

REDE TÉCNICA E URBANIZAÇÃO: o papel da ferrovia na formação e configuração da cidade de Serrinha/BA

Renato Leone Miranda Léda[1]
Damires da Mota Oliveira[2]
Sarah Oliveira de Araujo Barreto [3]

Palavras-chave: Estradas de ferro; espaço urbano; memória

INTRODUÇÃO

Este trabalho contempla os resultados de pesquisas conduzida entre 2021 e 2022, acerca da influência das redes técnicas, especificamente, da ferrovia, na formação e reconfiguração da cidade de Serrinha, situada no que hoje se denomina Território de Identidade do Sisal, na Mesorregião Nordeste Baiano.

As análises realizaram-se através de revisões bibliográficas com o foco principal nos campos da geografia urbana e geografia histórica, tendo em vista a apropriação dos conceitos geográficos pertinentes, tais como formação socioespacial, rede técnica, rede urbana e pequenas e médias cidades, além de abranger trabalhos sobre a história da ferrovia (TEIXEIRA, 2009, ZORZO, 2000, 2001) e da urbanização na Bahia (SILVA; SILVA; LEÃO, 1989; PORTO, 2014), e, mais particularmente, da história dos municípios em questão (FRANCO, 1996; PEREIRA NETO, 2007; CAPISTRANO, 2010). Do ponto de vista da abordagem empírica, na perspectiva da captação da memória acerca das vivências e transformações do espaço da referida cidade, foram realizadas entrevistas semiestruturadas

[1] Graduado em Geografia (UFBA) e doutor em Geografia (UFRJ); professor titular/UNEB, Campus XI.
[2] Licenciada em Geografia (UNEB); graduanda em História (UNICESUMAR); professora da Rede Municipal de Educação de Barrocas/BA
[3] Licenciada em Geografia (UNEB).

com moradores de maior idade, procedimento que, no entanto, foi limitado devido ao momento de pandemia no momento da execução da pesquisa.

O transporte ferroviário surge no Brasil em meados do século XIX, ainda no Império, com o objetivo de interligar as áreas longínquas à capital do país e às principais cidades litorâneas e portos de exportação. Dessa forma, seria função das ferrovias fortalecer a economia do país e integrar suas regiões com o escoamento dos produtos do interior, se tornando um dos principais meios de transportes entre meados do século XIX e início do século XX. Na Bahia o transporte ferroviário foi implantado na mesma perspectiva: estreitar as distâncias entre as zonas produtivas do interior e os portos do litoral. Os projetos para construir ferrovias no estado tiveram início na segunda metade do século XIX, sendo que a primeira ferrovia a ser inaugurada foi a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, a terceira do Brasil, com o primeiro trecho ligando Salvador a Alagoinhas. Sua concessão foi feita em 1853 a Joaquim F. A. Barreto que a transferiu para a companhia inglesa *Bahia and San Francisco Railway*, que realizou a sua implantação e a entregou ao tráfego em 1860. Com a extensão dos trilhos, a Ferrovia do São Francisco chegou até Serrinha em 1883, e em 1892 às terras da Fazenda Espera, local onde seria fundada a cidade de Barrocas, cerca de 18km ao norte de Serrinha. Só em 1895 chegou até o seu destino, a cidade de Juazeiro, no Norte da Bahia, vindo a se constituir um dos principais dispositivos técnicos que, na sua conformação em rede, contribuiu para integrar uma extensa área em torno desse eixo de circulação que fazia a ligação entre Salvador e o Norte do Estado, articulando entre si uma plêiade de pequenos núcleos urbanos que, em maior ou menor proporção, ganharam dinamismo comercial, no intermédio entre a capital e a cidade de Juazeiro, “com razão considerada o empório do Sertão do São Francisco”, segundo Teodoro Sampaio (1905, p. 36), por seu papel de entreposto dessa vasta hinterlândia.

A ferrovia no Brasil (e na Bahia) proporcionou uma conexão moderna entre os pontos da rede de cidades até então débil e fragmentada, abrindo caminho para acelerar a lenta transição para uma formação socioespacial de caráter capitalista, no interior do país (LOURENÇO, 2007), as redes técnicas, assim, desempenhando, o papel do dispositivo através do qual essa modernidade e essas relações eram percebidas e assimiladas no cotidiano de pequenas cidades do Sertão, ensejando a transformação das funções e configurações urbanas, das práticas, costumes e modos de vida da população.

Diante a relevância da ferrovia na formação espacial do Brasil, da Bahia e em especial para Serrinha, este trabalho tem como objetivo geral traçar um panorama da evolução socioespacial dessas cidades, decorrente da instalação e funcionamento do ramal da Estrada de Ferro Bahia - São Francisco, tendo como objetivos específicos contextualizar sua importância nos processos de conformação e transformação do espaço intraurbano e como esses foram vivenciados e assimilados na memória de seus habitantes.

DISCUSSÕES E RESULTADOS

> *Vila pequena e insignificante, de pouco comércio e nenhuma lavoura. Fica perto da estrada do Prolongamento, por cuja razão floresceu alguma coisa, visto ter-se tornado o mais cômodo ponto para o trânsito de moradores de grande parte do sertão do norte.*
>
> Durval Vieira de Aguiar

Com essas palavras, AGUIAR (1979 [1888], p. 109), inicia sua brevíssima descrição, nada auspiciosa, sobre a vila de Serrinha, da qual se infere uma incipiente vida socioeconômica e uma acanhada materialidade do espaço construído à época de sua vista, provavelmente em 1882, mas que também registra a proximidade da ferrovia como fator de dinamização do "trânsito" nessa localidade. Ao que parece, essa movimentação de "moradores do sertão do norte", prenunciava a futura expansão desse núcleo urbano e seu papel de ponto de conexão dos fluxos de passageiros e mercadorias, sob efeito favorável do dispositivo ferroviário.

Foi no contexto delineado na introdução, e nas considerações imediatamente acima, que a ferrovia chegou e se estabeleceu em Serrinha e seguindo o curso da implantação dos trilhos rumo ao norte, alcançando as terras da Fazenda Espera, onde um novo assentamento humano se estabeleceu em torno das instalações da ferrovia, núcleo do qual se originou a atual cidade de Barrocas, "filha da estrada de ferro" (PEREIRA NETO, BATISTA, 2007), cujo território foi desmembrado de Serrinha. Assim, para a compreensão e contextualização desses fatos, foi adotada a perspectiva da análise das redes técnicas e de seu papel nas transformações do espaço geográfico, a partir da concepção de Santos (2004) de que "a técnica é história no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história" (SANTOS, 2004, p. 48).

Desde sua origem como fazenda e ponto de parada de tropeiros, em meados do século XVIII, até sua elevação à categoria de vila, em 1876, Serrinha constituía um núcleo de pequeno comércio de víveres e gado, como outros assentamentos no Sertão baiano, sendo favorecido pela localização numa das ramificações da estrada por onde eram conduzidas as boiadas entre o Piauí e Salvador, passando pelo São Francisco, como constata Tasso Franco (1996).

Com a inauguração da primeira estação em 18 de novembro de 1883, a ferrovia proporcionou a ampliação das relações comerciais, um fluxo maior de mercadorias e pessoas, assim como, a formação de novos núcleos de povoamento e a urbanização no entorno regional. As mudanças suscitadas se fizeram com a elevação da vila a categoria de cidade em 30 de junho de 1891, assim como o intercâmbio de manifestações culturais, com a inauguração da Filarmônica e o Centro de Cultura, incluindo a cidade na rota de artistas nacionais.

As mudanças relatadas na infraestrutura, vida social, política e econômica nas localidades em decorrência da expansão férrea na Bahia, foram percebidas também em Serrinha durante o período de funcionamento do trecho da Ferrovia Bahia-São Francisco que a ligava a capital da província, "onde antes era uma região basicamente rural, veem-se os primeiros sinais de modernização" (FRANCO,1996, p.74). A vinda de operários da construção da estrada de ferro, chefes de trem, maquinistas, e demais profissionais, é considerada como primeiro impacto da ferrovia ao município, pois, ampliou o fluxo de pessoas no núcleo urbano, consequentemente, o surgimento e a melhoria de alguns equipamentos essenciais a vida moderna, como o abastecimento de água e iluminação pública.

Diante dos avanços, a população sofre um processo de alteração de valores políticos e sociais. “As ações e reações a esses novos costumes foram expressos principalmente por meio da narrativa do jornal local, período em que a imprensa teve papel importante para a memória desse novo cotidiano” (CAPISTRANO, 2010, p.25).

Por fim, as mudanças ocorridas em Serrinha não ficaram restritas ao âmbito social, político e econômico. O trem e os trilhos geraram modificações no que diz respeito ao crescimento e delineamento de diversos bairros, com a expansão urbana para área Sul, e depois com a criação do bairro do Cruzeiro e a “Rua da Estação” passando a ser considerada uma “área nobre da cidade” (FRANCO,1996)

É importante ressaltar que entre as décadas de 1930 e 1950, grande parte das ferroviais brasileiras foram nacionalizadas e incorporadas pelo Governo Federal, com a criação da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), em 1935, que incorporou as estradas de ferro na Bahia numa só empresa estatal, entre elas a antiga Ferrovia Bahia ao São Francisco e, posteriormente, da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). É nesse contexto que foi construído o prédio da estação atualmente existente (desativada), num estilo arquitetônico moderno para a época, inaugurada em 1954, inserida como um novo objeto geográfico no espaço urbano.

Nas proximidades da Estação foram construídas escolas, casas para os funcionários da ferrovia, hotéis e suntuosos casarões, dando origem ao Bairro da Estação. O referido bairro corresponde a área mais antiga de ocupação da cidade, exceto seu núcleo originário em torno da praça Luiz Nogueira, constituindo uma extensão desse núcleo em direção às instalações ferroviárias. Apresentava elevados padrões urbanísticos para a época, sendo considerado por muitos anos, área “nobre” da cidade. É nesse contexto, que se dá a expansão urbana da cidade no sentido Oeste, surgindo os bairros do Cruzeiro e Bomba, cuja origem do nome foi por conta da bomba a vapor que puxava água para abastecer as locomotivas. Segundo Carvalho (2017) “diferentemente do bairro da Estação que correspondia a um bairro de elevado padrão, o bairro do Cruzeiro a oeste da linha férrea caracteriza-se por abrigar uma população com renda média baixa”. (CARVALHO, 2017, p.65)

As constantes mudanças pelas quais os espaços urbanos passam ao longo do tempo, são observadas também no comportamento da sociedade. As relações sociais, econômicas e culturais se modificam historicamente, geram reordenamento do espaço geográfico, assim como se adaptam a nova dinâmica espacial retroativamente. Assim, quando a cidade muda, a sociedade se transforma, e vice-versa. A cidade, enquanto espaço social, não se resume à materialidade das ruas, praças e edificações, as formas espaciais, mas também as ações e intencionalidades que permeiam essas formas ao longo do tempo.

Para compreender a relação da sociedade serrinhense com a ferrovia, no período de seu funcionamento, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com moradores de maior idade, cujas histórias de vida acompanharam as transformações na cidade. É relevante destacar que durante muito tempo a estação de trem se tornou ponto de convergência dos moradores da cidade, onde se reuniam para esperar a partida e a chegada do trem, com suas novidades vindas da capital, como revelam depoimentos dos entrevistados.

Entretanto, vale destacar que, embora nas proximidades da estação tenha se dinamizado o fluxo de pessoas e de mercadorias, estimulando funções comerciais e de serviços próximas à Estação, através dos depoimentos pode-se observar que a Praça Luís Nogueira, lugar de origem da vila, não perdeu sua centralidade. Pode-se constatar no registro de memória dos entrevistados. As principais casas comerciais, serviços essenciais e as residências das

famílias ditas “tradicionais”, continuaram localizados em seu entorno, característica que, até certo ponto, ainda se faz presente na atual configuração da cidade.

CONSIDERAÇÔES FINAIS

Num panorama da influência da rede técnica (ferrovia) nas transformações na cidade de Serrinha, podem ser demonstradas algumas mudanças na configuração espacial, social, econômica e política. Equipamentos essenciais foram implantados na cidade, como revela Franco (1996) “o trem representou civilidade. Aplicando-se técnicas de engenharia moderna na construção da estrada, construíram prédios, ergueram-se casas e instituíram a assistência social e médica.” (FRANCO, 1996, p.16)

Nesse sentido, ressalta-se que a implantação do modal ferroviário foi o motivador da expansão urbana, contribuindo para o surgimento e desenvolvimento de ruas e bairros nas proximidades da estação, além de fomentar as reformas urbanísticas na cidade. Porém, com a decadência da ferrovia, a cidade passou por um novo processo de expansão, dessa vez, no sentido ao leste com a implantação da rodovia, atual BR 116, outro objeto geográfico e elemento do meio técnico que proporcionou “uma tendência de crescimento mais acentuada no sentido Leste-Sul do que o crescimento em outras direções. Ressalta-se que bairros como a Vaquejada (Leste) e a Cidade Nova (Sul) apresentam como vetor de atração a BR-116” (CARVALHO, 2016, p. 67). Daí, abriu-se caminho para um movimento de especulação imobiliária com a ocupação de novas áreas nos limites do perímetro urbano.

Em Serrinha o trem não representava somente um meio de transporte, também exerceu uma forte influência na sociedade local, interferindo nos seus hábitos. Esses aspectos foram melhor compreendidos através dos depoimentos dos moradores nas antigos por meio das entrevistas semiestruturadas.

Portanto, pode-se afirmar que nos mais de 70 anos de funcionamento da estrada de ferro, foram observadas mudanças significativas na configuração do espaço urbano, da cidade, equipamentos e serviços, tais como a instalação de usinas de energia, melhoria no abastecimento de água, assistência médica, os meios de comunicação, ampliação do comércio, além da geração de empregos e fluxo de visitantes. E, talvez de forma indireta, os estímulos dos contatos mais intensos e frequentes com a capital e o acesso a informações e novas ideias possam ter influenciado o surgimento de outras lideranças políticas locais, a implantação de partidos vinculados à escala estadual e nacional.

A ferrovia e a estação, atualmente, representam típicas “rugosidades” (Santos, 1985), formas espaciais geradas em processos socioeconômicos de um contexto já superado, não exercendo mais nenhuma função vinculada à cidade e aos seus habitantes. Mas, num determinado período, aproximadamente entre 1880 e 1960, se colocavam enquanto elementos de um sistema técnico moderno, que proporcionava conexão entre a cidade e o mundo, dentro das condições da época. Eram objetos técnicos que exerciam funções de circulação de pessoas e distribuição de mercadorias, além de outros significados sociais e culturais que trouxeram mudanças na vida do lugar e de seus habitantes.

Portanto, pode-se dizer que Serrinha apresenta três etapas na construção de sua história: a primeira antes da chegada da ferrovia, uma durante o funcionamento da estrada de ferro e outra depois da desativação.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, D. V. 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.

CAPISTRANO, R. L. *Vivências Urbanas na Cidade de Serrinha-Ba* (1917-1919). Dissertação (Dissertação em História) – Departamento de Educação, Universidade do Estado da Bahia, Conceição do Coité, 2010.

CARVALHO, E. J. C. *A expansão urbana da cidade de Serrinha - Bahia e suas repercussões sobre os recursos hídricos*. 2017. 135 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Planejamento Territorial) - UEFS, Feira de Santana, 2017.

ERTHAL, Rui. Geografia Histórica – Considerações, **GEO*graphia*** -Ano V - No 9 – 2003.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. Duas ferrovias para ligar o mar da Bahia ao rio do Sertão Bahia and San Francisco Railway e a Estrada de Ferro São Francisco. **Cadernos PPG-AU/UFBA,** v. 5 n. 1 2006.

FRANCO, T. **Serrinha: a colonização portuguesa numa cidade do sertão da Bahia.** Salvador: EGBA, Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 1996.

LORENÇO, Luís A. B. **Das fronteiras do império ao coração da república:** território do triângulo mineiro na transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX. São Paulo, 2007. Tese de doutorado – USP. São Paulo, 2007.

MEINKING, M. G. V. **Minhas lembranças de Serrinha**. Salvador: Marchete, 2001.

PEREIRA NETO, João Gonçalves; BATISTA, Tiago de Assis. **Barrocas uma filha da estrada de ferro, Barrocas,** 2007.

PORTO, Gil Carlos Silveira. **Evolução da rede de localidades centrais na Bahia nos séculos XIX e XX**: permanências, complexidades e amadurecimento. Belo Horizonte, 2014. Tese de doutorado – UFMG. Instituto de Geociências, Belo Horizonte, 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica E Tempo, Razão E Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014, p.384.

SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello. **Urbanização e metropolização no Estado da Bahia**: evolução e dinâmica. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.

TEIXEIRA, Daniela de Carvalho. **O Transporte Ferroviário e os Impactos Ambientais:** um Estudo de Caso da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro nas décadas de 30 e 40, 2009. 106 f. Trabalho de Conclusão de Curso – UEFS, Feira de Santana, 2009.

VASCONCELOS, Pedro A. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **GeoTextos**, vol. 5, n. 2, dez 2009, p. 147-157.

ZORZO, Francisco Antônio. Retomando à História da Rede Viária Baiana: Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia (1850-1950). ***Sitientibus***, feira de Santana, n 22, p. 99-115, jan/jun. 2000