

## O MOVIMENTO DE TRÁFEGO DA EMPRESA DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DA BAHIA E SEU IMPACTO COMERCIAL: DAS INICIATIVAS PRIVADAS INAUGURAIS À ENCAMPAÇÃO ESTATAL (1865-1902)

*Francisco Antônio Zorzo\**

**RESUMO** — *Neste texto pretende-se mostrar o movimento de tráfego que circulou pela Estrada de Ferro Central da Bahia, no período de 1865 a 1902. A estrada de ferro partia de Cachoeira e São Félix para o interior da Bahia, com a linha principal dirigida para a Chapada Diamantina e um ramal, para Feira de Santana. A empresa foi organizada pela iniciativa privada, mas, posteriormente, teve que ser encampada pelo governo federal. Apesar das dificuldades financeiras por que passou a empresa, a ferrovia foi fator importante para o desenvolvimento econômico da região a que servia. Nesse sentido, o presente estudo visa, através dos dados do movimento de mercadorias e passageiros, relacionar o empreendimento com o crescimento comercial das localidades dotadas de estação ferroviária ao longo da via, em especial com o caso da Cidade de Feira de Santana.*

**PALAVRAS-CHAVE:** *História da Ferrovia; Urbanização; Economia Regional.*

**ABSTRACT** — *This paper offers information on the traffic of the Central Railway Company of Bahia, in the period 1865 to 1902. The railway departed from Cachoeira and São Félix into the interior of the State, its the principal line heading for the Chapada Diamantina zone, its secondary line for Feira de Santana,. The company was organized by private enterprise, but later was acquired by governamental decision by the State. In spite of the company's economic problems, the railway was an important element in the development of the region connected. In this sense, this paper is interested in measuring the movement of merchandise and passengers, and linking it with the growth of those cities gifted with a railway station, in particular with the case of the city of Feira de Santana.*

---

\*Prof. Adjunto, DTEC (UEFS). Doutor pela Universidade Politécnica da Catalunha/Espanha. E-mail: fazfeira@uefs.br  
Universidade Estadual de Feira de Santana – Dep. de Tecnologia.  
Tel./Fax (75) 224-8056 – BR 116 – KM 03, Campus - Feira de Santana/BA – CEP 44031-460.

**KEY WORDS:** *Railway History; Urbanization; Regional Economy.*

## 1 INTRODUÇÃO

Este texto versa sobre o processo de implantação de uma das mais importantes vias férreas da Bahia, visando, em primeiro lugar, analisar o movimento de tráfego e os resultados financeiros relativos a essa empresa. Com base na análise do quadro econômico do empreendimento, no período que vai dos momentos iniciais da iniciativa da construção até a fase de resgate da empresa pelo Governo Federal, pode-se passar a uma análise dos efeitos socioterritoriais advindas desse empreendimento.

A Estrada de Ferro Central da Bahia partia da borda do Recôncavo, desde Cachoeira e São Félix, para o interior da província, em direção a Feira de Santana e à Chapada Diamantina. Seu traçado obedeceu à lógica locacional de conectar o interior da província da Bahia, através dos portos fluviais do Recôncavo, com a capital, Salvador. A estrada de ferro deveria se apoiar na rede das estradas gerais e caminhos de tropa do sertão.

A empresa ferroviária consolidou-se como a segunda estrada de ferro a ser construída na Bahia.<sup>1</sup> Apesar de ser mais conhecida como Estrada de Ferro Central da Bahia, inicialmente foi chamada de Paraguassu Steam Tram Road Company (1866) e, depois, Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company (1875). A obra foi iniciada em 1867, através da construção de um trecho ligando Cachoeira a Feira de Santana, cujo tráfego definitivo somente foi aberto em 2 de dezembro de 1876. O trecho mais importante, dirigido à Chapada Diamantina, foi construído posteriormente e teve o segmento de São Félix a Tapera inaugurado em 1881. Seguiram-se as inaugurações dos vários outros segmentos; o segmento até Bandeira de Melo foi aberto ao tráfego em 1887 e o segmento até Machado Portela, em 1888, ponto onde a estrada estacionou por trinta anos, com cerca de 320 quilômetros de extensão.

O traçado original dirigia-se para o interior da província acompanhando o vale do Rio Paraguassu até cruzar a Chapada Diamantina e dali se encaminharia, a Oeste, para o Rio São

Francisco. Porém, a partir do final dos anos 1880, surgiu uma proposta, que foi se tornando cada vez mais preponderante, contrária ao encaminhamento na direção Oeste e, em vez disso, dirigir-se ao Sul pela zona de Brejo Grande, Rio de Contas e Caetité e terminar encaminhando-se para o Norte de Minas Gerais.<sup>2</sup> O comércio dessa zona era tradicionalmente conectado com Cachoeira por meio das tropas que passavam por Maracás.

## **2 A FORMAÇÃO DA COMPANHIA PRIVADA**

Os agentes que encaminharam a construção ferroviária na Bahia, associados, muitas vezes, a capitais de fora da província, nacionais e internacionais, moviam-se dentro de um marco liberal, seguindo uma fórmula econômica que, do ponto de vista da implantação de infra-estrutura de transporte e comunicação, poderia ser chamada de ferroviarismo periférico.<sup>3</sup> O ferroviarismo concretizou-se como um conjunto de técnicas cujo objetivo empresarial era fazer das estradas de ferro o grande fator da circulação de riquezas. Mais do que apenas ideologia presente no argumento político esgrimado pela elite local para promover a modernização no sentido do que vinha ocorrendo nas grandes potências internacionais, o ferroviarismo significou a opção construtiva de fazer estradas de ferro para solucionar o problema da falta de crescimento econômico provincial.

Com começo marcadamente ufanista, a história da criação das companhias de estradas de ferro na Bahia contou com enorme proliferação de concessões, a maioria delas apenas conferindo reserva de mercado a companhias de capitalistas, sem qualquer chance de chegar ao real empreendimento. De concreto, somente veio a ser construída uma dezena de ferrovias na Bahia, vivendo cada uma delas uma seqüência de liquidações, rescisões de contratos, transferências de patrimônio e mudanças de domínio. Para se ter uma idéia do custo total do empreendimento das estradas de ferro construídas na Bahia até a altura de 1905 e com isso comparar com o custo da Estrada de Ferro Central da Bahia, ver a tabela a seguir.

**Tabela 1-** Custo Total das Estradas de Ferro da Bahia em 1905

Denominação da via	Extensão (km)	Custo Total (Réis)
1. Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco	123,3	16.002:000\$000
2. Ramal Timbó	82,6	2.650:000\$000
3. Estrada de Ferro do São Francisco	452,3	20.230:518\$138
4. Estrada de Ferro Central da Bahia	316,6	13.613:380\$000
5. Tram Road Nazareth	99,0	3.563:767\$325
6. Ramal São Miguel a Areia	35,0	1.062:220\$706
7. Estrada de Ferro Bahia e Minas	142,4	4.348:041\$600
8. Estrada de Ferro de Santo Amaro	48,6	3.238:200\$990
9. Estrada de Ferro Centro - Oeste da Bahia	28,0	1.728:505\$703
<b>Total</b>	1.327,8	66.436:635426

**Nota:** Em 1905 o Governo Federal era o proprietário de 974 quilômetros.

**Fonte:** Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia pelo Dr. José Marcelino de Souza, Governador do Estado da Bahia: Oficinas do Diário da Bahia.1905. Página 50.

O Governo Imperial havia autorizado, em 16 de julho de 1865, a concessão de uma estrada de ferro que partisse de Cachoeira e São Félix para a Chapada Diamantina e para Feira de Santana. Conseguindo a dianteira, em contrato assinado em 17 de janeiro de 1866, John Charles Morgan obteve o privilégio da empresa ferroviária.<sup>4</sup> Em janeiro de 1867, a companhia de estrada de ferro foi organizada em Londres, com a denominação de Paraguassu Steam Tram Road Company Limited. O Governo Provincial deu aval ao investimento, subscrevendo 5 000 ações da companhia. Em 6 de outubro do mesmo ano, foi iniciada a construção da obra ferroviária, sendo escolhido como primeiro trecho o ramal de Cachoeira para Feira de Santana.

Em 1869, a companhia havia feito chamadas de investimento e realizado o capital de 89 906 libras esterlinas. Mas, no fim do mesmo ano, a Companhia Paraguassu entrou em liquidação a pedido de diversos credores, alegando-se o mau estado financeiro da empresa e a desinteligência havida entre a Diretoria e o empresário construtor, Mr. Griffin, tendo sido edificado apenas um segmento de 25 quilômetros.<sup>5</sup>

Para o empreendimento seguir adiante, entrou em ação outro negociante ferroviário, o engenheiro inglês Hugh Wilson, que propôs a compra da massa falida e a reorganização da

companhia. Em 1870, Hugh Wilson passou a representar, em Londres, o Governo Provincial, que era o maior acionista da companhia, para o repasse da massa falida da Companhia Paraguassu. O negociante inglês estava comprometido a concluir o ramal da Feira de Santana e a ponte entre Cachoeira e S. Félix, além de reorganizar a nova empresa que foi redenominada com o título de Estrada de Ferro Central da Bahia. Em 1872, o Governo da Bahia, no contrato celebrado com o engenheiro Hugh Wilson, procurava liberar a Província e os demais acionistas da Companhia Paraguassu da responsabilidade para com os credores.

Após o reinício dos trabalhos de construção e da normalização da empresa, em 1874, a Companhia obteve, do Governo Imperial, um trunfo financeiro significativo. O Governo Imperial concedeu, à nova Companhia, a incorporação de garantia de juros de 7% ao ano sobre o máximo capital de 13.000:000\$000 de réis a ser usado na construção da estrada, durante o prazo de trinta anos. Com esse aval, em 6 de agosto de 1875, a companhia foi remontada em Londres, com o nome de Brazilian Imperial Central Bahia Railway. O Decreto Provincial n. 6.094 de 12 de janeiro de 1876, e o n. 6.637 de 31 de Junho de 1877, bem como a Resolução Imperial de 5 de maio de 1876 alargaram algumas das cláusulas dos contratos anteriores, ficando, então, autorizada a empresa a levantar capitais junto ao Tesouro para construir a estrada com o preço de até 43:000\$000 réis por quilômetro.<sup>6</sup>

Com essa amarração contratual, o quadro financeiro da empresa ficava tensionado entre a administração no local de trabalho no interior da Bahia, a fiscalização dos governos provincial e imperial e a gerência em Londres. Eram questões estratégicas para a empresa o levantamento de recursos junto ao governo e o recebimento anual da garantia de juros.<sup>7</sup> Em 1878, a Companhia estava autorizada a fazer chamadas de até L\$ 476.000 libras ou 4.231:161\$000 réis por ano, quantia necessária ao prosseguimento das obras. Tendo sido gastos até 31 de dezembro de 1879, com os 45 quilômetros do ramal da Feira de Santana abertos ao tráfego, L\$ 389.431, ficaram disponíveis L\$ 86.569, quantia insuficiente para as necessidades financeiras da Companhia dar no sentido de prosseguir-

mento às obras; então, por Aviso n.15 de 24 de abril de 1880, foi concedida autorização para o levantamento de mais L\$ 476.000. Das L\$ 952.000 foram gastas até o final do ano, L\$ 917.895 ou 8.159:070\$037 reis restando em caixa L\$ 34.104 ou 303:152\$185 réis.<sup>8</sup> Esse fluxo financeiro que se repetia ano a ano exemplifica a situação de dependência do crédito público em que se pautava o empreendimento.

### 3 O MOVIMENTO DE TRÁFEGO E O MOVIMENTO FINANCEIRO DA EMPRESA

Para se ter uma idéia da circulação que se desenvolvia pela estrada de ferro, deve-se, em primeiro lugar, ver o movimento global de receita e despesa no período estudado. O movimento financeiro propicia um amplo panorama da viabilidade econômica global do empreendimento ao longo de seu continuado processo construtivo. Veja-se esta tabela.

**Tabela 2** - Movimento Financeiro da Estrada de Ferro Central da Bahia

Ano	Receita	Despesa	Saldo/Déficit	Ext.(km)
1875	73:939\$760	93:747\$717	-19:807\$957	45
1876	107:958\$439	118:337\$973	-10379\$534	45
1877	117:071\$035	126:522\$233	-9:451\$198	45
1878	130:168\$415	128:983\$839	+1:184\$576	45
1879	161:979\$560	131:790\$660	+30:188\$900	45
1880	178:030\$400	162:083\$860	+15:946\$540	45
1881	152:580\$990	156:993\$860	-4:412\$870	45
1882	278:766\$200	286:751\$555	-7:985\$355	129
1883	316:566\$063	290:170\$303	+26:395\$760	129
1884	439:779\$090	385:546\$700	+544:232\$390	225
1885	444:187\$780*	431:568\$728	+12:619\$052	288
1886	472:813\$320	473:223\$220	-409\$900	288
1894	915:526\$880	812:020\$600	+103:506\$280	317
1906	1.055:257\$850	796:520\$996	+258:736\$854	317

**Nota:** \* O ramal de Feira de Santana auferia 143:571\$950 réis de receita e a ponte alcançava recursos da ordem de 8:402\$540.

**Fonte:** Montagem do autor com base nos Relatórios da Companhia e em outros documentos administrativos e governamentais manuscritos dos fundos Colonial/Provincial e Republicano encontrados no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB).

A tabela 2, mostra dados do movimento financeiro, desde a inauguração em abril de 1875 até o ano de 1906. A série não se encontra completa, pois nem todos os dados estão disponíveis nos documentos localizados. Conforme se constata nos documentos que forneceram os referidos dados, esteve em funcionamento, até 1881, somente o ramal de Cachoeira a Feira de Santana. De janeiro de 1882 em diante, estiveram em tráfego o referido ramal e a linha principal para a Chapada Diamantina.<sup>9</sup>

Pela tabela 2, vê-se que o negócio ferroviário não foi tão auspicioso quanto os empresários esperavam. No período de doze anos, entre 1875 e 1886, o empreendimento da Estrada de Ferro Central da Bahia foi deficitário durante 6 anos. E, quando se consideram, adicionalmente, as despesas financeiras de propriedade, de imobilização do capital com juros anuais (na taxa *standard* de 12% ano ano) e de depreciações dos equipamentos (sucateamento de material rodante e fixo em 20 anos), o empreendimento teria resultado negativo em toda a série dos doze anos.<sup>10</sup>

Da Tabela 3, depreende-se, em detalhe, a receita e a despesa da empresa ferroviária num dos anos da série anteriormente comentada. O transporte de mercadorias era a principal fonte de recursos, seguido do transporte de passageiros. Também merece ser ressaltado, de acordo com os interesses do presente estudo, o item relativo ao transporte de materiais de construção, que pode estar indicando uma tendência às obras urbanas nas cidades dotadas de estação ao longo da linha férrea.

Outro dado de interesse refere-se à comparação entre as receitas do ramal de Feira e da linha principal. Em 1885, havia 288 quilômetros em tráfego, com receita de 444:187\$780 réis, da qual a quantia de 143:571\$950 réis era relativa ao ramal de Feira e a de 292:213\$920 era da linha principal, além de, dado curioso, a quantia de 8:402\$540 réis que era oriunda do uso da ponte metálica D.Pedro II, que cobrava pedágio entre Cachoeira e S. Félix. A ponte fora inaugurada em 7 de julho de 1885. No mesmo ano, no ramal circularam 6 192 passageiros, enquanto, na linha principal, 6 833 passageiros.<sup>11</sup> Veja-se,

agora, como era o comércio que ocorria através do ramal que conectava Cachoeira com Feira de Santana.

**Tabela 3** - Detalhamento do Movimento Financeiro da Estrada de Ferro Central da Bahia (1882)

Item	Discriminação	Valor (Réis)
Receita	Viajantes	87:497\$300 para 54.780 passageiros
	Bagagens	8:289\$070 para 22.027 volumes
	Gado	1:807\$140 para 11609 animais
	Aves	1:165\$060 para 22.459aves
	Materiais de Construção	17:197\$980
	Mercadorias	138:409\$090 para 12.937.179 kg
	Telégrafo	2:850\$250 para 2.248 telegramas
	<b>Total</b>	<b>278:766\$200</b>
Despesa	Administração	18:689\$635
	Tráfego	79:388\$562
	Locomoção	103:999\$178
	Via Permanente	84:674\$1180
	<b>Total</b>	<b>286:751\$555</b>

**Nota:** 1) Circularam cerca de 200 trens por mês, com um total anual de 2.357 trens.

**Fonte:** Montagem do autor com base no Relatório da Companhia, documento manuscrito do arquivo APEB de 1883, assinado pelo engenheiro fiscal, Afonso Glycério Maciel.

O movimento financeiro do período, porém, não basta para dar uma noção mais segura a respeito do impacto econômico da ferrovia na vida das municipalidades servidas. Para se obter conhecimento acerca do aspecto da questão do impacto territorial da ferrovia, devem-se observar os bens materiais que circulavam pela estrada de ferro e o quadro de usuários dessa estrada. Como os principais usuários das vias férreas eram os comerciantes, vale a pena distinguir a rede comercial de, pelo menos, uma das localidades atingidas pela ferrovia. Para tal, foi escolhida a Cidade de Feira de Santana.

A Cidade de Feira de Santana, na segunda metade do século XIX, passou a ser um entreposto comercial de destaque entre as praças do interior da Bahia. A história da formação da localidade estava associada à feira da pecuária.<sup>12</sup> Até a primeira década do século XIX, Feira de Santana era pouco conhe-



cida, mas, a partir da década de 1830, tornou-se célebre pela feira de gado. As boiadas de Juazeiro e de Jacobina vinham até Feira de Santana por uma velha estrada geral. A estrada foi melhorada em 1860. Feira de Santana também fazia ligação para o interior da província com um caminho para Xique Xique e Barra do Rio Grande.

Certamente a construção da estrada de ferro entre Cachoeira e Feira de Santana foi um fator importante para a posição de destaque que a cidade passou a assumir como capital regional do interior baiano. Isso porque o caminho mais direto entre Feira de Santana e os mercados costeiros e a Baía de Todos os Santos era feito, tradicionalmente, via Cachoeira. O grosso da produção de Feira, assim como as mercadorias importadas pelo município eram transportados via Cachoeira. A estrada geral que ligava os dois pontos fora alargada em 1840. Tão intenso era o movimento comercial entre as localidades que, em 1856, foi fundada uma empresa para melhorar a pavimentação da estrada geral (com macadame) entre Feira e Santa Isabel do Paraguassu.

Como era o comércio de Feira de Santana? O núcleo era o comércio de “gêneros do país”, ou seja, que reunia a produção da zona para ser enviada aos portos do litoral. Ao redor desse comércio grossista, um outro se voltava para a venda de miudezas e serviços de apoio. Considerando-se o perfil do comércio local de Feira e a circulação de produtos pela ferrovia, pode-se ver que um item muito importante era o comércio de fumo. Segundo dados documentais, o comércio da Cidade de Feira de Santana continha em 1881: 29 lojas de fazendas, 2 lojas de roupas feitas, 1 armarinho, 3 lojas de drogas, 2 lojas de ferragens, 1 loja de peles e solas; 5 lojas de ourives; 2 oficinas de alfaiates; 2 oficinas de funileiros; 1 oficina de marceneiro; 1 fábrica de café; 1 fábrica de cigarros; 2 hotéis; 1 bilhar; 3 padarias; 13 armazéns de molhados; 15 vendas; 17 armazéns de fumo. Como se vê, destaca-se, além da quantidade de lojas de fazendas, o número de armazéns de fumo.<sup>13</sup>

O comércio de Feira de Santana coadunava-se com a circulação de produtos pela Estrada de Ferro Central da Bahia. No ano de 1883, pelo Ramal de Feira para Cachoeira, passando pelas estações de Conceição e Cruz, no mês de janeiro circu-

laram:<sup>14</sup> 2246 fardos de fumo (148 798 kg), 6 rolos de fumo, 320 couros, 460 kg de algodão, 10 831 kg de cereais, 79 mobílias, e outros 79 volumes de produtos diversos. Carga em que se destacava o fumo. Perfazia um total de 262 873 kg e um produto relativo de 2:720\$400 réis. Na mesma data, de Cachoeira para Feira, circularam: 466 kg de vidros e louças, 53 mobílias, 11 721 kg de tecidos, 25 600 kg de material de construção, 1 053 kg de ferragens, 46.457 kg de sal ; 180 kg de café, 6 310 kg de charque, 14 600 kg de farinha; 695 kg de cereais, 3 093 kg de açúcar, 17 150 litros de líquidos, 7 500 peças de madeiras e 36 176 kg de diversos, um total de 174 681 kg e 1:924\$660 de réis de produto (receita relativa às mercadorias). Nota-se que a exportação de Feira de Santana era maior que a importação.

#### **4 A ENCAMPAÇÃO ESTATAL DA EMPRESA**

Por razões estratégicas, as empresas ferroviárias da Bahia, inicialmente empresas privadas, na virada do século XX, foram sendo encampadas pelo governo estadual ou pelo governo federal. Formavam um tipo de empreendimento que requeria ampliação da infraestrutura para aumento da arrecadação e consolidação de uma efetiva rede viária. Mas, no contexto do início do século XX, era muito difícil reunir capitais privados para formar companhias ou realizar chamadas entre os acionistas para efeito de investimento no prolongamento das vias férreas. Do lado do Governo Federal, pressionado por demandas crescentes, tornava-se inadiável o reinvestimento nas ferrovias de que era avalista.

A Estrada de Ferro Central da Bahia foi resgatada pelo Governo Federal no decreto n. 4.299 de 30 de dezembro de 1901. Ela foi arrendada à firma de Austriciano Honorio de Carvalho e Jeronimo Teixeira de Alencar, por contrato de 8 de janeiro de 1902 e, depois, foi arrendada, em 29 de janeiro de 1909, para a Companhia Viação Geral da Bahia. Essa foi sucedida em arrendamento pela Companhia de Ferroviária Leste Brasileiro, posterior titular de todas as linhas federais em funcionamento no território da Bahia.

O resgate das estradas de ferro foi resultado de uma política financeira federal que buscava controlar o *déficit* público, encampando as estradas de ferro que eram onerosas no cumprimento dos pagamentos das garantias de juros.<sup>15</sup> O resgate foi feito através de títulos internacionais, títulos chamados “*rescission-bonds*”. As operações financeiras de resgate das onze companhias ferroviárias brasileiras ocorreram entre 1901 e 1902 (as operações remontaram a 14.605.380 libras esterlinas). Na Bahia, corresponderam às empresas da Bahia ao São Francisco (2.265.000 libras), Ramal Timbó (167.500 libras) e Central da Bahia (1.150.000 libras).

## 5 CONCLUSÕES

Havia uma expectativa de brutal enriquecimento comercial nas motivações dos agentes do ferropiarismo. Os governos estavam dispostos a dar aval e a favorecer a implementação das empresas e os negócios ferroviários. Com isso, os capitalistas do setor de transportes pensavam contar com ótimas possibilidades de lucro. Essas facilidades se evidenciavam diante do fato de que as empresas, ferroviárias podiam concentrar, nas mãos dos acionistas, recursos que, no passado, estavam dispersos no mundo rural nas mãos de muitos negociantes, fazendeiros ou tropeiros. Apesar de haver boa expectativa de enriquecimento para o grupo dos agentes do ferropiarismo, os resultados financeiros deixaram a desejar. A política ferroviária, adotada nos acordos dos empresários com o governo, que oferecia o monopólio das empresas, face à concessão do privilégio da zona tributária, com dezenas de quilômetros de cada lado do eixo ferroviário, por períodos de tempo de cinquenta e até cem anos, fez proliferar a solicitação da formação de empresas interessadas. Formou-se um negócio altamente especulativo ao redor da concessão de privilégio para a construção de ferrovias.

Com esse cenário, as primeiras obras ferroviárias foram feitas de modo insuficientemente refletido. As críticas dos comentadores dos erros do sistema ferroviário baiano recaem, freqüentemente, sobre os males de nascença do ferropiarismo

brasileiro e baiano, dos grandes gastos e da falta de estudos de viabilidade e de planejamento. Apesar de se saber que uma ou outra empresa ferroviária brasileira foi superavitária, a maioria delas teve receitas insuficientes. No quadro nacional, havia um paradoxal entusiasmo, que beirava à paixão enlouquecida pelo negócio ferroviário, que acreditava que o novo meio de transporte seria capaz de, por si só, trazer as esperadas mudanças econômicas e sociais.

O setor econômico mais fortalecido com a implantação da ferrovia foi o comércio. No caso aqui apresentado, mostrou-se que o comércio de Feira de Santana se coadunava com a circulação de produtos pela Estrada de Ferro Central da Bahia. Esse fato, também, ajuda a explicar a promoção que Feira de Santana alcançou dentro da hierarquia da rede urbana de cidades da Bahia, no final do século XIX e início do século XX, quando passou de uma localidade de pequeno porte, dotada de uma feira de gado, a um grande entreposto comercial e centro regional.

## NOTAS

- <sup>1</sup> A Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco foi a primeira a ser construída na Bahia. As primeiras iniciativas dataram de 1852, mas a concessão passou de mãos por duas vezes até ser transferida para a empresa Bahia and San Francisco Railway Company, instalada em Londres. A construção da estrada atingiu a localidade de Alagoinhas, em 13 de fevereiro de 1863.
- <sup>2</sup> Venceu a proposta do encaminhamento da Estrada de Ferro Central da Bahia para o Sul, conectando-a com o Norte de Minas. Elpídio Mesquita defendeu, em 1910, essa ligação ferroviária da Bahia com Minas Gerais. Mesquita, Elpídio de. **Viação Férrea da Bahia**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio. 1910.
- <sup>3</sup> A questão do ferroviarismo periférico foi abordada em Zorzo, Francisco Antônio. **As Práticas de Territorialização e a Formação de uma Rede Urbana na Bahia**. Barcelona: UPC. 1999. Tese de Doutorado.

- <sup>4</sup> Contracto e Estatutos da Companhia Tram Road a Vapor do Paraguassu Limitada. Bahia: Typ. de J.G.Tourinho. 1868. No documento impresso do contrato, a Província da Bahia concedia a John Charles Morgan privilégio exclusivo pelo tempo de 90 anos para a construção de uma estrada de ferro entre a cidade de Cachoeira e a Chapada Diamantina, na Província da Bahia, com um ramal para a Feira de Santana.
- <sup>5</sup> Pacote 4954 da Seção Colonial e Provincial do arquivo APEB – Secretaria da Viação – E. F. Brazilian Imperial Central Bahia Railway. Documento expedido pela Repartição Fiscal da estrada de ferro em Cachoeira, datado de 14 de novembro de 1881. Relatório assinado pelo engenheiro Affonso Glycério Maciel.
- <sup>6</sup> Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company Limited. Escritura de transferência firmada por Hugh Wilson. 3 de setembro de 1878. Bahia. Typ do Diário da Bahia. Documento Impresso que transfere por cessão ao empreiteiro Hugh Wilson a antiga Paraguassu Steam Tram Road Company Limited.
- <sup>7</sup> Mesquita, Elpídio de. **Viação Férrea da Bahia**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio. 1910. Este autor certifica que o Governo Imperial Regente, em 1877, garantiu 7% de juros ao ano do capital em até 43:000\$000 réis/ km e total de 13.000 contos de réis.
- <sup>8</sup> Pacote 4954 da Seção Colonial e Provincial do arquivo APEB – Secretaria da Viação – E. F. Brazilian Imperial Central Bahia Railway. Documento expedido pela Repartição Fiscal da E. F. em Cachoeira, 14 de novembro de 1881. Relatório apresentado (manuscrito) à Presidência da Província assinado pelo engenheiro Affonso Glycério Maciel.
- <sup>9</sup> Segundo relatório da Brazilian Imperial Central da Bahia Railway Company. Relatório (manuscrito) acerca do movimento do tráfego, trabalhos de construção e estudos do Prolongamento ao Rio S. Francisco relativos ao ano de 1883. Apresentado ao Exmo Sr. Cons. Dr. Pedro Luiz Pereira de Souza, Presidente da Província, por Affonso Glycério da Cunha Maciel engenheiro fiscal. Pacote n. 4955 do arquivo APEB. Das mercadorias, em Janeiro de 1883, o Ramal transportou 638 toneladas e a Linha principal 476 toneladas.

- <sup>10</sup> Um enfoque otimista da questão econômica da empresa pode ser obtido em Simões, Lindinalva. **As Estradas de Ferro do Recôncavo**. Salvador: UFBA. 1970. Dissertação de Mestrado. Os capítulos que reconstituem, resumidamente, a história desta estrada compreendem as páginas 60-82.
- <sup>11</sup> No pacote 4962 do arquivo APEB, um documento de fevereiro de 1886, com dados do ano anterior, era um relatório enviado ao governo pelo engenheiro fiscal serviria de informação para a Falla do Presidente da Província daquele ano, continha dados de interesse.
- <sup>12</sup> As informações históricas sobre Feira de Santana estão em Poppino, Rollie E. **Feira de Santana**. Salvador: Itapuã.1968.
- <sup>13</sup> Segundo o **Almanak da Província da Bahia de 1881**. Organizado por Antônio Freire.Bahia: Litho-typ. de João Gonçalves Tourinho.
- <sup>14</sup> Conforme o relatório do engenheiro fiscal sobre o mês de janeiro de 1883, do acervo do arquivo APEB, a estrada de ferro funcionava somente até Tapera.
- <sup>15</sup> A história do resgate das estradas de ferro pelo governo federal pode ser encontrado em Calógeras, J. P. **La Politique Monétaire du Brésil**. Rio de Janeiro: Impensa Nacional. 1910. Ver páginas 355-371.

## REFERÊNCIAS

- CALÓGERAS, J. P. **La politique monétaire du Brésil**. Rio de Janeiro: Impensa Nacional. 1910.
- MESQUITA, Elpídio de. **Viação férrea da Bahia**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio. 1910.
- POPPINO, Rollie E. **Feira de Santana**. Salvador: Itapuã. 1968.
- SIMÕES, Lindinalva. **As estradas de ferro do recôncavo**. 1970. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador.
- SOUZA, José Marcelino de. **Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia pelo Dr. José Marcelino de Souza, Governador do Estado**. Bahia: Oficinas do Diário da Bahia.1905. p.50.

TARQUÍNIO, Mário. Vias de comunicação e meios de transporte no Estado da Bahia. **Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia**. Salvador, p.325-444, 1934.

ZORZO, Francisco Antônio. **As práticas de territorialização e a formação de uma rede urbana na Bahia**: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do recôncavo e sudoeste da Bahia. 1870-1930. 1999. Tese (Doutorado) – UPC, Barcelona.