



UCSAL
**UNIVERSIDADE
CATÓLICA
DO SALVADOR**

CARLOS AUGUSTO FIUZA ANGELO

**A CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA EM UMA CIDADE ATLÂNTICA CHAMADA
SALVADOR: DILEMAS SOCIOECONÔMICOS NA FREGUESIA SUBURBANA DE
NOSSA SENHORA DO Ó DE PARIPE 1850-1870**

Salvador

2021

CARLOS AUGUSTO FIUZA ANGELO

**A CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA EM UMA CIDADE ATLÂNTICA CHAMADA
SALVADOR: DILEMAS SOCIOECONÔMICOS NA FREGUESIA SUBURBANA DE
NOSSA SENHORA DO Ó DE PARIPE 1850-1870**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Programa de Pós Graduação Latu Senso da Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial para a obtenção do grau de Especialista em História da Bahia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Luciana Conceição de Almeida Martins

Salvador

2021

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	4
2 SALVADOR URGIA MODERNIZAÇÃO: A CAPITAL ATLÂNTICA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX	6
3 A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NA FREGUESIA DE PARIPE	10
4 O COTIDIANO DA FREGUESIA DE PARIPE PÓS IMPLEMENTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO	16
5 CONCLUSÃO	20
6 REFERÊNCIAS	21

RESUMO

O presente artigo é um desdobramento da pesquisa que realizo desde 2015 sobre a histórica freguesia suburbana de Nossa Senhora do Ó de Paripe. Região que foi durante o período colonial coração pulsante da produção açucareira e na atualidade corresponde aos principais bairros do subúrbio da cidade do Salvador. Constatamos nesse caminhar, no entanto, a carência de produções historiográficas sobre uma região importante para construção da história da Bahia. Logo, esse estudo versa sobre a implantação da estrada de ferro na freguesia de Paripe entre 1850-1870, sobre as lentes da História Social e Pública, a fim de desenvolver Weblog para interação e difusão do conhecimento histórico. Para tal, ancoraremos os argumentos com base em bibliografias e corpus documental.

Palavras chaves: freguesia, Paripe, Weblog, subúrbio, ferrovia.

ABSTRACT

This article is an unfolding of the research I have been doing since 2015 on the historic suburban parish of Nossa Senhora do Ó de Paripe. Region that was during the colonial period a pulsating heart of sugar production and currently corresponds to the main neighborhoods in the suburb of the city of Salvador. In this journey, however, we noticed the lack of historiographical productions about an important region for the construction of Bahia's history. Therefore, this study deals with the implementation of the railway in the parish of Paripe between 1850-1870, under the lens of Social and Public History, in order to develop a Weblog for interaction and dissemination of historical knowledge. For this, we will anchor the arguments based on bibliographies and documentary corpus.

Key words: parish, Paripe, Weblog, suburb, railroad.

1. INTRODUÇÃO

A contribuição sociocultural do Subúrbio Ferroviário da cidade de São Salvador, ao longo do tempo, vem sendo negligenciado pelo campo da historiografia e educação. Os currículos da educação básica pouco contemplam a discussão sobre história regional e local. Os livros didáticos das escolas públicas e privadas não fazem menção à região em foco e, quando fazem, referem-se às questões de vulnerabilidade social, deixando de lado a importância da região para a construção e consolidação da história do Brasil. Tal situação impacta na falta de conhecimento dos docentes sobre a região, o que afeta diretamente a formação de novos cidadãos que, no momento, não são preparados para conscientização, luta social, significação, rememoração e preservação da historicidade e memória dos diversos sujeitos que ali habitaram.

O subúrbio ferroviário foi palco de diferentes processos históricos marcantes, pioneiros e importantes para o desenvolvimento da cidade do Salvador. A construção da ferrovia é um dos exemplos e divisores de águas na região, dialogando com as novas concepções de modernidade que começavam a se configurar na cidade, alterando práticas cotidianas dos habitantes no século XIX. No entanto, constatamos, após um extenso levantamento, a pouca recorrência de produções históricas sobre o Subúrbio de Salvador.

Motivado pelas postulações acima, esse estudo teve por objetivo geral **desenvolver uma solução mediadora de aprendizagem – Weblog - a fim de fomentar interatividade e interação sobre a historicidade da antiga freguesia rural de Nossa Senhora do Ó de Paripe na conjuntura da implantação da estrada de ferro entre 1850-1870**. Abordaremos os dilemas socioeconômicos do antes e pós-construção, já que a realização de uma obra nessa magnitude era desafiador para época, no qual, as relações sociais eram mediadas pela locomotiva escravista. Para delineamento do tema e aprofundamento do objeto de estudo, destacamos os seguintes objetivos específicos:

- Elucidar a conjuntura sócio histórica da cidade do Salvador na segunda metade do século XIX.
- Identificar os dilemas socioeconômicos durante a construção da ferrovia na freguesia de Paripe entre 1850-1860.
- Investigar as mudanças ocorridas na estrutura socioeconômica da freguesia de Paripe após a instalação da malha ferroviária.

Cada objetivo corresponde às seções do artigo que serão norteadas por questões. Na primeira seção trabalhamos o contexto histórico com intuito de compreender as novas

concepções de modernidade e as tensões sociais na cidade do Salvador no século XIX, direcionados pela questão: Qual o contexto sócio histórico da cidade do Salvador na segunda metade do século XIX? A segunda seção foi norteadada pela questão: No contexto da construção ferroviária entre 1850-1860 na freguesia de Paripe, quais os dilemas socioeconômicos? Em que focamos na construção da ferrovia na freguesia de Paripe, destacando a condição dos trabalhadores italianos e suas estratégias para sobreviver em uma cidade, em que o trabalho livre e assalariado experimentava as mazelas impostas por uma sociedade escravista. A terceira seção foi impulsionada pela questão: A malha ferroviária fomentou mudanças significativas na dinâmica sócio econômica da freguesia de Paripe? Argumentamos que, do ponto de vista econômico, a ferrovia não se configurou como um elemento aglutinador para reaquecer o sistema da agroexportação como em outros períodos por fatores como: má localização, frete altíssimo e desvalorização do açúcar no mercado internacional. Sobre outra ótica, com a ferrovia, a freguesia recebeu o primeiro complexo de trabalho livre e assalariado, novas estruturas e serviços, embora novos, porém em prol dos velhos e marginais interesses.

Para o desenvolvimento da solução mediadora de aprendizagem elencamos a quarta questão norteadora: De que forma podemos construir um Weblog com a comunidade? Sanar os problemas postos acima com relação à falta de conhecimento dos professores e comunitários, requer a construção do Weblog de forma coletiva. Os textos da página foram elaborados com base nessa pesquisa empírica, porém sobre o olhar e formas diferentes de analisar e perceber a vida dos coparticipantes, seguindo os pilares da história pública que preza por aproximar o diálogo histórico comprometido e ativo do grande público.

Os argumentos apresentados nesse estudo estão fundamentados em bibliografias gerais e específicas sobre a história da Bahia e corpus documental custodiados no Arquivo Público da Bahia – APEB. Primordiais por aludirem a questões da ferrovia na freguesia, após uma análise sistemática e qualitativa, de acordo com os ritos da pesquisa documental e teorização da História social, com lentes que solidificou o senso crítico e analítico para investigar as “estruturas econômico-sociais, invisíveis abstratas, gerais, mas “chão” concreto da luta de classes e das iniciativas individuais e coletivas.”

Por fim, convido a visitar, comentar e compartilhar o blog – **História do Subúrbio Sobre Uma Outra Ótica**, acesso pelo link:

<https://historia coletivasuburbio.ssa.blogspot.com/2021/01/a-historia-do-suburbio-comeca-aqui.html>

2. SALVADOR URGIA MODERNIZAÇÃO: A CAPITAL ATLÂNTICA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

A vinda da família real para o Brasil em 1808 mudou e contribuiu definitivamente para um novo dinamismo nas cidades, principalmente as politicamente e economicamente mais fortes. Em decorrência da introdução de um novo aparelho administrativo, ou seja, o centro político-administrativo do Império Luso Português que se mudou da Metrópole para a Colônia brasileira, tomando medidas que abriram novos ciclos para expedições científicas e ciclos econômicos quando puseram fim ao pacto colonial com a elevação do Brasil a reino unido de Portugal e Algarves, bem como a abertura dos portos ao comércio internacional. No entanto, a cidade do Salvador já se apresentava como um polo socioeconômico com circuitos produtivos e comerciais internas e externas; com um sistema financeiro local com alta capacidade de arrecadação; com uma posição geográfica extremamente favorável, revelando-se como um ponto de convergência importante para o desdobramento de diversas atividades comerciais.¹

Com a abertura dos portos do Brasil ao comércio internacional, Salvador consolidou-se como uma referência no mercado nacional e internacional como uma cidade mercantil, potente na administração de produtos para exportados e redistribuição de produtos importados. Articulando uma complexa rede comercial que envolvia o Brasil no envio de produtos como açúcar, tabaco, couro, aguardente, melão, algodão, arroz, cacau e café. Da Europa exportava produtos manufaturados, tecidos, louças, ferragens, pólvora, chumbo, farinha de trigo, vinho, azeite de oliva. Da Ásia exportava tecidos, tapetes e especiarias. Na África comercializa os negros para o trabalho escravo, cera, pedras e marfim.² Toda maestria da Cidade não é somente pelos fatores mencionados, mas também devido à interconexão mantidas ao longo do tempo entre a zona rural e urbana da Cidade, mais o Recôncavo.³

Essas zonas comerciais e produtoras foram constituídas por freguesias que eram formas de organização territorial de cunho administrativo e eclesiástico, com limites e prerrogativas para qualquer alteração na estrutura paroquiana sob observância dos Sagrados

¹ LAPA, José Roberto do Amaral. O pôrto do Brasil. In: _____. A Bahia e a carreira da Índia. São Paulo: Hucitec – Unicamp, 2000, p. 1-23.

²Idem.

³Sobre a centralidade econômica e a relação da Urbe com a Hiterlandia ver SOUSA, Avante Pereira. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII. SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. (Orgs). Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica. Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016, p.100-128.

Cânones, no qual os habitantes dessas localidades eram chamados de fregueses, extremamente ligados à igreja matriz.⁴

O território da cidade de São Salvador era dividido por dez freguesias urbanas entre a Cidade Alta e Baixa e nove suburbanas no termo da Cidade.⁵ As freguesias da zona urbana tinham uma dinâmica e mobilidade completamente diferente das suburbanas, por juntas serem o centro político-econômico da Urbe, onde encontrávamos na parte Alta o governo administrativo, legislativo, judiciário e religioso com seus luxuosos edifícios e palácios. Já a parte Baixa era a região portuária e comercial que recebia em seus trapiches e armazéns mercadorias (fumo, algodão, aguardente, couros, madeiras e açúcar) vindas da Hiterlandia e da zona rural da Cidade para abastecer o mercado internacional e os importados (vinagres, farinha do reino, bacalhau, vinhos, tecidos, especiarias etc.) para abastecer o mercado interno. Existiam também lojas com diferentes fins, o Mercado Modelo onde se encontrava de tudo um pouco, fábricas de vidro e embarcações, e o Cais Dourado onde eram vendidas frutas da terra.⁶

As freguesias que compuseram a zona suburbana tinham um dinamismo diferente em decorrência das suas práticas econômicas que estavam assentadas nas atividades rurais, produzindo produtos (açúcar, tabaco, algodão e arroz.) com destino ao abastecimento do mercado internacional, contribuindo para o papel de destaque que a província da Bahia tinha frente ao mercado internacional, como também a importância da Zona Rural para abastecimento do mercado local com: açúcar, farinha, aguardente, pescados, madeiras e telas cerâmicas para construção de casas. As freguesias rurais tinham as maiores proporções territoriais e características peculiares como localização geográfica favorável para o escoamento da produção, proximidade com rios navegáveis que favoreceram a constituição de povoados de trabalhadores livres e alforriados com suas pequenas plantações e solos propícios para o cultivo de gêneros referenciados, trabalhado pela locomotiva do sistema escravista sob

⁴O conceito de freguesia deve ser entendido no quadro complexo da administração lusitana da época. A Igreja Católica estava em Portugal aparelhada ao Estado pelo sistema padroado. Logo, as freguesias eram formas de organização territorial de cunho administrativo e eclesiástico. Representavam o centro de muitas atividades de cunho religioso, político, econômico e sociocultural, no qual habitantes dessas localidades eram chamadas de fregueses, extremamente ligados à igreja matriz, que dava nome a freguesia. NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: EDUFBA, 2007, p. 44.

⁵APEB, Anais da Biblioteca do Rio de Janeiro, 1910, vol. XXXII, anexo ao Doc. 8750, p.289 Mapa de todas as freguesias que pertencem ao arcebispado da Bahia, 1775.

⁶Com relação a dinâmica socioeconômica da Cidade Alta e Baixa ver REIS, João José. O cenário da cemiterada. In: _____. A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, 27-48.

a força e suor dos negros escravizados, alforriados e livres, sobre qual esse sistema se assentou por séculos, realizando diversas atividades de acordo com suas especialidades dentro e fora dos engenhos.⁷

Salvador durante o século XIX, foi retratada pelos cronistas que por ela passou a comércio ou em missões científicas como uma cidade próspera e exuberante, com arquiteturas e paisagens impressionantes. Era a maior cidade do Império Luso Português depois de Lisboa, com uma densidade populacional de brancos e principalmente africanos e crioulos que chamavam a atenção dos viajantes. Negros e mestiços, escravizados, livres e alforriados estavam espalhados pelos becos e vielas resistindo ao sistema e alimentando seus sonhos de liberdade e melhores oportunidades e condições de vida.⁸ Correlacionado com a população branca e pobre que também sofria com o sistema, pois embora Salvador fosse uma cidade mercantil importante com reconhecimento internacional, as riquezas e melhores oportunidades eram para poucos. O custo de vida para os pobres de uma forma geral era muito alto, o preço dos produtos de primeira necessidade: farinha de mandioca, carne, arroz e etc. foram às válvulas percussoras de várias revoltas que ocorreram na cidade, principalmente em períodos de crises econômicas, no qual a população pobre era atingida em cheio.⁹

Em meio a essa dinâmica complexa, os tons de cidade exuberante se fundiam a uma configuração hierárquica, desigual, assentada pela exploração econômica do sistema escravista, em que os grandes comerciantes, políticos, senhores de engenhos e religiosos, mantinham através dos seus prestígios sociais e poder político, a ordem a seu favor, onde a prosperidade dos seus negócios e a solidificação das posições sociais tornou-se objetivo principal destes grupos de poder.

Por outro lado, a cidade não soube aproveitar esse momento de prosperidade para fincar suas bases de acordo com novas aspirações do sistema capitalista, e manter a sua posição de destaque no cenário nacional. O que se processou foi o enfraquecendo paulatinamente da cidade, na medida em que o eixo econômico do Sudeste se fortalecia devido agroexportação do café, e garantia a sua posição como destino dos recursos financeiros do Governo Imperial para implementação de projetos urbanísticos.

⁷ANGELO, Carlos Augusto Fiuza. História invisível de uma Salvador pouco contada: freguesia de Nossa Senhora do Ó de Paripe 1849 a 1879. 2017. 71 f. Monografia – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Católica do Salvador. 2017, p.6-71

⁸Sobre a mobilidade social dos cativos ver REIS, João José. Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

⁹MATTOSO, Katia M. de Queiroz. Os preços na Bahia de 1750 a 1930. In:_. Da Revolução dos alfaiates á riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora. Salvador: Corruptio, 2004, p. 81-134.

Na segunda metade do século XIX, Salvador enquanto cidade interligada ao comércio internacional sofria sérios problemas por falta de um projeto coeso de modernização, assentada em um sistema escravista agroexportador colapsado por falta de competitividade internacional e por sujeitos ativos que reinterpretaram sua realidade e constituíram estratégias para concretizarem seu projeto de liberdade, alimentadas pelas oportunidades da desagregação do sistema e indústria açucareira. A caótica infraestrutura portuária da cidade, não atendia mais a dinamização sócio econômica, alicerçado por não possuírem um sistema de transporte capaz de encurtar distâncias entre a zona rural e urbana.¹⁰ Correlacionado esses fatos a falta de saneamento básico, água e carestia de gêneros de primeira linha, principalmente por ter sido reduto constante de doenças em caráter epidêmico que impactava no abastecimento da cidade – problema social. Modernizar Salvador era algo preciso não só para dinamização das atividades econômicas, mas para afortunar novas concepções que impactasse a sociedade e promovesse mudanças nos seus costumes com relação às políticas higienização.¹¹ A nova conjuntura socioeconômica requisitava não só um sistema financeiro e administração sólida, mas uma cidade moderna, salubre e interligada por um sistema de transporte potente. A historiadora Consuelo Novais Sampaio vai ao encontro da postulação acima:

Tudo indica que, em Salvador, o problema se tenha estendido por mais tempo. Isso não se deu, porém, por ignorância do que ele representa, tampouco por falta de projetos. A verdade é que, devido á posição periférica que a Bahia ocupava no contexto brasileiro e no sistema capitalista, havia absoluta falta de recursos financeiros para pôr em prática uma solução. O processo de urbanização e de higienização da Cidade variou também com o poder de decisão de governantes e da elite econômica e política dominante ao longo da segunda metade do século XIX.¹²

Nesse passo, contornar a falta de recursos financeiros era algo necessário para o crescimento e mudanças estruturais da cidade. Esse fato leva a compreensão do porque a província da Bahia esteve atrelada e dependente do sistema financeiro inglês. Não possuía capital e experiência suficiente para empreender, nesse caso, um projeto de viação. Esse foi o caminho encontrado pelos dirigentes da província baiana para projeta-la no mercado da

¹⁰ Sobre a situação portuária de Salvador no século XIX ver ROSADO, Rita de Cassia Santana de Carvalho. O Porto de Salvador: modernização em projeto: 1854/1891. 1983, 101 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade do Estado da Bahia, Salvador. Disponível em: <https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/1983_rosado_rita_de_cassia_santana_de_carvalho_o_porto_de_salvador_modernizacao_em_projeto_1854_-_1891.pdf> Acesso em 09 de outubro de 2020 às 23 horas.

¹¹ DAVID, Onildo Reis. O inimigo invisível: a epidemia do cólera na Bahia em 1855-56. 1993. 177 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 42-78. Disponível em: <https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/2_o_inimigo_invisivel_a_epidemia_do_colera_na_bahia_em_1855-56.pdf> Acesso em 25 de setembro de 2020 às 19 horas.

¹² SAMPAIO, Consuelo Novais. 50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005, p. 37.

competição. Os ingleses iniciaram a construção da ferrovia baiana em 1856, e quatro anos depois ocorreu à inauguração da primeira seção, da Calçada á Aratu¹³, após a equalização dos dilemas com relação à posse da terra, investidores e mão de obra, exemplificado na seção posterior.

3. A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NA FREGUESIA DE PARIPE

No século XIX vivenciamos momentos de grandes tensões e transformações nas estruturas de poder, em consonância a fatores de cunho político, social e econômico, propellido pela onda modernizadora que adentrou os portos do Brasil como um rastilho de pólvora, percorrendo todas as províncias principalmente aquelas com posição de destaque devido às práticas econômicas agroexportadoras na produção de açúcar, café e fumo - atividades ligadas à mineração e capital político. Essa onda causou um ufanismo geral na capital da província da Bahia e adjacências ao noticiarem a construção da primeira estrada de ferro para ligar a cidade do Salvador ao Rio São Francisco em Juazeiro, contornado os canais hidrográficos e o litoral, convenientes acompanhá-los para evitar as subidas e decidas e os gastos com terraplanagem.¹⁴

A euforia tomou conta da elite agrária das freguesias suburbanas pelo fato da região está localizada em zona na qual possuía características geográficas essenciais para instalação da estrada de ferro e por enxergar as potencialidades desse novo projeto de viação, objetivando integrar regiões onde a produção agrícola era realizada em grande escala, tendo em vista escoá-la até o porto com direção ao mercado internacional em menos tempo. Justamente a válvula propulsora, o combustível necessário para reaquecer o sistema da agroexportação do açúcar em crise já algum tempo, servindo como elo fundamental para modernizar também, todo o sistema produtivo que era precário e não atendia mais aos anseios do novo modo de produção, deixando para trás o antigo e encarecedor sistema de produção do açúcar, tornando-o menos competitivo frente ao mercado internacional.¹⁵

¹³TEIXEIRA, Cid. História da energia elétrica na Bahia. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2005, p. 31

¹⁴ Conforme Ana Paula Carvalho Trabuco Lacerda, a construção das estradas de ferro foi um hiato na história do Brasil, “sinônimo de modernidade e progresso, possibilitando a ligação entre regiões e, inclusive, do interior com o litoral...” LACERDA, Ana Paula Carvalho. Caminhos da Liberdade: a escravidão em Serrinha – Bahia (1868-1888). 2008. 127 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador , p. Disponível em: < file:///C:/Users/augus/Desktop/dissertacao_anapaulalacerda.pdf> Acesso em 08 de janeiro de 2021 às 17 horas.

¹⁵ Sobre a compra de aparelhagem para modernização do sistema produtivo de engenho ver PINHO, Wanderley de Araújo. Cotegipe e seu tempo – primeira phase 1815 – 1867. Editora: nacional, 1937 – São Paulo – SP.

A primeira fase beneficiava em cheio a elite agrária, porque cortaria o litoral da freguesia de Paripe com duas paradas fixas, uma em Periperi onde foram construídas as oficinas de manutenção e a outra na enseada Aratu. Essa seção foi inaugurada em 28 de julho de 1860, com 14 km de extensão. No entanto, embora tivesse todo um clamor para o início das obras, isso só se viabilizou de forma efetiva quando três fatores importantes para compressão de como se processaram as relações socioeconômicas na construção da ferrovia baiana foram equalizados.

O primeiro fator foi à falta de capital suficiente, solucionado com a entrada de investimento, notadamente inglês, com a criação da empresa Bahia And San Francisco Railway em Londres. O decreto imperial nº 641, de 26 de junho 1852, foi responsável por essa abertura ao capital internacional, já que o primeiro decreto de 1835 não atraiu investimentos, possivelmente por não conter cláusulas sobre privilégios e isenções como o decreto de 1852. A concessão para construção da ferrovia baiana inicialmente foi para a Junta da Lavoura no qual, reunia a elite agrária baiana, depois a concessão passou para Francisco Alves Branco Muniz Barreto em 1853, abrindo mão em 1855.¹⁶ Ambos não conseguiram levar adiante esse projeto ambicioso para época na Bahia, por pressão política, falta de experiência e principalmente capital. Abrindo caminho para empresa Bahia And San Francisco Railway, composta por empresários ingleses, com destaque o empreiteiro James Watson, que garantiu a concessão através dos decretos imperiais de 1855, iniciando as obras em 1856.¹⁷

A insatisfação por parte de um seguimento da sociedade baiana era grande em relação à obra da ferrovia não ter sido concedida a uma empresa europeia que tinha experiência no ramo, como aconteceu em outras províncias. Quando a concessão passou para os empreiteiros ingleses o discurso mudou, e podemos perceber isso de forma clara, quando comparamos as falas do presidente da província João Mauricio Wanderley de 1853 a 1855¹⁸, quando demonstrou insegurança com a concessão em prol da Junta da Lavoura e Francisco Alves Branco Muniz Barreto, em contraposição a fala do presidente da província Alvaro Tiberio

¹⁶MUNIZ, Antonio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SÉ, Justino de Sento. Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro. Bahia: Tipografia Republicana do Guaycuro, 1852.

¹⁷FERNANDES, Etelvina Rebouças. Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia and San Francisco Railway. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, Salvador, 2005.

¹⁸Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor João Mauricio Wanderley, 1853 á 1855. Disponível em:<
<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=26&s=0&cv=73&r=0&xywh=-453%2C885%2C2528%2C1779>>
 Acesso em 08 de janeiro de 202 às 20 horas.

Moncorvo e Lima em 1856, que celebrava e demonstrava confiança no acordo com os ingleses:

Em Janeiro do corrente anno instalou-se em Londres a Diretoria da companhia dessa estrada, compondo-se ella de fortes Capitalistas , e Banqueiros que assegurarão sua execução; e estando seu material quasi todo prompto aguardão somente para se levarem as acções ao mercado a approvação das respectivas plantas e orçamentos, que a 9 do mez forão submittidos ao Governo Imperial, com o relatório do Engenheiro em chefe Carlos Vignolis; e a acceitação pela Presidencia de todas estipulações e actos do mesmo Governo posteriores ao contracto; o que tudo se espera volte satisfeito no vapor inglez, que deve por aqui passar a 17 ou 18 do corrente.¹⁹

O segundo fator desdobra-se sobre uma questão mais problemática, a “terra”. Formava uma das bases produtivas e um dos fundamentos da riqueza das pessoas em particular. Além de possuir valor econômico de produção e acumulação de riqueza, possuía valor de qualificação social, distinção, honra e prestígio. Era um bem necessário para pertencer a um determinado grupo social de excelência. Nesse sentido, possuir terras tornou-se aspiração, senão de todos, pelo menos de boa parte dos fregueses das diversas localidades.²⁰ Nesse passo, como solucionar essa situação? Os grandes proprietários de mãos dadas com o governo da província, não mediram esforços para concretização desse projeto de viação por acreditarem nas potencialidades afortunadas após implementação das ferrovias no campo econômico e mudanças na dinâmica social dos fregueses do Ó e demais freguesias por onde a ferrovia passaria. Literalmente, o cenário rural da freguesia de Paripe transformou-se em um canteiro de obras, propriedades foram divididas e desapropriadas, invadidas pelos trilhos.

O Barão de Pirajá foi o primeiro a contribuir, permitindo antes de sair à desapropriação, conforme estabelecia o decreto imperial, o inicio das obras nas terras do seu engenho denominado Periperi, local que foi instalado as oficinas de manutenção, armazéns e construído o túnel de Periperi.²¹ O proprietário e engenheiro Miguel de Teive e Argolo, acompanhou a junta de engenheiros na avaliação dos terrenos para elaboração dos projetos por onde passaria a ferrovia, doou 3.808 braças de terra do seu engenho denominado Novo, á

¹⁹Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima em 14 de maio de 1856. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=26&s=0&cv=73&r=0&xywh=-453%2C885%2C2528%2C1779>> Acesso em 08 de janeiro de 2021, as 20 horas.

²⁰ BARICKMAN, B.J. Terra. In: _____. Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 165-209.

²¹Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor Francisco Xavier Paes Barreto em 15 de março de 1859. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=30&s=0&cv=136&r=0&xywh=98%2C443%2C1600%2C1126>> . Acesso em 10 de janeiro de 2021, ás 20 horas.

Companhia Estrada de Ferro da Bahia São Francisco, conforme constatamos na escritura de doação registrada em 1861.²² O mesmo fez o Comendador Gaspar José Lisboa com as suas terras da sua fazenda Setúbal.²³ Por fim, medidas foram tomadas por parte do governo, da companhia e empreiteiros para solucionar a questão da terra.

O terceiro fator correlaciona-se com a questão de qual mão-de-obra seria empregada na construção da ferrovia, sendo o consenso, incentivar a vindas de imigrantes para desempenhar as atividades que necessitava de mão-de-obra qualificada, e as outras seriam desempenhadas por brancos pobres brasileiros. Aquisição de cativos por parte da companhia e empresas subcontratadas como mão de obra estava vetada. O empreiteiro John Watson antes de partir para a Inglaterra deixou a casa arrumada nessa perspectiva, acordando com o governo da Sardenha a vinda de mil homens com experiência em trabalhos ferroviários, dos quais apenas 545 aportaram em 1859 na cidade.²⁴ Ingleses também foram empregados para realização de trabalhos técnicos.²⁵

O recrutamento desses trabalhadores foi através da companhia e demais autoridades envolvidas na negociação para construção da ferrovia. Ficavam estabelecidas em contrato firmado todas as prerrogativas da viagem, inclusive as garantias e privilégios que estes receberiam em solo baiano. As condições de recrutamento e trabalho fomentam reflexões sobre as adversidades ocasionadas pela introdução de novas concepções capitalistas, plasmada em princípios da “modernidade” em uma sociedade que enriquece e cria mecanismos para manutenção da sua posição social em cima da escravidão e agroexportação. O historiador Peter L. Eisenberg vai ao encontro da postulação acima, criticando essa onda modernizada presentes nos EUA e Inglaterra, exibindo que o incremento de novas técnicas de produção na indústria do açúcar no Brasil, a reorganização do trabalho e novos meios de transportes – ferrovias, não produziram efeitos significativos e mudanças sociais no Nordeste.²⁶

O confronto de corpus documental confere um olhar histórico com relação à situação dos trabalhadores da ferrovia em um período de epidemia e carestia de produtos alimentícios

²² APEB, Seção Judiciária – Livros de Notas n° 355, p.54,55v.

²³ Idem.

²⁴ Dos 545 italianos aportaram na cidade do Salvador, 500 foram alojados na Fazenda São Thomé de Paripe. APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província 1859 – Estrada de Ferro, maço 4967.

²⁵ Sobre a distribuição dos trabalhadores italianos, ingleses e franceses nos canteiros de obras, ver Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o conselheiro e senador do imperio Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860. Disponível em: <<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=32&s=0&cv=99&r=0&xywh=-271%2C908%2C2313%2C1627>>

Acesso em 11 de janeiro de 2021 às 23 horas.

²⁶ EISENBERG, Peter L. Modernização sem mudança: A Indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. São Paulo/Campinas: Paz e Terra/Edutora da Unicamp, 1977.

basilares na segunda metade do século XIX em Salvador. A cidade pelo caráter mercantil, portuário e por não possuir uma estrutura sanitária, foi campo aberto e recorrente de ciclos epidemiológicos. O historiador Onildo Reis David, comenta que primeiro tivemos a febre amarela em caráter epidêmico entre 1849-50, após esses anos assumiu o caráter endêmico, vindo a ressurgir como uma epidemia em 1871. Depois tivemos a epidemia da cólera morbus entre 1855-56, uma das enfermidades mais complicadas que população enfrentou.²⁷ Justamente em um momento de pura efervescência nas obras da construção férrea na freguesia de Paripe. Em 1858, o canteiro de obras foi invadido pela febre amarela, encontrando terreno fértil para sua propagação em consonância das instalações insalubres, precárias condições de trabalho e falta de assistência por parte do governo, da companhia e dos empreiteiros, embora o superintendente do ofício Charles Carey afirmasse o contrário em carta ao presidente da província Francisco Xavier Paes Barreto:

Accuso recepção de Officio reservado V. Ex^a participando me ter havido alguns casos de febre amarela em individuos estrangeiros pertencentes as tripulações dos navios sardos neste porto, e lembrando me a necessidade de ser preparado no caso de se mani-festar o mal entre os trabalhadores recentemente chegados da Italia, estabelecendo hospitaes para ontem fossem em imediatamente recolhidos e tratados.²⁸

O consulado sardo exercendo um papel político tenta mediar à resolução dessa situação enviando cartas ao governo da província e a Companhia And São Francisco Railway Company Limited sobre a situação deplorável em que se encontravam os trabalhadores italianos, salientando as garantias previstas em contrato para estarem no Brasil, não angariando de forma concreta medidas impactantes na questão social dos trabalhadores.

As documentações da companhia e as cartas dos delegados e subdelegados da freguesia Paripe e Pirajá, subsidiam análises teorizadas nas acepções do historiador E.P Thompson, por oportunizar compreensões em relação ao papel ativo dos sujeitos marginalizados na história.²⁹ A experiência é um caminho para elencarmos as medidas

²⁷DAVID, Onildo Reis. O inimigo invisível: a epidemia do cólera na Bahia em 1855-56. 1993. 177 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Federal da Bahia, Salvador. Disponível em: <https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/2_o_inimigo_invisivel_a_epidemia_do_colera_na_bahia_em_1855-56.pdf> Acesso em 25 de setembro de 2020 às 19 horas.

²⁸APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província – Estrada de Ferro 1859, maço 4967.

²⁹Thompson é um dos teóricos que mais se empenhou na busca da renovação, da interlocução com outras áreas do conhecimento, Antropologia e principalmente na atuação de conceitos e aplicação destes em uma ótica que não negligencie a importância da cultura como um elemento construtor e catalizador nas relações de sociabilidades que colocar os indivíduos como agente da sua História. Sobre os conceitos, ver: THOMPSON, E.P. Miséria da teoria ou um planetário de erros – Uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981. [Original: 1978] O conceito de experiência é fundamental para analisarmos as ações dos

tomadas pelos trabalhadores italianos, já que muitos deles participaram ativamente dos processos históricos dentro do Reino Sardo e possuíam conhecimento em obras de ferrovias.³⁰ Por esse fato, uma das primeiras medidas foi buscar apoio do cônsul, e em seguida começaram a construir uma rede de socialização de experiências com outros trabalhadores, com intuito de ganhar apoio para com efeito manter a paralização dos serviços na localidade de Periperi e estender para outras. E não parou por aí, o objetivo dos trabalhos era pressionar para que suas demandas fossem atendidas. Como salientando acima, Salvador era reduto constante de doenças e problemas climáticos com forte impacto no setor de abastecimento e na subsistência das camadas populares, em razão do aumento de preço dos produtos basilares da dieta soteropolitana. Com o salário baixo, e em muitos casos, cortados como mecanismo de controle, os trabalhadores criaram suas estratégias para gerarem recursos e garantirem a sua sobrevivência nessa conjuntura de crise. Pararam os serviços, montaram suas alianças e subverteram as regras de disciplina dentro e fora dos canteiros.³¹

O medo tomou conta da freguesia de Paripe e Pirajá na medida em que ocorrem as primeiras denúncias da associação dos trabalhadores de Periperi e do Engenho Novo, com os cativos das propriedades as margens da ferrovia, oferecendo a liberdade em troca do apoio à insurreição.³² Embora a documentação oficial da companhia maquie a participação dos cativos enquanto mão de obra na implementação da ferrovia, por diversos fatos, conforme aponta a historiadora Maria Lúcia Lamounier,³³ foi utilizado de forma abundante em diferentes frentes de trabalho, principalmente as que requeriam força braçal, como exemplo, o túnel de Paripe e os cortes do terreno do engenho Santo Antônio da Olaria de Coutos.

A companhia inglesa fechava os olhos em relação à utilização dos cativos. O que importava realmente era a entrega da obra. A participação dos cativos na possível insurreição deve ser encarada como algo que dialogava com seus próprios anseios e suas estratégias para concretizar do seu projeto de liberdade. Já que estes criaram seus próprios mecanismos para

trabalhadores. Sobre esse conceito ver THOMPSON, E.P. As peculiaridades dos ingleses e outros artigos. (Organização: Antônio Luigi Negro e Sergio Silva). Campinas-SP: UNICAMP, 2001.

³⁰Sobre os fluxos migratórios dos italianos para construção da ferrovia baiana, ver AZEVEDO, Thales de. Italianos na Bahia e outros temas. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia; Secretaria da Cultura, 1989.

³¹Para elencar e compreender as tensões sociais na freguesia de Paripe durante a construção da ferrovia exemplificadas acima, ver as correspondências do superintendente da companhia e consulado nos maços 4966, 4967 e 4968.

³²APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província – Registro de correspondência expedida 1858-1859, maço 5732. Correspondência da secretaria de polícia 1858-1859, maço 3139-18.

³³Lamounier faz um diálogo peculiar com autores que se debruçaram sobre a participação dos cativos nos canteiros ferroviários. Sobre essa questão ver LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo - EDUSP, 2012, p.156-172.

socialização de informação e pontes de mobilidade social dentro e fora da freguesia de Paripe devido as suas práticas de trabalho.³⁴

O historiador Robério Santos Souza (2015), na sua tese de doutorado, mergulhou de forma profunda e analisou um conjunto robusto de corpus documental sobre os trabalhadores da ferrovia baiana na segunda metade do século XIX, trazendo compressões históricas sobre o papel ativo dos trabalhadores livres e escravizados, focando aqui somente nos lotados na freguesia de Paripe, fechando questão sobre as estratégias e formas de interações socioculturais desses sujeitos engajados na construção da linha férrea, desvelando que as fronteiras entre o trabalho livre e a escravidão às vezes não solidificou em decorrência das condições impostas e vivenciados pelos trabalhadores assalariados, plasmada na dinâmica escravista.³⁵

Por fim, a construção da ferrovia envolveu um grande número de trabalhadores nacionais, estrangeiros, livres, escravizados, recursos financeiros e maquinários. Sobre a insígnia da violação e tensões sociais, o presidente da província da Bahia Herculano Ferreira Penna notícia os reparos finais para conclusão da primeira fase da estrada de ferro em seção aberta no dia 10 de abril de 1860.³⁶

4. O COTIDIANO DA FREGUESIA DE PARIPE PÓS IMPLEMENTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO

Após a entrega da primeira seção da malha ferroviária ligando a Calçada a enseada Aratu, cortando todo o litoral da freguesia de Nossa Senhora do Ó de Paripe, pelos quintais dos engenhos e fazendas, os ânimos se acalmaram e a elite agrária concentram seus esforços para reacender a chama e reviver assim, como na fase colonial, a prosperidade econômica, buscando fervorosamente mudar o quadro caótico que se encontrava a produção e exportação açucareira, devido à queda nos preços do mercado externo por conta da grande concorrência

³⁴ Com relação às formas de resistência ver, REIS, João José; SILVA, Eduardo. Introdução. In_. Negociação e conflito: A resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 7. E na mesma sintonia ver MACHADO, Maria Helena Pereira Toledo. O escravo e a História Social: perspectivas teóricas. In:_. Crime e Escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas (1830-1888). 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2018, p. 25-36

³⁵SOUZA, Robério Santos. “Se eles são livres ou escravos”: escravidão e trabalho livre nos canteiros da estrada de ferro de São Francisco. Bahia, 1858-1863. 2013. 257 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofias, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, p. 204-211. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280990/1/Souza_RoberioSantos_D.pdf> Acesso em 18 de outubro de 2020 às 14 horas.

³⁶Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da província, o conselheiro e senador do império Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=32&s=0&cv=0&r=0&xywh=-906%2C-194%2C3539%2C2491> > Acesso em 17 de janeiro de 2021 às 17 horas.

internacional, correlacionado com a falta de capital para investir na modernização da produção.³⁷

Os fregueses do Ó acreditavam nos benefícios ocasionados pela vinda da ferrovia no sistema produtivo, por encurtar distâncias e integrar a região rural e urbana da cidade do Salvador, facilitando o escoamento da produção em direção aos trapiches e a chegada de produtos manufaturados. Sendo o fio condutor das acepções da modernidade, transformando hábitos, costumes e o modo de vida da população. Nessa perspectiva, será que a malha realmente significou e atendeu aos anseios esperados?

Do ponto de vista econômico, a estrada de ferro de imediato não se configurou como um elemento aglutinador e promissor para o escoamento da produção agrícola conforme foi propeliado. Se antes os senhores de engenhos já tinham sérios problemas com relação aos altos custos com fretes, essa situação ficou ainda mais complicada, porque foi muito custoso para as empresas privadas e governo as obras da ferrovia. Logo, quando a malha veio a operar os preços do transporte de mercadorias eram altíssimos, dificultando ainda mais o escoamento da produção de forma rápida e menos custosa, colocando o açúcar baiano no mercado internacional menos competitivo.

Segundo a historiadora Maria Lúcia Lamounier, a ferrovia baiana não produziu os efeitos esperados por um conjunto de fatores. Os altos custos da construção elevou o planejamento orçamentário, a bitola 1,60 m não era apropriada as necessidades de transporte e o tráfego era tão insignificante que mal dava para a companhia pagar suas despesas com o pessoal.³⁸ O historiador Edvaldo Cabral Melo, destaca que o governo imperial sobre pressão dos investidores ingleses, negligenciou as postulações do governo baiano para que antes da malha ferroviária percorrer os quintais das propriedades em direção ao São Francisco, fossem em direção as freguesias do Recôncavo, no qual produziam açúcar em grande escala com a finalidade de abastecer o mercado local e internacional. O trajeto construído foi longo e custoso ao cofre da companhia, que logo tratou de transferir os custos para os fretes de transporte das mercadorias da região, exclusivamente de gêneros alimentícios. A região não possuía uma dinamização econômica com retorno tarifário significativo para manutenção da estrutura férrea conforme concluiu o autor acima.³⁹

³⁷APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província: Correspondências recebidas de negociantes de açúcar, aguardente, álcool, conhaque, bebidas e do comércio 1847-1887, maço 4598.

³⁸LAMOUNIER, op cit, p.74.

³⁹MELO, Edvaldo Cabral. O Norte Agrário e o Império: 1871-1889. Rio de Janeiro: Nova Franteiro, 1984, p.209.

Para Cechin, o desenvolvimento ferroviário no Nordeste esteve ligado à produção açucareira baiana e pernambucana, no qual “a modernização dos engenhos absorve prioritariamente os capitais quer porque se aliou a uma mercadoria de relativamente baixo valor com o transporte caro, não permitindo rentabilidade, não foi financiado localmente”⁴⁰... A falta de planejamento, elevados preços dos fretes, oferta de diferentes meios de transporte e fraudes, foram fatores apontados também pelo historiador Peter L. Eisenberg, como elementos constituidores para o fracasso da ferrovia baiana na dinamização econômica.⁴¹

Ao analisarmos as tabelas da companhia And São Francisco Railway Company Limited de rendimento e as de custo elaborados pelo engenheiro fiscal José de Melo, compreendemos as postulações dos autores acima em relação à ferrovia não ter produzido nas primeiras décadas recursos para vigência. A disparidade é muito grande em termos custo-rendimento. De janeiro a junho de 1861 o custo de forma geral para o funcionamento da ferrovia foi 39:333\$399 (trinta e nove conto trezentos e trinta e três mil e trezentos e noventa e nove réis), e o rendimentos das passagens e fretes das mercadorias no mesmo período foi 16:544\$930 (dezesseis contos quinhentos e quarenta e quatro mil e novecentos e trinta réis). As despesas superavam em dobro os rendimentos semestrais no qual, manter uma estrutura ferroviária sem a mesma produzir o seu capital, era algo impraticável para os ingleses e suas práticas capitalistas.

Por outro lado, se ergue na freguesia de Paripe entre a localidade Olaria e Periperi um pequeno complexo de oficinas voltado para manutenção dos trens. Nesse complexo estavam lotados os trabalhadores ingleses de primeiro grau, com alta especialização no ramo ferroviário, maturados ainda no seu país e também brasileiros na execução de ofícios tradicionais.⁴² Os relatórios da companhia de 1861 aludem ao exposto:

As officinas de reparação em Periperi, bem que não esteja totalmente acaba=da a casa em que se achão estabelecidas, o que brevemente acontecerá, com tudo já funcção há algum tempo. Uma poderosam machina de vapôr, assentada em Caza distincta e separada das officinas, transmite ás machi=nas destas o necessario movimento. Ferreiros, serralheiros, torneiros, carpinteiros e outros artífices, todos livres estabelecidos em Periperi, dão a este logar um aspecto inteiramente novo.⁴³

⁴⁰CECHIN, Jose. A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX. 1978. 124 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281682>>. Acesso em: 14 jul. 2018.

⁴¹ Eisenberg, op cit, p. 72-73.

⁴² Com relação à influência cultural dos ingleses na sociedade brasileira e sua presença em diferentes frentes de trabalho, em específico nas ferrovias brasileiros no século XIX, ver FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Top Books/Fundação Gilberto Freyre, 2000.

⁴³ APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província: Estrada de Ferro – 1861, maço 4965.

Nesse ponto, a implementação da estrada de ferro colocou em cheque a questão da escravidão, na medida em que resolveu empregar trabalhadores livres e assalariados aptos aos ofícios tradicionais, ao invés de colocar os cativos que já desempenham esses ofícios dentro dos engenhos da freguesia de Paripe.⁴⁴ Embora os cativos fossem utilizados em outras frentes de trabalho conforme salientamos acima.

As oficinas foi um divisor de águas porque introduziu uma nova dinâmica de trabalho dentro de uma freguesia assentada nas práticas do sistema escravista, fincando as bases para o início do trabalho industrial no subúrbio de Salvador, motivando a vinda de novas técnicas do mercado internacional e aperfeiçoamento de mão de obra conforme se concretizou no século XX como um completo industrial conforme relatório do exercito de 1937.⁴⁵

Em suma, o espaço rural da freguesia e a dinâmica organizacional das estruturas e práticas socioeconômicas continuaram as mesmas sem qualquer modificação de grande peso, assentada no modo de produção escravista. As distâncias entre a região urbana e rural da cidade não foram encurtadas para todos, era custoso o transporte, principalmente para as camadas populares, permanecendo excluída e sem assistência. O telegrafo foi uma inovação importante que facilitou a consumição também, impactando nas relações de sociabilidade, porém às avessas, na medida em que servia como um elemento de legitimação do poder da elite agraria e manutenção da ordem em momentos de tensões sociais. Por fim, a ferrovia foi um elemento moderno, ao tempo um corpo estranho em uma sociedade escravista.

⁴⁴ Angelo, op cit, p.

⁴⁵ Arquivo do Dnit, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro – Relatório do Exército de 1937, apresentado General Superior João de Mendonça Lima, p.53-54.

5. CONCLUSÃO

O subúrbio da cidade do Salvador possui uma riqueza histórica tremenda sobre qualquer ponto de vista. Os 22 bairros formadores desse espaço de luta social guardam a história, memória e cultura dos povos que habitaram essas localidades ao longo do tempo. Dar conta de toda essa maestria e dinâmica sócio histórica é uma tarefa interminável. Esse estudo foi uma pequena contribuição à historiografia baiana, objetivando difundir e despertar o interesse para novos estudos, e desvelar a história da implementação de um meio de transporte que a mais de 150 anos vem servindo a região, lócus das antigas freguesias rurais. Erguendo pontes, promovendo encontro de socialização de experiências como uma rede comunicação no vai e vem.

O Weblog foi desenvolvido ancorado nos pilares da história pública por permitir diálogos dentro da interdisciplinaridade e considerar a coparticipação o veículo essencial para engajamento da comunidade. Nesse passo, os sabres populares e as memórias foram o fio condutor de reflexão e produção de conhecimento histórico, a fim de contribuir significativamente para a formação de sujeitos com consciência crítica e engajados socialmente para debelar as diversas tentativas de denegrir, segregar e marginalizar o Subúrbio Ferroviário de Salvador. Os textos presentes no blog tomaram como base essa pesquisa empírica, porém foram escritos de forma coletiva por professores da rede pública, privada e comunitários.

O blog apresentasse como uma solução mediadora de aprendizagem – SMA potente no processo de interatividade e interação, na medida em que as ações dos sujeitos estarão submetidas a outrem, capazes de reagir de acordo com seus saberes. O blog enquanto ciberespaço promove a troca de experiências, a construção de conhecimento de forma coletiva, possibilitando o encontro de gerações para uma comunicação dialógica e funcional.

Em suma, o trem daqui a dois anos será substituído, infelizmente, por um veículo leve sobre trilho – VLT. O governo da Bahia não fez questão de preservar a linha férrea para atrativo turístico e incentivar agendas culturais já existentes nos bairros cortados pela via, como fez os países europeus. Elucidar a sua importância nessa conjuntura é fundamental. Por fim, essa pesquisa e o blog tornasse primordial ao transpor barreiras e fincar bandeiras dizendo: o subúrbio existe e tem história importante para formação social dos soteropolitanos.

Visite, comente e compartilhe o blog – **História do Subúrbio Sobre Uma Outra Ótica** link:

<https://historiacoletivasuburbioessa.blogspot.com/2021/01/a-historia-do-suburbio-comeca-aqui.html>

6. REFERÊNCIAS

▪ *Documentos manuscritos*

APEB, Seção Judiciária – Livros de Notas n° 355, p.54,55v.

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província 1859 – Estrada de Ferro, maço 4965

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província 1859 – Estrada de Ferro, maço 4966

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província 1859 – Estrada de Ferro, maço 4967

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província 1859 – Estrada de Ferro, maço 4968

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província – Registro de correspondência expedida 1858-1859, maço 5732.

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província – Correspondência da secretaria de policia 1858-1859, maço 3139-18.

APEB, Seção Colonial/Provincial: Governo da Província: Correspondências recebidas de negociantes de açúcar, aguardente, álcool, conhaque, bebidas e do comércio 1847-1887, maço 4598.

▪ *Documentos impressos*

Arquivo do Dnit, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro – Relatório do Exército de 1937, apresentado General Superior João de Mendonça Lima, p.53-54.

APEB, Anais da Biblioteca do Rio de Janeiro, 1910, vol. XXXII, anexo ao Doc. 8750, p.289
Mapa de todas as freguesias que pertencem ao arcebispado da Bahia, 1775.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor João Mauricio Wanderley, 1853 á 1855. Disponível em:<
<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=26&s=0&cv=73&r=0&xywh=-453%2C885%2C2528%2C1779>> Acesso em 08 de janeiro de 2021 às 20 horas.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima em 14 de maio de 1856. Disponível em:<
<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=26&s=0&cv=73&r=0&xywh=-453%2C885%2C2528%2C1779>> Acesso em 08 de janeiro de 2021, as 20 horas.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor Francisco Xavier Paes Barreto em 15 de março de 1859. Disponível em: <
<http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=30&s=0&cv=136&r=0&xywh=98%2C443%2C1600%2C1126>> . Acesso em 10 de janeiro de 2021, ás 20 horas.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o conselheiro e senador do imperio Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860. Disponível em:< <http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=32&s=0&cv=99&r=0&xywh=-271%2C908%2C2313%2C1627>> Acesso em 11 de janeiro de 2021 ás 23 horas.

Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o conselheiro e senador do imperio Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860. Disponível em <http://ddsnext.crl.edu/titles/165#?c=0&m=32&s=0&cv=0&r=0&xywh=-906%2C-194%2C3539%2C2491> > Acesso em 17 de janeiro de 2021 às 17 horas.

▪ **Artigos, dissertações e teses do meio eletrônico**

ANGELO, Carlos Augusto Fiuza. **História invisível de uma Salvador pouco contada:** freguesia de Nossa Senhora do Ó de Paripe 1849 a 1879. 2017. 71 f. Monografia – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Católica do Salvador. 2017, p.6-71

CECHIN, Jose. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX.** 1978. 124 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281682>>. Acesso em: 14 jul. 2018.

DAVID, Onildo Reis. **O inimigo invisível:** a epidemia do cólera na Bahia em 1855-56. 1993. 177 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 42-78. Disponível em: <https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/2_o_inimigo_invisivel._a_epidemia_do_colera_n_a_bahia_em_1855-56.pdf> Acesso em 25 de setembro de 2020 às 19 horas.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do mar da Bahia ao rio do sertão:** Bahia and San Francisco Railway. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, Salvador, 2005.

LACERDA, Ana Paula Carvalho. **Caminhos da Liberdade:** a escravidão em Serrinha – Bahia (1868-1888). 2008. 127 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. Disponível em: <file:///C:/Users/augus/Desktop/dissertacao_anapaulalacerda.pdf> Acesso em 08 de janeiro de 2021 às 17 horas.

ROSADO, Rita de Cassia Santana de Carvalho. **O Porto de Salvador:** modernização em projeto: 1854/1891. 1983, 101 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade do Estado da Bahia, Salvador. Disponível em:<https://ppgh.ufba.br/sites/ppgh.ufba.br/files/1983._rosado_rita_de_cassia_santana_de_carvalho_o_o_porto_de_salvador._modernizacao_em_projeto._1854_-_1891.pdf> Acesso em 09 de outubro de 2020 às 23 horas.

SOUZA, Robério Santos. **“Se eles são livres ou escravos”:** escravidão e trabalho livre nos canteiros da estrada de ferro de São Francisco. Bahia, 1858-1863. 2013. 257 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofias, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, p. 204-211. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280990/1/Souza_RoberioSantos_D.pdf> Acesso em 18 de outubro de 2020 às 14 horas.

▪ **Bibliografias**

AZEVEDO, Thales de. **Italianos na Bahia e outros temas**. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia; Secretaria da Cultura, 1989.

BARICKMAN, B.J. Terra. In: _____. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 165-209.

EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança: A Indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910**. São Paulo/Campinas: Paz e Terra/Edutora da Unicamp, 1977.

FRAGA FILHO, Walter. Escravos e senhores de engenho nas últimas décadas da escravidão. In: _____. **Encruzilhadas da Liberdade: história de escravos e libertos na Bahia (1870-1910)**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 33-34.

FREYRE, Gilberto. **Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Top Books/Fundação Gilberto Freyre, 2000.

GASPAR, Maria da Glória; SANTOS, Maria da Glória. **O blog como ferramenta auxiliar na aprendizagem colaborativa**. Separata de: Ticeduca. Lisboa: Universidade de Lisboa, n 2, nov/dez 2012, pp. 1-18.

JÚNIOR CASTELLUCCI, Wellington. A Escravidão nas Américas: entre papéis de venda, folhas de testamentos e promessas de liberdade (1780-1850). NASCIMENTO, Jairo Carvalho; OLIVEIRA, Josivaldo Pires de; FILHO GUERRA, Sérgio Armando Diniz (Orgs). **Bahia: ensaios de história social e ensino de história**. Salvador: EDUNEB, 2014, p.53-54.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo - EDUSP, 2012, p.156-172.

LAPA, José Roberto do Amaral. O pôrto do Brasil. In: _____. **A Bahia e a carreira da índia**. São Paulo: Hucitec – Unicamp, 2000, p. 1-23.

MACHADO, Maria Helena Pereira Toledo. O escravo e a História Social: perspectivas teóricas. In:_. **Crime e Escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas (1830-1888)**. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2018, p. 25-36.

MATTOSO, Katia M. de Queiroz. Os preços na Bahia de 1750 a 1930. In: __. **Da Revolução dos alfaiates á riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora**. Salvador: Corrupio, 2004, p. 81-134.

MAUAD, Ana Maria; ALMEIDA, Juniele Rabêlo de; SANTHIAGO, Ricardo (Orgs.). **História pública no Brasil: Sentidos e itinerários**. São Paulo: Letra e Voz, 2016.

MELO, Edvaldo Cabral. **O Norte Agrário e o Império: 1871-1889**. Rio de Janeiro: Nova Franteiro, 1984, p.209.

MUNIZ, Antonio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SÉ, Justino de Sento. **Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da**

Bahia ao Juazeiro. Bahia: Tipografia Republicana do Guaycuru, 1852.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador:** aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: EDUFBA, 2007, p. 44.

PINHO, Wanderley de Araújo. **Cotegipe e seu tempo** – primeira phase 1815 – 1867. Editora: nacional, 1937 – São Paulo – SP.

REIS, João José. **Ganhadores:** a greve negra de 1857 na Bahia. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

_____. O cenário da cemiterada. In: _____. **A morte é uma festa:** ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p. 27-48.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. Introdução. In _____. **Negociação e conflito:** A resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 7.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização:** Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005, p. 37.

SOUSA, Avanete Pereira. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII. SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida; SILVA, Hugo R. (Orgs). **Salvador da Bahia:** retratos de uma cidade atlântica. Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016, p.100-128.

TEIXEIRA, Cid. **História da energia elétrica na Bahia.** Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2005, p. 31.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil.** Curitiba: HD, 1996.

THOMPSON, E.P. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.** (Organização: Antônio Luigi Negro e Sergio Silva). Campinas-SP: UNICAMP, 2001.

THOMPSON, E.P. **Miséria da teoria ou um planetário de erros** – Uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981. [Original: 1978]