

DA IGREJA DE ALAGOINHAS VELHA À CHEGADA DA PETROBRÁS: AUGE E DECADÊNCIA DOS BENS CULTURAIS DE ALAGOINHAS/BA

Leila Carla Rodrigues dos Santos¹

Resumo: Este artigo é parte de uma dissertação de mestrado em fase de conclusão e discute, através de uma pesquisa bibliográfica, o período do auge e da decadência de dois bens culturais de Alagoinhas/BA, a Igreja de Alagoinhas Velha e a Estação Ferroviária de São Francisco, bem como a chegada da Petrobrás nesse município, quando as rodovias já substituíam o transporte ferroviário.

Palavras-chave: Igreja de Alagoinhas Velha, Estação Ferroviária de São Francisco, Petrobrás, bens culturais.

Introdução

Alagoinhas foi fundada no final do século XVIII, quando um padre português deu início à construção de uma capela. Posteriormente, no lugar dessa capela, o padre começou a construir a Igreja de Alagoinhas Velha, obra que nunca chegou a ser concluída, provavelmente devido à má qualidade dos materiais de construção, à falta de recursos financeiros para a finalização da obra, ao terreno inapropriado em que se apoiava, bem como devido à implantação da ferrovia no século XIX. Daí foi implantada a Estação Ferroviária de São Francisco.

Esses dois bens culturais, mesmo estando intimamente ligados à história do próprio município, encontram-se visivelmente abandonados pelo poder público local. Com a possibilidade dessas edificações não sobreviverem, devido à ausência de sua conservação, muito da história de Alagoinhas pode ser esquecida.

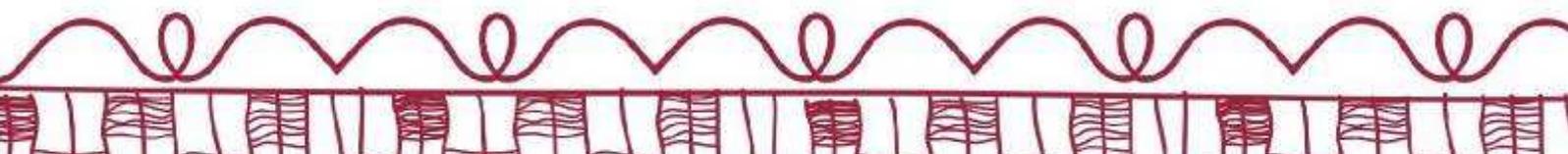
¹ Mestranda em Cultura, Memória e Desenvolvimento Regional – UNEB.

Especialista em Comunicação e Marketing Empresarial – Instituto de Ensino Superior Juvêncio Terra – JTS.

Jornalista - Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia.

Bolsista da Capes.

leilacarla@hotmail.com



Sendo assim, esse artigo apresenta no seu desenvolvimento a história da fundação de Alagoinhas através da Igreja de Alagoinhas Velha, a implantação da Estação Ferroviária de São Francisco, a descoberta do petróleo no município e a conseqüente vinda da Petrobrás para Alagoinhas, bem como apresenta o atual estado da igreja e a estação.

Na conclusão, propõe-se o uso da igreja e da estação, sempre que possível nas condições previstas pelos seus projetos originais, como maneira de garantir a conservação dessas edificações. Propõe-se também, através da educação, esclarecer a comunidade sobre a importância da valorização dos seus bens culturais, já que são os moradores do município que, com apoio na afetividade, irão garantir a preservação desses bens.

A fundação de Alagoinhas

As ruínas da Igreja inacabada de Alagoinhas Velha e a Estação Ferroviária de São Francisco, dois bens culturais de Alagoinhas, estão diretamente ligadas à fundação do município. Segundo a historiografia local, o marco fundador de Alagoinhas foi uma capela, construída para a propagação da religião católica no final do século XVIII por um padre jesuíta português, primeiro habitante da localidade (BARROS, 1979). Alagoinhas começou a surgir em torno da capela de Santo Antônio de Alagoinhas. Antes da chegada do padre, Alagoinhas era ponto de passagem de aventureiros que saíam pelos sertões em busca de ouro e prata, e ali acampavam em barracas por alguns dias. Por ali também passaram colonizadores portugueses rumo à Sergipe:

No século 17, quando as caravanas de aventureiros investiam contra os sertões desertos, à procura de ouro e de prata, paravam, levantando barracas nos silenciosos tabuleiros, três quilômetros a Leste, onde se encontra atualmente a cidade de Alagoinhas, e aí passavam alguns dias trocando idéias e traçando ao mesmo tempo os roteiros definitivos, a que a ambição de fazer fortuna obrigavam-nas a realizar tão penosas quão arriscadas viagens. Já em 1859, por ali passou um batalhão de portugueses e baianos para conquistar Sergipe dos selvagens. [...] Segundo a tradição, ali chegou nos fins do século XVIII, um padre português, homem de grande talento e de família nobre, não se sabendo porque veio ele se refugiar no Brasil. Por ali tornou-se grande e abastado

fazendeiro, dispondo de muitas terras. Às suas expensas, foi levantada a capela de Santo Antônio de Alagoinhas Velha (REVISTA DOS MUNICÍPIOS, sem página, 1924).

Dai começou o povoamento, sendo que os primeiros moradores do então povoado foram boiadeiros, negros fugitivos, índios aldeados, migrantes que, pela velha Estrada das Boiadas² que dava acesso para o norte e para o sertão, partiam das zonas que fazem fronteira com Inhambupe, Irará e Santo Amaro, além de tropeiros e viajantes que comercializavam suas mercadorias durante o longo percurso.

O padre, no lugar da capela que servia aos primeiros moradores do povoado, começou a construir a nova igreja de 572 metros quadrados em estilo neogótico (WEINSTEIN, 2004). A nova igreja, hoje Ruínas da Igreja de Alagoinhas Velha, também apresenta características jesuíticas. Em torno da nova igreja foram feitas construções residenciais. Nas suas proximidades, os tropeiros e viajantes realizavam feiras, desenvolvendo um intenso comércio.

Essa nova igreja nunca foi concluída, devido ao desenvolvimento ocasionado pela chegada da estrada de ferro, na metade do século XIX. Existe também uma outra versão para a obra não ter sido terminada. De acordo com Weinstein (2004), a igreja foi construída num terreno inapropriado. Há indícios que faltou dinheiro para a finalização da obra, além da má qualidade dos materiais utilizados. Em 1866, as paredes da igreja apresentaram fissuras atribuídas à má qualidade dos materiais e ao terreno em que se apoiava. O fiscal Lourenço de Barros desaconselhou o prosseguimento das obras. Em setembro de 1868, o italiano João Bochetti, pedreiro que dirigiu as obras da igreja, disse que a responsabilidade pelas fissuras não era dele e reclamou pagamento. Em 1880 e 1882, foram autorizadas loterias para a arrecadação de dinheiro para as obras. (WEINSTEIN, 2004).

²De acordo com Brito (2008), a antiga estrada das boiadas correspondia a atual rodovia Salvador/Feira de Santana. Essa era a mais importante estrada da época, tendo sido asfaltada somente em 1959. A velha estrada das boiadas era o caminho por onde se transportava, a pé, o gado originário do Sertão, destinado aos abatedouros em Salvador.

A implantação da estação

Posteriormente, em 19 de dezembro de 1853, o governo imperial decidiu ligar Salvador até Juazeiro, autorizando a Joaquim Francisco Alves Branco Moniz Barreto a construção de 125 quilômetros e 680 metros de linha férrea, vindo o traçado a cortar Alagoinhas. Na época, implantava-se no Brasil vários quilômetros de estradas de ferro. Em 1856, deu-se início a construção da ferrovia. Em 13 de fevereiro de 1863, inaugura-se o trecho Salvador-Alagoinhas, totalizando 123 km. Daí foi implantada na localidade a Estação Ferroviária de São Francisco. Segundo Alves (2006), a estrutura da Estação Ferroviária de São Francisco é única no Brasil, somente existindo uma construção similar na Inglaterra.

O entorno da estação começou a ser povoado. Uma minoria da população das proximidades da igreja, prevendo o desenvolvimento, começou a se mudar espontaneamente para próximo da estação. Porém, outros moradores do entorno da igreja tiveram que ser transferidos com ajuda policial, pois, segundo a memorialista Juanita Cunha (1987), os mesmos recusavam-se deixar o local primitivo pelo medo da antiga vila decair.

Devido à facilidade de comunicação e transporte, a feira foi transferida das proximidades da igreja para o entorno da estação. A realização das feiras semanais aos sábados nas proximidades da estação tornou-se uma das maiores do interior baiano. A população do entorno da estação foi aumentando, bem como o número de casas:

Por força desse grande melhoramento para aquela zona, começaram a surgir, nas proximidades do edifício da estação da dita via férrea, centenas de habitações e isto sucedeu com tamanha rapidez, que a velha freguesia caiu imediatamente em decadência [...]. Em 1868, já estava constituído em torno da estação um grande núcleo de população (REVISTA DOS MUNICÍPIOS, sem página, 1924).

A implantação da estação movimentou a vida econômica, política, cultural e social de Alagoinhas. A presença da estrada de ferro, com a Estação Ferroviária de São Francisco e um importante entroncamento ferroviário, tornava o município um local

estratégico na ligação de Salvador com o norte-nordeste baiano e com outros estados, como Sergipe³. Esse fato facilitou ainda no século XIX o transporte de cargas e pessoas e possibilitou uma troca mais intensa com outras localidades. Nessa época, a estrada de ferro era vista como um símbolo de progresso e de modernidade que haviam chegado em Alagoinhas. As principais atividades econômicas do município eram a agricultura e o comércio, sendo estas as maiores fontes de renda de Alagoinhas. Os seus produtos de exportação eram a laranja e o fumo, responsáveis por 72% da sua produção agrícola. Nesse período, o município era o principal produtor de laranjas do estado, e exportava o fumo especialmente para a Alemanha. Em 1950, segundo o IBGE, a laranja representou 48,58% da produção agrícola alagoinhense, e o fumo representou 23,32%. O município também produzia mandioca, limão, banana, milho, tangerina, dentre outros produtos (BRITO, 2008).

Porém, a partir da década de 1930, alguns acontecimentos locais, nacionais e climáticos transformaram o cenário econômico de Alagoinhas. O governo estadual havia aumentado a tributação exigida aos municípios, exigindo um acréscimo de 20% na arrecadação destinada ao serviço de ensino e 5% de aumento dos tributos para o serviço de policiamento, fato que provocou problemas financeiros em Alagoinhas. Além disso, a Alemanha, principal comprador do fumo alagoinhense, criou uma sobretaxa sobre este principal produto de exportação do município. Isso gerou como consequência o afastamento de negociantes que compravam o fumo nas mãos dos lavradores e comerciantes locais e revendiam no exterior.

Um outro acontecimento que atrofiou a vida econômica de Alagoinhas foi a seca que se abateu sobre o município em 1932. Dois anos mais tarde, o município ainda sofria com os efeitos dessa seca, registrando-se a escassez de gêneros básicos da alimentação, como o feijão, a mandioca, o milho e as frutas, seguidos da alta dos preços

³Segundo dados do Jornal Diário da Bahia, de 1956, ao atingir o município de Alagoinhas, no quilômetro 123, a rede ferroviária bipartia-se novamente seguindo o rumo Nordeste em direção ao Estado de Sergipe, que era alcançado ao transpor a ponte sobre o rio Real, atravessando este Estado nessa mesma direção, passando por Aracaju, indo alcançar a cidade de Propriá, a 550 quilômetros da estação inicial de Salvador, sobre a margem direita do rio São Francisco, cujas águas separavam os seus trilhos dos da Rede Ferroviária do Nordeste, que vinha ter à cidade de Colégio, do Estado de Alagoas, sobre a margem esquerda do mesmo rio. O outro ramo, partindo de Alagoinhas, seguia no rumo Nordeste, passava por Serrinha, Queimadas, Senhor do Bonfim, até Juazeiro na margem direita do São Francisco, a 570 quilômetros de Salvador.

dos alimentos. Esta seca agravou ainda mais a crise sócio-econômica e agrária sofrida pela Bahia devido à crise do sistema capitalista em 1929. Como na época o país possuía uma economia baseada exclusivamente na exportação de produtos agrícolas, a crise de 1929 teve efeitos devastadores para os cofres públicos baianos.

A descoberta do petróleo

Alguns anos mais tarde, em 1964, a descoberta de um poço de petróleo em Alagoinhas, o MG-1-BA, alterou o cenário econômico do município. De acordo com Barros (1979), em junho de 1966, já haviam sido encontrados em Alagoinhas trinta poços, fato considerado sem precedentes na história petrolífera brasileira, porque se totalizaram 445.273 metros cúbicos. Tal fato provocou a vinda da Petrobrás para o município, e, com ela, a ampliação de oportunidades de trabalho e de investimentos em Alagoinhas. A descoberta do petróleo em Alagoinhas injetou recursos no município, através de *royalties* pagos pela Petrobrás que vieram aumentar sua receita orçamentária. Em meio a uma economia local de base agrícola em franco processo de declínio, a Petrobrás adquiriu significativa visibilidade em Alagoinhas.

Como até o início da década de 1950 o meio de transporte mais utilizado era o carro-de-boi e a precariedade das estradas de rodagem baianas dificultavam e até mesmo impediam os trabalhos da Petrobrás, principalmente durante os meses de chuva, entre abril a junho, a Petrobrás passou a investir o equivalente a U\$ 2.355.527,64 (dois milhões, trezentos e cinquenta e cinco mil, quinhentos e vinte e sete dólares e sessenta e quatro centavos), em convênio com o governo do estado da Bahia, no financiamento do programa rodoviário estadual (BRITO, 2008). Afinal, as operações de transporte da Petrobrás exigiam constantemente o deslocamento de grande quantidade de material, máquinas, equipamentos, pessoal para trabalho nos campos e ainda parte do óleo cujo transporte era feito por caminhão e trem. Diante da elevada produção de petróleo em Alagoinhas e região, a Superintendência da Petrobrás promoveu a recuperação da rodovia Alagoinhas-Araçás, para facilitar o intercâmbio pessoal daqueles que se movimentavam diariamente entre as duas localidades, chegando-se à conclusão de ser uma extensão de 24 km, permitindo uma ligação mais rápida com a BR-101. A rede de

estradas construída pela Petrobrás, embora atendesse aos interesses da própria empresa, constituía um benefício para a população de Alagoinhas e região, já que essa infraestrutura podia ser utilizada coletivamente como um equipamento público.

Com a abertura das estradas foi permitido um amplo acesso rodoviário entre Salvador e as áreas produtoras de petróleo. Durante a segunda metade dos anos 1950, os campos de petróleo em plena produção alcançavam os municípios de Alagoinhas, Catu, Pojuca e Entre Rios, sendo estes três últimos circunvizinhos do primeiro. Desse modo, a Petrobrás resolveu seus problemas de transporte de máquinas, equipamentos, ferramentas, mantimentos, parte do petróleo e operários dos municípios e acampamentos para os campos de produção, para a refinaria e vice-versa. Da mesma forma, tornava-lhe acessível a grande oferta da força de trabalho, já que novas fronteiras urbanas foram abertas na Bahia por meio de ônibus, caminhões e de automóveis. Era a emergência de um novo cenário urbano em que a implantação da malha rodoviária substituía o transporte ferroviário.

Outra consequência imediata das transformações do cenário econômico de Alagoinhas em virtude da chegada da Petrobrás foi um importante incremento na população residente na sede desse município petrolífero, reforçado inclusive por um grande número de migrantes que lá se instalou entre 1950 e 1960. Alagoinhas era um município de forte atração de população, devido às atividades diretas e indiretas da Petrobrás que demandavam pessoal, produtos e serviços, em grande escala. As elevadas taxas de crescimento urbano verificadas em Alagoinhas, bem como em outros municípios petrolíferos ao longo do período, foram facilitadas pela rede de estradas asfaltadas construída na área de operações da Petrobrás. Essa rede beneficiava, simultaneamente, as operações de transporte da empresa, a circulação de pessoas e de mercadorias e, como consequência, os fluxos migratórios de população do campo para os municípios e de um município para outro. De acordo com o IBGE, em 1960, a população total e migrante residente há até dez anos em Alagoinhas era composta respectivamente de 75.422 e 11.869 habitantes (BRITO, 2008). Dessa forma, o conjunto urbano, ainda que em fase de desenvolvimento, organizado em torno das atividades da Petrobrás, passou a constituir uma base de força de trabalho, ao tempo em que também cresciam os efetivos urbanos e todas as possíveis implicações de um processo de urbanização em curso, que servia, muitas vezes, de apoio às necessidades da empresa. O aumento da arrecadação de dinheiro nos municípios petrolíferos tais como Alagoinhas

permitia à administração municipal implantar e/ou ampliar a infra-estrutura pública como, por exemplo, a pavimentação de ruas, a rede de energia elétrica, a rede de abastecimento de água e saneamento, a instalação de agências bancárias, bem como outros serviços públicos de uso coletivo.

A atual situação da igreja e da estação

À proporção que Alagoinhas foi se urbanizando com a chegada da Petrobrás, a Igreja de Alagoinhas Velha e a Estação Ferroviária de São Francisco foram perdendo espaço. A Igreja de Alagoinhas Velha, símbolo da história da formação do município, encontra-se atualmente em visível estado de abandono. A igreja atualmente está escorada com pedaços de madeira e apresenta rachaduras em sua fachada principal. Em 1990, a Prefeitura Municipal de Alagoinhas fez uma intervenção emergencial com uma estrutura em concreto armado que deixou marcas grosseiras na edificação (WEINSTEIN, 2004). Em junho de 1991, o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC) fez uma visita à Igreja Inacabada de Alagoinhas Velha. O IPAC observou que, naquela época, grande parte das paredes passava por um processo de instabilidade estrutural, devido a diversos fatores, tais como recalque de fundações; grande quantidade de vegetações daninhas que se desenvolviam sobre as paredes; encharcamento das áreas internas por falta de uma cobertura que, a propósito, nunca houve; falta de um sistema de escoamento das águas pluviais; fissuras e rachaduras em pontos críticos, como nos arcos; grande circulação de veículos no seu entorno; presença de vândalos no seu interior por falta de uma proteção para a edificação; falta de uso, o que, para o IPAC, sempre acarretou num abandono e conseqüentemente na falta de ações para a sua manutenção (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA, 2004).

Em janeiro de 2004, uma parede de pedras da nave central da igreja desmoronou (WEINSTEIN, 2004). Como o descaso com a igreja continuava, no dia 5 de maio de 2004, foi realizada pelo IPAC uma nova vistoria, que constatou em seu novo relatório técnico que pouca coisa havia mudado desde sua última inspeção. Nessa nova vistoria, foi verificado que vários trechos de parede da Igreja apresentavam fissuras e rachaduras sobre os arcos, as quais precisavam ser contidas para evitar desabamento dos trechos

incluídos nas áreas de cargas dos arcos. Também foi observada a presença de muitas vegetações daninhas que estavam se desenvolvendo sobre o respaldo superior das alvenarias, assim como nas reentrâncias de tijolos e pedras. Na época, esta vegetação estava provocando fissuras e rachaduras nas paredes, e, conseqüentemente favorecendo as infiltrações de águas pluviais nas alvenarias e contribuindo para o desenvolvimento dos fungos e bactérias. (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL DA BAHIA, 2004).

No que diz respeito à estação, o estado de abandono é parecido com a igreja. Em 08 de junho de 2006, quatro anos depois de ter sido tombada pelo IPAC, a parte lateral da estrutura da Estação São Francisco desabou. Hoje a estação pertence à Rede Ferroviária Federal (KELLY, et al, 2007)⁴. Atualmente, a estação, em adiantado estado de destruição, transporta apenas cargas. Com a política de incentivo ao uso de estradas de rodagem, iniciada na década de 60, o transporte ferroviário vai perdendo lentamente seu caráter de transporte de passageiros, para tornar-se transporte de carga, não só em Alagoinhas, como também nos demais pontos do país.

Em 13 de novembro de 2009, foi assinado na Câmara de Vereadores de Alagoinhas o termo de Cessão de Uso da Estação Ferroviária de São Francisco. Essa cessão de uso foi concedida pela Procuradoria Geral da União (PGU) ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que, por sua vez, fez uma concessão para Alagoinhas. Por conta dessa concessão, voltou a funcionar a partir dessa data um museu no prédio da estação ferroviária, onde estão resguardados a história da ferrovia e do próprio município, com documentos, fotografias e objetos históricos. Para a assinatura do termo de cessão de uso, estiveram presentes o diretor da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) João Paulo Santana, o superintendente regional do IPHAN Carlos Amorim, a superintendente regional da PGU Vera Lúcia Vilas Boas, o diretor do IPAC

⁴Em 1935, foi criada a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB). Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário, que cobria boa parte do território brasileiro e tinha como intuito promover e gerir o desenvolvimento no setor de transportes ferroviários. Seus serviços estenderam-se por 40 anos antes de sua desestatização. A partir do Programa Nacional de Desestatização, foi criada a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) no dia 1 de setembro de 1996, uma empresa privada pertencente a mineradora VALE. A malha que vem sendo operada pela FCA é originária da RFFSA. A RFFSA transferiu suas malhas para a iniciativa privada por um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Em setembro de 1996, a FCA iniciou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas.

Frederico Mendonça, além de secretários e funcionários municipais. Em 2009, o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC) recuperou o telhado da estação.

O IPAC anunciou a partir do dia 1º de março de 2010 que escolheu projetos de restauração da Estação Ferroviária de São Francisco⁵. Essas foram as últimas ações realizadas pelo IPHAN e pelo IPAC em prol da Estação Ferroviária de São Francisco.

Caminhos possíveis para a preservação da igreja e da estação

A Igreja de Alagoinhas Velha e a Estação Ferroviária de São Francisco são bens culturais de interesse local. De acordo com Lemos (1982), tais bens são aqueles que dizem respeito à vida de uma pequena sociedade com limites territoriais definidos, como também podem estar ligados à vida cultural de uma região, um estado, um município.

Os bens culturais podem trazer à lembrança alguma coisa, tocando pela emoção numa memória viva. Tais bens trabalham e mobilizam a memória pela mediação da afetividade de forma que lembre o passado fazendo-o vibrar como se fosse presente. Esse passado invocado tem o poder de contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar (CHOAY, 2006).

Para Sant'Anna (2003), todas as sociedades humanas preservam a memória de fatos, pessoas ou idéias através dos bens culturais que, por sua vez, as comemoram, narram ou representam. Esses bens têm uma função memorial, e destruí-los provoca a perda do conhecimento a ser transmitido para as futuras gerações.

⁵O IPAC havia lançado três editais em agosto de 2009, com investimento total de dois milhões de reais do Fundo de Cultura do governo estadual. A iniciativa dos editais integra a “Política Pública de Patrimônio Cultural” que o IPAC tem implantado na Bahia desde 2007. Tal política está voltada para a realização de obras de restauração em cidades, logradouros públicos e monumentos, para as ações de salvaguarda do patrimônio cultural da Bahia, bem como para orientações técnicas, tombamentos, registros de bens culturais materiais ou imateriais, exposições e seminários (IPAC, 2010).

Segundo Lemos (1982), a compreensão da memória social depende da preservação sistemática dos bens culturais. Essa preservação contribui para salvaguardar a identidade sociocultural de um determinado povo. Os bens culturais estão permanentemente expostos ao esquecimento, ao desapego, ao abandono devido à falta de uso. O primeiro fator que garante a sua conservação é o seu uso sempre que possível nas condições previstas pelo projeto original (LEMOS, 1982). Outro fator que garante a sua preservação é o esclarecimento popular sobre a importância da sua conservação. Os moradores locais, embora possam ter afetividade por seus bens culturais, nem sempre têm condições para distinguir a sua importância enquanto tal. Os bens culturais estão incorporados ao seu cotidiano. É preciso afastamento e estudo, compreendendo que aquilo que está diante da população local apresenta características que não podem ser reconhecidas intuitivamente. Portanto, são os habitantes da localidade e do entorno imediato os primeiros a ser sensibilizados, com apoio na afetividade, para valorizar os seus bens culturais. São as comunidades e grupos locais que, através da educação, irão garantir a preservação dos bens culturais (CAMARGO, 2002). Para que a elucidação popular seja feita, seria uma opção incluir nos currículos escolares de níveis primário, médio e superior, matérias que abordem o conhecimento sobre os seus bens culturais. É preciso uma educação sistemática que difunda entre toda a população, dirigentes e dirigidos, o interesse maior que há na salvaguarda dos seus bens culturais (LEMOS, 1982).

Referências

ALVES, Noêmia. *Tudo começou assim*. Jornal Folhã da Bahia, ano X, nº. 58. Julho/2006.

BARROS, Salomão. *Vultos e Feitos do município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas e Ind. LTDA, 1979.

BRITO, Cristóvão. *A Petrobrás e a gestão do território no Recôncavo baiano*. Salvador: EDUFBA, 2008.

CAMARGO, Haroldo Leitão. *Patrimônio Histórico e Cultural*. Coleção ABC do Turismo. São Paulo: Aleph, 2002.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.
Patrimônio Material. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=12297&retorno=paginaIphan>> Acesso em 12 jan. 2010.

Jornal *Diário da Bahia*. Arquivo Público Municipal de Alagoinhas. 1956.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO ARTÍSTICO E CULTURAL. *Igreja inacabada: Alagoinhas/Bahia*. Relatório técnico. Maio/2004.

_____. *IPAC disponibiliza lista de bens tombados na Bahia*. Disponível em:
<<http://www.ipac.ba.gov.br/site/conteudo/publicidade/index.php?codPublicidade=822>>
Acesso em 4 mar. 2010.

KELLY, Gleice; SANTOS, Juliana; BISPO, Larissa; et. all. *Análise da proposta de revitalização da malha ferroviária de Alagoinhas – Bahia*. Alagoinhas, 2007.

LEMOS, Carlos A. C. *O que é patrimônio histórico*. 2ª. ed., São Paulo: Editora Brasiliense, 1982.

Revista dos municípios. *Município de Alagoinhas*. Arquivo Público Municipal de Alagoinhas. 1924.

SANT'ANNA, Márcia. *A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização*. In: Regina Abreu, Mário Chagas (orgs.). *Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos*. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2003.

SANTOS, Juanita da Cunha. *Traços de ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros Editores, 1987.

WEINSTEIN, Mary. *Igreja inacabada aguarda tombamento*. *Jornal A Tarde*. Página 8. Salvador, domingo, 9 mai. 2004.