

NO TEMPO DA CHEMINS DE FER: A ADMINISTRAÇÃO FRANCESA DAS FERROVIAS FEDERAIS NA BAHIA (1911–1935)

*Aloísio Santos da Cunha*¹

Introdução

Em Londres no ano de 1808, Richard Trevthick, engenheiro que desde muito novo trabalhava com motores a vapor sendo, inclusive, o segundo homem no mundo a construir um veículo de transporte terrestre que se movia com suas próprias forças, montou um pequeno circo de tapumes. Dentro dele, deslizava sobre trilhos a versão aperfeiçoada de uma invenção sua do ano de 1804, utilizada para transportar minério de ferro no País de Gales. Por alguns *pennies*, podia-se andar na máquina que puxava três pequenos vagões e foi batizada por seu inventor de *Catch me Who Can*. O brinquedo londrino é o ancestral mais próximo da locomotiva moderna.

A criação de Trevthick ainda não podia ser usada para rodar a distâncias maiores em função de limitações da própria máquina e pela tecnologia de materiais disponíveis à época. Apesar de ter funcionado por apenas dois meses, abriu a possibilidade de, no futuro, tornar o transporte terrestre mais ágil e barato. Anos depois, outro inglês, George Stephenson, mostrou que o futuro passava pelo transporte sobre trilhos. Aperfeiçoou a invenção de Trevthick, criando a célebre locomotiva *The Rocket*, tornando viável o transporte ferroviário. Em 15 de setembro de 1825 realizava-se a viagem inaugural da primeira estrada de ferro comercial a operar regularmente, a Liverpool a Manchester. Segundo um observador presente à inauguração, uma multidão estimada em 400 mil pessoas que dariam “o mundo por um assento na locomotiva (...), assistiu aquele memorável dia [tradução nossa]”².

Com a revolução industrial iniciada na Inglaterra, os transportes passaram a ter um papel de enorme importância para a consolidação da mesma e do sistema capitalista. O volume cada vez maior da produção exigia transportes cada vez mais eficientes. A máquina a vapor a serviço do transporte acelerou o desenvolvimento do sistema, indo buscar nas mais longínquas terras as matérias primas necessárias à indústria, levando bens de consumo industrializados, internacionalizando o comércio e transportando soldados ao *front* de batalha. O transporte ferroviário, neste contexto, vai ter papel central na cadeia de produção. Neste momento, “a economia industrial, nos seus primórdios, descobriu – graças em grande parte à pressão da busca do lucro da acumulação de capital – o que Marx chamou de ‘suprema realização’: a estrada de ferro”³.

Em sua maioria, à exceção das construídas em território inglês, as vias férreas

¹ Mestre em História pela Universidade Federal da Bahia. Professor de História do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão, campus Codó. E-Mail: <aloisio.cunha@ifma.edu.br>.

² *Blackwood's Edinburgh Magazine*, vol. 38, n. 178, nov. 1830, p. 824.

³ HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital* (1848-1875). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 59.

no século XIX foram viabilizadas com participação direta do Estado. Foram os investimentos e fomento estatais que transformaram as ferrovias no cavalo de aço do sistema capitalista.

No Brasil, a corrida ferroviária se inicia no Império⁴. Em 1852 o governo imperial promulga o Decreto Legislativo nº 641, garantido uma renda de 5% sobre os capitais empregados na construção de ferrovias, concedendo isenção de impostos à importação dos materiais necessários às construções e dando outras vantagens como o direito de desapropriação e a proibição de que se construíssem outras vias férreas numa distância de até 30 km de cada lado das linhas. Este panorama, onde o estado concede o direito de construção e exploração pela iniciativa privada, garantindo o investimento com juros, encampando as linhas, ou seja, retomando a posse caso desejasse, depois de um prazo determinado, se estende por todo o Império.

As benesses e concessões dos governos central e provinciais, que também davam garantias complementares aos investidores, atraíram capitais estrangeiros oriundos, notadamente, de nosso mais tradicional credor, a Inglaterra. Por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão de Mauá, em 30 de abril de 1854 foi inaugurado o primeiro caminho de ferro brasileiro, a Estrada de Ferro de Petrópolis. Seus 14,5 km iniciaram a era das ferrovias no Brasil.

Apesar de terem cumprido bem o papel de atrair o capital estrangeiro, as concessões instituídas a partir de 1852 eram “instrumento lesivo aos interesses nacionais”⁵. A concessão de prerrogativas especiais passava por cima do direito comum, gerando um clima de desigualdade entre os diversos setores interessados nos investimentos em infraestrutura e sangrava os cofres públicos de recursos preciosos com o pagamento dos juros garantidos.

A instituição do decreto de 1852 deve ser observada pela ótica do surgimento do capitalismo no Brasil. Também deve ser considerado o emprego de capitais que antes se destinavam ao tráfico internacional de escravos, extinto no Brasil em 1850, e do estímulo dado pela Tarifa Alves Branco de 1844 à produção industrial. Os capitais negreiros migraram para setores diversos da economia como a indústria, comércio em geral, serviços públicos, ferrovias, dentre outros.

O sistema capitalista industrial não exportou para o Brasil apenas produtos industrializados e capitais. Exportou, também, padrões de comportamento e ideais de civilização que se refletiram, principalmente, na organização e infraestrutura das cidades, daí a necessidade de captarem-se recursos e companhias estrangeiras para implantar iluminação a gás, bondes, urbanização etc. Essa modernização brasileira,

⁴ A Carta de Lei de 29 de agosto de 1828 é o primeiro estímulo oficial ao melhoramento dos transportes no Brasil. No plano das estradas de ferro o Decreto Legislativo nº 101 de 31 de outubro de 1835 é a iniciativa pioneira. Toda legislação imperial e Federal do século XIX ao ano de 1921 se encontra na coleção *Legislação ferroviária federal do Brasil: leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921*. Edição comemorativa do primeiro centenário da Independência do Brasil, publicada por ordem do Exmo. Snr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas. 1828-1871. Rio de Janeiro: s.r., 1922, 15 Vols. Por questões de espaço, a partir daqui, quando citarmos algo desta coleção nos referiremos a ela como LFF, seguido do volume.

⁵ TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD livros, 1996, p. 42.

iniciada na segunda metade do século XIX, era desigual. A implantação da lavoura cafeeira nas províncias do Sul do país e o sucesso do empreendimento, deslocaram o eixo econômico do Brasil para esta região em detrimento do Norte. Apesar disto, a modernidade também chegou a esta zona, inicialmente com a navegação a vapor e, em seguida, com obras de infraestrutura urbana e ferrovias.

O trem, neste momento, era, sem dúvidas, o grande representante da chamada modernidade. O poder de encantamento da máquina é fruto de um mundo novo que surge da sociedade industrial e o Brasil, ao olhar das elites locais, não poderia ficar de fora do chamado progresso. Nosso desafio era conectar o país à nova paisagem de cosmopolitismo burguês, desbravando, civilizando, o vasto território nacional⁶. Os tentáculos de aço das ferrovias deveriam atualizar os vastos sertões brasileiros em relação ao mundo capitalista moderno⁷.

O surto ferroviário brasileiro, não obstante, também deve ser observado sob o viés da política. Se por um lado, o desenvolvimento do capitalismo mundial empurra o país para a construção de uma rede ferroviária, por outro, os interesses políticos locais de cada província se sobrepunham, muitas vezes, aos do Estado brasileiro. As alianças entre as elites regionais e as vontades dos investidores estrangeiros geraram um sistema ferroviário desconectado, que partia invariavelmente do litoral para o sertão, utilizava bitolas – o espaçamento entre os trilhos – diferentes, que não tinha um sistema rodoviário que alimentasse as ferrovias e, em muitos trechos, não havendo um fim socioeconômico que justificasse o investimento.

No caso da Bahia não foi diferente. A então província seria uma das pioneiras nas construções ferroviárias, apesar de sua trajetória econômica descendente em meados do século XIX. A quarta estrada de ferro a ser inaugurada no Brasil, a Bahia ao São Francisco, chegou a Alagoinhas em 1863. O derradeiro quilômetro do seu prolongamento atingiu as margens do rio São Francisco em Juazeiro longos 33 anos depois. Ela é a primeira de muitas outras a serem construídas dentro da lógica das concessões: ávida por recuperar o espaço econômico perdido e buscando uma modernização forçada, a elite baiana entregará a terceiros a construção da quase totalidade de suas vias férreas, comprometendo as rendas do Estado com um programa de construção de ferrovias e lutará para que o governo Imperial e depois o Republicano atendessem às suas demandas.

Por conta de ser um país onde o capitalismo ainda era muito recente, agrário e com uma economia de exportação de produtos primários que manteve a escravidão até 1888, não se produziam os capitais necessários aos pesados investimentos exigidos pelo setor ferroviário, à exceção das regiões cafeeiras, notadamente São Paulo⁸. Por isso, no século XIX, prevaleceram os investimentos das companhias inglesas ou nacionais em associação com capitais ingleses que, além de controlar

⁶ HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma: a Ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 95. O autor defende a ideia de fantasmagoria, ou seja, o papel de modernizador que caberia as ferrovias, não passou, na maioria dos casos no Brasil, de uma ilusão de ótica, já que somente a estrada de ferro não tem o poder de alterar as estruturas sociais, políticas e econômicas.

⁷ ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões*. Bauru: EDUSC, 2000, p. 19-20.

⁸ Neste ponto, faço uso do instrumental teórico de: MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

as construções ferroviárias, também estavam ligadas ao grande comércio de importação e exportação bem como à indústria, o que justifica seu interesse em investir na modernização dos transportes no Brasil. No final do século XIX e nas primeiras décadas do século seguinte, capitais de outras nações europeias e dos EUA começaram a ser empregados nas ferrovias.

O que este artigo analisa é a fase republicana do ferrovianismo na Bahia, era onde prevaleceu a companhia francesa *Chemins de Fer Federaux du l'Est Bresilienne*, concessionária da malha baiana de 1911 a 1935, o modo como esta empresa conduziu seus negócios e as manobras realizadas nos bastidores do poder para que a mesma assumisse o controle dos trilhos na Bahia. A questão central é averiguar se, deliberadamente, veio o capital francês prestar maus serviços para maximizar seus lucros já que, do contrato celebrado com o governo Federal em 1911, poucas foram as cláusulas atendidas no que diz respeito a obras e melhoramentos e grande foi a morosidade na execução dos trabalhos, além do nível dos serviços prestados pela empresa ter decaído sensivelmente como atestam a imprensa e o próprio governo.

Para tentar responder a estes questionamentos, foram utilizadas, principalmente, fontes primárias, notadamente a documentação oficial produzida no período, onde se incluem relatórios, falas dos governadores e a legislação, e a imprensa tanto da capital quanto a interiorana. Se o primeiro conjunto de fontes ajuda a entender a intenções explícitas e implícitas dos grupos dirigentes, os jornais, apesar das armadilhas que carregam consigo⁹, contribuem para medir a satisfação ou não dos diversos grupos interessados na melhoria dos transportes. Por fim, destacamos que optamos por manter a grafia original das fontes.

Entra em cena a *Chemins de Fer*

Para entendermos o início do aporte de capitais franceses no Brasil é necessário fazer uma breve contextualização. Após a crise da década de 1870/80, o capitalismo entrou numa fase de vertiginoso crescimento. Entre 1890 e 1914, formam-se gigantescos conglomerados industriais e financeiros e a luta por mercados entre as nações europeias e os Estados Unidos se recrudescer. Foi um tempo “essencialmente caracterizado pela rivalidade entre estados”¹⁰. A base produtiva mundial e o mercado interno dos países capitalistas do hemisfério norte expandiram-se vigorosamente e, com isso, o volume de aquisições de produtos primários junto aos países menos desenvolvidos também aumentou. Se, por um lado, as nações economicamente avançadas compravam mais dos países pobres, por outro, exportavam para estes sua tecnologia e capitais. Neste momento, era mais lucrativo vender tecnologia ferroviária e negociar empréstimos do que tecidos ou carne enlatada. É neste cenário de disputa internacional que o capital francês entra na Bahia¹¹.

⁹ NEVES, Erivaldo Fagundes. História regional e local: fragmentação e recomposição da história na crise da modernidade. Feira de Santana: UEFS; Salvador: Arcádia, 2002, p. 101.

¹⁰ HOBBSAWM, Eric J. *A era dos impérios* (1875-1914). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 80.

¹¹ A penetração do capital internacional no Brasil republicano foi bem resumida da seguinte forma: “o total de investimentos externos cresceu de menos de US\$ 600.000.000 em 1890 para \$ 2,6 bilhões em 1930. Nos seus quarenta anos de existência, a República autorizou o funcionamento de 619 empresas estrangeiras; durante todo o Império só tinha havido 182 delas. Salvo o breve

A *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux du l'Est Brésilienne* foi autorizada pelo governo Federal a instalar-se e operar no Brasil pelo Decreto 8.939 de 30 de agosto de 1911. Com sede em Paris e filial no Rio de Janeiro, a empresa se constituiu com capital social de 10.000.000,00 de francos em 20.000 ações de 500 francos cada e seus objetivos e interesses, segundo consta da autorização de funcionamento, eram

*[...] a valorização e a exploração directa au indirectas de todas as concessões de estradas de ferro federaes no Brazil, especialmente nos Estados do este e do centro e principalmente da rêde federal nos Estados da Bahia, Minas Geraes, Sergipe e Alagoas.*¹²

Vê-se que a *Chemins de Fer* chegou ao Brasil com ambicioso plano de controlar parte significativa da malha ferroviária nacional.

A entrada da companhia francesa foi precedida de medidas tomadas pelo governo Federal, pois buscava-se uma nova forma de gestão para as estradas de ferro no Brasil. A centralização administrativa e a formação de redes, mesmo que na prática não o fossem, e o posterior arrendamento das vias férreas a companhias estrangeiras, foi o modelo adotado pelo regime republicano. A partir da proclamação da República, as estradas de ferro passaram a ser construídas sem a garantia de juros, com menos concessões do governo e, o mais importante, com dinheiro do próprio governo Federal. No caso das estradas sobre controle da *Chemins de Fer*, as obras a serem executadas pela empresa seriam pagas, na medida em que fossem concluídas, em parcelas corrigidas em 5% ao ano. Estes recursos viriam do depósito de 40 milhões de francos efetuado pelo governo Federal na *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*¹³. À exceção de São Paulo, estado que possuía ferrovias auto sustentáveis por estarem atreladas ao café, o modelo foi aplicado ao restante do país.

Na Bahia, João Ferreira de Araújo Pinho, governador de 1908 a 1911, defendia que só a encampação “nos proporcionará recursos sem prejuízo dos melhoramentos que as estradas representam e dos benefícios que são destinadas a prestar”¹⁴. As ferrovias deveriam ser reunidas numa só empresa sob o controle do governo Federal, a Rede de Viação da Bahia, para em seguida sua exploração ser entregue

período do Encilhamento no início da década de 1890, a constituição de empresas europeias e norte americanas quase sempre chegava ao dobro das empresas nacionais”. Em: TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987, p. 23. Este avanço internacional sobre o Brasil foi fruto do que Ana Célia Castro chamou de “casamento de conveniência”, onde as economias centrais necessitavam exportar seus capitais e tecnologias e as periféricas, como Brasil, apresentavam as oportunidades de investimento. No caso do aparecimento de empresas francesas em território nacional, a autora identifica o período posterior à Segunda Revolução Industrial, ou seja, entre o final do século XIX e início do XX, como momento chave. Além dos franceses, alemães e norte americanos também entram no país nesta fase. Para mais ver: CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil (1860-1913)*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

¹² BRASIL, LFF, vol. 12, p. 381.

¹³ BRASIL, LFF, vol. 12, p. 115-116.

¹⁴ BAHIA. *Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1. Sessão ordinária 10. Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado*. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1909, p. 09.

a uma grande empresa privada. De fato, não demoraria para que grande parte das estradas de ferro da Bahia passassem às mãos de uma única empresa.

Em 1909, começaram a se materializar as ideias do governador de unificar a administração das estradas, repassando-as à iniciativa privada com objetivo de melhorar seu desempenho e agilizar as obras que desde o último quartel do século XIX não haviam saído do papel. Neste ano, foi criada com apoio do governo do Estado, a Companhia Geral de Viação da Bahia, encabeçada pela firma Teive e Argollo & Cia, propriedade do engenheiro ferroviário Miguel de Teive e Argollo, aliado político do grupo dirigente da Bahia e que, desde o fim do século XIX, vinha obtendo concessões para explorar a malha Federal no Estado. No início do XX, as estradas da Bahia ao São Francisco, do São Francisco, Bahia e Minas e o ramal do Timbó estavam sob seu controle.

Outro importante personagem do processo foi o ministro de viação e obras públicas do presidente Affonso Penna, o baiano Miguel Calmon du Pin e Almeida. Aliado de Araújo Pinho, teve atuação decisiva para que o governo Federal autorizasse a transferência de suas estradas na Bahia. Teive e Argollo passara a controlar toda a malha Federal já que, além das estradas que estavam sob seu controle, também recebeu a concessão Central da Bahia, importante estrada que, muito lentamente, avançava do Recôncavo em direção ao norte de Minas Gerais.

O Decreto 7308, o que autorizou a criação da Cia. Geral em 1909, deve ser visto como uma prévia para entrada da empresa francesa. Em outubro do ano seguinte, sofreu revisão que, dentre outras coisas, determinava quais vias e prolongamentos deveriam ser construídos, mandava melhorar obras de arte e padronizar as bitolas, revia os valores de remuneração do arrendamento, mas não concedeu novas linhas. Logo depois, Teive e Argollo transferiu, com a anuência do governo Federal, suas concessões para o representante da *Chemins de Fer*, o barão e deputado francês Amedée Reille. Oficialmente a empresa ainda não existia, mas seus interesses começaram a penetrar nos setores ligados à infraestrutura baiana a partir daqui¹⁵.

O contrato gerado a partir do Decreto 7308 foi novamente revisto em março de 1911 pelo novo ministro de viação de Hermes da Fonseca, o também baiano José Joaquim Seabra. A pedido do ainda governador Araújo Pinho, como demonstra a troca de telegramas entre os dois publicada na Mensagem do governador do ano de 1911¹⁶, Seabra alterou o traçado de algumas vias e abriu a possibilidade da aquisição de algumas ferrovias estaduais. O decreto de 1910 e a revisão de março do ano seguinte melhor organizaram o arrendamento já tendo em mente a entrada oficial em operação da *Chemins de Fer*. Neste sentido, a persistência do governador em arrendar as ferrovias federais na Bahia a uma poderosa empresa,

¹⁵ O grupo financeiro ao qual se ligava a *Chemins de Fer* atuava em diversos setores no estado, como em bancos e no porto de Salvador. Em publicação de 1930, destacavam-se os investimentos na Bahia e o quanto eles teriam sido benéficos para o Estado, num ambiente de boa administração empresarial. Seu presidente Marcel Bouilloux-Lafont, aparecia como “um grande amigo do Brasil”. Em: A EPOCA, ano VII, n. 71, set. 1930. Importante ressaltar que ainda não existem estudos sobre os eventos ligados ao capital francês na Bahia republicana.

¹⁶ BAHIA. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão ordinária 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado. Bahia: Of. da Empresa A Bahia, 1911.

deve ser observada de outro ponto.

Ao mesmo tempo em que Araújo Pinho buscava unificar a administração das estradas baianas, vivia a Bahia um momento muito ruim no campo econômico. Na sua Mensagem de 1909, o governador aponta a crise na agricultura, principal fonte de renda do Estado, como a grande responsável pela crise. Ademais,

*Alem da alta dos preços de todas as utilidades em consequência da depreciação de nossa moeda em cerca de 45%, perseguem-nos a baixa do preço dos principaes gêneros de nossa exportação – a crise commercial, agravada pela falta de Estabelecimentos de Crédito, devorados pela ruína, e pelo abalo em outros produzido. É manifesta a desconfiança dos capitães.*¹⁷

Queria com isso demonstrar a falta de créditos e de meio circulante no Estado. A solução seria tomar um empréstimo no estrangeiro. Após negociações que envolveram Miguel Calmom, que se encontrava na Europa, consegue o governo do Estado a quantia de 45 milhões de francos (1,8 milhão de libras) junto ao *Crédit Mobillier Français*. Não vamos discutir aqui as condições explícitas do empréstimo¹⁸. Nos importam as condições implícitas.

O *Crédit Mobillier*, ao que tudo indica, fez o empréstimo à Bahia sob a condição de a malha ferroviária Federal no Estado ir parar em um de seus tentáculos. Este foi a *Caisse Commerciale et Industrielle de Paris*, o braço financeiro que deu origem a *Chemins de Fer* em 1911. Diversos fatores nos levam a esta conclusão. Miguel Calmon e Araújo Pinho apresentaram e pediram atenção para com os representantes do grupo francês ao ministro de viação Francisco Sá e realizaram as manobras já explicitadas para unificação da rede. Por seu turno, o ministro informou ao governador que os franceses se mostraram animados e dispostos a colaborar com o governo para solucionar o problema das ferrovias baianas. Ademais, o contrato de empréstimo no seu parágrafo 2º, item II, rezava que do total emprestado, 600 mil libras seriam “exclusivamente destinadas à construção de estradas de ferro e de transportes e à compra de material”¹⁹. Tentava o grupo francês melhorar as condições das estradas de propriedade do Estado da Bahia, pois suas rendas eram as garantias do empréstimo e, como veremos, o governo abriria a possibilidade de também arrendá-las.

O contrato celebrado em 1911 entre a *Chemins de Fer* e o governo Federal colocou nas mãos do grupo francês, inicialmente, 975 km de ferrovias. Já nos dois anos seguintes, o prolongamento do ramal do Timbó e a Estrada de Ferro Bahia Minas também passaram para seu controle. A companhia encerra o ano

¹⁷ BAHIA, *Mensagem...*, 1909, p. 09.

¹⁸ A principal característica deste empréstimo foi ser do tipo 86, ou seja, para cada 100 unidades de moeda estrangeira tomadas, a Bahia receberia 86, mas pagaria os juros sobre as 100. No fim, o empréstimo rendeu ao Estado £1.548.000. O texto completo do contrato do empréstimo se encontra na Mensagem de 1910. BAHIA. *Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão ordinária 10ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho Governador do Estado*. Bahia: Of. da Empreza A Bahia, 1910.

¹⁹ BAHIA, *Mensagem...*, 1909, p. 9.

de 1913 tendo o controle sobre 1576 km de vias férreas em tráfego, abrangendo a Bahia, norte de Minas e Sergipe. Na Bahia, fora do controle do grupo francês, restaram os 414 km em tráfego das estradas estaduais de Nazaré, Centro Oeste, Santo Amaro e Ilhéus a Conquista. Além destas, havia 78 km de linhas privadas pertencentes as usinas de açúcar do Recôncavo²⁰. Sobre as estaduais, o contrato de 1911 previa que, dentre as obrigações, estava “a aquisição pela companhia das estradas estadoais Centro Oeste e Nazareth”²¹. Para isto, estipulou-se um prazo de seis meses. Não sendo cumprido este prazo nem se firmando acordo com o governo estadual, como de fato não ocorreu, a empresa era obrigada a construir variantes no traçado de suas vias férreas para interligar a malha sob sua concessão, o que não fez.

Pelo contrato, a empresa também era obrigada a tomar outras medidas para unificar a malha férrea baiana. A Estrada da Bahia ao São Francisco (Salvador a Alagoinhas) possuía bitola de 1,60m, a Central da Bahia de 1,67m e o restante das estradas 1,00m. Todas as linhas deveriam ser padronizadas nesta última bitola. Também obrigava a construção imediata de diversas ligações, ramais e prolongamentos, dentre eles a ligação da São Francisco com a Central da Bahia por Senhor do Bonfim a Iaçú, o prolongamento da Central em direção ao norte mineiro, do Ramal do Timbó até Propriá, Sergipe, às margens do Rio São Francisco e a ligação da Bahia e Minas a Teófilo Otoni em Minas Gerais. Era a tentativa de, como era pensamento corrente á época, além de interligar a malha, atender aos anseios originários das primeiras medidas tomadas no século XIX: levar o desenvolvimento e fomentar a economia de grandes regiões da Bahia.

A primeira medida tomada foi a unificação de bitolas, cujos trabalhos foram concluídos em 1914. Ao mesmo tempo, realizavam-se os primeiros estudos para os prolongamentos e ramais citados. Destes, o primeiro aprovado e a ter as obras iniciadas foi a ligação de Senhor do Bonfim a Iaçú, a ferrovia que seria chamada pela população da área por ela servida de Trem da Grotta. Seus primeiros trechos, de Senhor do Bonfim a Pindobaçú e o ramal de Campo Formoso, tiveram as obras iniciadas em 1912 e, em 01 de março de 1917, foram inaugurados. A primeira etapa, os 118 km de Senhor do Bonfim a Jacobina, foi concluída em 27 de junho de 1920. No início dos anos de 1920, a outra ponta da via férrea começou a ser construída. Partindo de Iaçú, inaugurou-se um pequeno ramal de cerca de 30 km até Itaberaba em 1926. Dois anos depois, foram inaugurados mais 11 km até a localidade de Itaíba, onde parou até 1951²². No ramal do Timbó, que de

²⁰ No ano de 1913, havia 34 km em construção na estradas de Santo Amaro e Ilhéus Conquista. Os trilhos desta última via jamais chegaram à cidade de Vitória da Conquista. Ela permaneceu circunscrita ao circuito do cacau no eixo Itabuna / Ilhéus sendo bancada, inclusive, pelos grandes produtores da região. Para maiores informações ver VIANNA, Ialmar Leocádia. *A estrada de ferro Ilhéus-Conquista e a lavoura do cacau na Bahia*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE, 1986. Dados compilados a partir de BRASIL. Inspeção Federal de Estradas. *Relatório Apresentado ao Exmo. Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Dr. José de Lima Brandão, Inspetor Federal de Estradas. Anno de 1913*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

²¹ BRASIL, LFF, vol. 12, p. 115.

²² Sobre etse trecho ferroviário ver: CUNHA, Aloisio Santos da. *Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grotta (1912-1976)*. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2011.

Alagoinhas demanda Sergipe, as obras também prosseguiram, chegando os trilhos a Aracaju em 1913 e Cedro em 1915, onde estacionaram. Na Central da Bahia o progresso também não foi grande, pois a *Chemins* levou 17 anos para construir um trecho de 122 km entre Machado Portela e Contendas do Sincorá.

Parte desta morosidade pode ser justificada. Com o início das hostilidades na Europa em 1914, o acesso a créditos e a material ferroviário foi bastante prejudicado. Em exposição feita pelo inspetor federal de estradas, José Palhano de Jesus, em 1921 lê-mos:

*A grande lueta fraticida que irrompeu na Europa em 1914 e que affectou directa ou indirectamente, perturbando-a, a vida de todas as nações que constituem os elementos do grande systema social que forma a parte objectiva da Humanidade, levaram ao auge as difficuldades crescentes que se antepunham a maioria das nossas estradas de ferro.*²³

O engenheiro mostra que a guerra prejudicou muito a aquisição de material metálico fixo e rodante, contribuindo para o desaparecimento crescente das vias nacionais. No caso da *Chemins de Fer*, as estradas que mesmo antes do arrendamento precisavam de reaparelhamento, estavam em situação crítica, principalmente a do São Francisco. Antes do início do conflito mundial, encontramos reclamações quanto à má conservação da via permanente e do material rodante. Já em 1913, atribuíam-se como causa de acidentes o uso de materiais imprestáveis, estando a empresa “collocando seus interesses acima da vida dos que são obrigados a viajar nessa outrora tão bem administrada ferrovia”²⁴. Aqui há certo exagero, pois antes da entrada da *Chemins da Fer* a situação de boa parte da malha baiana não era boa.

Palhano vai além. Outra razão para a demora na conclusão de serviços e ao mal estado em que se encontravam as vias nacionais – e as baianas também – a esta altura

*Provinham tambem de causas anteriores, dentre as quaes convem salientar o fallacioso regime de arrendamento a que entregamos varias extensões ferroviarias cuja a conservação vinha sendo cada vez mais descurada pelos arrendatários obrigados ao pagamento de quotas deduzidas da renda bruta, quaesquer que fossem os resultados financeiros do ano, positivos ou negativos.*²⁵

²³ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1921 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1922*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, p. 44.

²⁴ *Correio do Bonfim*, 17 mai. 1913, p. 02.

²⁵ BRASIL, *Relatório do ano de 1921...*, p. 45. Em texto elaborado em 1920, Palhano explica qual seria o sistema ideal: fomento à iniciativa privada onde há possibilidade de retorno mais rápido dos investimentos, como nas regiões cafeeiras e a volta do sistema de garantia de juros para áreas onde o retorno fosse mais difícil, como no nordeste. O texto é JESUS, José Palhano de. Rápida notícia sobre as estradas de ferro. Em: *Diccionario historico, geographico e ethnographico do Brasil*

A polêmica em torno dos arrendamentos, a partir de 1915, voltou a ser discutida em meio a sucessivas crises e paralisações no tráfego, levando o governo Federal a encampar diversas vias. Das grandes redes, apenas duas permaneceram sob controle privado: a baiana, controlada pela *Chemins de Fer*, agora rebatizada de Companhia Ferroviária Éste Brasileiro, e os ingleses da *Great Western*, que abrangia os estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte. Ambas tiveram seus contratos revistos em 1920, mas sem muito efeito, já que as taxas de câmbio se depreciaram, reduzindo a lucratividade das companhias. As tarifas também foram revistas para cima, o que sempre gerava descontentamento.

Em face das constantes críticas à empresa, seu diretor, o francês Alphonse Algrin, após polêmica gerada pela demissão de funcionários, foi a imprensa em 1921 para expor a situação da companhia. Para o diretor, a companhia vinha tomando prejuízos seguidos desde que adquirira o direito de concessão em 1911, crise esta agravada pela guerra (1914-1918) e pela desvalorização do câmbio a partir de 1920. Sobre as acusações de que os prejuízos eram causados por má gestão da empresa, Algrin rebate informado que boa parte dos déficits eram gerados pelo pagamento das quotas de arrendamento e pelos juros pagos ao governo por adiantamentos tomados pela empresa. Enfim, para o diretor, a empresa fazia tudo que estava ao seu alcance. A culpa era do governo Federal que não reajustava as tarifas com frequência e obrigava a empresa, mesmo em momentos de crise, a cumprir o pagamento das quotas do arrendamento. Para ele, essa situação fez a *Chemins* perder crédito junto aos banqueiros franceses, que passaram a emprestar dinheiro a custo mais alto, tornando a situação ainda mais grave. Já que novas construções eram parte importante do contrato de 1911, observa-se que Algrin não diz uma palavra sobre as obras pendentes. Apenas diz que as que foram realizadas deram prejuízos a empresa²⁶.

Um ano mais tarde, o jurista baiano Bráulio Xavier, ferrenho crítico dos serviços da *Chemins de Fer* e da forma como os governos estadual e Federal se relacionavam com a empresa, publica uma série de artigos no jornal soteropolitano Diário de Notícias onde bate forte na empresa, acusando-a de, dentre outras coisas, ser desonesta e de ser um elemento de empobrecimento de vastas zonas do estado, fazendo também críticas indiretas ao sistema de arrendamento:

*O exemplo é do alto [dos governos] e a Chemins outro caminho não pode tomar, senão aquelles, há tantos annos vem trilhando, ao contrario de todas as vias férreas do mundo, de instrumento de regresso, de estagnação commercial, de empobrecimento e despovoamento da zona a qual deveria servir.*²⁷

Até o fim de janeiro desse ano, publicará no mesmo jornal mais artigos que apontavam a *Chemins de Fer* como a verdadeira responsável pela manutenção

(commemorativo do primeiro centenario da independencia) introdução geral, (Brasil). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922, vol. 1.

²⁶ *Diário de Notícias*, 19 out. 1921, p. 03.

²⁷ *Diário de Notícias*, 05 jan. 1922, p. 01.

da pobreza e, em alguns casos como em Camaçari, onde ficava sua residência de veraneio, de empobrecer uma região outrora rica devido ao alto custo das passagens e fretes. Como já citado anteriormente, as tarifas subiram por revisão de contrato feita pelo governo Federal. Não foi uma vontade unilateral da empresa que, por contrato, não poderia fazê-lo.

O depoimento do inspetor Federal das estradas e de Bráulio Xavier são importantes, pois mostram que o descontentamento atingia tanto setores do governo quanto a sociedade de um modo geral. Nos jornais da época, difícil era o mês onde não aparecia alguma crítica à empresa ou o relato de acidentes provocados pela má conservação das vias e dos equipamentos. Em 16 de julho de 1922, por exemplo, são verificados cinco descarrilamentos na Estrada da Bahia ao São Francisco causados por dormentes podres e trilhos excessivamente gastos.

Apesar de todos estes problemas, em relatório do ministro de viação Victor Konder referente ao ano de 1927 consta que, apesar da situação deficitária da rede baiana, a companhia conseguia se sustentar “em parte com os lucros hauridos nas construções”²⁸. Lembremo-nos que além de pagar pelas obras mensalmente, o governo corrigia os valores em 5% ao ano. O problema era que a empresa, para além do que constatou o ministro, enviava seus dividendos para a praça parisiense regularmente e pouco aplicava na conservação e modernização das estradas sob seu controle.

Após o movimento de 1930 e a chegada de Getúlio Vargas ao poder, verifica-se um aumento nas reclamações contra a empresa. Sem dúvidas, eram os primeiros ecos da política centralizadora e nacionalista de Vargas.

No final de 1931, o cidadão José Antonio da Costa escreveu série de artigos criticando a Este Brasileiro. Para ele, seu desabafo serviria para que “(...) os nossos leitores e governantes notifiquem bem a maneira abusiva, irritante e anti-contractual, por que teem sido tratados os interesses nacionaes pelo capitalismo de Paris”²⁹. A partir deste primeiro artigo vieram outros dez com o mesmo tom nacionalista. Mais uma vez, podemos verificar que o sistema de arrendamento era considerado por muitos como verdadeiro mal a ser combatido se se queria colocar o país no rumo do progresso. Dos artigos publicados por Costa um merece destaque, pois tenta mostrar as artimanhas utilizadas pela empresa.

Em 05 de dezembro em texto intitulado “A Éste e a inovação do contracto de 1920”, Costa, referindo-se a paralisação das obras a altura de Barra do Mundo Novo na linha da Grota, diz:

É uma das mais úberes regiões do Estado, que, devido a falta de viação férrea, só tem explorado a indústria da engorda do gado, não cuidando de explorar suas mattas, cultivar as suas terras, senão para a producção de gêneros de consumo local.

Mas, por interesse, a Éste ligara a rica cidade e o fértil

²⁸ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. *Relatório do ano de 1927 apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil no anno de 1928*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p. 174.

²⁹ *Diário de Notícias*, 1º dez. 1931, p. 01.

*município, via Jacobina, na estação de França, distante da Bahia 615 km, quando de Mundo Novo a Cachoeira, via [Estrada de Ferro] Central, a distância será de 283 km. E deste modo está, desde 1923, cobrando dos habitantes de Mundo Novo fretes de mais 332 km do que deviam pagar. Já é concorrer para o desenvolvimento econômico do Estado!*³⁰

A conclusão irônica indica que o autor via na *Este*, assim como fizera Braulio Xavier dez anos antes, um instrumento não de progresso, mas de empobrecimento e manutenção da situação econômica nos sertões da Bahia que, além do mais, não aplicava os lucros obtidos no Brasil aqui, os enviando para sua matriz em Paris. Não encontramos nenhuma tentativa de defesa por parte da *Este*, mas devemos concordar com Costa. Para a engenharia ferroviária, a linha da Grota era um trecho de execução relativamente difícil por ter de serpentear pelos vales aos pés da Chapada Diamantina e cruzar os diversos cursos d'água da região, o que encarecia os serviços. Mesmo com as obras sendo remuneradas com juros pelo governo Federal, a empresa não demonstrou interesse em executá-los. Talvez a ideia proposta por Costa esteja correta. Aumentando a distância, aumentar-se-iam os valores dos fretes e, portanto, a lucratividade da empresa.

A encampação da Este Brasileiro

Em 01 de junho de 1934, o governo Federal através do Decreto 24.321 rescindiu o contrato de fevereiro de 1920 com a Companhia Ferroviária Este Brasileiro, antiga *Chemins de Fer*. O decreto considerava que “não se modificou para melhor a situação deficitária das estradas componentes da mesma rede”, além de criticar a empresa por ter construído apenas 8% do que havia sido acordado pelos contratos de 1911 e 1920. O governo também não estava satisfeito com os repasses das quotas de arrendamento. Contribuía a empresa com a quantia mínima de 161:179\$572 desde 1921, apesar das receitas brutas terem subido bastante³¹. Prestando péssimos serviços, não contribuindo para o desenvolvimento das regiões atendidas por seus trilhos e sistematicamente desrespeitando o previsto nos acordos com o governo, não restou outra alternativa que não a rescisão do contrato e a federalização da empresa. A ocupação, contudo, não se deu dentro do prazo de cinco dias estipulados pelo Decreto, pois a concessionária entrou com recurso que tramitou por vários meses na justiça.

Como os serviços haviam se tornado ainda mais precários desde que o governo Federal determinou e não cumpriu a ocupação da *Este*, os ferroviários iniciaram movimento em prol da federalização imediata da empresa. Em 09 de março de 1935, esses trabalhadores entregaram ao interventor Juracy Magalhães manifesto no qual acusavam a *Este Brasileiro* de abandonar a empresa e seus materiais desde o momento da promulgação do Decreto 24.321. Também alegavam que, mesmo se encontrando em regime de saldos, ameaçava constantemente seus funcionários

³⁰ *Diário de Notícias*, 05 dez. 1931, p. 01.

³¹ BRASIL. *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1934*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935, vol. III, p. 13.

com demissões e cortes de salários, sob alegação de prejuízos seguidos. Pediam ao governo a imediata ocupação da empresa e ameaçavam greve caso não fossem atendidos. Diziam, no mesmo manifesto, que desejavam apenas o cumprimento do decreto de 1934 e nada mais³². Três dias após, o baiano João Marques dos Reis, ministro de viação, determinou a ocupação imediata da empresa e nomeou o engenheiro Lauro Farani Pedreira de Freitas para superintendência. Lauro Farani, homem jovem, mas experimentado no mundo das ferrovias, tinha ligações com o interventor Juracy e com o regime instalado em 30.

Dias depois, a empresa entra na justiça com pedido de mandato de reintegração de posse prévia, obtendo-a dia 26 por decisão do juiz Mathias Olympio. No mesmo dia a greve é deflagrada. Os trabalhadores dos caminhos de ferro da Bahia se mostraram extremamente organizados, como o envio de mensagens ao interior do Estado, ao presidente Vargas e a sociedade baiana podem comprovar. Sem dúvidas, utilizaram a estratégia de angariar o maior apoio possível, mostrando que lutavam pelos interesses nacionais e não pelos de classe. Em questão de horas, toda a malha controlada pelos dos franceses foi paralisada.

Este tipo de ação dos ferroviários baianos não era novidade, pois tanto no movimento grevista de 1909 quanto no de 1927, alegaram que lutavam pela Bahia. É sabido que a capital baiana tinha grande dependência do interior do estado, principalmente no que concerne ao fornecimento de gêneros alimentícios. A totalidade da carne bovina que abastecia a cidade, por exemplo, vinha dos sertões e qualquer dificuldade no seu transporte ou acréscimo no valor dos fretes afetava diretamente a população da capital. Tendo em mente esta dependência, perceberam que poderiam utilizá-la para angariar apoio para seus movimentos paredistas, e isto de fato ocorreu nas três ocasiões em que paralisaram os trabalhos. Vejamos um pouco mais sobre a parede de 1927, pois ela é importante para percebermos que não somente os funcionários da empresa, mas boa parte da sociedade baiana, como já dissemos, via com maus olhos a atuação do grupo francês e as alegações de exploração por parte do capital internacional aparecem pela primeira vez.

A greve se iniciara nos primeiros dias de maio e rapidamente paralisou todo o tráfego nas estradas da Este Brasileiro. Em Senhor do Bonfim, cidade que se tornara importante ponto das linhas férreas baianas em função da estrutura ferroviária lá montada e pelo fato de ser entroncamento de duas vias, os ferroviários fizeram publicar na imprensa da região um manifesto onde deixavam explícitas as razões do movimento:

O povo dessa zona servida pela companhia Ferroviária Este Brasileiro, está bem a par das graves irregularidades nos diversos serviços desta Companhia, com prejuízo manifesto não só do commercio e do publico em geral, como dos seus funcionários, os quaes, acarretados continuamente por novos encargos, nenhuma compensação tem obtido

³² *Diário de Notícias*, 09 mar. 1935, p. 01.

em troca do seu esforço e abnegação.³³

Prosseguiram informando que desejavam aumento nos vencimentos, melhoria nas condições de trabalho e, o mais importante para conseguir apoio da sociedade, pediam que os serviços fossem mais constantes e os fretes mais baixos. Como já vimos que os serviços realmente eram muito ruins e que os fretes eram considerados altos, não estranhamos o fato das classes ditas conservadoras, as elites, terem dado total apoio ao movimento. Depois de vinte dias de paralisação, os trabalhadores atingiram seu objetivo, inclusive conseguido a substituição, mesmo que provisória, do superintendente Edmond Oliveira. Novamente, como na greve de 1909, conseguiram os ferroviários converter a luta de sua classe numa luta pela Bahia. Voltemos aos eventos de 1935.

Após deflagrada a parede em prol da imediata ocupação da empresa pelo governo Federal, Edmond Oliveira, oficialmente fora da superintendência, mas que se apresentava como representante da companhia, declarou na imprensa de Salvador que apesar de “não morrer de amores por ela [a Éste]”³⁴, entrou na justiça pois não houve indenização e não foram pagos serviços executados pela companhia. Aqui devemos nos deter. Na dinâmica de funcionamento do sistema capitalista, o que importa é a obtenção de lucros. Do principio do arrendamento em 1911 ao ano de 1934, a *Chemmins de Fer / Éste Brasileiro* apresentou saldos em apenas quatro exercícios. Se assim era, por que brigar por ela? O que o representante da empresa não informa é que ela enviava para sua matriz em Paris a quantia de 200 contos de réis mensalmente, como mostrou meses depois o deputado Walter Bittencourt em discurso na Câmara dos Deputados, e vinha recebendo as parcelas do governo Federal mais os juros³⁵.

Devemos ver o desdém do representante oficial da Éste como uma tentativa de minorar a culpa da própria quanto à precariedade nos serviços. Dando lucro ou não, todos os meses o capital da empresa migrava para praça parisiense. Este, se aqui fosse empregado, poderia melhorar a qualidade dos serviços. Neste contexto de desprezo pela própria empresa, coube muito bem a pergunta de Joaquim Telles, presidente do Sindicato dos Ferroviários, dias após as declarações de Edmond Oliveira: “se a estrada dava tanto prejuízo como alegavam porque essa sanha de quererem se conservar na alta administração?”³⁶. Sem dúvidas, os repasses mensais justificavam esta sanha.

Para Oliveira, o movimento paredista teve total apoio e complacência do ministro de viação que, através de Lauro Farani, era o verdadeiro responsável pela movimentação. Em longa entrevista ao jornal *A Tarde*, declara após o fim da

³³ *O Ideal*, 15 mai. 1927, p. 02.

³⁴ *Diário de Notícias*, 27 mar. 1935, p. 01.

³⁵ *Diário de Notícias*, 04 nov. 1935, p. 01.

³⁶ *A Tarde*, 27 mar. 1935, p. 02. O jornal *A Tarde* corroborou com as pretensões do grupo francês mesmo reconhecendo as deficiências nos serviços da companhia e os prejuízos que ela trazia para economia da Bahia. Isto se deve a oposição que este jornal fazia ao movimento de trinta, chamado, dentre outras coisas, de ditadura. Também é bom lembrar que Ernesto Simões Filho, seu fundador e proprietário, foi um dos líderes do movimento autonomista na Bahia. Para mais informações, ver: TAVARES, Luis Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

paralisação no dia 29 de março:

A mim parece estranhável que uma greve estalada no dia 26 por iniciativa de alguns ferroviários da confiança do superintendente venha cessar com um simples telegramma do secretário do ministro de viação (pelo menos é o que consta) e o superintendente publique um aviso ao público sobre o restabelecimento do tráfego, como se nada de especial houvesse na situação desta rede ferroviária.³⁷

Dentre outras coisas, acusava Lauro Farani de se esconder dos oficiais de justiça que levaram a reintegração de posse e, quando encontrado, informou aos representantes do poder judiciário que não poderia assinar o documento por temer e não poder controlar as reações dos ferroviários. Que o superintendente da Éste manobrou nos bastidores para evitar o recebimento da reintegração, não resta dúvida. Da mesma forma podemos concordar em parte com Edmond Oliveira afinal, a paralisação só ocorreu e depois foi suspensa após declarações de Farani e do Ministério de Viação. Havia, afinal, o governo Federal encontrado uma forma de pressionar a empresa e jogá-la contra a opinião pública sem a necessidade de se expor e ainda encobrir a incapacidade do Estado em executar uma política eficiente para os transportes.

Apesar do juiz Mathias Olympio ter dado ganho de causa a empresa, a reintegração não pode ser executada, pois as pressões vinham de todos os lados e Farani continuava a manobrar. A luta apresentava-se como uma batalha contra a exploração do capital estrangeiro e isto era habilmente utilizado pelo governo. Por isso, não nos esquecendo dos péssimos serviços prestados pela empresa, os ferroviários conseguiram apoio para o movimento. A Associação Comercial da Bahia, a Bolsa da Bahia e o governo do Estado se solidarizaram com a parede, ou seja, as classes dominantes do Estado, as mesmas que saudaram a entrega da malha ferroviária baiana a *Chemmins de Fer* em 1911, passaram a defender abertamente o movimento. No interior do Estado este nacionalismo, se é que época se tinha noção do que este termo abarca, também aparece. A imprensa interiorana retratava o movimento como uma luta contra a dominação francesa, chegando ao ponto de semanário da cidade de Morro do Chapéu declarar que o movimento foi, acima de tudo, contra se continuar “trabalhando para os franceses”³⁸.

A luta entre o grupo francês e o governo Federal também gerou confronto com a justiça. Como aludido anteriormente, Lauro Farani retardou o que pode o recebimento da intimação de reintegração de posse, batendo de frente com a ordem expedida pelo juiz Mathias Olympio. Este, percebendo as artimanhas do superintendente da Éste, solicita envio de força policial para cumprimento à força do mandato. Sofre aqui sua primeira derrota, já que o uso da força é desautorizado pelo Supremo Tribunal Federal. Em princípios do mês de abril, o magistrado sofre mais um revés, pois o Supremo põe fim à contenda. Por unanimidade, a mais alta corte da justiça brasileira nega o pedido de reintegração deferido por

³⁷ *A Tarde*, 30 mar. 1935, p. 03.

³⁸ *Correio do Sertão*, 07 abr. 1935, p. 01.

Olympio. A novela só se encerra de fato em 16 de outubro, quando o último recurso é indeferido e a causa é ganha pelo governo Federal. O acontecimento foi festivamente comemorado nas ruas de Salvador pelos ferroviários. Acompanhados de duas bandas de música, foram da estação ferroviária da Calçada à Rua Chile para agradecer ao apoio da imprensa e do governo do Estado³⁹. A *Este Brasileiro*, agora federalizada, foi rebatizada de *Viação Férrea Federal Leste Brasileiro*, ou simplesmente *Leste* para aqueles que utilizavam seus serviços, e o governo publicou as regras do inventário para indenizar o grupo francês. Finalizava-se assim o domínio estrangeiro da malha férrea baiana e eram criadas novas expectativas quanto a melhoria nos serviços.

Podemos chegar a algumas conclusões sobre o processo de concessão e posterior encampação da *Este Brasileiro*. Em primeiro lugar, os serviços da empresa ficaram, de fato, muito aquém daquilo que esperava o governo e a população. Durante todo o período de operação desta companhia, as fontes registraram inúmeras reclamações contra a precariedade nos serviços, atrasos dos comboios, acidentes, estrutura física insuficiente principalmente na época de safra etc. Apesar de, como dissemos, parte desta problemática ser justificada pela Primeira Grande Guerra e, também, pelas tarifas consideradas defasadas, a forma como a *Chemins de Fer* conduziu seus negócios durante os vinte e quatro anos que operou nos leva a apontar que, de fato, seu objetivo era a lucratividade pura e simples, mesmo que para isso tivesse de desrespeitar sistematicamente os contratos com o governo. Lembremo-nos que, mesmo prestando serviços precários, continuava a repassar capitais à sua matriz.

Em segundo lugar, nos parece ser verdadeira a acusação de Edmond Oliveira sobre a participação de elementos do governo no movimento dos ferroviários baianos. Para além do que já foi dito, é importante notar que o próprio ministro Marques dos Reis esteve em Salvador no fim do mês de abril para, segundo ele próprio, agradecer aos trabalhadores por “terem conduzido o movimento grevista de forma ordeira”⁴⁰. Encerrado o caso em outubro, representantes do sindicato foram recebidos no Palácio Rio Branco, sede do governo estadual, por Juracy Magalhães e seu secretariado, onde receberam congratulações do mandatário do Estado. Este jogo político possibilitou a ascensão de Lauro Farani que, depois de 10 anos como superintendente da VFFLB, foi eleito deputado Federal em 1946, sendo nome de peso para o governo estadual nas eleições de 1950, mesmo ano em que faleceu devido a acidente aéreo durante a campanha.

Por fim, mas não menos importante, os eventos ligados ao processo de encampação da *Este* serviram para mostrar o nível de organização dos ferroviários baianos. A greve começou dia 26 de março e, no dia seguinte pela manhã, o último trem que ainda estava em linha chegou a Salvador por volta das 10 horas. Deste momento até o fim da paralisação no dia 29, nenhum comboio circulou pelas linhas controladas pela *Este Brasileiro*. Além disto, souberam perceber o importante capital político que o movimento traria para classe e as vantagens que obteriam futuramente do governo Federal. Tanto isto é verdade que em novembro

³⁹ *Diário de Notícias*, 18 out. 1935, p. 01.

⁴⁰ *Diário de Notícias*, 27 abr. 1935, p. 01.

de 1936, os ferroviários da Leste são elevados à condição de funcionários federais por Vargas.

Importante notar que, ao iniciar suas operações, o grupo *Chemins de Fer* atendeu às demandas de momento da elite política baiana e brasileira. Ao se mudar o regime em trinta, deixou de ser interessante às novas bandeiras levantadas pelo movimento varguista. A administração estrangeira, antes redentora, passara a ser vista como entreguista, predatória e contrária aos interesses nacionais. Sem dúvidas, a empresa fora vítima tanto de suas próprias ações quanto dos novos horizontes da política nacional.

Assim como na época da formação da *Chemins de Fer*, a criação da Leste Brasileiro trouxe de volta a esperança de que as ferrovias na Bahia poderiam ser de fato um instrumento de progresso, porém, da mesma forma que sua antecessora, os serviços continuaram ruins e as obras previstas, muitas delas datadas do século anterior, não saíram do papel ou andaram a passos extremamente lentos. Nas mãos do governo Federal, a Leste continuou sua triste sina como indica em tom melancólico o editorial de um jornal da cidade de Jacobina, que bem poderia ser aplicado a *Chemins de Fer / Éste Brasileiro*:

*Enquanto as lócos desengonçadas e rangentes arrastam-se penosa e miseravelmente pelos taboleiros e serranias do sertão, apitando, soprando, resfolegando, não com arrogancias de arrancadas de progresso, como insinuam as passagens dos comboios em outras paragens, mas dando a impressão de que agonizam e se despedem, num ultimo esforço de que são ainda capazes, da velhice extrema a que atingiram.*⁴¹

Até meados da década de 1950, sua rede não era uma rede. Era um conjunto de estradas isoladas que não atendiam as demandas das regiões servidas. A falta de vagões e locomotivas estrangulava o escoamento da produção. Quando se conseguia embarcar, não havia hora certa para chegar. É por estas e outras razões que o trem perdeu espaço para caminhões e ônibus, figuras cada vez mais comuns nas poucas e poeirentas estradas de rodagem baianas.



⁴¹ O *Lidador*, 24 abr. 1938, p. 01.

RESUMO

O presente artigo aborda o período do ferroviarismo baiano onde a malha federal no estado passou para o controle do grupo francês *Chemins de Fer*. A investigação aponta as manobras realizadas nos bastidores da política baiana para a entrada da companhia no setor. O mesmo jogo é verificado, após duas décadas de péssimos serviços prestados, num sentido oposto, ou seja, quando da federalização da empresa pelo governo Vargas.

Palavras Chave: Ferrovias; Capital Francês; Bahia Republicana.

ABSTRACT

This paper explains the period of bahian ferroviarism where the federal railway mesh in the state passed to the control of the french group *Chemins de fer*. The investigation points the maneuvers done in the backstage of bahian politics to the acceptance of the company in the sector. The same game is verified, after two decades of bad services done, in an opposite direction, in other words, when the federalization of the company took place in the Vargas government.

Keywords: Railways; French Capital; Republican Bahia.

Artigo recebido em 05 set. 2013.

Aprovado em 28 out. 2013.