

DUAS FERROVIAS PARA LIGAR O MAR DA BAHIA AO RIO DO SERTÃO

Bahia and San Francisco Railway e a Estrada de Ferro São Francisco

O foco da pesquisa é o momento da criação de duas ferrovias baianas: a Estrada de Ferro *Bahia and San Francisco Railway*, abasileirada para *Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco*, e a *Estrada de Ferro São Francisco*, que, juntas, ligaram a capital da Bahia ao porto de Juazeiro, no Rio São Francisco.

Trata da trajetória dessas ferrovias e dos fatores que motivaram a sua construção, que resultou em transformações sociais econômicas e urbanas ocorridas nas cidades do sertão da Bahia, no período compreendido entre a segunda metade do século XIX ao início do século XX.

A estrada de erro Bahia And San Francisco Railway

A idéia de uma estrada de ferro que saísse da capital da então Província da Bahia e alcançasse a margem direita do rio São Francisco, com ponto final na cidade de Juazeiro, era defendida por políticos influentes, que tinham interesses políticos e comerciais na região, e o povo esclarecido, para o qual alcançar o rio era uma questão de importância nacional.

A cidade de Juazeiro, situada na margem direita do rio São Francisco, seria um porto estratégico para o escoamento da produção agropecuária, que deveria ser incrementada na região. O pressuposto era de que a ferrovia faria a articulação com a navegação, distribuindo, pelas povoações lindeiras ao rio e pelas terras cortadas pela estrada de ferro, as manufaturas provenientes da capital, propiciando o intercâmbio dos produtos locais e de outras regiões férteis, como a província de Minas, e ainda, transportaria o gado proveniente, principalmente, do Piauí.

Propostas de construção da ferrovia para ligar a Cidade da Bahia ao Rio São Francisco

Em documento que solicitava à Presidência da Província a concessão para a construção da estrada para o rio São Francisco, enviado à Assembléia Legislativa em 1º de setembro de 1852, os representantes da Junta da Lavoura, Antonio Ferrão Muniz, Luis Francisco Gonçalves Junqueira e Justino Alves Sento Sé argumentam:

He evidente a todos as grandes vantagens de se estabelecer uma estrada de ferro desta cidade para Joazeiro, pela qual os produtos (açúcar, mel, fumo, algodão) do rio de São Francisco e de suas vizinhanças possam chegar ao mercado, no pequeno espaço de doze a dezessete horas, terras que ficam pela linha da estrada d'um e d'outro lados subirão logo de valor e serão cultivadas, que pelo caminho se irão formando villas e cidades. (MONIZ; JUNQUEIRA; SENTO SÉ, 1852).

A esperança era de que a ferrovia viria a induzir um desenvolvimento econômico e social para aquela área esquecida da então Província da Bahia. A produção agropecuária passaria a ser transportada com mais rapidez do que no lombo de animais de cargas, conduzidos por almocreves, os quais levavam, aproximadamente, um tempo médio de um dia para percorrer cinco léguas, ou seja, em torno de dez dias para fazer o percurso de Juazeiro até o porto de Salvador.

A defesa do traçado da ferrovia a ser construída na Bahia causou uma grande polêmica nacional quanto à viabilidade econômica do roteiro proposto, que passava por terras do alto sertão, as mais áridas da Província. Os políticos baianos tiveram importantes opositores no cenário nacional, como os engenheiros Teófilo Ottoni e André Rebouças, que se posicionaram contrários à idéia.

Com toda a discussão provocada e a dificuldade de convencer o Governo Geral e os investidores, o Governo Provincial da Bahia foi o primeiro, no País, a estabelecer um incentivo, ao garantir mais dois por cento além da garantia imperial, para atrair investimentos em ferrovias baianas. Essa iniciativa não teve êxito entre os donos do capital no Brasil, o que tornou necessário buscar investidores na Inglaterra, a pátria das estradas de ferro.

A proposta de construção de uma ferrovia baiana para atingir o rio São Francisco tinha a importante função social de integrar os sertanejos com a capital, tirando-os do isolamento a que foram condenados por três séculos. Para as indústrias, principalmente inglesas, criava um novo mercado, facilitando a distribuição de suas manufaturas. Para os políticos, representava um instrumento de poder na região mais árida do Estado da Bahia, com uma população castigada pelas secas constantes que assolavam periodicamente o sertão e que foram, com freqüência, utilizadas em campanhas eleitorais. O trem levava, para aquela região sofrida, a esperança de vida, cumprindo um papel humanitário. Por isso, as ferrovias, mesmo com intenções político-partidárias, eram tão importantes para o povo do sertão.

Formação da Companhia Bahia and São Francisco Railway

Os representantes da Junta da Lavoura não conseguiram juntar o capital necessário para o empreendimento. Foram, então, convencidos a abrir mão do direito de concessão e exploração da ferrovia em nome de Moniz Barreto, que era também membro da Junta da Lavoura, o qual, por sua vez, o repassou aos ingleses, demonstrando já ter esse plano e o apoio do Governo, ao articular a desistência dos outros associados a seu favor, como pôde ser observado com o desenrolar das negociações.

Foi organizada, em Londres, uma companhia chamada Bahia and S. Francisco Railway Company para a qual Moniz Barreto vendeu seus direitos. Essa transferência foi autorizada pelo Decreto n. 1615, de 9 de junho de 1855.

Em janeiro do ano de 1856, instalou-se, em Londres, a diretoria da estrada, composta de capitalistas e banqueiros ingleses. A participação dos ingleses na Companhia assegurava o capital para a construção da estrada, que já tinha projeto para as primeiras vinte léguas, composto de peças gráficas e orçamento para a aprovação do

Governo Imperial, ao qual foi encaminhado em 9 de maio do mesmo ano, junto ao relatório do engenheiro Charles Vignoles, autor do projeto (LIMA, 1856).

O jornal inglês *The Illustrated London News*, na edição de 19 de julho de 1856, noticia nas páginas 57 e 58, o lançamento da construção da estrada de ferro baiana, em uma grande solenidade festiva, a que compareceram membros da alta sociedade baiana, entre eles, o Arcebispo da Bahia, o Presidente da Província, o Sr. Álvaro Tibério Moncorvo, o cônsul da Inglaterra, o Sr. John Morgan, o Sr. M. Mathews, representante do Sr. Charles Vignoles, engenheiro chefe da companhia Bahia and S. Francisco Railway. A festa ratifica a importância dada ao empreendimento pela sociedade baiana, que compareceu em grande número ao evento.

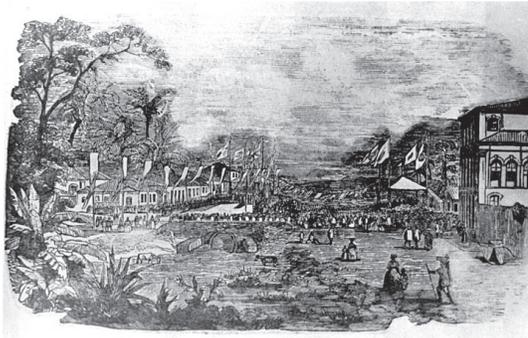


Figura 1- Festa comemorativa do lançamento da ferrovia Bahia and San Francisco Railway. Reprodução do desenho do arquiteto Lenoir, que foi contratado pelo Governo para trabalhar nas obras da Província da Bahia. Fonte: *The Illustrated London News*. July, 19, 1856. Arquivo do engenheiro Ubaldo Souza Senna Júnior.

Em 20 de janeiro de 1858, foram lançadas as ações da Companhia para a construção da estrada, com capital de £ 1.800.000 (um milhão e oitocentas mil libras esterlinas), distribuídas em 90.000 ações de £ 20 (vinte libras esterlinas) cada uma. 5.000 ações seriam distribuídas na praça da Bahia. Estava criada, em Londres, uma sociedade anônima, até então pouco difundida entre os brasileiros.

A direção geral da Companhia deveria instalar-se em Londres, conforme determinava o Decreto 1614 de 9 de junho de 1855, referente aos Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro da Província da Bahia, em seu Capítulo I, Artigo 3º. E o capítulo II do mesmo Decreto determinava que a junta de diretores, sete ao todo, apenas um brasileiro, deveria se instalar em Londres.

A localização, em Londres, da diretoria geral de uma ferrovia que percorria terras brasileiras, deixava claro que o poder estava concentrado na mão dos ingleses, prevalecendo suas idéias e determinações em um setor básico para a economia do País, como o de transportes.

A construção da ferrovia Bahia And San Francisco Railway ou Bahia ao São Francisco

A estrada de ferro Bahia ao São Francisco, conhecida popularmente como “Estrada Inglesa”, representava uma transição muito brusca, considerando-se os meios de transporte existentes no País, até então acostumado às carruagens, aos cavalos e aos carros de bois, ou ao transporte das mercadorias nos lombos de burros conduzidos pelos almocreves.



Figura 2 - Obra do aterro do local onde seria construída a Estação de Ferro da Calçada, 1860.
Fonte: The Illustrated London News, Oct.20 1860. p. 382.
Arquivo do engenheiro Ubaldo Souza Senna Júnior.

O empreiteiro contratado para a obra foi o engenheiro John Watson, tendo o engenheiro Charles Vignoles à frente da execução, substituído posteriormente por Hutton Vignoles. A preparação do canteiro iniciou-se em 1858, na Calçada do Bonfim.

Infirma, em relatório encaminhado ao Presidente da Província em fevereiro de 1859, o engenheiro fiscal do Governo, Firmo Jose de Mello, Capitão do Corpo de engenheiros: “Depois, porém que da Inglaterra chegarão alguns instrumentos para o trabalho a bordo do navio Janes, metterão-

se mãos a obra propriamente dita da estrada de ferro em 1º de setembro, com força apenas de desenove terraplenadores” (MELLO, 1861).

A pretensão do Governo brasileiro era de que a primeira estrada baiana devesse ser como as melhores da Europa, como está firmado no artigo 4º do Decreto 1615 de 9 de junho de 1855: “A linha da estrada de ferro será construída pelo modelo mais perfeito das estradas da Europa, guardando espaços suficientes para o trânsito que se julga haverá” (BRASIL, 1855, p.460). Para isso, foi construída com bitola de 1,60 metro, com raio mínimo de 300 metros, e declividade máxima de 1,25 % (PICANÇO, 1884, p. 117). Contraditoriamente, a bitola de 1,60 metro já não era mais utilizada na Inglaterra, que já tinha adotado a bitola de 1,44 metro (BENÉVOLO, 1953). Assim, aquele país aproveitava a oportunidade para se desfazer do material que já era obsoleto nas suas estradas de ferro. Entretanto, a ferrovia foi deficitária na maior parte da sua existência. Jamais teve o movimento esperado, como o dos caminhos de ferro europeus.

O uso de diferentes bitolas nas ferrovias dificultava a ligação das antigas estradas brasileiras, contradizendo o que pregava a Lei Feijó (BRASIL, 1973), que pretendia formar uma rede nacional de caminhos de ferro, no pressuposto de sanar os males da geografia política brasileira, conectando as Províncias à Corte Imperial. É importante observar que o artigo 4º do decreto 1629, de 11 de agosto de 1855 determina a execução dos trilhos com a bitola de “cinco pés e três polegadas”, ou seja 1,60 m (BENÉVOLO, 1953, p. 204), direcionando, dessa maneira, o uso, nas ferrovias brasileiras, das locomotivas e vagões ingleses já sucateados naquele País.

O convite ao engenheiro Charles Vignoles, que já tinha trabalhado em ferrovias européias, incluindo a Manchester Liverpool em 1826, (CHARLES..., 1986), partia do pressuposto de que aquele técnico seria um nome consagrado internacionalmente para construir uma estrada como “as melhores da Europa”.

“Pelo contracto celebrado entre a Companhia d’essa estrada e o empreiteiro John Watson, a linha teria que ser dividida em seis secções” (PENNA, 1860). A divisão

em seções facilitava o pagamento aos empreiteiros pelo governo, porém foi interessante como metodologia para execução da obra, tendo em vista que os terrenos apresentavam topografia e composição do solo diferenciadas, dividindo-se a construção da ferrovia em seções com aproximadamente vinte quilômetros (onze milhas e meio inglesas). A primeira seção foi demarcada da Jequitaia ao antigo engenho de Aratu. A segunda compreendia o trecho entre Aratu e o Engenho Novo, próximo à aldeia do Joanes, onde o terreno é menos acidentado do que na primeira, e os cortes e aterros não necessitavam grandes obras de contenção; a terceira, do Joanes até Feira Velha; a quarta, de Feira Velha até um ponto além do rio Jacuimirim; a quinta seção, até Pojuca e a sexta, de Pojuca até Alagoinhas. A sexta seção, a mais longa, de 12,958 milhas (23,96km), seguia o vale do rio Catu, confluente do rio Pojuca até chegar as 20 léguas (120km), aproximadamente meia légua além da cidade de Santo Antônio de Alagoinhas (LEÃO, 1862).

Dessa forma, a ferrovia a ser construída pararia nas primeiras vinte léguas, sem cumprir o objetivo de alcançar o rio São Francisco.

As principais construções da estrada de ferro inglesa foram o Viaduto de Itapagipe e as estações da Calçada e de Alagoinhas, respectivamente, o marco zero e o ponto final da ferrovia.

O Viaduto de Itapagipe foi construído na primeira seção da ferrovia, em estrutura metálica, com vigas de ferro batido apoiadas em pilares de ferro fundido, colocados de quatro em quatro. Os tirantes de ferro batido sustentavam os carris, que mediam 1820 pés (546 metros) de comprimento, divididos em 46 vãos de 33 pés (9,9 metros) cada um, e um vão de 20 pés (6 metros), projetado como ponte levadiça para dar passagem a barcos mastreados, que seria a última parte a concluir, o que não foi possível, porque o aparelho para a suspensão da ponte não



Viaduto de Itapagipe da Bahia and San Francisco Railway - 1861

Figura 3- Viaduto de Itapagipe da Bahia and San Francisco Railway, foto de Benjamin Mulock, 1861. Fonte: Arquivo do fotógrafo Valter Lessa.

chegou, tendo-se perdido no caminho de Londres para o Brasil. A empresa mandou fechar a parte levadiça para passar o trem (PENNA, 1860).

Em 1860, João de Almeida Pereira Filho, Ministro e Secretário do Império, referia-se ao Viaduto de Itapagipe como a obra mais importante de toda a estrada (PEREIRA FILHO, 1860). O engenheiro Lane, referindo-se ao viaduto de Itapagipe, “... diz que nunca vira obra tão perfeita em ferro, tão bem planejada e executada, sendo de opinião que nenhum engenheiro a verá sem ficar satisfeito.” (PENNA, 1860).

A Estação da Calçada é a mais importante edificação da Bahia and San Francisco Railway, por estar localizada na Capital, no antigo arrabalde da Jequitaia, e por ser a primeira construída com projeto inglês, com todas as peças em ferro importadas da Inglaterra para serem montadas no local, como está registrado em documentação oficial da Província da Bahia. O projeto foi elaborado em Londres por Jonh Watson, que foi também o empreiteiro da construção da estrada, com supervisão do engenheiro Charles Vignoles, sendo engenheiro-chefe, Hutton Vignoles. É um exemplar monumental da arquitetura eclética. Era toda construída originalmente em ferro, desde a sua infra e superestrutura, tais como as vigas baldrames, pilares, vigamento da superestrutura, escadas, estruturas de cobertura com clarabóias de ferro para a iluminação dos espaços internos, uma característica marcante da arquitetura eclética, que fazia um contraponto com os ambientes sombrios da arquitetura portuguesa tradicional. As paredes de vedação dos espaços, em painéis pré-moldados, e as peças sanitárias, gradis, telhas e até os ornatos eram em ferro forjado ou fundido.¹

A cobertura, as calhas, as cornijas, os gradis das varandas, as mísulas e os ornatos reproduzem os símbolos do progresso das ferrovias, como a roda alada, tudo em ferro forjado ou fundido; apenas o assoalho e o forro eram de madeira. O frontão neoclássico do coroamento da fachada é um detalhe construtivo muito utilizado nos edifícios públicos do período eclético. Nessa estação, reflete-se o diálogo entre a arte e a tecnologia, no tratamento artístico do corpo principal da edificação, a praticidade dos ornatos reproduzidos em escala, apresentados em catálogos das fábricas inglesas, a capacidade da estrutura metálica em vencer o vão avantajado da estação de passageiros.



Figura 4 - Estação da Calçada, vista do seu interior, início da construção. Montagem de estrutura em ferro e de painéis de vedação. Foto de Benjamin Mulock, 8 de agosto de 1860. Fonte: Acervo do Institution of Civil Engineers London.

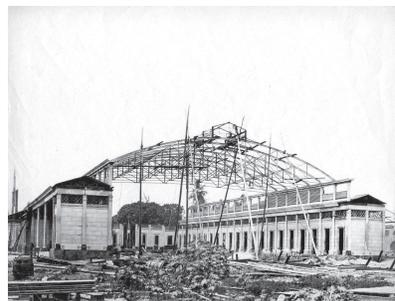


Figura 5 - Montagem da estrutura de cobertura do saguão de passageiros da Estação da Calçada, antes do desabamento. Foto de Benjamin Mulock, dezembro de 1860. Fonte: Acervo do Institution of Civil Engineers London.

A tecnologia moderna, traduzida na estrutura metálica da cobertura, permite um vão livre de aproximadamente trinta metros de largura por noventa metros de profundidade, proporcionando um espaço livre necessário ao grande fluxo de passageiros que se esperava.



Já pronta para a inauguração, a estação de passageiros da Bahia and San Francisco Railway na Calçada
Obra do inglês John Watson, foi a terceira estrada de ferro construída no país - 1861

Figura 6 - A Estação da Calçada. Observa-se o muro que contorna o pátio. Foto de Benjamin Mulock, 1861. Fonte: Arquivo do CEAB

O Governo da Província, por determinação oficial de 20 de fevereiro de 1863, exigia que fosse colocado um relógio na fachada da estação da Jequitaia, de modo a ser bem visível pelo exterior do edifício, ficando o superintendente ou o representante da companhia obrigado a mandar vir da Europa, quanto antes, o referido relógio (DANTAS, 1866). A pontualidade era estratégica, e a hora do relógio das estações passava a ser a oficial das cidades, principalmente do interior. As programações de viagens deveriam seguir a exatidão que se pressupunha nas ferrovias.

A população das áreas rurais teve de se adaptar àquela “hora ferroviária”, percebida ao longe pelo apito do trem, esquecendo-se do sol, que até então comandara as suas atividades cotidianas.

A Estação de Alagoinhas foi a última estação da linha inglesa, localizada em um ponto a “20 Leguas” da capital e a 3 léguas do povoado de Santo Antonio das Alagoinhas, executada em estrutura de ferro fundido, com telhas da cobertura e empenas também em ferro. As clarabóias iluminavam os ambientes internos da estação. O material da construção foi importado da Inglaterra, inclusive os tijolos para vedação das paredes. Essa estação foi construída com dimensões menores do que aquelas que eram construídas para pontos finais, como se pode notar nas proporções da Estação da Calçada, e na que viria a ser construída em Juazeiro. Entretanto, é uma edificação que guarda as características da arquitetura com influências do estilo eclético inglês, porém com um programa e um dimensionamento bem mais simplificados.²



Figura 7 - Estação de Alagoinhas. Fonte: Painel de exposição comemorativa dos 150 anos da ferrovia. Sem referência de data ou de autor.

Aguiar (1979, p. 93), referindo-se à cidade de Alagoinhas e à estação da linha inglesa, a primeira construída naquele local, informa:

Até 1866 a atual cidade constava apenas de quatro casas de telha junto ao rio, de um trapiche, das acomodações da estrada de ferro e de uma meia dúzia de casas de palha perto do barracão da dita estrada. Chamavam a esse lugar simplesmente – a Estação.

Alagoinhas é um bom exemplo do urbanismo ferroviário. Quando foi concluída a primeira estação, em 1863, situada meia légua depois da vila preexistente, a qual estava implantada em volta da igreja de Santo Antônio, o seu núcleo original foi esvaziado. A população se deslocou para perto da estação, abandonando a sua instalação inicial. A força do processo de urbanização, provocado por influência do fenômeno de implantação das ferrovias e das estações, fica demonstrada quando a Resolução Provincial de número 1013, de 16 de abril de 1866, determina a transferência da Vila para o local onde fora construída uma Estação de Ferro.

A companhia Bahia and San Francisco Railway cumpriu a obrigação contratual de executar as primeiras vinte léguas, que tinham a garantia de juros de 7% dos governos Imperial e Provincial. Não houve o interesse em aditar o contrato original para a conclusão do percurso até o rio São Francisco, tendo em vista que as garantias não cobriam a construção do trecho restante da ferrovia, o que leva a se inferir que essa foi a causa da paralisação da construção na cidade de Alagoinhas, mesmo sem se ter alcançado o São Francisco.

Estrada de Ferro São Francisco

Quando a estrada de ferro que ligaria a Bahia ao São Francisco, partindo da Cidade do Salvador, então conhecida como “Cidade da Bahia”, para alcançar a margem direita do Rio São Francisco, ficou paralisada por treze anos, estabeleceu-se uma ruptura do processo construtivo na ferrovia. Para atingir a meta original, foi necessário construir uma ligação de Alagoinhas a Juazeiro, que foi inicialmente denominada de “Prolongamento”, O ponto em que parou a estrada inglesa, encontrava-se a uma distância de quatrocentos e cinqüenta e dois quilômetros do porto de Juazeiro.

A defesa para a construção do prolongamento foi necessária e envolveu importantes figuras da política baiana e nacional, tendo em vista que a estrada, paralisada por treze anos, permanecendo incompleta, acumulava déficits, dando prejuízos ao Estado (ARGOLLO; FRANÇA, 1908).

O propósito dos engenheiros brasileiros era construir a estrada, ou o “prolongamento”, com o custo mais baixo com relação ao das vinte léguas iniciais. Tentava-se não repetir os mesmos erros cometidos na construção daquele trecho da estrada, até a cidade de Alagoinhas. A partir de 1871, adaptaram-se as estradas à realidade do País, e já não havia a exigência de ser como as “melhores da Europa”.

O Prolongamento passou a ser designado por Estrada de Ferro do São Francisco, pelo Decreto n. 2334 de 31 de agosto de 1896, que também aprovou o regulamento da estrada. O Capítulo VIII, do Decreto 2334, referente a pessoal, em seu artigo 40, determinava que o cargo de diretor deveria ser confiado a engenheiro nacional (BRASIL, 1896). A nova postura do Governo não deixava dúvidas de que a consciência nacionalista disseminava-se no meio ferroviário.

O traçado proposto por Bulhões sairia de Alagoinhas e, partindo da estação da linha inglesa, seguiria um caminho direto, mantendo-se nas cotas mais elevadas nos pontos onde atravessaria o rio Aramary, no quilômetro 12, seguiria pelo vale desse rio até o quilômetro 25 e, a partir desse ponto, subiria o planalto entre os rios

Pojuca e Inhambupe, até atingir a cidade de Serrinha, no quilômetro 110,58. Prosseguindo, cortaria o riacho Mangabeira, desenvolvendo-se pela encosta da serra de Serrinha, até atingir o alto do Barro Vermelho. A partir daí, desceria para os vales dos riachos Cajueiro, Cajazeiros, Santa Rosa, Rosário, e Pau a Pique, subindo para o Alto da Salgada na serra do Mucambo (PICANÇO, 1884).

O projeto original foi revisado por Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, que mudou o ponto inicial da estrada, inicialmente na estação da linha inglesa, deslocando-o para onde viria a ser construída a Estação São Francisco, situada a seiscentos e dez metros da antiga estação. O propósito era evitar que o traçado fosse "... ficar entalado entre o rio Catu e a rua principal da Villa (apud MELLO, 1878), não havendo, portanto, terreno suficiente para as manobras da Estrada de Ferro São Francisco". Quando foi construída a Estação de Alagoinhas, ponto final da linha inglesa, não foi previsto o adensamento urbano que a implantação da estação provocaria.

Outra mudança no traçado, proposta por Pinheiro, cortava a serra de Itiúba, reduzindo o percurso em dez quilômetros, que baixou para 8,788 km, depois de construído o trecho (apud MELLO, 1878). A revisão do projeto de Bulhões, no trecho compreendido entre Villa Nova da Rainha, atual Senhor do Bonfim, até Juazeiro, foi feita pelo engenheiro Luis da Rocha Dias, que propôs um percurso em torno de dez quilômetros (10,110km), menor do que a proposta de Bulhões.

O traçado definitivo da ferrovia, com bitola de um metro em toda a extensão da linha, raios maiores do que cento e cinqüenta e dois metros e declividade máxima de 1,8%, tinha como ponto de partida a Estação São Francisco, na cidade de Alagoinhas. De um lado, passavam os trens da estrada Bahia ao São Francisco, com tráfego compartilhado, em um percurso de 123,424 km, chegando da Capital, antes da estação da linha inglesa, situado no quilômetro 123,00; do outro lado, paravam os próprios trens do Prolongamento, para, em seguida, atravessar a bacia do rio Aramari, de onde desciam para o vale do rio, alcançando a pequena vila, atual cidade do mesmo nome.

A ferrovia, em sua maior parte, atravessava (e ainda atravessa) uma zona muito árida, constantemente assolada pelo fenômeno da seca. O trecho de Aramari à antiga Vila Nova, atual Bonfim, com 309 quilômetros, era o trecho mais seco do percurso. Os trens que trafegavam na estrada tinham sua capacidade prejudicada, porque transportavam água em seus vagões-tanques, não só para abastecer as locomotivas, como para distribuí-la pela população que vivia às margens da estrada, que se aglomerava nas estações, esperando a chegada do trem com a água potável para beber (BENEVOLO, 1953).

Construção da Estrada

O Ministério da Agricultura, após concorrência pública, em 9 de março de 1876, celebrou contrato com os empreiteiros José Marcelino Pereira de Moraes, José Augusto de Araújo, e os Bacharéis Raphael Archanjo Galvão Filho e Manuel Ignácio Gonzaga, para executarem o trecho da ferrovia de Alagoinhas a Villa Nova da Rainha, atual cidade de Senhor do Bonfim, inclusive a estação dessa cidade, ficando estabelecido contratualmente um prazo de cinco anos, para a construção daquele trecho da ferrovia (ARGOLLO, 1898).

Imbuído da intenção de construir uma estrada com custos menores, porém preservando a segurança do transporte, o engenheiro Pinheiro fez um roteiro para orientar a construção de prolongamentos de estradas existentes, ou as que viessem a ser construídas a partir daquela época, na então Província da Bahia. As estradas deveriam ser construídas todas com bitola única de 1,00 m, os taludes dos aterros feitos com areia e cobertura vegetal, com rampa máxima de dois por cento e raio mínimo de cento e vinte metros. As estações deveriam ficar sempre em retas e exceder, pelo menos, em trinta metros a ponta da agulha mais distante, e a parte da linha deveria manter a extensão de cento e cinqüenta metros, em reta e em nível para cada lado, a partir do meio da estação (apud MELLO, 1878).

A concorrência para a construção do trecho final da estrada – de Vila Nova da Rainha, atual Bonfim, a Juazeiro, compreendendo 132 quilômetros – teve como ganhadores os empreiteiros Alfredo Augusto Borges, Luis Augusto Dias de Farias e Aluizio Ramos Acciolly, em 14 de agosto de 1888, “... por haverem estes engenheiros proposto fazerem as obras com abatimento de 7,5% dos preços da tabella do governo” (BAHIA...,1888 a, p. 2). Após muitos atrasos, a estrada foi concluída em 24 de fevereiro de 1896, tendo à frente o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, que era, na época, o diretor da ferrovia, com extensão total de 452, 310 km.

Em 1898, as estradas de ferro Bahia ao São Francisco e Estrada de Ferro São Francisco formavam, em conjunto, a principal via férrea, na Bahia, com 576 km, correspondendo a quarenta e sete por cento da rede férrea baiana, que atingia, na época, um total 1.218,00km (VIANNA, 1878).

À época da construção das estradas de ferro, a indústria nacional estava em seu início, ainda incipiente, e não cresceu no mesmo ritmo do conhecimento técnico, até porque muitos engenheiros que trabalharam nas ferrovias estudaram na Europa,

ou seja, o conhecimento também era importado, na maioria dos casos. Apenas a madeira era retirada das matas brasileiras, para confecção dos dormentes da via permanente, e a lenha, que viria a ser utilizada para alimentar as máquinas a vapor, substituindo o carvão mineral, importado das minas inglesas nos primeiros anos das ferrovias brasileiras.

As principais construções da Estrada de Ferro São Francisco foram a represa em Aramari e os açudes em Cacimba e Extrema, obras muito importantes para o combate à seca do sertão.

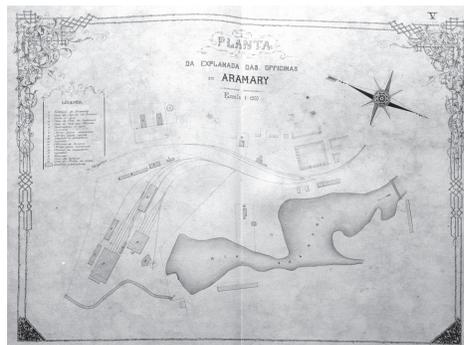


Figura 8 - Esplanada das Oficinas de Aramari e a represa construída pelos engenheiros da ferrovia.
Fonte: Argollo (1900).

Também foram construídas pontes sobre os rios Itapicuru-mirim e o Itapicuru, que enchem no período de dezembro a janeiro, com a tecnologia do ferro, que vinha da Inglaterra.



Figura 9- Ponte metálica sobre o rio Itapicuru.
Fonte: Argollo (1900).

As estações de São Francisco de Alagoinhas e de Juazeiro foram as edificações mais imponentes da Estrada de Ferro São Francisco. A Estação São Francisco foi o ponto inicial da estrada de ferro “Prolongamento” (LUCENA, 1877), denominada, mais tarde, de Estrada de Ferro São Francisco, em Alagoinhas, local onde se encontrava interrompido o percurso para o majestoso rio. Na construção da Estação São Francisco, foram empregados materiais importados, como a estrutura e as telhas em ferro galvanizado, a abóbada de cobertura do grande espaço aberto da plataforma, os pilares de apoio, os postes de iluminação, as bandeiras das portas, com elementos artísticos em ferro de fabricação inglesa. As telhas “francesas”, provenientes de Marselha, recobriam a estação de passageiros e de mercadorias. Apenas os tijolos das vedações eram nacionais, provenientes da olaria de Periperi.

Na fachada da estação de mercadorias, os ornatos são de argamassa, com armação de ferro, ou recobrimo tijolos cerâmicos, com desenhos neoclássicos nas cornijas, nas ameias e nos frontões sobre as vergas dos vãos e na platibanda. Os elementos artísticos das fachadas formam um contraponto com a simplicidade dos espaços internos e do tijolo à vista das paredes das fachadas.

A planta da estação tem o eixo longitudinal, com uma dimensão dez vezes maior do que o eixo transversal. A valorização desse eixo representa uma coerência, para facilitar o embarque e desembarque, considerando que todo vagão tem acesso independente para as plataformas.

Como todas as estações das estradas de ferro, a Estação São Francisco tinha um relógio inglês no seu interior, presença obrigatória e emblemática, para simbolizar a pontualidade do transporte ferroviário.

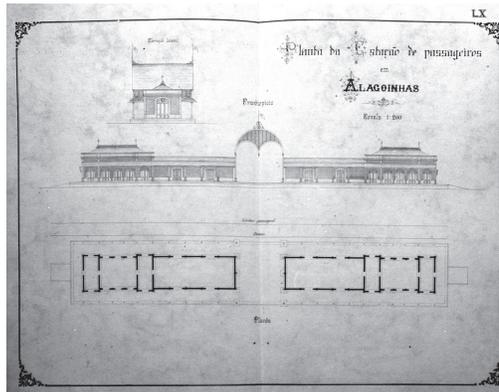


Figura 10 - Planta e fachadas da estação de passageiros da Estação São Francisco. Fonte: Argollo (1900).

A implantação da estação em uma praça circundada por casas térreas, outrora habitações dos ferroviários, configura um espaço que dá ao edifício um destaque monumental na escala urbana, onde ela predomina com a sua volumetria exuberante, construída em dois módulos. O dos passageiros, de menor proporção, tem um tratamento cuidadoso de seu espaço interior, com mobiliário de época e um relógio de pé inglês, equipamento indispensável em todas as estações ferroviárias.

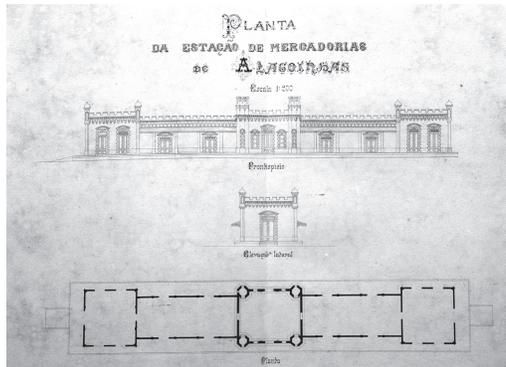


Figura 11 - Planta e fachadas da estação de mercadorias da Estação São Francisco. Fonte: Argollo (1900).

A Estação de Juazeiro, edificação do ponto final do Prolongamento, é a mais imponente de toda a estrada.

A bela Estação de Joazeiro, com a frente para o Rio São Francisco, toda ladrilhada de marmore da Itália, formando variados mosaicos, tendo também o ladrilho da varanda da frente de marmore da mesma procedência, com marchetaria, representando, o símbolo do progresso e o nome da estação. Na parte inferior da escada foram assentados dous grandes e bellissimos candelabros, com três braços e quatro luzes cada um, tendo na parte superior uma creança, symbolizando o futuro, rematando tudo a roda alada symbolizadora do progresso. Na construção da estação foi respeitada a architectura clássica. No primeiro pavimento o estylo é dorico, no segundo é jonico, encimado por molduras corinthias, no centro dos quais veem-se estatuas representando o oceano e o rio São Francisco, ligadas pela alegoria do progresso - a estrada a de ferro; do lado direito fica a estatua de Mercurio, representando o commercio e do lado esquerdo a de Minerva, representando ao industria. (ARGOLLO; FRANÇA, 1908, p.44)



Figura 12 - Estação de Juazeiro, ainda em obras. Fonte: Argollo (1900).

A estação monumental, como se pode deduzir pela descrição de Miguel de Teive e Argollo, autor do projeto e da construção da Estação de Juazeiro, já não existe mais desde 1951, quando foi demolida para a construção de uma rodovia, cujo traçado projetado passava por cima da estação. A insensibilidade dos projetistas das rodovias demonstra o desprezo com os gastos públicos que custearam a construção, tão refinada, tanto internamente quanto no aspecto exterior da edificação, que deveria compor com o rio uma paisagem marcante para aqueles que chegassem àquela cidade da Bahia, através do rio São Francisco.

O edifício da estação foi inaugurado em 15 de novembro de 1907, pelos seus arrendatários na época, Miguel de Teive e Argollo & C. Quando a estrada foi aberta ao tráfego, a estação ainda se encontrava em obras.

Considerações finais

A estrada de ferro que levaria a capital da então Província da Bahia, a “Cidade da Bahia”, ao rio São Francisco, tão estratégica como foi repetidamente referendado por políticos e baianos de visão, foi iniciada no tempo do Império e teve sua conclusão no período da

Primeira República, levando trinta e oito anos, desde o início da construção até ter sua meta alcançada. As razões para descumprimento dos cronogramas de construção das ferrovias foram, principalmente, de ordem política e de interesses particulares, deixando-se de lado a preocupação com o desenvolvimento do Estado.

No caso da estrada de ferro Bahia and San Francisco Railway, formou-se a empresa para construção e exploração da ferrovia com participação dos baianos envolvidos com a política local e comprometidos com a Inglaterra. Esse fato foi determinante na forma de administração da ferrovia, com um grande número de ingleses em sua diretoria, que mantinham as decisões sob o seu poder. A sede da empresa, localizada em Londres, local muito distante do palco dos acontecimentos, dificultou a administração da ferrovia. Todas as despesas estavam garantidas por Decreto Imperial e Provincial, somando juros de 7%, quando a garantia, na Europa, para a construção de ferrovias, não passava de 4%. Todos esses fatores vieram a acumular maiores gastos com a estrada.

Mesmo com o atraso da sua conclusão, a ferrovia que rasgou os sertões trouxe benefícios para os sertanejos, que passaram a ter uma melhor comunicação com a Capital e a receber o benefício da água que chegava pelo trem de ferro àquelas terras áridas.

As diferentes bitolas das máquinas importadas, que variavam de 1,00 a 1,60 m na Bahia, até 1,68 m da Estrada de Ferro Mauá no Rio de Janeiro, enfatizavam a dificuldade de se construir, no País, uma malha ferroviária eficiente e necessária para articular as povoações dispersas e as que viriam a se formar com a introdução da ferrovia. A medida de ordem do ministro de Viação, J.J. Seabra, para unificação das bitolas para 1,00 m, só veio a acontecer em 1912, ou seja, cinquenta e dois anos após a construção da primeira estrada de ferro baiana, a Bahia and San Francisco Railway. A formação de uma rede de cidades foi, portanto, prejudicada até os primeiros decênios do século XX.

O fenômeno provocado pela estrada de ferro no ambiente urbano pode ser claramente notado tanto na reorganização espacial das próprias terras atravessadas, como pela formação, no mesmo ritmo lento da construção das ferrovias, de uma



Figura 13 - Desenho da Estação de Juazeiro. Fonte: Argollo (1900).

rede de cidades no percurso da linha. Estabeleceu-se uma ruptura na tradicional estruturação das cidades que se formaram no período colonial, quando o desenvolvimento da urbe tinha a sua origem na Igreja, expandindo em torno dela a sua mancha matriz, e no espaço rural, a casa grande com a sua capela, que configuravam o ponto principal de onde se originava a ocupação das fazendas. O pólo de atração passou a ser as estações e as terras próximas da linha.

As estações traziam inovações do emprego do ferro como principal elemento construtivo, substituindo ou coexistindo com os métodos tradicionais da arquitetura portuguesa, na qual a alvenaria mural em rocha e argila estava sempre presente. A construção pré-fabricada em ferro foi uma prática recorrente nas edificações das estradas de ferro inglesas, além de painéis de vedação, vasos sanitários, escadas, estrutura, telhados, entre outros materiais. Reproduziam-se, em larga escala, os elementos decorativos que podiam ser adquiridos nas firmas inglesas, através de encomendas de modelos reproduzidos nos catálogos das fábricas. O uso do vidro e de outros de materiais industrializados facilitaram a prática construtiva,

A chegada da ferrovia mudou totalmente a rotina dos locais por onde passava, interferindo em vários setores da vida: na moda, no uso de expressões inglesas abrandadas, no modo de habitar, no uso do ferro e do vidro nas construções. Ocorreu uma europeização dos costumes, que foram disseminados em todo o Brasil, nos lugares alcançados pelas ferrovias. No vocabulário urbano, surgiram novos endereços, como Praça da Estação, Rua da Estação, além de referências como perto da Estação etc.

Nas camadas populares da sociedade, uma nova mentalidade surgiu com mudanças radicais nas relações trabalhistas, por imposição das ferrovias construídas no País. Criou-se o operariado das construções de estradas de ferro, formado por brasileiros e um grande contingente de estrangeiros, que recebiam salários por serviços prestados. Paralelamente aos empregos seguros das companhias ferroviárias, criaram-se subempregos para uma população sem outra perspectiva, como os de vendedores dos mais diversos tipos de guloseimas, que se apinhavam nas estações a cada chegada do trem de passageiros, e os carregadores, que atendiam por números e transportavam as bagagens até os seus destinos. Foram também criados empregos temporários para trabalhadores braçais, na limpeza e roçagem das linhas e na substituição de dormentes e cercas.

É difícil de se aceitar uma justificativa para a política nacional de transporte ter desconsiderado que o desgaste da ferrovia é inferior ao desgaste das rodovias, essas últimas com maiores custos de manutenção que o transporte ferroviário, cuja eficiência energética é de oito a dez vezes maior do que o modal rodoviário. E ainda que uma locomotiva de 2.500HP chega a tracionar a carga correspondente a trinta e cinco carretas em média; que a poluição produzida é comparativamente menor do que a dos veículos automotores. É injustificável ter deixado que a malha ferroviária fosse sucateada, a ponto de se perderem diversas linhas, que desapareceram, desativadas por determinação equivocada da administração da Rede Ferroviária Federal, que tinha como pressuposto administrativo a redução de despesas, a exemplo da Estrada de Ferro Nazaré, cujo histórico não a coloca, porém, como a mais deficitária.

Resta ainda, na Bahia, o escritório da Rede Ferroviária, que administra a empresa em extinção, além das linhas: de Salvador a Propriá, em Sergipe; de Mapele a Monte Azul, em Minas Gerais; de Alagoinhas a Petrolina, em Pernambuco; e os ramais do Porto de Aratu a Campo Formoso. As demais linhas que atravessam o Estado da Bahia foram privatizadas em 1996, passando a ser administradas pela Ferrovia Centro Atlântica. Todas essas linhas transportam exclusivamente cargas.

Em muitos locais por onde passa a via permanente, os trilhos são retirados pela população para serem utilizados nas construções de casas. É um fim melancólico para o trem de ferro, que tinha como pressuposto levar o progresso para os mais diferentes pontos do País.

Arquiteta da Secretaria de Cultura e Turismo. Atua na supervisão de projetos e obras de restauração do Projeto Monumenta em Cachoeira e Lençóis. Este artigo é baseado na sua dissertação de mestrado defendida em 2005 no PPGAU/ FAUFBa, sob orientação da Prof^a. Odete Dourado.

Notas

¹ A estação sofreu reformas em 1938, com substituição das paredes de vedação em ferro por tijolos cerâmicos; foram inseridas lajes de concreto armado.

² A Estação de Alagoinhas encontra-se atualmente descaracterizada, ocupada por um depósito de materiais da Prefeitura.

Referências

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.

ARGOLLO Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino da Silveira. *Memória sobre as estradas de ferro do Estado da Bahia*. Bahia: Instituto Politécnico da Bahia, 1908.

ARGOLLO, Miguel de Teive e. *Relatório do anno de 1897 apresentado ao Exm. Sr. Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Director Engenheiro Civil Miguel de Teive e Argollo*. Bahia: Oficinas dos Dois Mundos, 1898.

ARGOLLO, Miguel de Teive e. *Relatório do anno de 1898 apresentado ao Exm. Sr. Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo Director Engenheiro Civil Miguel de Teive e Argollo*. Bahia: Oficinas dos Dois Mundos, 1899.

ARGOLLO Miguel de Teive e. *Plantas da Estrada de Ferro São Francisco*. Salvador, 1900.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária do Brasil*: estudo social, político e histórico. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BRASIL. Decreto n. 1615 de 9 de Junho e 1855. Aprova a convenção feita com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, concessionário da Estrada de Ferro, que partindo de qualquer ponto próximo à Capital da Província da Bahia, vá terminar na Vila do Joazeiro, ou em outro lugar mais conveniente do Rio de S. Francisco, sob algumas das condições do Decreto n. 1299, de 19 de Dezembro de 1853. In: COLLEÇÃO das Leis do Império do Brasil, v.18, p.457, 9 jun. 1855 Seção 40, pt 2.

BRASIL. Governo Federal. Acto do Poder Executivo. Decreto n. 2334, de 31 de Agosto de 1896. Approva o regulamento da Estrada de Ferro do São Francisco In: COLLEÇÃO das Leis da República dos Estados Unidos do Brazil, v.19, p.455. Partes I e II. 3 set. de 1896.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Conselho Nacional de Transportes. *Planos de viação*: evolução histórica (1808 – 1973). Rio de Janeiro, 1974.

CHARLES, Blacker Vignoles. [biografia]. Disponível em: <<http://www.structural.info.de/fr/people/date/des1986.php>>. Acesso em: 10 nov 2003.

DANTAS, Manuel Pinto de Souza, *Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa Provincial da Bahia pelo Exellentissimo Presidente da Província o Comendador Manuel Pinto de Souza Dantas no dia 1º de Março de 1866*. Bahia: Typ. Poggetti de Tourinho, 1866.

FERREIRA, Herculano, *Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província o Conselheiro e Senador do Império Herculano Ferreira em 10 de Abril de 1860*. Bahia: Typographia de A. Olavo da França Guerra, 1860.

LEÃO, Joaquim Antão Fernandes. *Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província o Conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão no dia 1º de Março de 1862*. Bahia: Typographia de A. Olavo da França Guerra, 1862.

LUCENA, Henrique Pereira de. *Relatório com que ao Illm. e Exm. Snr Dezembargador, Henrique Pereira de Lucena passou a administração da Província em 5 de Fevereiro de 1877 ao Exm. Snr. Conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes*. Bahia: Typ. do Jornal da Bahia, 1877.

MELLO, Manoel Felizardo de Souza e. *Relatório da Repartição dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Publicas apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 1ª da 11ª Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario do Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1861.

MELLO, Homem de. *Falla com que abrio no dia 1º de Maio de 1878 a 57ª Legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o Exm. Sr. Conselheiro Barão Homem de Mello Presidente da Província*. Bahia: Typographia do "Diário", 1878.

PENNA, Affonso Augusto Moreira. *Relatório apresentado a Assembléa Geral na 4ª Sessão da 18ª Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Publicas a Affonso Augusto Moreira Penna*. Brasil: Typ. Nacional, 1860.

PEREIRA FILHO, João de Almeida. *Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na 4ª Sessão da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretario D'Estado dos Negócios do Império João de Almeida Pereira Filho*. Rio De Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1860.

PICANÇO, Francisco. *Viação férrea do Brasil: descrição tecnica e estatística de todas as nossas estradas de ferro*. Rio de Janeiro 1884.

TRABALHO da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de fazer a estrada da Bahia ao Joazeiro, apresentado pelos membros da Comissão: Antonio Ferrão Muniz, Luiz Francisco Gonçalves Junqueira e Justino Nunes de Sento Sé, em 1º de Setembro de 1852. Bahia: Typographia Republicana Guaycuru, 1852.

VIANNA, Luiz. *Mensagem apresentada a Assembléa Geral Legislativa pelo Exm. Sr. Dr. Luiz Vianna Governador da Bahia em 10 de Abril de 1899*. Bahia: Typ. do "Correio de Noticias", 1899.