhas de Alagoinhas (tais como Feira de Santana e Jeremoabo, por exemplo) apontam que as atividades de criação de gado, de forma geral, se desenvolveram em um espaço territorial ou em propriedades maiores do que as atividades da lavoura. Acreditamos que essa característica foi semelhante na região de Alagoinhas, se levarmos em consideração que as duas atividades eram supostamente realizadas em espaços separados. Entretanto, é válido lembrar que duvidamos do discurso de algumas autoridades locais sobre um suposto antagonismo entre essas atividades. Preferimos defender que ambas, as atividades da lavoura (ou plantação) e as de criação, são complementares. O que parecia haver, no contexto de cadastro de terras e proposição de posturas para o meio rural, era um conflito por conta das indefinições de limites entre as possessões e do costume de plantar e criar gado solto. Esta prática, aliás, não deixou de existir

com as proposições de posturas, mas houve uma tendência de maiores restrições às atividades costumeiras que eram desenvolvidas próximas dos trilhos e estações, quando a ferrovia Bahia ao São Francisco foi implantada.

Os projetos para a construção dessa primeira ferrovia baiana e do ramal interligando Alagoinhas ao Timbó, na segunda metade do século XIX, estiveram inseridos em um discurso do “melhoramento da agricultura”, baseado nos ideais de progresso e de civilização. Alguns proprietários de terras, interessados em um escoamento mais rápido de suas produções, autoridades locais, da província e do império (algumas delas também proprietárias rurais), além dos concessionários ingleses, tinham interesse na aprovação e execução desses projetos, como uma forma de melhorar suas produções ou aumentar suas riquezas individuais. Os trilhos dessa ferrovia que atravessou a região de Alagoinhas seriam, portanto, os “caminhos do melhoramento”, na perspectiva desses agentes que tinham influência política e que ocupavam uma parcela significativa das terras da região.

No que tange à propriedade rural, a ideia de melhoramento esteve atrelada à possível valorização dos imóveis e do incentivo à produção agrícola, já que os agentes defensores do melhoramento pensaram a ferrovia para esse principal intuito, muito mais do que proporcionar um transporte rápido para a população e melhorar as condições de vida nas localidades. Foram poucos os parlamentares que mencionaram o transporte de pessoas através desses empreendimentos. A preocupação maior de quase todos eles que se pronunciaram sobre o tema, defendendo esse tipo de transporte, era o escoamento rápido dos gêneros, sobretudo os de exportação, e mais incentivo à produção agrícola. Na medida que os trilhos e estações alcançassem as propriedades que produziam principalmente cana de açúcar e fumo, a riqueza individual de alguns proprietários aumentaria, assim como o valor material dos imóveis rurais mais próximos da ferrovia.

Ainda que a pesquisa que deu origem a esta tese não tenha acompanhado os documentos de compra e venda de imóveis rurais mais próximos da ferrovia ao longo dos anos, é válido imaginar que alguns proprietários de terras da região aumentaram os preços dos imóveis, para venda ou aluguel, após a chegada do transporte ferroviário. Outros proprietários podem ter estabelecido acordos com a companhia ferroviária, tanto para facilitar o aumento da sua produção agrícola, quanto para possíveis especulações imobiliárias nas redondezas dos trilhos e estações. Um sujeito importante no processo de implantação da ferrovia, na divulgação das ideias de progresso material e de valorização da propriedade naquele contexto foi José Moreira de Carvalho Rego. Ocupando importantes cargos públicos (vereador, major, juiz, etc.) ao longo de sua trajetória, Moreira Rego se articulou, enquanto pôde, para que a primeira ferrovia baiana passasse em terras alagoanhenses; propôs medidas legislativas para delimitar espaços do entorno da ferrovia e estação terminal em Alagoinhas; teve contato com processos judiciais relacionados à propriedade, no contexto de melhoramento da agricultura. Enquanto proprietário rural, estreitou relações econômicas diretamente com a companhia inglesa concessionária, estabelecendo um trapiche de fumo nas redondezas da estação; além disso, disputou juridicamente as terras que teriam pertencido a outro político e proprietário influente, o coronel Manoel Pinto da Rocha. Este, aparentemente, não pensava na ideia de melhoramento da agricultura a partir da chegada da ferrovia, mas no contexto de disputa por terras com Moreira Rego, é possível que o coronel estivesse redefinindo suas noções de propriedade, pensando a terra para fins produtivos e de forma mais individualizada. Isso porque muitas ideias sobre a valorização dos imóveis rurais e do aumento da riqueza individual circulavam pela região. A própria ferrovia era uma facilitadora nesse sentido, uma vez que alguns dos periódicos gratuitos que tratavam do tema do melhoramento da agricultura e da valorização imobiliária eram disponibilizados gratuitamente nos trens e estações. Moreira Rego tinha sido um dos administradores desses periódicos.

Acreditamos que houve um melhoramento da agricultura na região de Alagoinhas, a partir da implantação da ferrovia Bahia ao São Francisco e do ramal interligando as localidades de Alagoinhas ao Timbó. Ou seja, os caminhos desses empreendimentos ferroviários eram “caminhos do melhoramento”, mas um melhoramento apenas para alguns poucos proprietários rurais, concessionários ingleses e autoridades que também eram proprietários. Para a maioria da população rural (os pequenos posseiros, agregados, meeiros, indígenas), a ferrovia e seu prolongamento não significavam, necessariamente, uma melhoria de vida, visto que aqueles empreendimentos estavam proporcionando redefinições ou limitações das suas atividades costumeiras (como o costume de plantar e criar animais soltos ou em terrenos considerados de uso comum, por exemplo). Dessa forma, o melhoramento da agricultura foi pensado e ocorria principalmente para os proprietários que já ocupavam uma parcela significativa das terras da região, que estreitaram relações com a companhia ferroviária, que ocupavam cargos públicos ao mesmo tempo que aumentavam suas riquezas individuais através da produção agrícola e pensavam na individualização da terra ou em possíveis especulações imobiliárias.

Também acreditamos que os “caminhos do melhoramento”, através da ferrovia e do ramal de Alagoinhas ao Timbó, proporcionaram diversos conflitos envolvendo proprietários e despossuídos, as próprias autoridades e talvez estas com a companhia concessionária. Os espaços de conflitos por conta desses caminhos do melhoramento podiam ocorrer na lida cotidiana do trabalho, quando pensamos nas relações dos trabalhadores do campo e seus patrões; nos debates parlamentares questionando o modelo de desenvolvimento econômico que estava sendo pensado naquele contexto; nas revogações dos acordos ou contratos firmados entre o Estado e a companhia particular. No caso dessa ferrovia, o Estado passou a administrá-la no início do século XX, por conta do próprio déficit orçamentário que marcou o período de administração pela companhia inglesa. Em suma, os caminhos do melhoramento geraram também espaços de conflitos.

Em relação à suposta valorização dos imóveis localizados mais próximos dos trilhos e estações, acreditamos que é preciso investigar minuciosamente em pesquisas futuras. O que podemos afirmar, a princípio, é que alguns sujeitos acreditavam nessa valorização e podem ter aproveitado seus imóveis para futuras especulações. Talvez se conseguirmos acompanhar, ao longo de alguns anos do funcionamento da ferrovia, a história dos imóveis pertencentes ao proprietário, vereador, major, juiz, comendador José Moreira de Carvalho Rego, entre outros sujeitos que se beneficiaram diretamente com esse tipo de melhoramento, poderemos ter uma resposta mais precisa sobre o tema.

FONTES

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) - Seção de Arquivo Colonial e Provincial

- Correspondências da Câmara Municipal de Alagoinhas (período de 1862- 1889), nº 1241, 1242.
- Correspondências de juízes de Inhambupe (período de 1858-1889)
- Correspondências da Câmara Municipal de Inhambupe (período de 1862- 1889), nº 1319, 1320.
- Registros de Terras. Maços 4641, 4642, 4651, 4653.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Seção de Arquivos do Judiciário

Processos crimes de furto de Inhambupe:

- Furto; 1866. Estante 23, caixa 928, documento 08. Réu: Marcelino de tal (escravo).
- Furto; 1889. Estante 24, caixa 844, documento 13. Réu: João José de Almeida (e outro).
- Furto; 1889. Estante 23, caixa 928, documento 05. Réu: Feliciano Florêncio Pereira.

Inventários *post mortem* de Alagoinhas:

- Estante 07, caixa 3270, documento 01.
- Estante 07, caixa 3270, documento 02.

Inventários *post mortem* de Inhambupe:

- Estante 02, caixa 467, maço 909, documento 07.
- Estante 05, caixa 2065, maço 2563, documento 12.
- Estante 05, caixa 2197, maço 2666, documento 04.
- Estante 05, caixa 2197, maço 2666, documento 11.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB) – Seção Legislativo

- Posturas da Câmara Municipal de Alagoinhas; 1861. Livro 855, 1860.

FONTES IMPRESSAS

Biblioteca Nacional (BN). Site da Hemeroteca Digital

Anais da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia. 1873-1887.

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia (1854-1863).

Periódicos de Alagoínhas:

A Verdade: Propriedade de uma Associação (BA) - 1877-1882. Hemeroteca Digital Brasileira.

O Alagoínhense: periódico noticioso comercial e recreativo, ano I, 14 de junho de 1885.

Revista de Direito:

Gazeta Jurídica: revista mensal de doutrina, jurisprudência e legislação (RJ), 1873-1887.

Biblioteca do IBGE

Recenseamento do Império do Brasil de 1872. Bahia

Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados e Site do Planalto

Anais da Câmara de Deputados. 1882-1884.

Coleção das Leis do Império do Brasil: Atos do Poder Legislativo. Decreto nº 1090, de 01 de setembro de 1860. Ementa: Providencia sobre o processo nos crimes de furto de gado vaccum, cavalari e outros.

Código Criminal do Império do Brasil. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim-16-12-1830.htm

Biblioteca Digital do STF

O Direito: Revista Mensal de Legislação, Doutrina e Jurisprudência. (Propriedade de João José do Monte Junior). Rio de Janeiro, Typographia Theatral e Commercial.

Biblioteca do Senado do Brasil

Anais do Senado. 1882.

Organização das Ordens Honoríficas do Império do Brasil. Trabalho feito por Artidoro Augusto Xavier Pinheiro, oficial da Secretaria dos Negócios do Império. São Paulo, Typographia a vapor de Jorge Seckler e Co. 1884.

Site da Universidade de Chicago (USA) – Center For Research Libraries. Global Resources Network

Relatórios de presidentes da província da Bahia (período de 1849-1869). Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=49&s=0&cv=0&r=0&xywh=-881%2C111%2C3104%2C2189>

Google Books

Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (C. Limitada). **Estudos definitivos de um ramal de Alagoinhas ao Timbó**, mandados executar pela diretoria da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (C. Limitada) em virtude do aviso do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas nº 65, de 31 de dezembro de 1881. Bahia, 1883.

REFERÊNCIAS

- AMADO, Janaina. “Região, Sertão, Nação”. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 8, n.15, 1995.
- ANDRADE, Vitória Fernanda Schettini de. **Propriedade agrária e arranjos matrimoniais: uma análise comparativa entre as freguesias de São Paulo do Muriahé e Baixo Minho no século XIX**. In: XIV Encontro Regional da Anpuh –Rio. Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro, 19 a 23 de julho de 2010. Unirio.
- _____. ANDRADE, Vitória Fernanda Schettini e SILVA, Beatriz Simão Gontijo. A terra e o altar: análise comparativa dos sistemas de casamento e uso da terra. São Paulo do Muriahé e Baixo Minho, no século XIX. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo.
- ARAÚJO, Mayara M. Sena. **A cidade de Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional urbana da Região Litoral Norte da Bahia**. (Dissertação de Mestrado), Salvador, UFBA, 2009.
- BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. **Os senhores da terra: família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do Oeste paulista, 1765-1855**. Campinas : CMU Unicamp, 1997.
- BARICKMAN, B. J. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Tradução de Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BARROS, Salomão A. **Vultos e feitos do município de Alagoinhas: reconstituindo o passado e descrevendo o presente**. Salvador, 1979.
- BOTH, Márcio Antonio. Lei de Terras de 1850: lições sobre os efeitos e os resultados de não se condenar “uma quinta parte da atual população agrícola”. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 35, nº 70, 2015.
- _____. O ‘índio’ sob o olhar do Império: política indigenista, modernização e conflito no Brasil do século XIX (1860-1889). HAAL, 2019.
- _____. Sob o riso de Mefisto. História Agrária no Brasil: tragédias e esquecimentos. **Revista Maracanan**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 288-307, jan-abr. 2020.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução de Fernando Tomaz. Coleção Memória e Sociedade. Difel, Lisboa; Editora Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 1989.
- CAMPOS, Helena Guimarães. **Caminhos da história: estradas reais e ferrovias**. Belo Horizonte, MG, Fino Traço, 2012.
- CARVALHO. H.W.L. de; LEAL. M. de L. da S.; SANTOS, M.X. dos S. e DONALD, E.R.C. **Recomendações técnicas para o cultivo do milho nos tabuleiros costeiros do Nordeste brasileiro**. Circular Técnica nº 10. Aracaju: EMBRAPA CPATC, 1999.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**: a elite política imperial. Teatro de sombra: a política imperial. 3ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007.

_____. A modernização frustrada: a política de terras no Império. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, n.1, p. 39-57, 1981.

CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão**: ilegalidade e costume no Brasil escravista. São Paulo, Companhia das Letras, 2012.

_____. **Machado de Assis, historiador**. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

_____. “População e sociedade”. In: **História do Brasil nação**: 1808-2010. Direção Lília Moritz Schwarcz, volume 2: A construção nacional, 1830-1889. Coordenação José Murilo de Carvalho. Fundação Mapfre e Editora Objetiva, 2012.

CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Litígios fundiários em terras de guerreiros: A aplicação da Lei de Terras no rio Grande do Sul. In: Motta, Márcia; OLINTO, Beatriz Anselmo & OLIVEIRA, Oséias de (org.). **História Agrária: propriedade e conflito**. UNICENTRO, Guarapuava, 2009.

CONGOST, Rosa. **Tierras, leyes, historia**: estudios sobre la gran obra de la propiedad”. Editorial Crítica, Barcelona, 2007.

CORRÊA, Maria Letícia. “Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922)”. in: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v.3, n.2, p. 157-169, jul-dez 2010.

CRIBELLI, Teresa. **Aperfeiçoar or Criar**: dilemmas of brazilian modernization, 1850-1889. Baltimore, Maryland, 2009.

FARINATTI, Luís Augusto. **Confins Meridionais**: famílias de elite e sociedade agrária na Fronteira Sul do Brasil (1825-1865). Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007.

FAORO, Raimundo. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 3ª ed. rev. São Paulo, Globo, 2001.

FERREIRA, Ricardo Alexandre. **Senhores de poucos escravos**: cativo e criminalidade num ambiente rural (1830-1888). São Paulo, Editora Unesp, 2005.

FLORENTINO, Manolo e GOES, J. Roberto. **A paz nas senzalas**: famílias escravas e tráfico atlântico c. 1790-c. 1850. São Paulo, Editora Unesp, 2017.

FRAGA FILHO, Walter. **Encruzilhadas da liberdade**: histórias de escravos e libertos na Bahia (1870-1910), Campinas, SP, Editora da Unicamp, 2006.

_____. **Mendigos, moleques e vadios na Bahia do século XIX**. São Paulo/Salvador, Editora Hucitec; EDUFBA, 1996.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O Arcaísmo como projeto**: Mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia (Rio de Janeiro, 1790-1840). Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4ª ed. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

FREIRE, Luiz Cleber Moraes. **Nem tanto ao mar nem tanto à terra**: agropecuária, escravidão e riqueza em Feira de Santana, 1850-1888. Feira de Santana, Editora UEFS, 2012.

GABLER, Louise. A Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e a modernização do Império (1860-1891). **Cadernos MAPA n. 4** – Memória da Administração Pública Brasileira. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2012.

GARCIA, Graciela Bonassa. **O domínio da terra**: conflitos e estrutura agrária na Campanha Rio-Grandense Oitocentista (Dissertação de Mestrado). Porto Alegre: UFRGS, 2005.

GINZBURG, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa, Difel, 1989, p. 169-178.

GONÇALVES, Graciela Rodrigues. **As secas na Bahia do século XIX (Sociedade e Política)**. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

GONÇALVES, Jocélia N. **Modernidade na província**: Alagoínhas 1853-1930. Monografia de Especialização em História Política, Alagoínhas, UNEB.

GRAHAM, Richard. **Alimentar a cidade**: das vendedoras de rua à reforma liberal (Salvador, 1780-1860). 1ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2013.

GRINBERG, Keila. Processos criminais: a história nos porões dos arquivos judiciários. In: LUCA, Tânia Regina de; PINSKY, Carla B. **O historiador e suas fontes**. Editora Contexto, 2009.

GROSSI, Paolo. “A propriedade e as propriedades na oficina do Historiador”. In: **História da propriedade & Outros Ensaios**. Renovar, Rio de Janeiro, 2006.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª edição rev. e ampl. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

HENRIQUE, Juliana da Silva. **A Feira de Capuame**: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII). Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo, USP, 2014.

HOBBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. 24ª edição. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977.

_____. **Da revolução industrial inglesa ao imperialismo**. 5ª edição. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 2000.

KOSELLECK, R. “História dos conceitos e história social”. In: **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro, Contratempo, Ed. PUC- Rio, 2006.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**: o município e o regime representativo no Brasil. 7ª edição. São Paulo, Companhia das Letras, 2012.

LEVI, G. **A herança imaterial**: a trajetória de uma exorcista no Piemonte do século XVII. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.

LIMA, Keite Maria S. N. **Entre a ferrovia e o comércio**: urbanização e vida urbana em Alagoinhas (1868-1929). Dissertação de Mestrado, UFBA, Salvador, 2010.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do contestado**: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas, SP, Editora da Unicamp, 2004.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. **Ampliando o Estado Imperial**: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888. (Tese de Doutorado), UFF, Niterói, 2008.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo (orgs). **Escravidão e capitalismo histórico no século XIX**: *Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2016.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**, 1979.

MARTINS, Mônica S. N. **“Vadios” e Mendigos no Tempo da Regência (1831-1834)**: construção e controle do espaço público da Corte. (Dissertação de Mestrado), UFF, Niterói, 2002.

MARX, Karl. “Debates sobre a lei referente ao furto de madeira”. In: **Os despossuídos**. Tradução de Daniel Bensaid. 1ª ed., São Paulo, Boitempo, 2017.

MATTOS, Hebe. **Ao sul da história**: lavradores pobres na crise do trabalho escravo. 2ª edição. Rio de Janeiro, Editora FGV, Faperj, 2009.

_____. **Das cores do silêncio**: os significados da liberdade no sudeste escravista Brasil, século XIX. 3ª edição. Campinas, SP, Unicamp, 2013.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo saquarema**: a formação do Estado imperial. 5 ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

MATTOSO, Kátia Q. **Bahia, século XIX**: uma província no Império. Rio de Janeiro, 1992.

MELO, Hildete Pereira e MARQUES, Teresa Cristina Novaes. **A partilha da riqueza na ordem patriarcal**. Encontro ANPEC 2001.

MIER, Amanda Brito Pils. **Os órfãos na cidade de São Paulo: direitos em disputa (1731-1830)**. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2021.

MOTTA, Márcia. **Dicionário da terra**. 2ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010.

_____. **Direito à terra no Brasil**: a gestação do conflito. São Paulo: Alameda, 2009.

_____. **Nas fronteiras do poder**: conflitos de terra e direito agrário no Brasil de meados do século XIX. Rio de Janeiro: Vício de leitura: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998.

MOTTA, Márcia e PICCOLO, Monica (org.). **O domínio de outrem: propriedades e direitos no Brasil (séculos XIX e XX)**, volume 2, São Luís: EDUEMA; Guimarães: Nós por catudobem, 2017.

NASCIMENTO, Joana Medrado. **Terra de vaqueiros: relações de trabalho e cultura política no sertão da Bahia, 1880-1900**. Campinas, SP, Editora da Unicamp, 2012.

OLIVEIRA, Mariani Bandeira Cruz. Dos inventários post mortem nos Campos Gerais do Paraná: habitações, senhores e escravos (1820-1844). 8º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre, UFRGS, 2017.

OLIVEIRA, Sônia Regina Martins. **Juristas ao final do Império Brasileiro (1873-1889): perfis, discursos e modelos a partir do estudo da revista O Direito**. Tese de doutorado, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015.

PÁDUA, José Augusto. **Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2002.

PAES, Jurema Mascarenhas. **Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no alto Sertão baiano**. (Dissertação de mestrado), UFBA, 2001.

PEDRO II, Imperador do Brasil. **Viagens pelo Brasil: Bahia, Sergipe e Alagoas, 1859-1860**. 2ª edição. Rio de Janeiro, Bom Tempo; Letras e Expressões, 2003.

PEDROZA, Manoela. Desafios para a história dos direitos de propriedade no Brasil. **Em Perspectiva** [online]. PPG/UFC, v.2, n.1, p.7-33, 2016.

PENTEADO, David Francisco de Moura. Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional: a ambiguidade de uma associação civil a serviço do Estado brasileiro (1825-1904). **Revista Brasileira de História das Ciências**, v. 15, n.1, p. 61-86, jan/jun. 2022.

PINSKY, Carla B. e LUCA, Tânia Regina de. **O historiador e suas fontes**. Editora Contexto, 2009.

POLANYI, K. **A grande transformação: as origens da nossa época**. 2ª edição. Rio de Janeiro, Elsevier, 2000.

_____. **A subsistência do homem e ensaios correlatos**. Rio de Janeiro, Contratempo, 2012.

PROCÓPIO, Sérgio de Oliveira. (et.al.). **Estudos de cultivares de soja na região dos Tabuleiros Costeiros do Sealba**. Documentos 223. Aracaju: Embrapa Tabuleiros Costeiros, 2019, 139 p.

PROST, Antoine. **Doze lições sobre a história**. 2ª edição, Belo Horizonte, Autêntica editora, 2015.

REIS, João José; BARRETO, Márcia Gabriela de A. “Carne sem osso e farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia”. **Revista de História** 135 (1996), 133-160.

RODRIGUES, Pedro Parga. **As frações da classe senhorial e a lei hipotecária de 1864**. Niterói, Eduff, 2016.

SAMPAIO, Gabriela dos Reis; CASTILLO, Lisa Earl e ALBUQUERQUE, Wlamyra (orgs.). **Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX)**. Salvador, EDUFBA, 2014.

SANTANA, A. H. G. **Conflitos pela propriedade e reordenamento do trabalho em Alagoinhas e Inhambupe (1860-1890)**. Dissertação de mestrado, UFRRJ, 2015.

SILVA, Antonio Moraes. **Dicionário da Língua Portuguesa**. 7ª edição, Tomo II, F-Z.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira. Pecuária e formação do mercado interno do Brasil-colônia. **Estudos Sociedade e Agricultura**, 8, abril 1997, p. 119-156.

SOARES, Sebastião Ferreira. **Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia dos gêneros alimentícios no Império do Brasil**. Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1860.

SOUZA, Robério Santos. **Trabalhadores dos trilhos: imigrantes e nacionais livres, libertos e escravos na construção da primeira ferrovia baiana (1858-1863)**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015.

_____. **“Tudo pelo trabalho livre!”: trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)**. Salvador: EDUFBA; São Paulo: Fapesp, 2011.

_____. SOUZA, Robério S. “Uma estrada de ferro da Bahia ao São Francisco: controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX). In: FILHO, Alcides Goulart e QUEIROZ, Paulo Roberto C. (orgs). **Transportes e Formação Regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Ed. UFGD, Dourados, 2011.

TAVARES, Luiz Henrique Dias. **História da Bahia**. 10 ed. São Paulo: Ed. Unesp; Salvador: EdUFBA, 2001.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

_____. **Senhores e caçadores: a origem da lei negra**. 2ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

VARELA, Laura Beck. **Das Sesmarias à propriedade moderna: um estudo de história do direito brasileiro**. Renovar, Rio de Janeiro, 2005.

WILLIAMS, Raymond. **Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade**. São Paulo: Boitempo, 2007.

WOOD, Ellen M. **A origem do capitalismo**. Editora Zahar, Rio de Janeiro, 1998.

ZORZO, F. A. **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.

ANEXOS

Quadro com as principais unidades de medidas citadas nas fontes documentais sobre o período pesquisado e seus respectivos valores baseados em medidas atuais:

UNIDADE	GRANDEZA	VALOR BASEADO EM MEDIDAS ATUAIS
Arroba	massa	14,7 kg aproximadamente
Braça	comprimento	2,20 metros linearmente
Légua	distância	6.600 m aproximadamente
Tarefa	área	4,356 m ²

Elaborado pelo autor.

Para saber mais, ver: VIZOLLI, Idemar; MENDES, Alessandra N. Braça, Quadro e Tarefa: um modo de efetuar medida de terras. VIDYA, v. 36, n. 1, p. 69-78, jan./jun., 2016 - Santa Maria, 2016.

<http://doc.brazilia.jor.br/HistDocs/Medidas-antigas-nao-decimais.shtml>