CÁSSIA MARIA MUNIZ CARLETTO

A ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

NO CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO
MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS
DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

SALVADOR - BAHIA 1979

CÁSSIA MARIA MUNIZ CARLETTO

A ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ
No contexto da política nacional de viação férrea

Disertação Apresentada ao
Mestrado em Ciências Sociais
da Universidade Federal da Bahia

Salvador - Bahia - 1979

MESTRADO EM HISTÓRIA
UFBA
BIBLIOTECA
N.º

A Paulo e Gustavo, companheiros
constantes.

A meu pai, que viveu e sentiu
de perto a crise da Nazaré,
estando a ela ligado
durante grande
parte de sua
vida.

Queremos agradecer a colaboração do Professor Luís Henrique Dias Tavares, nosso Orientador, de quem partiu a primeira sugestão para a escolha do tema e de quem sempre recebemos incentivos para persistir, apesar das dificuldades que se nos apresentaram no decorrer da pesquisa.

Agradecemos também o valioso apoio do Professor Johildo Lopes de Athayde que sempre se mostrou amigo nas horas difíceis e com quem tivemos oportunidade de discutir, durante a fase de elaboração, muitas das idéias que desenvolvemos no presente trabalho.

A Tânia Maria Vita Muniz Aderne, pela elaboração do mapa e dos gráficos que são apresentados no corpo do trabalho.

A Amanda do Nascimento Passos, pela sua gentileza em realizar a revisão do português.

Agradecemos, por fim, aos demais mestres e colegas do Mestrado, por tudo aquilo que pudemos desfrutar durante a nossa convivência e a Maria Auxiliadora Costa Lopes pelo trabalho de datilogarfia.

SUMÁRIO

A ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

NO CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA

pág.

I INTRODUÇÃO 1

II O CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA... 7

1. O SURGIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL ... 8

2. A EVOLUÇÃO DA POLÍTICA NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA. 25

III A ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ 55

1. BREVE APRESENTAÇÃO DA REGIÃO SERVIDA PELA E.F.N. 56

1.1. Municípios Tributários 56

1.2. Considerações acerca da região e da economia regional 64

2. PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO 78

2.1. 1a. FASE: A TRAM-ROAD DE NAZARÉ (1875-1906)

A iniciativa particular e a construção da ferrovia 81

2.1.1. As condições de transporte na região 83

2.1.2. A construção da ferrovia: evolução. 111

2.1.4. Movimento financeiro da Tram-Road de Nazaré 113

2.1.5. Discriminação da Receita 119

2.1.6. Principais produtos transportados ..120

2.1.7. Política Tarifária 123

2.2. 2a. FASE: O CONTROLE ESTADUAL - AFIRMAÇÃO DA PROSPERIDADE DA FERROVIA (1906-1945) 131

2.2.1. A encampação estadual 132

2.2.2. Arrendamento da Estrada.....138

2.2.3. Prolongamento da Estrada: Ligação Santa Inez-Jequié.....145

2.2.4. Novo arrendamento da Estrada (1920-1933 157

pág.

2.2.5. Administração Estadual: os anos áureos da E.F.N. e o início da crise 161

2.2.6. Movimento Financeiro 176

2.2.7. Discriminação da Receita 186

2.2.8. Produtos Transportados 193

2.3. 3a. FASE: A DECADÊNCIA DA FERROVIA (1945-1971) 199

2.3.1. Aspectos Gerais da Crise 199

2.3.2. Os fatores locais 207

2.3.3. A expansão da crise 214

2.3.4. Movimento Financeiro 232

2.3.5. Discriminação da Receita 237

2.3.6. Principais produtos transportados. 242

2.3.7. A crise em questão 247

IV CONSIDERAÇÕES FINAIS 280

V ANEXOS 284

VI FONTES DOCUMENTAIS E BIBLIOGRAFIA .....

I - INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A decisão de estudar a Estrada de Ferro de Nazaré decorreu, pelo menos em parte, da nossa ligação com uma parte de sua história - o período final de sua atuação. O fato de termos nascido na região, exatamente no ponto de onde ela começou a estender os seus trilhos - a cidade de Nazaré, o fato de havermos presenciado as dificuldades que ela enfrentou nos últimos anos de sua existência, o fato de sabermos que esta Estrada tivera, no passado, longa fase de prosperidade, nos suscitou uma série de questões e perguntas. Foram a elas que procuramos responder à medida em que avançávamos neste estudo.

Como entender, por exemplo, o seguinte: após uma longa fase de prosperidade, durante a qual atendia satisfatoriamente às necessidades da economia regional, escoando a maior parte da sua produção, veio uma fase crítica de decadência, marcada pelo quase abandono de suas instalações fixas e rodantes.

Seria essa situação vivida pela Estrada de Ferro de Nazaré decorrente de deficiências próprias, da região tributária, ou refletiria ela uma crise maior, uma crise de todo o país em relação ao sistema de transporte ferroviário?

Na medida em que percebemos a existência de uma estreita ligação entre a decadência da Estrada de Ferro de Nazaré e a crise do transporte ferroviário no Brasil, de um modo geral, pensamos em estudar a história

da Estrada relacionando-a com o contexto nacional. Não só em relação à fase de decadência, ocorria essa perfeita integração. Também a fase inicial de construção da Estrada (a partir de 1871) correspondeu ao período em que se desenvolvia no Brasil uma política francamente favorável à implantação do sistema ferroviário. Toda a sua evolução parecia perfeitamente integrada num contexto mais amplo, de caráter nacional. Partindo daí, resolvemos realizar, paralelamente ao estudo da história da Estrada de Ferro de Nazaré, uma pequena abordagem acerca da política nacional de viação que teria acompanhado a evolução do transporte ferroviário, desde a sua implantação no país.

Procuramos, então, questionar até que ponto essa política teria interferido na evolução da Estrada de Ferro de Nazaré e qual a sua vinculação com as diversas fases por que passou a Estrada. Esta seria a nossa principal preocupação e desenvolvemos o nosso trabalho tomando-a como idéia central.

A crise do transporte ferroviário no Brasil, que vem tomando um vulto cada vez maior a partir da década de 1940, tem suscitado uma série de debates e questionamentos. Esses debates passaram a ter maior repercussão a partir de 1973, com a crise mundial do petróleo. A situação de extrema penúria a que se viu relegada a maior parte do parque ferroviário brasileiro, reflete uma posição assumida pelos representantes do governo do país e que, na atual conjuntura, vem sendo severamente criticada - a opção rodoviária, em detrimento do sistema ferroviário.

Foi, portanto, nossa intenção, ao realizar o estudo da história da Estrada de Ferro de Nazaré, abordar simultaneamente as transformações ocorridas na posição oficialmente assumida pelos representantes políticos do país, com o objetivo de, por esse caminho, entender melhor o nosso momento presente. Momento esse que, marcado pela referida situação de crise, está a exigir urgentes soluções. E estas soluções só podem ser encontradas ao tempo em que se tome consciência dos erros do passado e, fundamentando-se nas experiências vividas, adote-se medidas para o futuro.

Ao iniciarmos a coleta dos dados necessários à realização do presente estudo, nos deparamos com uma série de dificuldades. Uma das maiores talvez fosse o longo período de atividade da Estrada de Ferro de Nazaré. Teve a sua construção iniciada no ano de 1871 e até 1906 seria chamada de "Tram-Road de Nazaré". A partir dessa data, passaria a se chamar Estrada de Ferro de Nazaré. E esteve em atividade até o ano de 1971, quando, depois de interrompidos diversos trechos de sua linha, ocorreu a extinção definitiva do tráfego. Por conseguinte, o nosso universo temporal refere-se a um período que envolve exatamente um século. Trata-se, na verdade, de um longo período, quando se trata de uma simples dissertação de mestrado e constituiu um grande entrave para que pudéssemos tratar os problemas com maior profundidade. Sentimos, por exemplo, que diversos pontos da pesquisa mereceriam um maior desenvolvimento, um melhor tratamento, mas, face às nossas limitações, especialmente de tempo, não nos

impossível a um pesquisador isolado e com limitações de tempo utilizá-la como fonte de pesquisa.

Essas foram algumas das grandes limitações que tivemos de enfrentar durante a realização da pesquisa. Conseguimos, contudo, reunir uma boa parte dos Relatórios da Estrada de Ferro de Nazaré, e esse material foi de grande utilidade em nosso trabalho. Esses Relatórios, na medida em que reunem dados quantitativos relativos ao resultado do tráfego e a todas as atividades realizadas durante o correspondente exercício, foram uma de nossas mais valiosas fontes de apoio.

Além desses Relatórios, localizamos também, entre a documentação do Arquivo Público do Estado da Bahia algum material referente à Estrada de Ferro de Nazaré. Alguns documentos manuscritos ainda referentes à antiga Tram-Road de Nazaré, atas de prestação de contas, etc. Estão citados em nossa bibliografia.

Utilizamos, ainda, como importante fonte de referência, os Relatórios, Falas e Mensagens dos Presidentes da Província e Governadores do Estado da Bahia. Por ser uma documentação seriada e abranger todo o período de nossa pesquisa, foi de grande valia.

Lançamos mão também de obras bibliográficas sumamente importantes para a fundamentação das nossas abordagens. Procuramos reunir o maior número possível de obras relativas a estudos sobre estradas de ferro, viação férrea, política de viação, além de estudos sobre a economia baiana.

Utilizamos basicamente o método histórico no

foi possível uma maior dedicação a todos os enfoques que se nos apresentavam. Entretanto, é nossa intenção desenvolver pelo menos alguns desses aspectos em trabalhos posteriores.

Outra grande barreira que tivemos de enfrentar refere-se à dificuldade de acesso às fontes primárias, indispensáveis à realização do nosso projeto de pesquisa - a documentação da Estrada de Ferro de Nazaré, uma vez que ela não se encontrava organizada em um arquivo. Em 1963 a Estrada passou a integrar a Rede Ferroviária Federal e depois da extinção do tráfego, em 1971, grande parte dessa documentação foi transferida para os arquivos da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, em Salvador - especialmente a parte referente a livros de contas e folhas de pagamento de funcionários. A essa documentação não se dá acesso, por se tratar de assunto sigiloso, segundo a administração da Leste.

Outra parte significativa do material ficou no próprio prédio da estação da Estrada de Ferro de Nazaré, na cidade de Nazaré, espalhado por diversas salas, sem a menor sistematização. Ora, o prédio era e é vulnerável às cheias do rio Jaguaripe, que corre ao fundo, e por isso grande parte desse material ficou inutilizado em conseqüência dessas enchentes.

Acrescente-se: por incrível que possa parecer, uma boa parte dessa documentação foi vendida como "papel velho". O que se conseguiu salvar, depois de todas essas adversidades, acha-se em estado tão precário de conservação, e num tal abandono, que torna-se praticamente

decorrer da exposição. Antes de iniciarmos o estudo da história da Estrada de Ferro de Nazaré, que constitui o nosso tema central, procuramos situar, de modo bastante generalizado, a fase de surgimento das estradas de ferro no Brasil. Em seguida, tentamos traçar as linhas gerais da evolução de uma "política nacional de viação férrea", que teria acompanhado a evolução do sistema ferroviário brasileiro. Acreditamos que esse ítem seja de importância fundamental para o entendimento da história da Estrada de Ferro de Nazaré, que dividimos, para facilitar o seu estudo, em 3 fases sucessivas. A periodização que propusemos será devidamente justificada no corpo do trabalho.

II - O CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA

II - O CONTEXTO DA POLÍTICA NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA

1. O SURGIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL

A Estrada de Ferro de Nazaré teve os seus primeiros trilhos implantados (a partir de 1871) numa fase em que tomava grande impulso no Brasil a construção de ferrovias. Não se tratava, pois, de uma iniciativa isolada, mas antes, perfeitamente integrada em um contexto mais amplo, marcado pelo interesse generalizado por esse novo sistema de transporte que permitia vislumbrar futuras melhorias para a precária rede de viação do Brasil.

Desde meados do século XIX o sistema de vias férreas vinha se expandindo na Europa e América do Norte, abrindo novas perspectivas aos sistemas de transporte.

Podemos encontrar as bases mais remotas desse desenvolvimento do transporte por via férrea na invenção de James Watt (1736-1819), que conseguiu construir uma engenhosa máquina a vapor. A máquina a vapor vinha completar as grandes transformações do mundo industrial, criando novas perspectivas ao desenvolvimento da sociedade e dando impulso à revolução industrial. A partir daí seria ela gradualmente melhorada (1).

A grande contribuição do também inglês George Stephenson (1781-1848) foi ter conseguido transformar esta força num sistema de tração. A sua idéia inicial era utilizar esse sistema de tração para tornar mais econômico o transporte de carvão, tendo êxito em 1815. A partir

daí surgiram as sugestões relativas ao aproveitamento de tal invento também para o transporte de passageiros (2).

No ano de 1830 seria inaugurada na Inglaterra a primeira estrada de ferro pública do mundo, a linha de Liverpool a Manchester. Stephenson vencera a concorrência para escolha da máquina a ser utilizada, apresentando uma máquina aperfeiçoada com 500 libras de pressão, a que deu o nome de Rocket (foguete) (3).

Os Estados Unidos da América seguiram de perto o exemplo da Inglaterra. Em 1831 seria inaugurada a E.F. South Caroline (4). Dez anos mais tarde, os Estados Unidos já tinham 3 mil milhas de estradas de ferro ligando os seus diversos estados (5).

Não podemos deixar de destacar também a importância das contribuições de um outro inglês, Sir. Henry Bessemer (1813-1898), que resolveria então um problema vital para o sucesso das ferrovias. Até a sua intervenção no assunto, as estradas de ferro utilizavam realmente trilhos de ferro, justificando, assim, tal nome. Entretanto, esse tipo de trilho apresentava o inconveniente de desgastar-se com grande rapidez, exigindo constantes reposições, para garantia de segurança, o que encarecia bastante a conservação do leito das ferrovias. A contribuição de Bessemer consistiria na fabricação de trilhos de aço, que praticamente não se desgastavam. E a sua maior importância advém do fato de ter inventado um processo de fabricação de aço que aumentava consideravelmente a produção e barateava incrivelmente o seu custo (6).

As descobertas conjugadas de Stephenson e Bessemer

permitiriam a grande expansão das estradas de ferro.

Já nessa primeira fase de implantação de vias férreas na Europa e América do Norte, verificaram-se, no Brasil, as primeiras preocupações relativas a beneficiar o país com esse novo sistema de transporte. A primeira medida oficial visando incentivar a construção de estradas de ferro no Brasil remonta ao Período Regencial e se exprime no Decreto nº 101 sancionado pelo Regente Padre Diogo Antonio Feijó, em 31 de outubro de 1835. A chamada "Lei Feijó" autorizava a concessão de privilégios pelo Governo às Companhias que se interessassem pela construção de uma estrada de ferro que deveria ligar a Capital do Império às províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul. Entre os privilégios acima mencionados podemos citar a isenção de direitos para maquinaria importada, cessão gratuita das terras do Estado, necessárias à edificação da ferrovia, autorização para desapropriar, por utilidade pública, os terrenos pertencentes a particulares, etc. (7).

Este ato pioneiro não conseguiria atrair o interesse de investidores nacionais ou estrangeiros. Tratava-se, na verdade, de aspiração grandiosa, que extrapolava as reais condições de desenvolvimento do Brasil da época. Acreditamos, porém, que tenha validade como marco inicial, já deixando entrever uma posição oficial favorável a incentivar a expansão do novo sistema de transporte no território brasileiro. Aliás, este, por ser extenso, apresentava grandes deficiências no que se refere aos meios de comunicação. Ao lado da extensão continental do

território, o tipo de atividade econômica desenvolvido pela exploração colonial constituíra um sério entrave ao desenvolvimento de um sistema de comunicações interno no Brasil. O que podíamos verificar, desde os tempos coloniais, era a existência de diversas "regiões" que se mantinham praticamente isoladas, uma em relação às demais. Os seus contatos se faziam com maior frequência diretamente com a Metrópole. A Independência não modificaria de maneira significativa esta situação e o isolamento regional continuaria a constituir um dos nossos maiores problemas. As dificuldades de comunicação entre estas diversas regiões tem sido bastante destacadas por muitos de nossos historiadores (8) e não pretendemos nos alongar no assunto. O que nos interessa no momento é destacar a inexistência de um sistema viário que integrasse as diversas regiões brasileiras e, principalmente, permitisse um acesso mais fácil ao nosso extenso interior.

A política oficial do Segundo Império se fundamentaria no conceito da unidade territorial, que deveria ser mantida a qualquer preço. Mas a manutenção dessa unidade exigia uma maior integração de nosso território por meio de um sistema de comunicações mais completo. A navegação fluvial vinha sendo, há longo tempo, o principal meio de penetração no interior, mas, naturalmente, não atendia a todas as necessidades, exigindo a complementação de outros sistemas de transporte.

A expansão das ferrovias na Europa e na América do Norte, de logo atrairia as atenções daqueles que se empenhavam na melhoria do nosso sistema de transportes,

passando estes a enxergar nelas a possibilidade de solucionar muitos dos nossos problemas de comunicação. Realmente, devemos ressaltar a adaptabilidade do sistema ferroviário às condições físicas do território brasileiro, marcado pelas grandes extensões. Abriam-se novas perspectivas para que se rompessem as antigas barreiras da "amplitude e impenetrabilidade continental" (9).

Entretanto, a implantação de ferrovias no território brasileiro não seria um problema tão simples como à primeira vista poderia parecer. Existiam grandes dificuldades a serem vencidas. As principais dentre elas, decorriam da própria situação econômica do Brasil na conjuntura da época, após ter sofrido um longo período de espoliação colonial. Desde a fase de Colônia, sempre fora extremamente dependente, em todos os setores, em relação à Europa: Portugal, França, Inglaterra; desta última, ainda com maior profundidade, após a Independência política, que não modificaria significativamente esta situação.

Além disso, podemos citar como fator agravante desta situação a grande carência de capitais, face às prementes necessidades de desenvolvimento em todos os setores. As dívidas externas tornavam ainda mais difícil a situação financeira do país.

Referindo-se aos primeiros anos após a Independência, destacava Amaro Cavalcanti:

> *"Em 1827 não era melhor, do que no ano antecedente, o estado financeiro do país; a dívida*

pública sempre em constante aumento apesar da cunhagem abundante da moeda legal de cobre; e o déficit do ano corrente, fora estimado em cerca de cinco mil contos de reis, e na perspectiva de ser aumentado com os dispêndios da ruinosa guerra do sul" (10).

No período regencial, a situação tornara-se ainda mais grave.

> *"Os homens da regencia haviam sido os próprios demolidores do sistema gasto do anterior regime, em que o descalabro das finanças públicas tinha chegado ao auge do escândalo, segundo eles próprios acusavam"* (11).

Durante o Segundo Reinado, o regime financeiro normal foi o regime dos déficits. Para que se apresentasse um certo equilíbrio indispensável, recorreu-se constantemente aos meios do crédito, aumentando a dívida pública à medida das urgências. A dívida externa, que em 1840 era de 31.002:222$222, em 1889 já atingia a quantia de 270.395:555$555 (12). Ainda segundo Amaro Cavalcanti,

> *"nunca os nossos governos souberam ou puderam descobrir ou criar fontes de renda, que fossem bastante para satisfazer o movimento da despesa pública, pois que os empréstimos, sobretudo a maior parte dos externos, foram mesmo (quase exclusivamente) contraídos uns para amortizar outros, nas épocas dos seus vencimentos"* (13).

Desse modo, a situação financeira do país estreitava ainda mais os laços da dependência externa. Essa dependência fazia-se notar especialmente em relação à Inglaterra. Nota Alan Manchester:

> *"A preeminência da Grã-Bretanha nos mercados, nos investimentos e na navegação brasileira era já um fato consumado, quando a colônia se tornou um império independente. A posição favorecida no território português durante os tempos coloniais; a bem sucedida transferência dos privilégios históricos desfrutados no continente europeu para a possessão sulamericana, quando a sede da monarquia foi transferida para o Rio de Janeiro; o período de participação monopolista no comércio brasileiro, enquanto a Europa estava em guerra; a grande vantagem resultante da taxa de importação de quinze por cento, contra os vinte e quatro por cento cobrados às outras potências estrangeiras; a penetração econômica, levada avante sob circunstâncias favoráveis entre 1808 e 1825; e a consolidação final dessas vantagens no jovem império, pelo tratado de 1827, vindo contribuir para assegurar à Grã-Bretanha a posição favorecida na vida econômica brasileira"* (14).

Em 1842, era dominante a posição da Inglaterra no campo dos investimentos. Além disso, é importante

ressaltar que, após a Independência, todos os empréstimos estrangeiros haviam sido emitidos em Londres (15).

Na verdade, existia no Brasil depois da Independência uma posição francamente favorável aos investimentos de capitais externos, especialmente nos setores dos serviços públicos, onde eram oferecidos uma série de incentivos aos investimentos. Durante o Segundo Reinado, a maior estabilidade política oferecia campo favorável aos investimentos. E como nesse período desenvolvia-se no Brasil uma política favorável à implantação de ferrovias, as concessões neste setor tornar-se-iam especialmente vantajosas.

Como a construção de estradas de ferro é um empreendimento que exige grandes somas de capital, seria praticamente impossível ao governo imperial enfrentar investimentos de tamanho vulto sem a participação do capital estrangeiro. Como dissemos anteriormente, o Brasil sempre fora e continuava sendo um país dependente, em todos os setores. Portanto, além do capital, seríamos forçados a importar também a tecnologia de construção, os técnicos, o material, etc. Alan Manchester situa o problema:

> *Para acompanhar esse crescimento das exportações, foram intensificados os empreendimentos britânicos no Brasil, depois de 1850. Embora a primeira estrada de ferro inaugurada no Império tenha sido construída por brasileiros com capital nacional, o capital e os agentes ingleses foram um grande fator na expansão da construção*

de ferrovias, que ocorreu durante a segunda metade do século dezenove. Em 1856, uma companhia foi fundada em Londres, com capital britânico, para construir uma linha partindo de Santos até a cidade de São Paulo numa direção, e noutra até Jundiaí, cidade situada no local onde se unem o vasto planalto interior e as montanhas. As primeiras estradas de ferro em Pernambuco e na Bahia foram construídas por companhias inglesas. No caso da linha de Pernambuco, toda a implantação, os materiais e a mão-de-obra foram importados da Inglaterra; dispendiosas e completas oficinas para locomotivas foram construídas, com uma equipe da Grã-Bretanha; e a estrada foi administrada por ingleses" (16).

Estevão Pinto também se refere à importância dos investimentos ingleses no Brasil, ressaltando que "*foi sobretudo quanto à indústria dos transportes que mais avultou a contribuição dos ingleses no nordeste*" (17).

O grande marco para o início das construções de estradas de ferro no Brasil seria o Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852 (18), estabelecendo a garantia de juros de até 5% sobre o capital empregado na construção de ferrovias. A garantia de juros era realmente o grande incentivo que faltara até então e que a partir daí atrairia os capitais privados, nacionais e estrangeiros. A esse respeito, coloca Estevão Pinto em seu estudo sobre a

"Great Western":

> *"Para atrair os capitais ingleses, fazia-se necessário adotar o sistema russo de garantia de juros. Conhecidas as "disposições da Praça de Londres e as garantias julgadas indispensáveis pelos capitalistas ingleses", veio, afinal, a lei nº 641 de 26 de junho de 1852"* (19).

Quando a exploração do tráfego permitisse a distribuição de dividendos superiores a 8%, começaria o reembolso dos juros dispendidos pelo Tesouro. A referida lei mantinha todos os favores concedidos na legislação anterior, ampliando, entretanto, o prazo de duração do privilégio de quarenta para noventa anos. Outra inovação consistia na determinação da zona privilegiada, correspondente a cinco leguas aproximadamente, a partir de cada lado da linha. Nesta zona não seria dada concessão para o estabelecimento de outras estradas de ferro (20).

O referido decreto, que marcaria decisivamente o ponto de partida da construção de ferrovias no Brasil, permite que se perceba a existência, nos meios políticos, de uma conscientização de que a estrada de ferro seria um elemento de vital importância para o desenvolvimento que o país estava a reclamar. E como o próprio governo não tinha a menor possibilidade de realizar, por sua própria conta, um empreendimento de tamanho porte, a saída mais lógica seria a concessão de grandes incentivos, que pudessem atrair os capitais interessados em investimentos públicos.

Já nos referimos à participação do capital externo, particularmente do capital inglês. Entretanto, não podemos deixar de ressaltar a participação de capitais privados nacionais na construção de estradas de ferro no Brasil, especialmente no estado de São Paulo, e mais especificamente a partir da década de 1870 (21). Os grandes produtores locais, particularmente os produtores de café, tinham interesse em ter as suas regiões servidas por ferrovias e se organizaram em diversas companhias com esta finalidade. Odilon Nogueira de Matos, estudando o sistema ferroviário paulista, analisa este aspecto:

> *"Não se interessando a Companhia inglesa que construira a ligação Santos-São Paulo pelo prolongamento de suas linhas, pois um monopólio de quase um século assegurava-lhe a exclusividade do transporte no "funil" da serra, de maneira que qualquer estrada que se construísse no interior se tornaria sua tributária, coube a fazendeiros e capitalistas paulistas promoverem o desenvolvimento do grande melhoramento que tão bem se iniciara"* (22).

Foi, portanto, à iniciativa privada, envolvendo capitais nacionais ou estrangeiros, que se deveu a maior parte de nossas ferrovias.

Entretanto, durante o desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, exerceu sempre o Estado um papel de grande importância. Inicialmente, concedendo

incentivos e posteriormente, quando necessário, intervindo na própria construção de estradas ou prolongamentos e na exploração destas.

> *"Esses dois fatos - a iniciativa privada, como pioneira, abrindo caminho e alargando perspectivas, e o poder público, interferindo e encampando, à mercê e sob a pressão das circunstâncias; o impulso empreendedor dos particulares e a intervenção salvadora do Estado, pertencem à história da viação férrea do país e constituem as suas fontes como as resistências opostas pelo meio e as vitórias sobre ele formam a parte principal da história dos empreendimentos ferroviários no primeiro período ou na longa infancia da viação nacional"* (23).

A primeira linha férrea inaugurada no Brasil deveu-se ao espírito empreendedor de Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, em 1854. A concessão fora obtida em 1852, sem gozar ainda dos privilégios que seriam concedidos pelo Governo Imperial com o Decreto de 26 de junho de 1852. Tratava-se da linha do Grão Pará do Rio de Janeiro à Serra da Estrela. O trecho inicial correspondia apenas a 14,5 km, do porto de Mauá à estação do Fragoso (24).

Já usufruindo dos benefícios da garantia de juros, seria construída a segunda estrada de ferro do país, a E.F. D.Pedro II, inaugurada em 1858. De iniciativa

particular, encampada posteriormente pelo Governo Imperial e transformada durante a República na E.F. Central do Brasil. Estendeu-se de São Paulo ao Rio de Janeiro e à bacia do São Francisco. Esta via férrea se tornaria uma das mais importantes do país, realizando aos poucos o antigo projeto de Diogo Feijó, de ligar o Rio de Janeiro ao norte e ao sul do país (25).

No mesmo ano de 1858 foi autorizada a concessão para a construção de uma estrada de Recife ao São Francisco e em 1860, uma outra, da Bahia ao São Francisco.

Ainda em 1860, iniciaram-se os trabalhos de construção da E. F. de Santos a Jundiaí (São Paulo Railway), que por muitos anos monopolizaria o transporte entre o litoral e o planalto no estado de São Paulo. Inaugurada em 1867, primeira ferrovia paulista, tornar-se-ia de importância vital para a economia da Província. Projetada e inicialmente financiada por Mauá, foi posteriormente transferida a firmas inglesas, que se encarregaram de sua construção e exploração (26).

A estes primeiros empreendimentos seguiram-se inúmeros outros, espalhados pelo território brasileiro. São inauguradas a E. F. Central da Bahia, a E. F. de Campos a São Sebastião, a E. F. de Macaé a Campos, a E. F. de Jundiaí a Campinas (Companhia Paulista de Estrada de Ferro), a E. F. de Porto Alegre a Nova Hamburgo e a E. F. de Baturité, no Ceará, que começaram a ser construídas entre os anos de 1868 a 1875 (27).

A Paulista, cujo trecho de Jundiaí a Campinas

fora inaugurado em 1872, é considerada uma das mais bem situadas do país.

> *"A Paulista, que foi a segunda estrada construída em São Paulo e a sétima no Brasil e é uma das estradas de ferro mais bem situadas e traçadas do país, no conceito de Pereira Passos, resultou da necessidade e dos propósitos de articular o vasto interior de produção do café com o porto atlântico, já ligado em 1868, pela São Paulo Railway à capital do Estado"* (28).

Resultou de um empreendimento de fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo, incentivados pelo Presidente da Província, Saldanha Marinho. Odilon Nogueira de Matos refere-se a um trecho de discurso do citado Presidente, em que este relevava a importância da realização:

> *É o primeiro exemplo desta ordem no país. É a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estranhos, e se liberta do jugo comercial estrangeiro. É de fato um alcance enorme para o futuro"* (29).

Percebemos, partindo daí, que apesar da significativa participação do capital estrangeiro, especialmente inglês, na construção de nossas ferrovias, não podemos desprezar a contribuição dos capitais locais,

especialmente em São Paulo, onde a lavoura cafeeira já produzia um excedente de lucros que permitia investimento desta natureza.

No mesmo caso da Paulista, estão a Ituana, a Sorocabana e a Mogiana, onde notamos movimentos empreendedores partindo das cidades paulistas mais interessadas na construção destas ferrovias. Nelas também os incorporadores estão diretamente ligados à lavoura cafeeira e penetrariam elas por algumas das regiões mais ricas da província de São Paulo (30).

O período da Guerra com o Paraguai (1864-1870) suscitou diversos problemas acerca da precariadade das comunicações entre as províncias, destacando a premência de uma ligação férrea com a província de Mato Grosso. Era uma necessidade estratégica, de garantir nossas fronteiras.

Data desta época, 1870, a primeira tentativa, embora frustrada, de construção da E. F. Madeira - Mamoré (ligação entre o Brasil e a Bolívia). Entretanto, o tratado definitivo para sua construção só seria assinado em 1902 e a inauguração total de sua linha só ocorreria em 1912 (31).

Na província da Bahia, como no resto do Brasil, a construção de ferrovias teve seu impulso inicial no Decreto de 26 de junho de 1852, no qual o Governo Imperial autorizava a concessão de garantia de juros e outros incentivos aos que se dedicassem à construção de estradas de ferro. Construíram-se sob esse regime a E. F. da Bahia ao São Francisco e a E. F. Central da Bahia. Ainda

sob a vigência da mesma lei, o Governo Provincial autorizou a construção da E. F. de Santo Amaro, a Tram-Road de Nazaré e a E. F. Bahia e Minas. Posteriormente, já no período republicano, seriam construídas a E. F. Centro-Oeste da Bahia e a E. F. de Ilhéus a Conquista.

A E. F. da Bahia ao São Francisco e a E.F. Central da Bahia foram construídas com capital inglês, sendo que o prolongamento da primeira, a partir de 1876, realizou-se por conta do Governo Provincial (32).

A E. F. de Santo Amaro foi construída sob a responsabilidade do Governo da Província, uma vez que não foi possível aos concessionários, realizarem o empreendimento após as autorizações realizadas pelo governo provincial em 1863 e 1867. Foi uma obra bastante onerosa para os cofres públicos, principalmente se consideramos o regime de déficit que caracterizou a maior parte de sua atuação (33).

Foi de iniciativa particular a construção da E. F. Bahia e Minas, mediante a concessão de incentivos por parte das duas províncias diretamente interessadas. A construção do trecho baiano foi autorizada em 1879. Posteriormente, já durante a República, o estado de Minas Gerais assumiria o seu controle (34).

A Tram-Road de Nazaré, que teve seu primeiro trecho (8 km) inaugurado em 1875, resultou do empreendimento de indivíduos ligados à própria região, que sentiam a necessidade de incentivar a próspera economia local. O café produzido na região, constituía a sua principal riqueza agrícola, sendo considerado de excelente

qualidade. Estendia-se por toda a zona do chamado "Baixo Sudoeste" e constituiria o interesse central para a construção da ferrovia, que seguiria realmente o seu roteiro de produção, como podemos perceber pela citação de Theodoro Sampaio:

> *"O café, cultivado no vale do Jaguaripe e no de Jiquiriça, é lavoura que tende a aumentar nos municípios de Amargosa, São Miguel, Areia, Lage, Jequié e outros pontos ao longo da Estrada de Ferro de Nazaré"* (35).

Todo o café produzido na região dirigia-se para o porto de Nazaré, de onde era exportado; daí, o grande interesse econômico de uma estrada que, partindo desta cidade, alcançasse as zonas produtoras. Todos esses aspectos serão desenvolvidos posteriormente, quando passarmos a tratar especificamente da Estrada de Ferro de Nazaré, nosso tema central.

2. A EVOLUÇÃO DA "POLÍTICA" NACIONAL DE VIAÇÃO FÉRREA: LINHAS GERAIS

Talvez possa parecer por demais pretensioso de nossa parte pretender traçar a evolução de uma "política" nacional de viação férrea, na medida em que sua existência é inclusive discutível. Entretanto, acreditamos que a própria omissão já corresponde a um tipo de política, uma vez que reflete uma posição. Fazemos, com tudo isso, algumas ressalvas. Estamos aqui nos referindo à Política Nacional de Viação Férrea, como a posição oficialmente assumida pelo poder público, em relação à viação férrea do país e, naturalmente, às medidas práticas adotadas, em consonância ou não com essa posição oficial.

É bem verdade que não nos propomos a um estudo profundo da questão, em virtude de já ser por demais amplo o nosso campo central de pesquisa, referente à história da Estrada de Ferro de Nazaré. Por isso, é nosso objetivo traçar apenas as linhas gerais dessa evolução, para que possamos situar melhor o nosso tema central. Sendo nossa intenção estudar a E. F. N. em sua integração num contexto mais amplo, não poderíamos nos furtar a uma pequena abordagem desse contexto, que na verdade se refere a essa "política" nacional de viação férrea.

A posição oficialmente assumida pelo poder público e as suas medidas práticas de apoio, não se mantiveram uniformes, evidentemente, desde o início da implantação das primeiras ferrovias. Sucederam-se diversas etapas e é exatamente a elas que pretendemos nos referir

aqui, com o objetivo de entender o relacionamento que existe entre elas e as diversas fases por que passou a E.F.N.

Tomaremos como ponto de partida para o estudo dessa "política oficial" o estabelecimento dos "Planos de Viação", que se sucederam desde a fase de surgimento das primeiras ferrovias. Muitos desses planos, na verdade, não chegaram a se tornar oficiais, mas demonstravam a preocupação que sempre existiu em relação ao planejamento do nosso sistema de viação (e aqui, em particular da Viação férrea). Os resultados nem sempre foram satisfatórios, pela própria natureza desses planos. A maior parte deles, especialmente os primeiros, eram completamente utópicos e desvinculados da realidade financeira do país. E mesmo aqueles que se mostravam mais próximos da nossa real situação, não se faziam acompanhar das medidas práticas indispensáveis à sua realização.

O professor Benedito Silva, em "Uma Teoria Geral de Planejamento", tentando enquadrar os diversos planos de viação que se sucederam no Brasil em uma classificação segundo a sua racionalidade, os agrupa em 3 tipos: ocasional, empírico e científico:

Ocasional seria o plano caracterizado pela falta de continuidade com que os problemas são encarados. Seria o caso dos planos viários elaborados na fase colonial, no Império e até ao término da Primeira República, mantendo a marca da eventualidade.

Empírico seria o plano surgido em decorrência da ação governamental, com objetivos predeterminados,

com recursos alocados, especificamente destinados a certas realizações. Considera neste grupo o Plano Nacional de Viação de 1934 e os planos subsequentes até 1967.

O plano científico seria aquele caracterizado pela existência de princípios e normas fundamentais, por metas físicas a atingir, pelo estabelecimento de prazos e por recursos financeiros específicos. O P.N.V. de 1973 representaria já uma transição para este tipo de plano, por já prever a integração e coordenação, entre as diversas modalidades de transportes, a coordenação do planejamento nos níveis Federal, Estadual e Municipal, o estabelecimento de critérios e diretrizes, a enfatização de prioridade de investimentos e dos problemas de operação dos serviços de Transporte, visando a sua eficiência e modernização tecnológica (36).

Os problemas relativos à "Viação" em geral, ou seja, sobre os transportes, desde o início da República vem sendo tratados como de alta responsabilidade, tanto que todas as Constituições da República atribuiram ao Governo Federal a competência do assunto. Esse fato talvez explique a grande relutância, sempre adotada pelos legisladores para aprovar "Planos de Viação" que não apresentassem consideráveis índices de perfeição (37).

Segundo Elpidio de Mesquita, a idéia de subordinar a um plano racional as nossas grandes artérias de comunicação, formando-se, do interior do país, um sistema geral de viação, não pertenceu exclusivamente aos administradores do regime republicano. Existiram, na verdade, esparsos na legislação do antigo regime, preciosos

espécimes de atos administrativos de uma tentativa nesse sentido (38).

Quando o Regente Diogo Feijó baixou o Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835, no qual concedia autorização para construção e exploração de uma estrada de ferro da capital do Império para as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, já deixava antever uma certa visão de planejamento, na medida em que tentava criar condições de ligar, por via férrea, a Corte às capitais daquelas Províncias (39).

Posteriormente, no momento da inauguração do primeiro trecho da E. F. D. Pedro II, hoje Central do Brasil, em 1858, o engenheiro Christiano Benedicto Ottoni, na presença do Imperador focalizou de público e oficialmente *"a necessidade de um Plano Geral de Viação para todo o Império e sua ligação com as artérias da República do Paraguai e da Guiana Francesa"* (40).

Durante o Segundo Império foram apresentados diversos Planos Gerais de Viação, e todos eles tinham em comum o fato de se basearem em projetos ambiciosos e utópicos, sem possibilidades de realização, se considerada a situação do Brasil na época. Referindo-se a estes Planos, Fernando Azevedo diz que

> *"podiam ser, e eram quase todos, engenhosos, traçados alguns por mãos de mestre, mas inexequíveis, irreais, destinados a brilhar no papel e incapazes de adaptar-se à situação econômica e financeira do país, sem fontes de renda para*

acudir às imensas despesas em que importaria sua execução" (41).

Em 1859, Christiano Benedicto Ottoni apresentou o trabalho "O Futuro das Estradas de Ferro do Brasil", no qual considerou as primeiras vias férreas a serem decretadas, propondo ligações norte-sul, do Prata ao Amazonas, incluindo também a navegação fluvial interior (42).

Em 1874, o engenheiro Ramos de Queiroz apresentou ao Instituto Politécnico Brasileiro o seu "Esboço de Plano de Viação Geral para o Império do Brasil". Nesse projeto ele procurou articular os sistemas de viação fluvial e ferroviária, visando as comunicações do litoral com o interior e das capitais entre si. Em 1882, apresentou um novo plano, baseado no sistema das "convergentes" e "divergentes", em que a artéria meridional ia do Araguaia ao Paraná (43).

Também no ano de 1874, o Engº André Rebouças apresentou um plano de viação que talvez possa ser considerado o mais utópico dentre os que surgiram no 2º Império. O seu plano consistia na intercomunicação do Atlântico com o Pacífico através de grandes estradas transversais, conhecidas como "Os Dez Paralelos de André Rebouças". Considerou o Brasil com a forma de um triângulo, com a base no rio Amazonas e sugeriu a construção de dez sistemas transcontinentais paralelos à base do triângulo, partindo dos portos do Atlântico (44).

Em 1881, o Engº Honório Bicalho apresentou um

plano de viação onde conjugava a navegação férrea e fluvial, ligando o Rio de Janeiro a várias regiões brasileiras, utilizando-se de quatro grandes linhas: Leste-Oeste, Central-Norte, Central-Sul e Noroeste. Na apresentação de seu plano colocou:

> *"O primeiro meio que naturalmente se apresenta para vencer as grandes distâncias que quase isolam as grandes províncias do Império, é utilizar a navegabilidade natural e aperfeiçoada dos rios mencionados e seus afluentes, ligá-los por meio de estradas de ferro, convenientemente traçados em posição das grandes linhas futuras, e formar, assim, as primeiras linhas gerais mistas de viação a vapor, que atuem como grandes artérias para levar o movimento da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais a todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil"* (45).

Em 1882 foi apresentado o "Plano Bulhoes", que resultou da incumbência conferida pelo Primeiro Congresso Ferroviário Brasileiro aos engenheiros A. de Oliveira Bulhões, Ferino José de Melo e Jorge Rademaker Grünewald. Mostrava grandes semelhanças com o "Plano Bicalho" nos seus fundamentos, dando, porém, maior destaque, nas comunicações terrestres, às ferrovias (46).

O Plano Geral de Viação de Rodrigo Augusto da Silva foi apresentado ao Imperador em 1886. Constava de

sua apresentação as seguintes considerações:

> *"É desolador o quadro que representam as nossas estradas de ferro ao ve-las traçadas na carta geral do Império. Se, porém, as circunstâncias da fazenda pública não permitem prosseguir desassombradamente na construção de estradas econômicas que cortem o interior do Império nas direções mais convenientes, não me parecem, entretanto, impedir que levemos a efeito a linha de Bagé a Uruguaiana, concluamos o prolongamento da Bahia até o Rio São Francisco, e estendamos a via férrea D. Pedro II até a seção francamente navegável do rio das Velhas"* (47).

Sugere diversos prolongamentos e novas construções.

Esses foram os Planos de Viação apresentados no 2º Império, valendo ressaltar que nenhum deles conseguiu aprovação oficial. Todas as estradas que surgiram no Brasil nesse período foram iniciativas isoladas, sem seguir um plano de conjunto, desvinculadas de qualquer planejamento de caráter geral. Eram diversos os impasses que existiam para a realização de empreendimentos de tamanho vulto, mesmo em se tratando daqueles projetos menos ambiciosos.

Em primeiro lugar, os obstáculos resultantes das condições geográficas do território brasileiro, por demais acidentado, predominando as regiões de planalto.

> *"A terra, com seus relevos absurdos e suas*

erosões desastrosas, com suas muralhas de montanha ou de massas de água, intransponíveis ou difíceis de vencer; distancias enormes..." (48).

Em segundo lugar, a condição financeira do país, carente de recursos, como já vimos anteriormente. E em virtude dessa carência de recursos financeiros para os grandes empreendimentos, verificava-se a construção de pequenos trechos de linha férrea, que posteriormente seriam prolongados. As estradas eram, por conseguinte, construídas por etapas, e muitas vezes, sem seguir um plano de conjunto. O caráter fragmentário que caracterizou o surgimento das estradas de ferro no Brasil seria, inclusive, responsável por muitas das deficiências existentes no seu traçado. Miguel de Teive e Argollo estudando as estradas de ferro da Bahia refere-se a elas como sendo

"completamente separadas, muito longe de constituirem uma unidade, cortando as zonas mais ricas de nossa terra representam apenas elementos distintos, afastados, sem nenhuma conexão e atravessando zonas pouco produtivas, talvez as mais estereis do Estado" (49).

E ainda podemos citar, também, a constante interferência da política na construção de ferrovias e em sua administração, fato que sempre se fez notar no Brasil. Fernando Azevêdo destacou este aspecto, dizendo que

"a intervenção da política na indústria ferroviária

tem sido em várias estradas, o canero avassalador que corroi todo o sistema retardando-lhe o desenvolvimento e afastando as perspectivas de uma política de viação" (50).

Os interesses políticos e partidários influiriam decisivamente no traçado de muitas das estradas de ferro brasileiras. Em decorrência disso, muitas estradas e ramais se tornariam anti-econômicos desde o momento de sua implantação, uma vez que não resultavam de reais exigências econômicas das regiões servidas.

Foi, portanto, num contexto marcado por sérias dificuldades que se iniciou a implantação de vias férreas no Brasil.

> *"Diante desses obstáculos que se levantaram à construção de um vasto sistema ferroviário e vão desde a extensão territorial à complexidade morfológica do país, desde a precariedade da estrutura econômica à falta de visão de uma política patriarcal, desde as disputas regionais à estrutura financeira das províncias, a execução de um largo plano geral de viação seria tentativa inútil e excederia os limites da capacidade de um povo que, trabalhando com a terra e seus recursos, não ultrapassara ainda o estágio agrícola de sua evolução"* (51).

Mas, apesar de todas as dificuldades que

existiam, não podemos deixar de destacar que a posição oficial do Governo do Império era francamente favorável à expansão do sistema de transporte ferroviário, fato a que, aliás, já nos referimos anteriormente. O Decreto de 31 de outubro de 1835 e o de 26 de junho de 1852 (já mencionados) refletem a preocupação que existia de atrair os investimentos, concedendo para tanto uma série de privilégios. Comentando o assunto, diz Hélio Viana:

> *"Passadas as consequências da guerra (do Paraguai), pode ser retomado o incentivo oficial à construção de estradas de ferro, através da modificação do regime de garantia de juros, por um decreto de 1873 e regulamento do ano seguinte, "minucioso e ponderado trabalho em que se definiam as atribuições do governo federal e das províncias em matéria de concessão". "O emprego do capital máximo a ser subvencionado ou garantido, mereceu apurados e excelentes estudos, que honram os técnicos da época" "* (as citações são de J. Palhano - "Rápida notícia da Viação Férrea do Brasil) (52).

A Tram-Road de Nazaré, que teve sua construção iniciada em 1871, também reflete as adversidades que teve de enfrentar, tais como a carência de recursos, deficiências técnicas, ausência de um planejamento de toda a extensão da obra, que em decorrência da falta de recursos, foi realizada em diversas etapas, etc. Esses aspectos

serão abordados com mais vagar, no capítulo seguinte.

No que se refere à quilometragem de estradas de ferro construídas no Brasil entre os anos de 1871 e 1889, podemos sintetizar com os dados seguintes:

1871 - 1874 ..... 539 km

1875 - 1879 ..... 1.637 km

1880 - 1884 ..... 3.391 km

1885 - 1889 ..... 3.281 km (53).

Ao ser instalado o regime republicano, em 1889, existiam no Brasil 9.583 km de vias férreas em tráfego (54). Com o advento da República, surgiria de imediato o problema da definição das competências federal e estadual, no que se refere à concessão de vias férreas. O Decreto nº 159 de 15 de janeiro de 1890, baixado pelo Marechal Deodoro da Fonseca, na fase do Governo Provisório, determinava providências sobre o modo de organização de um Plano de Viação Federal, dispondo o seguinte:

> *"Considerando que é necessário discriminar em matéria de viação quais os trabalhos que devem ficar a cargo do Governo Federal;*
> *Considerando, além disso, que a boa execução de um plano concebido não só assegurará a pronta ação administrativa, mais ainda estabelecerá laços indispensáveis à manutenção da unidade política e a união comercial dos Estados;*
> *Considerando que é imprescindível ponderar em objeto de tanta magnitude as condições técnicas, estratégicas, e sobretudo econômicas,*

visando o povoamento e aproveitamento até agora completamente desaproveitados,

Decreta:

Art. 1º - Será nomeada uma comissão de 5 cidadãos para estudar e organizar no menor prazo possível um plano geral de viação consultando para isso as memórias, trabalhos, todos os documentos, enfim, que julgar conveniente" (55).

Em 26 de junho de 1890 seria expedido o Decreto nº 524, estabelecendo regras sobre a competência do Governo Federal e a dos Estados para a concessão de estradas de ferro (56).

Ficou estabelecido que todas as estradas de ferro cuja concessão ficasse reservada à União, fariam parte de um Plano Geral de Viação, que seria organizado para servir de base às respectivas concessões. O referido Plano ficou a cargo de uma comissão composta pelos seguintes membros:

Gal. Jerônimo de Moraes Jardim

Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis

Edmundo Busch Varela

Júlio Horta Barbosa

José Gonçalves de Oliveira (57).

A referida comissão planejou diversas vias férreas espalhadas pelo país, tentando alcançar os objetivos de articulação do sistema ferroviário com o fluvial. Na apresentação do Plano, dizia-se:

"O projeto mostra, de fato, que os traços gerais

da rede foram lançados de maneira a franquear o escoamento dos produtos dos mais importantes vales do país, aproveitar os melhores portos do litoral e, finalmente, facilitar as correspondências interiores entre os centros comerciais da República, os mais ativos ou susceptíveis de se tornarem tais" (58).

Foram estabelecidas muitas concessões, mas a situação financeira do país era bastante difícil, agravando-se com a crise do Encilhamento (1891-1892), o que frustraria em grande parte as boas intenções. Segundo Homero B. Ottoni, este plano deixou de ser aproveitado e por isso quedou esquecido (59).

Posteriormente à apresentação do Plano de 1890 surgiram diversas sugestões tendentes a modificá-lo, sendo que algumas foram adotadas e deram lugar a novas linhas, incorporadas à rede construída. Entre estas sugestões podem ser destacadas as seguintes:

a) Constituição Definitiva da Rede de Viação Férrea Nacional pelo Eng. José Luis Batista, que organizou, em 1923, quando exercia as funções de Chefe da Divisão Técnica da extinta Inspetoria Federal das Estradas um estudo focalizando a necessidade de constituição da rede ferroviária brasileira. Acreditava que as construções até então realizadas não representavam esforços tão dispersivos como geralmente se supunha; o que lhes faltava era um plano de entrelaçamento, para o qual apresentou sugestão.

b) "Meios de Comunicação no Brasil", pelo Engº Pandiá Calógeras, em 1926. Traçou as linhas gerais de um sistema de comunicações considerado necessário aos interesses econômicos e políticos do país, figurando como aspecto principal as interligações ferroviárias. Focalizou a falta de comunicações interiores entre as capitais dos Estados e destas com o Rio de Janeiro como um grande mal a remediar. Embora não tenha apresentado propriamente um plano geral de viação, o seu trabalho constituiu uma valiosa contribuição para esse fim, na medida em que sugeriu uma série de ligações por linhas férreas.

c) "Política de Viação Brasileira, atuais redes de comunicações, futuras redes", pelo Eng. Paulo de Frontin, em 1927. Sugeriu o traçado de grandes troncos de ligação entre o produtor e o consumidor nacionais. Destacava que, durante o período colonial, as relações entre as diversas capitanias faziam-se quase exclusivamente com a metrópole. Quando a divisão em capitanias foi substituída pela de províncias, cada uma delas procurou dirigir sua viação férrea para o mar, visando a exportação de seus produtos. Não se levou em conta, ao lado da exportação, o consumo da própria população. E à medida em que esta população crescia e aumentavam as relações entre produtor e consumidor nacionais, tornava-se indispensável, para o desenvolvimento da riqueza pública, que houvesse uma circulação mais intensa, rápida e barata entre produção e consumo (60).

Realmente, como ressaltava Frontin, já não se tratava apenas de ligar os centros de produção aos portos

de embarque, como no Império e até os finais da Primeira República. As exigências do mercado interno cresciam e para atendê-las tornava-se necessário ligar os centros consumidores existentes dentro do próprio território brasileiro. Segundo Fernando Azevêdo, a mudança na direção de nossos caminhos, de oeste-leste, no passado, para norte-sul e leste-oeste correspondia à passagem do país da era do açúcar, do café e do algodão, à policultura e à do nascimento da indústria nacional (61).

A partir da década de 1920, modificações significativas ocorreriam no sistema de transportes do país, ao tempo em que se verificava, em escala elevada, uma expansão do sistema rodoviário, que passaria a receber dos governantes do país uma atenção cada vez maior.

Essa expansão, no entanto, não ocorreria de forma coordenada com o sistema ferroviário, mais antigo no país, como seria de se esperar, para o melhor aproveitamento dos dois sistemas e obtenção de maiores rendimentos para o desenvolvimento do país. Verificaria-se, ao contrário, uma crescente concorrência entre eles, provocando, a partir daí, pronunciado desequilíbrio na exploração das vias férreas. O transporte rodoviário passa a absorver parcelas cada vez mais significativas do transporte que vinha sendo realizado pelas estradas de ferro.

O que se pode observar, a partir dessa fase, é uma tendência, cada vez mais acentuada, dos nossos governos de incentivar o surto rodoviário ao mesmo tempo em que se tornaria cada vez mais sensível a omissão em relação ao transporte ferroviário. No programa de governo do

Presidente Washington Luís já foi dada uma

> *"especial ênfase à construção de rodovias, despertando, a partir de então, o maior interesse nos setores técnicos por esse meio de transporte e dando início a uma era de expansão acentuada da rede rodoviária nacional, operando-se, em contrapartida, sensível decréscimo no ritmo de construção das ferrovias..."* (62)

Voltaremos a tratar do assunto da concorrência rodoviária em relação às ferrovias, no decorrer do trabalho.

O primeiro Plano Geral de Viação a ser aprovado oficialmente foi o de 1934, quando o Governo Federal passou a considerar mais a fundo o problema viário do país.

Para realização dos estudos, foi nomeada uma comissão composta pelos seguintes engenheiros:

Arlindo Gomes da Luz

Francisco Paes Leme de Monlevade

Caetano Lopes Júnior

Joaquim de Assis Ribeiro

Major Mário Perdigão (pelo Ministério da Guerra)

José Luiz Baptista

Moacir Malheiros Fernandes Silva (delegado do Ministério da Viação)

Arthur Pereira de Castilhos (representando a Inspetoria Federal das Estradas)

Oscar Weinschenck. (63)

A Comissão apresentou o seu relatório em 10 de junho de 1934, sendo o Plano Geral de Viação Nacional aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934 (64).

A referida comissão declarou ser seu objetivo

> *"traçar o plano geral das vias de comunicação de caráter nacional, que constituirão a rede federal, cobrindo todo o território da República e que deverá atender, simultaneamente, aos interesses políticos, administrativos e econômicos da União"* (65).

No plano elaborado foram indicados nove troncos na direção norte-sul; onze troncos na direção leste-oeste; dezoito ligações estabelecendo comunicações entre eles e determinados pontos da fronteira. Não distinguiu a comissão, para os troncos e ligações terrestres a serem construídas a rodovia da ferrovia, admitindo um ponto de vista já apresentado por Paulo Frontin, em que a rodovia serviria, em muitos casos, como sendo a primeira etapa a realizar (66).

Esse ponto de vista da comissão mereceu posteriormente várias críticas, pois na verdade ela praticamente ignorou o desenvolvimento sensível que na época já vinha tendo o transporte rodoviário.

O Plano Geral de Viação Nacional de 1934 compreendeu o traçado de 11.180 km de vias fluviais e 11.180 km de estradas de ferro, correspondendo a 21,8% e 78,2% respectivamente (67)

A Comissão realizou estudos acerca das condições técnicas que deveriam ser observadas na construção de novas linhas e recomendou também a reconstrução ou melhoramento das linhas já existentes. Destacou ainda a necessidade de ser corrigida a falha da legislação ferroviária do país que permitiu o surgimento de estradas de ferro com uma série de defeitos, decorrentes em parte do desenvolvimento de pequenas redes isoladas, da ausência de um regulamento estabelecendo uma padronização a ser seguida por todas as vias férreas. Ressaltou que com o intuito de reduzir-se o custo de construção, foram sempre admitidas más condições técnicas, só possíveis com a aplicação da bitola estreita, que foi adotada, quebrando-se a uniformidade desse padrão. Nem ao menos nas linhas com a mesma bitola se encontrava uniformidade nos outros elementos, que assegurariam o intercâmbio do respectivo material rodante e de tração (68).

Apesar de sua importância para a sistematização da política de transporte no Brasil, o P.G.V.N. de 1934 apresentava como maior deficiência a preocupação em dotar as várias regiões do país de um único meio de transporte - ferroviário, rodoviário ou fluvial - o que só se justificaria em áreas de reduzida significação econômica. Nas regiões de maior desenvolvimento a coexistência de vários meios de transporte inclusive já se vinha verificando, como consequência inevitável desse desenvolvimento (69).

A expansão do transporte rodoviário tornava-se cada vez mais visível, preponderando, inclusive, a política

rodoviária sobre a ferroviária, demonstrando claramente a opção que fora feita pelos nossos governos. Apesar de não contarmos com dados quantitativos, sabemos que nos próprios Orçamentos da República, *"as verbas alocadas ao sistema rodoviário avultam sobre aquelas consignadas aos demais modos de transporte"* (70).

No que se refere à expansão da rede ferroviária, os dados comprovam uma sensível redução nos índices de crescimento. São os seguintes os dados referentes aos quilômetros construídos desde o início da República:

1890 - 1895	3.383 km
1896 - 1900	2.349 "
1901 - 1905	1.464 "
1906 - 1910	4.685 "
1911 - 1915	5.180 "
1916 - 1920	1.816 "
1920 - 1940	5.699 "
1940 - 1945	1.028 " (71)

Podemos perceber que a partir de 1916 decresceria sensivelmente o número de quilômetros construídos.

No ano de 1946, o então Ministro da Viação e Obras Públicas, Engº Maurício Joppert da Silva convocou uma comissão para rever e atualizar o P.G.V.N. de 1934.

Em 30 de outubro de 1947 a Comissão apresentou o seu relatório compreendendo:

a) Exposiçao sobre a necessidade de ser revisto o plano geral de 1934, baseando-se fundamentalmente: na falta de coordenação dos meios de transporte; na indistinção deixada em relação aos troncos terrestres quanto

à sua natureza, se rodoviária ou ferroviária; na existência do Plano Rodoviário Nacional de 1944, salientando-se a conveniência de ser o mesmo incluído num plano geral de viação.

b) Apresentação do plano de 1946 e do projeto que o aprovava.

c) Apresentação do projeto de lei criando o Conselho Nacional de Viação e Transportes (72).

O trabalho desta Comissão já revelou claramente uma mudança significativa em relação à política ferroviária como podemos perceber pelas suas afirmações de que a

> *"extensão da rede ferroviária a zonas fracamente povoadas e de escassa produção, é contrária ao aumento da densidade do tráfego; que a ida da estrada de ferro a regiões economicamente inexpressivas, com a finalidade política e administrativa de integrar na comunidade brasileira, populações que aí habitam, não tem a importância que antes apresentara, porque essa integração se opera pela aviação e pelo rádio; que o papel pioneiro de despertar essas zonas e aí criar riquezas, cabe às estradas de rodagem; que a extensão da rede ferroviária brasileira, quando não exigida para interligação de sistemas regionais já existentes, deve processar-se, portanto, apenas sob critérios econômicos e eventualmente militares; que essa é a orientação a seguir-se num moderno plano de viação férrea"* (73).

A função pioneira do transporte ferroviário seria transferida aos transportes rodoviário e aeroviário. Nesse ponto, inclusive, justificou-se as posteriores reduções feitas no plano de 1934 quanto ao desenvolvimento da rede ferroviária.

Foi muito longa a tramitação do plano de 1947 nas 2 Casas do Congresso Nacional, sem que contudo fosse obtida uma aprovação definitiva.

Em vista dessa ausência de uma manifestação definitiva da parte do Congresso, o Presidente Juscelino Kubitschek, baseando-se na urgência do seu programa de metas, solicitou e obteve aprovação por lei, a título provisório, de um Plano Rodoviário Nacional e de um Plano Ferroviário Nacional, contendo as relações descritivas das respectivas estradas (74).

As construções de ferrovias ou mesmo as reconstruções e melhoramentos na rede existente tornavam-se cada vez mais reduzidas, Segundo Fernando Azevedo

> *"em todo esse período de quase um século, desde os primeiros esboços e projetos até a elaboração dos planos de viação nacional, de 1934 e 1947, ressalta, a um exame superficial, o contraste ou descompasso entre as arrojadas concepções dos planejamentos sucessivos e as realizações, aparentemente medíocres, no domínio das concepções ferroviárias"* (75).

Em 31 de dezembro de 1964 foi publicada a Lei

nº 4.592, aprovando o Plano Nacional de Viação (76).

Foram as seguintes as bases gerais estabelecidas no Plano Nacional de Viação de 1964:

- O Plano a ser elaborado deverá atender às necessidades sócio-econômicas e político-estratégicas estimadas, para os próximos 25 anos.

- As vias e terminais constantes do Plano deverão ter caráter eminentemente nacional, antes que sentido regional ou local cujos interesses particulares deverão ser atendidos pelos próprios Estados ou Municípios, mediante a organização de planos complementares ao plano federal a serem aprovados pelo C.N.T., e integrados por eixos secundários, por ligações, ramais e acessos.

- A continuidade e vitalização dos troncos longitudinais rodoferroviário e marítimo vem como das terminais portuárias e aeroviárias na faixa profunda de 500 km do litoral, deverá apresentar-se como imperativo inadiável dentro das realidades nacionais.

- A ligação do centro de Poder Político Nacional - brasília - com os demais centros de Poder Nacional, principalmente as capitais dos Estados, se apresenta também como de importância prioritária.

- Facilitar o escoamento dos produtos industriais, minerais, agrícolas e pastoris relevantes na economia nacional, proporcionando acessos fáceis aos respectivos centros produtores e ligações eficientes - curtas, permanentes e a baixo custo - nos grandes centros de consumo e terminais marítimos e fluviais, em sistemas financeiramente equilibrados.

- As necessidades estratégicas militares definidas pelo Estado Maior das Forças Armadas, inclusive assegurando acesso adequado às fronteiras terrestres e marítimas em pontos de maior sensibilidade, deverão ser atendidas.

- Garantir a articulação do sistema de viação nacional com os sistemas panamericano e internacional (aeroviário e marítimo) (77).

Além das bases gerais, enumeradas acima, foram estabelecidas prescrições relativas a cada Conselho ou Órgão Setorial. Em relação ao Conselho Ferroviário Nacional, cabia considerar primordialmente os seguintes aspectos:

- Eliminar do Plano Ferroviário os ramais anti econômicos.

- Integrar os Sistemas Ferroviários Regionais interligando suas redes.

- Considerar o problema da ligação ferroviária entre a Capital Federal e as Capitais dos Estados.

- Dar especial importância às linhas de produtividade, previsivelmente asseguradas, e às conexões com as terminais marítimas principais.

- Assegurar o transporte pesado, de maneira a atender nas melhores condições econômicas, a circulação interior, nos transportes de massas a grandes distâncias (78).

Já aparece, com destaque, nesse plano, a necessidade de eliminar os ramais anti-econômicos do Plano Ferroviário. E esses ramais eram numerosos, especialmente

face à situação de carência em que se encontrava a rede ferroviária do país. O reaparelhamento, a melhoria das condições técnicas, nunca chegaram a merecer medidas práticas consistentes, apesar de várias vezes terem sido reconhecidas como imprescindíveis a nível oficial, como no Plano de 1934. Grande parte das vias férreas tornara-se obsoleta, com equipamento inadequado.

Também no P.N.V. de 1964, foi destacada teoricamente a importância do transporte ferroviário e a necessidade de sua recuperação.

> *"A presente situação do sistema ferroviário brasileiro, motivada por uma política salarial demagógica em conexão com a obsolência de algumas vias, tem constituído motivo, para que apressadamente se condene, como superado esse sistema de transporte de nossa circulação de superfície. A economia mundial dos transportes, entretanto, não confirma tais preconceitos, sendo de notar que em todos os países industriais, principalmente naqueles de extensa base física, vem se observando, no deslocamento de massas a grandes distâncias, o impacto cada vez maior dos sistemas ferroviários, em detrimento dos transportes leves interurbanos, reservados, principalmente, para as médias e pequenas distâncias"* (79).

Baseando-se nas referidas considerações, foi

recomendada a integração e expansão do sistema ferroviário nacional e também enfatizou-se a introdução de novas técnicas operacionais para melhoramento da infra-estrutura e reequipamento conveniente à oferta de serviço rápido e de boa qualidade (80).

A apresentação do referido plano demonstrou uma conscientização do problema ferroviário brasileiro:

> *"Cumpre, assim, antes de eliminar ou estagnar esse tipo de transporte - hoje, por causas conhecidas e possíveis de serem removidas a médio prazo, tão oneroso ao país - proporcionar-lhe as condições normais de exploração e deste modo adequá-lo ao interesse público, não só às solicitações de nosso mercado interno, cada vez mais amplo e diversificado, como, ainda, às necessidades permanentes da estratégia nacional"* (81).

Mas, mesmo essa conscientização das enormes deficiências do transporte ferroviário no Brasil, não se faria acompanhar das necessárias medidas práticas de recuperação do nosso parque ferroviário.

NOTAS

(1) STEPHENSON e BESSEMER. Os Pioneiros das Ferrovias. Manchete. Nº 1.130, Ano 21, 15 de dezembro de 1973, pág. 44.

(2) Idem.

(3) O Romance da Maria Fumaça. Rodovia, nº 306, 1973, pág. 20, c/r.

(4) ARCOLLO, Miguel de Teive e; FRANCA, Justino da Silveira. Memória sobre as estradas de ferro do estado da Bahia. Typ. e Enc. Reis & Comp., Bahia, 1908, pág. 3.

(5) STEPHENSON e BESSEMER... Op. cit., pág. 45.

(6) Idem.

(7) Coleção das Leis do Império do Brasil de 1835. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1864, pág. 118/119.

(8) Como Referência: SODRÉ, Nelson Werneck. Formação Histórica do Brasil, Ed. Brasiliense, 8a. edição, São Paulo, 1973, pág. 116; TAVARES, Luís Henrique Dias. A Independência como decisão da unidade do Brasil. Separata da Revista de Cultura nº 8. Publicação da Universidade Federal da Bahia, 1974, pág. 76.

(9) AZEVEDO, Fernando. Um Trem corre para o Oeste. Obras Completas, vol. XII, 2a. edição, Ed. Melhoramentos, São Paulo, s/d., pág. 33.

(10) CAVALCANTI, Amaro. Resenha Financeira do Ex-Império do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890, pág. 95.

(11) Idem, pág. 113.

(12) Idem, pág. 180.

(13) Idem, pág. 180.

(14) MANCHESTER, Alan. A preeminência inglesa no Brasil, São Paulo, Editora Brasiliense, 1973, pág. 265.

(15) Idem, pág. 268, c/r.

(16) Idem, pág. 275.

(17) PINTO, Estêvão. História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste. Coleção Documentos Brasileiros, Liv. José Olympio Ed., R.J., 1949, pág. 25.

(18) Coleção das Leis do Império do Brasil de 1852. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1853, pág. 5, 6 e 7.

(19) PINTO, Estêvão. Op. cit., pág. 55/56.

(20) Coleção das Leis do Império do Brasil de 1852. R.J. Typ. Nacional, 1853, pág. 6.

(21) MATOS, Odilon Nogueira de. O Desenvolvimento da Rede Ferroviária e a Expansão da Cultura do Café em São Paulo. In: Boletim Geográfico, nº 133, Ano XIV, pág. 373, c/r.

(22) MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias. Editora Alfa-Omega, São Paulo, 1974, pág. 129.

(23) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 123.

(24) VIANA, Hélio. História da Viação Brasileira. R.J., Ed. da Boblioteca do Exército, Gráfica Laemmert, Limitada, 1949, pág. 184, c/r.

(25) Idem, c/r.

(26) MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias. Op. cit., pág. 58/59, c/r.

(27) VIANA, Hélio. Op. cit., pág. 185, c/r.

(28) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 46.

(29) MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias. Op.cit., pág. 63, c/r.

(30) Idem, c/r.

(31) VIANA, Hélio. Op. cit., pág 185, c/r.

(32) PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. "A Viação na Bahía, em Diário Oficial da Bahia, 2/7/1923, pág. 132/133, c/r.

(33) Idem, c/r.

(34) Idem, c/r.

(35) SAMPAIO, Theodoro. O Estado da Bahia. Bahia. Imp. Oficial do Estado, 1925, pág. 20.

(36) Planos de Viação: Evolução - História (1808 - 1973). Conselho Nacional de Transportes, 1974, pág. 16.

(37) Idem, pág. 25, c/r.

(38) MESQUITA;, Elpidio de. Viação Férrea da Bahia. Typ. do Jornal do Comércio, Rodrigues & C., Rio de Janeiro, 1910, pág. 3.

(39) Planos de Viação. Op. cit., pág. 34, c/r.

(40) Idem, pág. 32.

(41) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 40.

(42) OTTONI, Homero Benedicto. Viação Férrea Brasileira - Planejamento. São Paulo, 1948, pág. 68, c/r.

(43) Idem, pág. 68.

(44) Idem, pág. 68.

(45) Planos de Viação. Op. cit., pág. 65.

(46) VIANA, Hélio. Op. cit., pág. 191, c/r.

(47) Planos de Viação. Op. cit., pág. 75.

(48) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 34.

(49) ARGOLLO, Miguel de Teive e. Op. cit., pág. 12.

(50) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 42.

(51) Idem, pág. 55/56.

(52) VIANA, Hélio. Op. cit., pág. 185.

(53) Idem, pág. 185/186.

(54) Idem, pág. 187.

(55) Planos de Viação. Op. cit., pág. 32/33.

(56) Idem, pág. 33.

(57) OTTONI, Homero Benedicto. Op. cit., pág. 69.

(58) Planos de Viação, pág. 85.

(59) OTTONI, Homero Benedicto. Op. cit., pag. 69.

(60) Planos de Viação. Op. cit., pág. 93 a 98, c/r.

(61) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 59.

(62) Planos de Viação. Op. cit., pág. 103.

(63) OTTONI, Homero Benedicto. Op. cit., pág. 69.

(64) Planos de Viação. Op. cit., pág. 123.

(65) Idem, pág. 124.

(66) Idem, pág. 125.

(67) VIANA, Hélio. Op. cit., pág. 191.

(68) Planos de Viação. Op. cit., pág. 133/134.

(69) Idem, pág. 180, c/r.

(70) Idem, pág. 141.

(71) VIANA, Hélio. Op. cit., pág. 188/189.

(72) Planos de Viação. Op. cit., pág. 179/180.

(73) Idem, pág. 180/181.

(74) Idem, pág. 201.

(75) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 60.

(76) Planos de Viação. Op. cit., pág. 215.

(77) Idem, pág. 221/222.

(78) Idem, pág. 223.

(79) Idem, pág. 235.

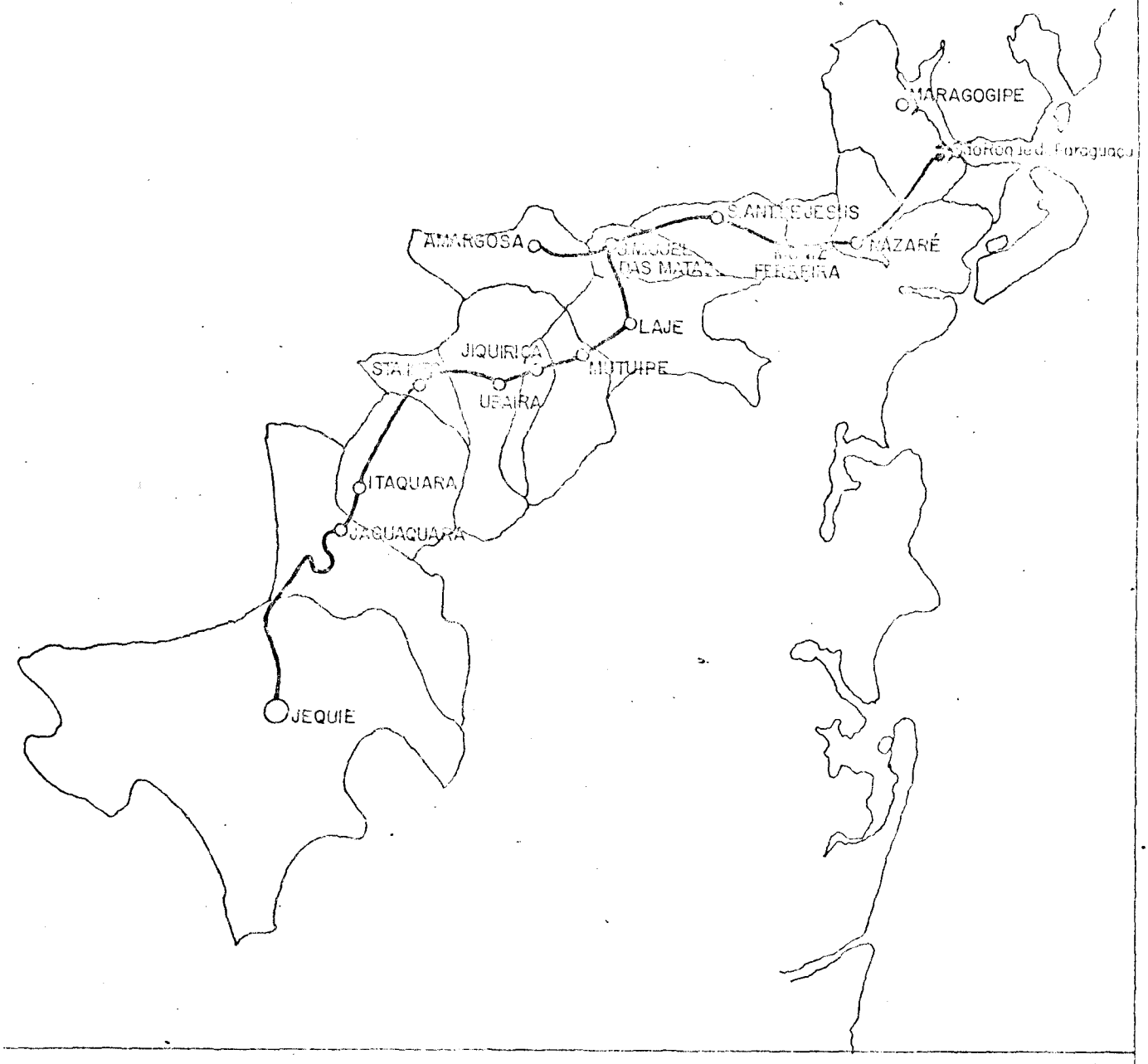
(80) Idem, pág. 235.

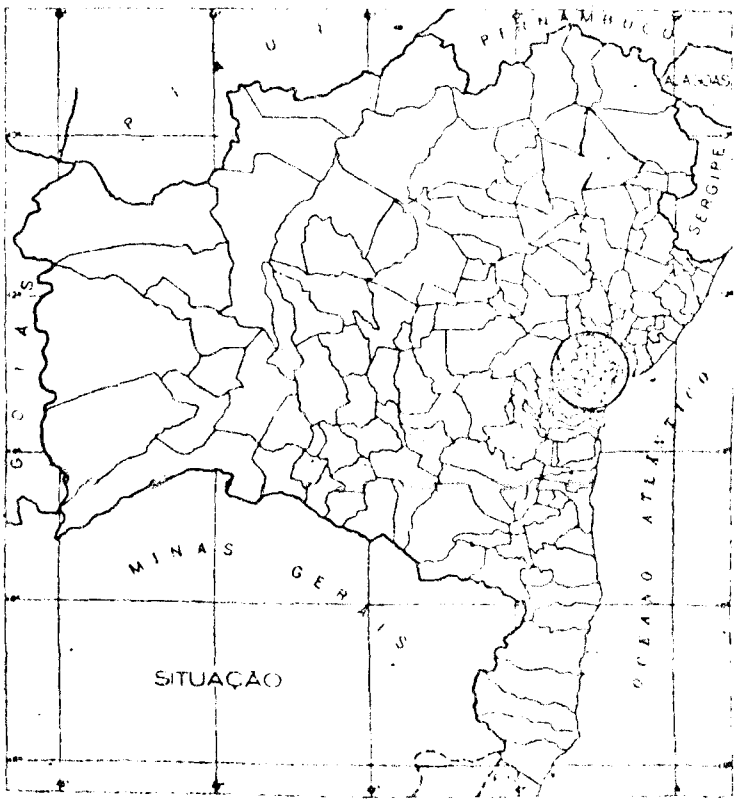
(81) Idem, pág. 236.

III - A ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

PLANTA DA ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

ESCALA 1:1.200.000





LEGENDA

CIDADES ○

Vila ●

ESTRADA DE FERRO DE NAZARE ———

LIMITE MUNICIPAL ———

III - A ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

1. BREVE APRESENTAÇÃO DA REGIÃO SERVIDA PELA E.F.N.

1.1. MUNICÍPIOS TRIBUTÁRIOS

A Estrada de Ferro de Nazaré, partindo da cidade de Nazaré, na zona do Recôncavo Baiano seguia em direção ao Sudoeste do Estado.

Os municípios servidos incluem-se na "zona fisiográfica do Recôncavo" e na "zona fisiográfica de Jequié".

A E.F.N. atingiu gradativamente os seguintes municípios:

a) NAZARÉ

A cidade de Nazaré, sede do município do mesmo nome, foi o seu ponto de partida, município este localizado na zona fisiográfica do Recôncavo.

A vila de Nazaré fora elevada à categoria de cidade pela Resolução Provincial n. 368 de 10 de novembro de 1849 (1).

Referindo-se à localização dessa cidade, diz Francisco Vicente Vianna:

"Situada sobre ambas as margens do rio Jaguaripe, unidas por uma sólida ponte de pedra e cal, com grande número de arcos, até onde chegam

as marés, está a uma légua da cidade de Aratuipe e quatro de Ste. Antonio de Jesús... Dista Nazaré dezoito léguas da capital, com a qual se comunica pelos vapores da Companhia Baiana e barcos" (2).

Desde a fase anterior ao início da construção da Estrada, o município de Nazaré destacava-se no cenário baiano pela sua prosperidade. No ano de 1859 a ele se referia o Presidente da Província nos seguintes termos:

"É sem dúvida esta localidade, depois de Santo Amaro, o primeiro ponto importante desta Província já pela riqueza natural de seu solo e porto de mar que possui, se bem que abandonado e não melhorado, já pelo afãm com que os seus habitantes buscam o trabalho, dedicando-se às indústrias, ao comércio, e em grande escala, à lavoura.

"É sensível a diferença progressiva que apresenta aquela localidade todos os anos! E quem deixa de frequentá-la, por mais tempo, admira o progresso que há ela tido, tanto em melhoramentos materiais públicos, como em edificação particular e asseio, e assim relativamente ao comércio e à agricultura, que ali sobe de ponto anualmente" (3).

A principal atividade econômica do município

era a agricultura. Entretanto, a atividade industrial (doméstica) e comercial tinham um grande desenvolvimento.

Referindo-se ao município no final do século XIX e início do século XX coloca Francisco Vicente Vianna:

> *"A indústria particular do município é a agrícola, do fabrico da farinha de mandioca, que tão grande era, que a cidade era conhecida por Nazaré das Farinhas. A cidade exporta, além de farinha, café, fumo, raspadura, açúcar e muitos gêneros de quitanda. Há, no município, algumas olarias e, na cidade, duas serrarias a vapor, uma delas de grande força; muitos engenhos de açúcar no município, uns movidos a vapor ou água e outros por força animal, alguns alambiques e moinhos de água para fabricação de fubá de milho e uma fábrica de pichuã (extrato de nicotina de talos de fumo) e uma de sabão e velas. Os terrenos do município são férteis, bem regados e aproveitados pelas diferentes lavouras. O subsolo é rico em diversos minerais particularmente ferro"* (4).

A cidade de Nazaré a este tempo destacava-se como importante centro comercial, *"tornando-se o empório de toda a zona"*, segundo Isaias Alves (5).

No entanto, a lavoura de subsistência foi sempre a principal atividade econômica do município. Segundo o Recenseamento de 1950, este município foi apresentado

como um dos grandes centros agrícolas do Estado, como produtor de mandioca, cana de açúcar e banana, além de café, arroz, cacau e outros produtos de menor importância. O volume de produção agrícola em 1955 atingiu 43.565 milhares de cruzeiros, sendo que só a mandioca contribuiu para esse total com mais de 25 milhões (6).

Nos finais do século passado, entretanto, era o café a maior riqueza agrícola do município, como veremos adiante.

O município de Nazaré era formado pelos Distritos de Nazaré, Onha e Rio Fundo (hoje Muniz Ferreira, desmembrado do município de Nazaré).

b) SANTO ANTONIO DE JESUS

O município de Stº Antonio de Jesus também faz parte da zona fisiográfica do Recôncavo baiano.

Até o ano de 1852 esteve ligado ao município de Nazaré, quando foi elevado à categoria de freguesia. Tornou-se vila em 1883 e em 1891 foi elevada à categoria de cidade (7).

Em 1880 inaugurou-se o tráfego da Estrada até Stº Antonio de Jesus, que seria ponta de trilhos durante dez anos. A estrada de ferro traria a prosperidade para o município, que em pouco tempo se tornou um dos principais centros comerciais da redondeza.

> *"O comércio, em surto novo, alargou-se e engrandeceu a povoação. A Capela do Padre Mateus, tornava-se o ponto de convergência das tropas*

das matas e do alto sertão. Viajantes de toda parte descarregavam e recebiam mercadorias" (8).

A atividade econômica fundamental do município era a lavoura, destacando-se as culturas do fumo, mandioca e cana-de-açúcar, e em menor escala amendoim, dafé, feijão, milho e frutas. Contava com amplas reservas de manganês. Podemos destacar ainda o fabrico de farinha de mandioca, açúcar mascavo e aguardente (9).

c) SÃO MIGUEL DAS MATAS

Localizado na chamada zona fisiográfica de Jequié. Sua atividade econômica fundamental era a agricultura, destacando-se como principais produtos o café, fumo, cana-de-açúcar, banana e mandioca (10).

Referindo-se às atividades econômicas do município, diz Francisco Vicente Vianna:

"Os habitantes do município são em sua maior parte lavradores de café, cana, fumo, mandioca e cereais do país, possuindo grande número de engenhocas movidas por bois e alguns engenhos a vapor e água, e seis alambiques que produzem mil e duzentas pipas de aguardente. Contudo a lavoura da cana tem sofrido com a abolição da escravatura pela falta de braços" (11).

d) AMARGOSA

Localizado na zona fisiográfica de Jequié.

Município incluído no "polígono das secas"

Município de economia essencialmente agrícola, destacando-se como principal produto o café. Em seguida, a cana-de-açúcar, mandioca, aipim, frutas e verduras (12).

Segundo Francisco Vicente Vianna, era ativo o seu comércio de exportação de café e fumo, remetidos principalmente para a cidade de Nazaré, através via férrea (13).

O município foi atingido pela Tram-Road de Nazaré em 1892.

e) LAGE

Localizado na zona fisiográfica de Jequié.

Sua atividade econômica básica era a lavoura, tendo como principais produtos a mandioca, o café, o fumo e o cacau (14).

f) JIQUIRIÇA

Localizado na zona fisiográfica de Jequié.

Suas principais lavouras eram o café, cana-de-açúcar, aipim, cacau e banana (15).

A estação da Estrada em Jiquiriça foi inaugurada em 1906.

g) MUTUIPE

Ligado à zona fisiográfica do Recôncavo.

Município de economia basicamente agrícola, tendo como principais culturas o café, cacau, fumo, mandioca, arroz e cana-de-açúcar (16).

h) UBAIRA (ex AREIA)

Localizado na zona fisiográfica de Jequié, parcialmente incluído no "polígono das secas".

Seus principais produtos agrícolas eram a mandioca, o café, o milho, a cana-de-açúcar, o fumo e o cacau.

Na pecuária destacava-se a criação de bovinos (17).

A estação da Tram-Road de Nazaré em Areia foi inaugurada no ano de 1906.

i) SANTA INEZ

Localizado na zona fisiográfica de Jequié.

O município foi criado pela Lei Estadual n. 1714 de 22 de julho de 1924. Até então era subordinado ao município de Areia.

Na agricultura, o produto básico de sua economia era o café, considerado o melhor do Estado. Chegou a ser premiado como maior produtor de cafés finos do país. Produzia ainda fumo, mamona, mandioca, sisal, milho, feijão e cacau (18).

Em 1908 inaugurou-se o tráfego da E.F.N. até Sta. Inez.

j) ITAQUARA

Faz parte da zona fisiográfica de Jequié.

Esteve ligado, até 1918, ao município de Areia, depois ao município de Sta. Inez, sendo desmembrado em 1906.

O principal produto da economia local era o

café. Cultivava-se ainda laranja, fumo, feijão, mamona e mandioca (19).

l) JAQUAQUARA (COVA DA ONÇA)

Localizado na zona fisiográfica de Jequié, parcialmente incluído no polígono das secas".

Ligado até 1921 ao município de Areia.

A principal atividade econômica era a agricultura, destacando-se as lavouras do café, mandioca, cacau, aipim, feijão, laranja, cana-de-açúcar, fumo e mamona.

Na pecuária, destaca-se a criação de gado de corte (20).

A estação de Cova da Onça foi inaugurada pela E.F.N. em 1913.

m) JEQUIÉ

Localizado na zona fisiográfica do sudoeste do Estado, integrando-se na zona fisiográfica de Jequié.

A atividade econômica preponderante era a pecuária, destacando-se a criação de bovinos, suinos, muares, caprinos, ovinos, asininos, equinos.

A agricultura também era atividade fundamental para a economia do município, sendo o cacau o produto básico. Destacam-se ainda o café, a mandioca, o feijão, a mamona e a banana (21).

Foi atingido pela E.F.N. em 1927, sendo o seu ponto terminal.

n) MARAGOGIPE

Localizado na zona fisiográfica do Recôncavo.

Seus principais produtos agrícolas eram a mandioca, o fumo, o café (este, notável pela sua variedade), o milho, o feijão, a cana-de-açúcar.

Na indústria, destacava-se a extração de piaçava, madeiras, óleo de dendê, a produção de charutos e a cerâmica (22).

A E.F.N. atingiu o município em 1940, com o prolongamento para o porto de São Roque do Paraguaçu, onde era realizado o tráfego mútuo da E.F.N. com a Navegação Baiana.

1.2. CONSIDERAÇÕES ACERCA DA REGIÃO E DA ECONOMIA REGIONAL

A Tram-Road de Nazaré e, posteriormente a Estrada de Ferro de Nazaré serviram a uma das regiões mais prósperas do Estado da Bahia.

Referindo-se à área servida pela Tram-Road de Nazaré, Affonso Glycério da Cunha Maciel ressalta suas condições físicas e climáticas:

> *"Em todo o seu percurso, a estrada corre na direção geral leste-oeste, deixando ver uma região de aspecto montanhoso, cheia de vales extensos e grotas sinuosas, coberta de matas e regada por muitos cursos d'água, que correm geralmente na direção norte-sul.*
>
> *"É de proverbial fertilidade o solo em toda a*

zona tributária, conhecida de muitos anos por Matas de Nazaré, onde os invernos são prolongados e desconhecidas as secas desoladoras, predominando no verão temperatura regular, criadora da amenidade e salubridade do clima" (23).

A área servida pela E.F.N. era das mais valiosas do Estado do ponto de vista agrícola, gozando de um regime pluviométrico favorável. A grosso modo, podemos distinguir na Bahia 3 zonas pluviométricas, segundo classificação constante da apresentação do Plano de Reequipamento da Estrada de Ferro de Nazaré, publicado em 1958 (24).

A primeira zona seria a faixa litoranea, que se estende do Espírito Santo ao Recôncavo, marcada por alta pluviosidade, onde praticamente não há estiagem. É mais indicada para culturas como a da cana de açúcar, cacau e seringueira.

A segunda seria uma faixa intermediária, caracterizada pela presença de um pequeno período de estiagem. Adapta-se melhor às lavouras da mandioca, algodão, cereais, café e sisal.

A terceira zona englobaria o resto do Estado, onde as estiagens são prolongadas, preponderando o clima de sertão.

A zona percorrida pela Estrada de Ferro de Nazaré encontra-se quase toda na faixa intermediária em que a pequena estiagem é favorável à manutenção dos produtos agrícolas, às colheitas e ao preparo das terras, sem ser danosa às pastagens.

Esta região servida pela Estrada, conhecida como do "Baixo Sudoeste", e em especial a zona chamada de "Matas de Nazaré" caracterizava-se tradicionalmente pelo predomínio da lavoura de subsistência. Isso pode ser facilmente entendido se levamos em conta a estrutura fundiária da região, onde inexistiam as grandes propriedades latifundiárias, características de outras regiões do Estado e do País. Havia, sim, uma distribuição mais equitativa em pequenas e médias propriedades. Não notamos a existência de grandes produtores na região, mas, em compensação, são inúmeros os pequenos e médios produtores.

Não conseguimos reunir dados quantitativos que nos permitisse documentar estas colocações, mas as fundamentamos na abordagem feita pelo Presidente da Província em 1871:

> *"Em Nazareth as fortunas estão mais divididas não apresentando o número considerável de indivíduos ricos, como sucede a outras partes do Recôncavo, mas produzindo as pequenas propriedades em proporção dupla.*
>
> *"O trabalho aí é de todos, do rico e do pobre; as fortunas que se diz remediadas são em grande número; e se o tema da lavoura, assíduo e econômico faz com que a colheita seja de quase todo o ano, havendo feiras semanais muito concorridas, e figurando nelas como já nos outros dias da semana, gêneros variados, sem quase distinção de estação"* (25).

A economia da região percorrida pela E.F.N. caracterizava-se primordialmente pelo predomínio da agricultura, mas, ao contrário de outras regiões do Estado e do País, não se dedicaria a uma atividade monocultora.

A maior parte das regiões brasileiras sempre mantiveram uma estrutura econômica fundamentada na monocultura de exportação. Éramos ainda típicos produtores de matérias primas, destinadas a abastecer os mercados internacionais. Analisando a situação coloca Caio Prado Júnior:

> *"Estes produtos representam praticamente a totalidade da exportação brasileira nos últimos anos do Império; o que quer dizer, numa economia como a nossa, a melhor parte das atividades produtivas do país e o que havia de fundamental na sua estrutura. Base econômica, como se vê, muito precária, e dependendo de conjunturas incertas e inteiramente fora do nosso alcance; o que o correr do tempo, aliás, se incumbiria de dolorosamente mostrar"* (26).

A estreita dependência em relação aos fatores externos, ligados à conjuntura mundial, era, em grande parte, responsável pelas sensíveis oscilações nos preços destes produtos, trazendo drásticas consequências para as economias locais.

A região do "Baixo Sudoeste", no entanto, na medida em que se dedicava ao cultivo simultâneo de diversos produtos, estava menos vulnerável às grandes oscila-

ções. Se um produto entrava em crise em determinado período, devido a fatores internos ou externos, existiam sempre outros produtos, contribuindo para que o prejuízo não fosse desastroso para a região, e dando, por conseguinte, uma certa estabilidade à sua economia.

Os produtos mais constantes na economia da região em foco, no período de atuação da E.F.N. (1875-1971), foram o café, o fumo, o cacau, a mandioca, a cana-de-açúcar, a mamona, a banana, o sisal e cereais do país, entre outros de menor importância.

A cultura do café fora introduzida na província da Bahia durante o séc. XVIII, no movimento de disseminação desse cultivo pelo Brasil. Concentrou-se inicialmente a maior parte da produção nas comarcas do sul da Província, mas nas últimas décadas do séc. XIX já se havia deslocado para o Recôncavo, desenvolvendo-se na região das Matas e tornando-se um dos principais produtos de exportação da Província, graças à intensificação do plantio e à decadência das exportações do açúcar.

Em meados do século passado, a produção de café do sul representava cerca de 90% das exportações de café da Província (27).

Entretanto, no final do século, já se encontrava essa produção em plana decadência. A esse respeito coloca Francisco Vicente Vianna:

> *"A cultura do café iniciada no sul do Estado por colonos suíssos, que ali fundaram, aliás em terreno medíocre, grandes propriedades, hoje*

quase abandonadas por lhes faltar o elemento da escravatura que as havia levantado, tem se estendido por vários municípios, ocupando sobretudo a média e pequena culturas, que se ampliam e se estendem, graças sobretudo aos altos preços obtidos no mercado do país" (28).

No início da República a produção do Recôncavo, e mais especificamente, das vizinhanças de Nazaré, já substituía plenamente a produção do sul do Estado, impedindo inclusive que a desarticulação da produção nesta região importasse na queda das exportações do Estado.

O município de Nazaré passou a figurar, portanto, como um dos maiores produtores de café do Estado. Os demais municípios servidos pela E.F.N. também se dedicavam a esta lavoura. Destaca Francisco Vicente Vianna em 1893:

"A cultura do café que prevalece nos municípios de Nazaré, Amargosa, Areia, São Félix, Maragogipe, Conceição do Almeida, etc. etc., no sul do Estado e nos lugares centrais onde chega a viação cômoda deverá assumir dentro de breve tempo importância tripla da que tem atualmente" (29).

Também se referindo à importância da produção de Nazaré e municípios vizinhos, coloca Luiz Cavalcanti dos Santos:

"Conquanto não se disponha de dados quantitativos,

pode-se afirmar que a maior parte da produção baiana no final do período, era originária da região do Recôncavo, a partir de Nazaré, dos vales do Jaguaripe e Jiquiriça até Jequié, seguindo o percurso da estrada de ferro de Nazaré" (30).

Era de excelente qualidade o café produzido na região, classificado como "café fino" e tendo boa aceitação no mercado internacional. Para isso contribuiam a altitude adequada da zona produtora, o clima mais seco e o sistema de colheita por grãos maduros, pois não existindo na Bahia estações climáticas bem definidas, o cafeeiro flora de quatro a cinco vezes por ano (31).

O município de Nazaré, além da importância que tinha como grande centro de produção destacava-se ainda como centro de escoamento da produção dos municípios vizinhos, o que tornou possível o estabelecimento de um setor de comercialização e beneficiamento na sede do município.

A importância da lavoura cafeeira para a referida região era tal que acreditamos poder afirmar que fora esta lavoura o grande incentivo para que se pensasse na construção de uma via férrea na região. Isso se comprova na medida em que analisamos o seu percurso, atravessando pelo meio a região produtora. Entretanto, a E. F.N. adquiriu maior significação

"para o transporte da produção cafeeira a par-

tir do momento em que chegou a Amargosa, em 1892, e a Jequié, posteriormente, possibilitando o escoamento da produção da Chapada Diamantina e da região de Jequié, Maracás, Amargosa, Santo Antonio de Jesus. Carregava-se a produção dessa região em burros até o ponto de início da estrada de ferro, e daí a Nazaré, onde era embarcado para Salvador, em barcos a vapor ou em saveiros" (32).

Outro produto de considerável importância para a economia regional era o fumo, bastante difundido pelos municípios servidos pela E.F.N., como já podemos perceber quando anteriormente nos referimos aos principais produtos da economia desses municípios.

Referindo-se à grande expansao do fumo pelos municípios baianos, coloca Silza Costa Borba:

"Observa-se que, apesar dos baixos lucros auferidos com a sua cultura, mas devido à aceitação do produto nos mercados interno e externo, à adaptabilidade ao solo e às características de seu cultivo, a lavoura do fumo, inicialmente desenvolvida na zona do Recôncavo - Cachoeira, S. Félix, Cruz das Almas, S. Felipe, Sto. Antonio de Jesus, Nazaré, Maragogipe, Muritiba - estendeu-se posteriormente a vários municípios da Província, como Campo Formoso, Conceição do Coité, Inhambupe, Bonfim, Feira de Santana,

Alagoinhas, Amargosa, entre outros, propiciando sempre à Bahia uma arrecadação elevada, mesmo quando o açúcar era o principal produto de exportação, e também quando cedeu seu primeiro lugar ao cacau".

Miguel Calmon refere-se a esta lavoura como sendo "*o elemento certo, constante e de todos os tempos, desde os coloniais, sendo por isso "uma das mais valiosas desta Província"* (34).

A cultura do fumo, por não exigir altos investimentos, caracteriza-se por "*ter sido sempre antes do pobre que do rico*" (35), adaptando-se, por isso mesmo, às condições dos pequenos lavradores, sem grandes disponibilidades de capitais. Via de regra, observamos a coexistência desta cultura com a lavoura de subsistência, uma vez que estes pequenos lavradores não tinham condições de se dedicar exclusivamente ao seu plantio.

Apesar das oscilações a que esteve sujeita, como todas as nossas riquezas agrícolas, devido à dependência do mercado externo e outros fatores, constitui uma das lavouras mais constantes na economia regional e um dos "produtos de resistência da E.F.N.

Affonso Glycério da Cunha Maciel refere-se à sua importância ressaltando a sua adaptabilidade a diversas zonas da área percorrida por esta Estrada:

"Nos palnaltes o solo é composto de argila avermelhada e arienta, sempre preferido para a

plantação do fumo que se tem consideravelmente desenvolvido, prestando inestimável auxílio ao levantamento da Estrada e das rendas públicas da Bahia, sendo grande já o número de armazens estabelecidos em Amargosa, Corta Mão, São Miguel, Vargem Grande, Santo Antonio e Nazaré, para escolha, benefício e enfardamento do fumo daquela zona, que é todo transportado pela estrada de ferro" (36).

Outra lavoura típica da região era a mandioca, produto, aliás, bastante difundido em quase todo o território brasileiro, sendo um dos principais produtos característicos da lavoura de subsistência.

Era produzida em todos os municípios da região em estudo, sendo que em maior escala nos municípios de Ubaira (Areia), Nazaré e Santo Antonio.

Estando completamente entregue à pequena lavoura, eram bastante rudimentares os métodos de cultivo e fabricação da farinha, como até hoje continua sendo, na maioria das regiões. A esse respeito coloca Francisco Vicente Vianna:

"A mandioca, que traz o seu cultivo desde os tempos da nossa colonização, para o qual foram até decretadas leis de obrigatoriedade, vive ainda no seu estado primitivo, tanto na cultura como no fabrico do seu principal produto" (37).

Produz-se na região uma farinha de excelente

qualidade e Nazaré se salientava nos fins do século passado como um dos maiores centros de comercialização, sendo inclusive conhecida como "Nazaré das Farinhas". Santo Antonio de Jesus destacava-se também como grande centro de comercialização deste produto, atraindo a produção de municípios vizinhos e chegando mesmo, em meados deste século, a sobrepujar o movimento comercial de Nazaré (38).

O cacau, que se tornaria a partir das primeiras décadas deste século o principal produto de exportação da Bahia, também se destacava entre os produtos da zona tributária da E.F.N.

A sua importância para a economia da Estrada assume maior destaque a partir da década de 20, quando esta Estrada se aproxima de Jequié, que é atingida em 1927. Dos municípios servidos pela E.F.N. este era o que apresentava maior produção. Entretanto, o cultivo do cacau também era difundido, em menor escala, nos municípios de Areia, Sta. Inez, Mutuipe, Lage, Jiquiriça e Jaguaquara.

O cacau figuraria, a partir deste período, entre os principais produtos transportados pela E.F.N., incluído entre os seus "produtos de resistência", como veremos no decorrer da exposição, só perdendo esta posição na fase de decadência da Estrada, quando observamos uma gradativa queda na tonelagem transportada, com a concorrência exercida pelo transporte rodoviário e com a construção do porto de Ilhéus, que passou a absorver quase toda a produção cacaueira da região.

A lavoura açucareira não teve nesta região o

mesmo desenvolvimento alcançado em outras áreas do Recôncavo baiano. Entretanto, ainda tem uma certa significação na economia local no período de atuação da Tram-Road de Nazaré. Existem na região solos de massapê propícios ao cultivo da cana de açúcar, mas a situação de crise que vinha atravessando a comercialização do açúcar não fornecia incentivos para que se incrementasse a produção.

Podemos destacar ainda na região o cultivo de cereais, mas em pequena escala, segundo Francisco Vicente Vianna, não sendo a produção sequer suficiente para o consumo local (39); bánana, especialmente nos municípios de Nazaré, Stº Antonio de Jesus, S. Miguel das Matas, Jiquiriça e Jequié; a mamona, principalmente nos municípios de Sta. Inez, Itaquara, Jaguaquara e Jequié; e o sisal, cultura mais recente, em particular no município de Sta. Inez, maior produtor regional.

Além da agricultura, que sempre foi a atividade econômica básica da região, podemos destacar ainda a pecuária extensiva, especialmente de gado de corte.

As áreas de criação localizam-se principalmente nos municípios de Ubaira (Areia), Jaguaquara e Jequié.

Referindo-se à pecuária na região percorrida pela Tram-Road de Nazaré, coloca Ernesto Lassance Cunha:

> *"Entre Areia e Sta. Inez predomina o terreno da caatinga, isto é, zona de bosques de vegetação característica, de arvoredos tortuosos, palmeiras, ouricuri e campos de criação... A cultura de fumo e criação de gado constituem fonte de renda dos habitantes"* (40)

Dos municípios servidos pela E.F.N. aquele que mais se destacava na criação de gado era Jequié, onde esta criação aparecia como atividade fundamental. Além da criação de bovinos, aí também se destacavam o gado suíno, muar, caprino, ovino, asinino, equino, etc.

No que se refere às riquezas minerais, destaca-se a existência de minas de ferro e manganês, principalmente nos municípios de Stº Antonio de Jesus e Nazaré. Apesar de existirem algumas estimativas, não é fácil precisar as reservas de minério de manganês nessa zona, porque nunca foi feito um trabalho de sondagem minucioso. Sabemos, entretanto, que se trata de um dos distritos mineralógicos mais importantes do Estado (41).

Durante a fase da Tram-Road de Nazaré (1875--1906) não se verificaram explorações dignas de nota na região. No período da 1a. Guerra Mundial (1914-1918), ocorreu uma exploração mais intensiva, devido à valorização do produto pela grande procura nos mercados internacionais. Com o término do conflito, decai a exploração, voltando esta a se verificar durante a 2a. Guerra Mundial (1939-1945) e tomando um relativo impulso a partir daí. Já na fase de decadência da E.F.N. (1945-1971) é que se registram os maiores volumes relativos ao transporte deste minério. Esse assunto será tratado com mais vagar no decorrer do presente trabalho.

Em relação às atividades industriais, destacam-se na região, as manufatureiras, em especial no tocante ao séc. XIX. Neste século, o município de Nazaré se destacava pelo seu desenvolvimento industrial, ressal

tado por vários Presidentes da Província, como João Luiz V. C. Sinimbu, que já em 1857 registrava:

> *"O movimento industrial, que de dia em dia se desenvolve neste importante Termo, onde, há poucos anos, a principal produção agrícola era a plantação da mandioca e fabricação da farinha, e hoje se contam 180 engenhos de açúcar, 30 destilações de aguardente, algumas engenhocas de rapaduras e uma fábrica de fazer charutos, em que já se empregam mais de 30 trabalhadores livres e cuja manufaturação é considerável, além de outras menores"* (42).

A produção de melaço, rapadura e aguardente continuou a se destacar na região no século seguinte.

Quanto às atividades comerciais, na fase da Tram-Road de Nazaré (1875-1906), a cidade de Nazaré se destacava como ativo centro, funcionando como entreposto de troca. Exercia um papel de intermediação, atraindo para seu porto, os produtos dos municípios vizinhos, por onde eram exportados. Ao mesmo tempo, redistribuía aqueles produtos que importava da capital e de outras regiões. Depois de atingido pela Estrada, Stº Antonio de Jesus também se tornou gradativamente um importante centro comercial para a região. O movimento comercial crescia, do mesmo modo, em todos os pontos que iam sendo atingidos pelos trilhos da Estrada.

2. PROPOSTA DE PERIODIZAÇÃO

Ao iniciarmos o estudo da Estrada de Ferro de Nazaré nos deparamos com uma série de dificuldades, fato a que já nos referimos na Introdução do presente trabalho. Entre estas dificuldades, pretendemos agora salientar o longo período de atuação desta ferrovia. A nossa intenção é analisar todo esse período, que se estende da inauguração do tráfego (1875) à sua completa extinção (1971), o que nos coloca ante uma faixa de tempo de aproximadamente um século.

No ano de 1871 fora concedida licença para construção do primeiro trecho da Tram-Road de Nazaré, correspondente à ligação entre a cidade de Nazaré e o povoado do Onha; em 1971, um século mais tarde, ocorreria a completa extinção do tráfego no último trecho em funcionamento da Estrada de Ferro de Nazaré, a ligação Nazaré-Santo Antonio de Jesus.

Efetuando a coleta dos dados referentes à evolução desta estrada de ferro, sentimos dificuldade para analisá-la como um todo, ao mesmo tempo em que percebíamos uma certa diferenciação, o que nos permitiu identificar fases distintas no desenrolar desta evolução. Partindo daí, resolvemos propor uma periodização que acreditamos coerente em relação a esse processo evolutivo, o qual envolveu três etapas principais:

Uma primeira, correspondente à fase inicial, marcada por uma série de dificuldades, mas na qual já se

percebe as amplas perspectivas do sucesso que não tardaria. Essa primeira fase estende-se da inauguração do tráfego, em 1875, até a encampação da ferrovia pelo Estado da Bahia, em 1906. É o período que chamamos da "Tram-Road de Nazaré", designação que ela tem até o momento da encampação, quando passou a se chamar Estrada de Ferro de Nazaré.

A 2a. fase corresponde ao período de maior desenvolvimento, à prosperidade da ferrovia. Escolhemos 1906 e 1945 como marcos para delimitar essa fase: o ano de 1906, data em que passou ao controle da administração estadual, e o ano de 1945, quando já aparecem nitidamente os sintomas que marcariam a sua decadência.

A 3a. fase reflete a crise da ferrovia, marcada pelos déficits constantes e crescentes. Estende-se de 1945 à sua extinção em 1971. Deste período de crise, pretendemos abordar tanto os fatores gerais responsáveis pela crise ferroviária no país como um todo, os quais se refletem na atuação da E.F.N.; e os fatores locais, peculiares à E.F.N. e à região que ela servia.

Queremos deixar claro que esta tentativa de periodização tem só o objetivo de facilitar a análise da História da E.F.N.; e, apesar desta divisão em 3 fases, não pretendemos perder a visão global. Além disso, queremos esclarecer também que a escolha de datas para a delimitação desses períodos não pretende significar uma rígida separação entre eles. Trata-se apenas dos marcos que consideramos mais representativos para caracterizar cada um desses períodos. Entendemos perfeitamente a dificuldade

de se delimitar um período a partir de uma data, na medida em que as transformações, na maioria das vezes, são gradativas, o que permite que se sinta a presença de uma fase de transição entre dois períodos, em que as suas características não se apresentam bem definidas, uma vez que ocorre uma interpenetração entre elementos desses mesmos períodos. Essa situação ajusta-se perfeitamente à periodização que utilizamos na passagem da 2a. à 3a. fase, quando já identificamos fatores que posteriormente levariam à fase de decadência da ferrovia.

Em conclusão, a divisão do estudo da Estrada de Ferro de Nazaré em três fases distintas tem o objetivo de facilitar a análise de seu processo evolutivo, e foi a forma que melhor encontramos para interpretar esse mesmo processo.

2.1. 1a. FASE - A TRAM-ROAD DE NAZARÉ (1875--1906): A INICIATIVA PARTICULAR E A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

Corresponde esse período à fase de grande impulso na construção de estradas de ferro no Brasil.

A cidade de Nazaré, na época sede de um dos principais municípios da província da Bahia, demonstraria de logo, por intermédio de indivíduos dotados de espírito empreendedor (1), o seu interesse em beneficiar a região com uma ferrovia que contribuísse para incrementar sus próspera economia.

O papel de destaque desse município no cenário baiano era reconhecido pelo próprio poder público, como podemos perceber na citação que se segue, da autoria do Barão de São Lourenço, em 1871, quando era presidente da Província:

> *"Esta Presidência entende que a cidade de Nazaré com seu Termo é a parte da Província que mais regularmente tem progredido, melhorando sempre, fazendo esperar um futuro de muita prosperidade. Também lhe parece ter sido o município desta província mais bem administrado, o que a mesma Presidência reconheceu desde a sua primeira administração, e o fez público no seu relatório"* (2).

Também ressaltando a riqueza da região, destacaria

Affonso Glycério da Cunha Maciel:

> *"A construção de uma estrada de ferro que partindo da importante e comercial cidade de Nazarê, situada à margem esquerda do rio Jaguaripe no Estado da Bahia, se destinasse à exploração agrícola da riquíssima zona denominada - Matas de Nazarê -, preocupou desde 1860 o espírito de homens empreendedores que conheciam perfeitamente aquela região e viam nela a fonte perene de inestimáveis recursos para a expansão da riqueza pública e particular do Estado da Bahia"* (3).

As referências à região em foco, ressaltam sempre a sua prosperidade, relevando-a mesmo a uma posição de destaque dentro da Província. Isso, pelo menos em parte, justificaria as iniciativas no sentido de implantar-se nela uma via férrea.

Procuramos, em ítem anterior, destacar os principais aspectos da economia da região de Nazarê e do "Baixo Sudoeste". Após este breve relato, acreditamos poder afirmar que a referida região era uma das mais prósperas da Província. Podemos sentir, inclusive, a variedade da produção regional e o seu dinamismo justificava plenamente a pretensão daqueles que pensavam em construir uma estrada de ferro para que fossem melhor atendidas as necessidades de escoamento de sua produção, contribuindo, assim, para torná-la ainda mais atuante.

2.1.1. AS CONDIÇÕES DE TRANSPORTE NA REGIÃO

Realmente, a região estava a necessitar uma melhoria em seu sistema viário, pois apesar de toda a prosperidade de sua economia, contava apenas com um sistema de transportes e comunicações precário e deficiente, constituindo mesmo um entrave à maior expansão econômica.

Na verdade, este não é um problema particular da região em foco, mas de toda a Província e mesmo do Brasil de modo geral. Segundo Estevão Pinto, *"no período anterior ao lançamento das primeiras estradas de ferro, viajar pelos sertões do Brasil tomava as proporções de uma verdadeira aventura"* (4).

Também se referindo a estas dificuldades, coloca Rômulo Almeida:

> *"Os transportes, se ainda hoje representam a maior desvantagem da Bahia, podemos imaginar o que eram naquele tempo! A navegação na Bahia de Todos os Santos era o grande recurso. Ao longo da costa também. O Arsenal de Marinha fora reformado, as construções navais se desenvolveram, ao menos até o acordo com a Inglaterra. Veio a navegação a vapor no Recôncavo e na Costa. O Conde da Palma tratou da navegação no Jequitinha. Mas o desembaraço dos navios, a atracação e o desembarque eram lentos e desanimadores. As embarcações, saveiros e sumacas,*

eram muito maltratadas. O transporte terrestre então longe ficava das "facilidades" da navegação. Na zona dos canaviais, o massapê atolava meses seguidos... Os rios e riachos, sem pontes, criavam obstáculos sempre prenhes e imprevistos... O sertão era servido por limitadas estradas coloniais..." (5).

No ano de 1849, o Presidente da Província relatava a situação relativa à vila de Nazaré:

"Tive igualmente ocasião de pessoalmente examinar a principal estrada, por onde entram para o mercado, na vila de Nazaré quase todos os gêneros que ali são expostos à venda, conduzidos ou em carros ou às costas de animais; e felizmente, para poder formar uma idéia exata das dificuldades daquele trânsito, a minha visita se realizou em tempo chuvoso, quando os mesmos cavaleiros tinham grande trabalho, se não perigo em saírem dos atoleiros, e dos lugares escorregadiços. Só com a vista se pode fazer juízo certo das fadigas e prejuízos que suportam os nossos agricultores pela falta de vias de comunicação; em alguns lugares pouco mais tem avançado do estado primitivo" (6).

Em fins do século XIX, a situação não apresentava quase nenhuma melhoria, continuando a trazer enormes

transtornos e prejuízos aos pequenos agricultores, durante o escoamento de sua produção.

A perspectiva da construção de uma estrada de ferro que atravessasse a região surgia, assim, como uma possibilidade de sanar grande parte destas deficiências.

2.1.2. A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA: EVOLUÇÃO

A primeira idéia relativa à construção de uma estrada de ferro em Nazaré tem suas origens nos estudos para uma estrada com a denominação de Estrada de L'Este. Não possuímos maiores informações acerca destes estudos, que nos permitam precisar o projeto de seu traçado ou a data em que foram realizados. Sabemos apenas, que estes estudos iniciais foram abandonados, por interesses pessoais ou políticos sendo substituídos pelo projeto de uma linha urbana e depois de uma Estrada com a denominação de Tram-Road de Nazaré (7).

Segundo Affonso Glycério da Cunha Maciel, desde 1869 fora requerida à Câmara Municipal de Nazaré por João Luiz Pires Lopes & Companhia *"licença para estabelecer na cidade uma linha de trilhos pelo sistema O."Brien", para o transporte de mercadorias e passageiros desde o cais até o limite da décima urbana"*... (8). Mas, como ainda não existia uma planta da linha em questão, só em 1870 seria deferido um novo requerimento da firma peticionária, mais um, pedindo a referida licença, mas incluindo

a cláusula de não começar as obras sem prévia apresentação e aprovação da planta, o que ocorreria ainda neste mesmo ano. Entretanto, isentava-se a Câmara de qualquer responsabilidade no que se refere às despesas que acarretariam este empreendimento.

À frente desta iniciativa sobressaíam-se especialmente as figuras de Dr. Alexandre José de Barros Bittencourt e do Comendador Manoel José Bastos, posteriormente considerados os principais fundadores da Tram-Road de Nazaré. Maciel destaca os seus nomes ao mesmo tempo em que ressalta os grandes serviços que eram prestados pela Tram-Road de Nazaré:

> *"É preciso não esquecer os que para tanto concorreram apresentando em saliência o vulto de dois beneméritos, os Srs. Dr. Alexandre José de Barros Bittencourt e Comdor. Manoel José Bastos, fundadores da Companhia e diretores durante os 30 anos de sua existência: Aquele em cujo espírito surgiu há 40 anos a idéia e convicção aferradas das vantagens que adviriam da exploração por viação aperfeiçoada das então chamadas Matas de Nazaré e que sempre na gerencia da estrada tudo conseguiu com o prestígio junto aos poderes superiores; este pelo esforço, firmeza e desinteresse com que sempre na gestão dos negócios comerciais da empresa promoveu, com sua influência na praça, o concurso de acionistas e removeu com avultados capitais*

seus, dificuldades financeiras que por vezes abalaram a estabilidade da Companhia sem que, apesar de longos prazos para reembolso, houvesse exigido um real de juros" (9).

Os Bittencourt eram uma família tradicional na região do Baixo Sudoeste, sendo constituída em sua maior parte por abastados proprietários de terras. Segundo Isaias Alves, a família descendia da figura matriarcal de Úrsula Maria das Virgens e Felix Bittencourt (século XVIII). Traça a ascendência do Dr. Alexandre José de Barros Bittencourt a partir de um dos dois filhos do referido casal:

> *"Antonio de Souza Bittencourt teve dez filhos, dos quais, somente dois tem enumeradas as progênies, precisando cito de estudo. As gerações de Ana Tereza e Manoel da Cunha são bastante esclarecidas aqui e na genealogia de Úrsula e Feliz, ao lado da do major Alexandre José de Souza Bittencourt. É preciso não confundí-lo com o Tenente Alexandre, filho de Úrsula e Matias Ribeiro, do segundo enlace. Alexandre José de Souza Bittencourt, casado com Ana Joaquina do Amor Divino, teve descendência notável, que vai de Manoel Gonçalves Maia Bittencourt, da Junta Governamental de Cachoeira, no tempo da Independência Nacional, até os filhos, netos e bisnetos de Joaquim Anselmo de Souza Bittencourt, de Antonio de Souza Bittencourt pai de Dr. Ale*

xandre José de Barros Bittencourt, verdadeiro construtor da Estrada de Ferro de Nazaré..." (10).

A família Bittencourt era de grande projeção na região das Matas, em especial na cidade de Nazaré, tendo *"representantes no governo, no comércio, no começo da cultura intelectual"* (11).

Pensando em ampliar o projeto inicial de uma linha urbana e transformá-lo no projeto de uma linha férrea da cidade de Nazaré ao povoado de Stº Antonio de Jesus, dirigem-se os interessados ao Governo da Província, pedindo concessão para construção da referida Estrada.

Em seu relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia em 1º de março de 1871, o Barão de São Lourenço, Presidente da Província, dá notícia do pedido de concessão *"de uma empresa de construção de 7 léguas de via férrea entre a industriosa cidade de Nazaré e a povoação de Stº Antonio de Jesus, cortando terrenos em que a indústria agrícola se tem desenvolvido com surpreendente vantagem"* (12). O pedido fora apresentado por José Lopes Pereira de Carvalho e Companhia, negociantes da praça de Salvador.

O Presidente da Província manifestou-se francamente favorável ao empreendimento, sendo inclusive elaborado um contrato entre a Companhia Tram-Road de Nazaré e o Governo da Província para a construção da referida Estrada (anexo nº 1).

Pelo contrato referido acima, seria concedido a José Lopes Pereira de Carvalho & C, o privilégio por

50 anos para construir uma estrada de ferro partindo de Nazaré até Stº Antonio de Jesus, com direito de preferência para continuação ou segmento (art. 1º).

O capital da empresa foi provisoriamente orçado em 2:000.000.000 e a construção deveria ser iniciada logo que se tivesse realizado a assinatura de metade deste capital (art. 2º).

Depois de 30 anos de gozo da empresa, poderia ela ser desapropriada pelo Governo, guardando as condições legais da desapropriação (art. 10º).

A Província subscreveria 250:000$ de ações, realizando as entradas de acordo com o que praticassem os demais acionistas (art. 13º).

A Câmara Municipal de Nazaré mostrou-se favorável à realização do projeto.

Este contrato, no entanto, não conseguiu obter a indispensável aprovação da Assembléia Legislativa Provincial. Infelizmente, faltam-nos elementos para explicar com profundidade esta situação. Analisando as Atas da Assembléia Legislativa Provincial, verificamos que depois desta primeira tentativa, um novo pedido foi enviado à mesma Assembléia, por José Lopes Pereira de Carvalho, que através requerimento solicita *"privilégio por 90 anos e direito de desapropriação para construir uma estrada de ferro Tram-Road em Nazaré"* (13). O Presidente da sessão, no entanto, recusou-se a aceitar o requerimento, fundamentando-se no art. 103 do Regimento *"visto tratar ele de matéria idêntica a que há dias foi regeitada, em face do que declara que não pode aceitá-lo nem*

sugeitá-lo à deliberação da Casa" (14). Diversos deputados pediram a palavra, manifestando-se favoráveis à aceitação do requerimento, mas o referido Presidente persistiu na posição assumida.

Não constam das referidas Atas as razões pelas quais o projeto foi rejeitado e em consequência dessa carência de informações, baseamo-nos nos elementos contidos nos Relatórios e Fallas dos Presidentes da Província para fundamentar as conclusões que se seguem.

Ao que parece, rivalidades políticas e também dificuldades financeiras da própria Companhia teriam constituído os principais entraves para a imediata realização do referido projeto. A posição do Presidente da Província, contudo, como já dissemos, manifestara-se entusiasticamente favorável ao projeto, como se pode perceber pela citação seguinte:

> *"A animação que faz a Província, subscrevendo 250:000$ de ações não deve ser considerada grande sacrifício e limita-se este apenas aos grandes prêmios que terá de pagar pelos avanços das entradas, até que possa receber os respectivos dividendos, época que não será muito remota, porque em minha opinião, de todas as empresas da Província, é esta a mais esperançosa.*
>
> *"Nas mesmas bases do contrato se estímula ainda para tempos mais remotos, uma espécie de indenização dos prejuízos da demora da percepção dos dividendos"* (15).

Diz ainda o Presidente considerar maior o favor concedido à empresa Santo Amarense, que não teria tão rápido desenvolvimento, e ainda maiores os que, em outras Províncias, se tem concedido a tais empresas, referentes a uma subvenção na razão de certa quantia por légua, milha ou kilômetro. Refere-se também à estrada de ferro da Bahia ao São Francisco, primeira a ser construída na Província e que sofria as conseqüências do erro de seu traçado, tendo sempre uma despesa superior à receita (16).

O Barão de São Lourenço fundamentava a sua posição favorável, além da confiança que demonstrava ter no empreendimento, fazendo uma comparação entre os favores anteriormente concedidos pela Província, para construção de outras ferrovias, como a de Santo Amaro. Ressaltava, ainda, que estas estradas não ofereciam as mesmas probabilidades de lucro da linha em questão. Perguntamos então: como entender a posição assumida pela Assembléia Provincial negando os favores solicitados para a construção da Tram-Road de Nazaré, em sua ligação entre a cidade de Nazaré e o povoado de Santo Antonio de Jesus? Evidentemente, aí entram os interesses políticos. A região servida pela E.F. de Santo Amaro correspondia à área de influência e interesse dos grandes produtores de açúcar da Província, monocultores, tradicionalmente ligados a esta atividade, dela dependentes. Realmente, a lavoura açucareira encontrava-se em franca decadência nesta fase, mas os homens a ela ligados ainda eram os de maior prestígio e influência política.

Referindo-se à situação crítica em que se encontrava a lavoura açucareira, coloca Rômulo Almeida:

> *"A indústria do açúcar foi se aperfeiçoando, mas os mercados continuavam muito inseguros... A crise se tornaria secular, apenas com hiatos de melhores safras ou de melhores preços... Nossa posição apenas se aliviava em anos de excepcional procura, de safras ruins ou perturbações nas áreas concorrentes... O Recôncavo não podia se salvar no mercado interno, dada a limitação deste e a localização mais favorável dos canaviais de Pernambuco e de Campos e Baixada Fluminense, além de outras circunstâncias"* (17).

Partindo-se daí entendemos melhor a facilidade com que foram conseguidos os recursos para a construção de uma ferrovia que visava basicamente salvar a região de uma ruína total e desastrosa para os interesses deste pequeno grupo a ela ligado. Assumiu a Província uma enorme responsabilidade, por demais onerosa aos cofres públicos, em benefício quase exclusivo deste grupo restrito.

Em contraposição, a região que seria servida pela Tram-Road de Nazaré, como já vimos, caracterizava-se pelo predomínio dos pequenos e médios proprietários, que evidentemente não tinham maior prestígio político a nível provincial, não tendo, por isso mesmo, condições de pressionar, como tiveram os produtores de açúcar.

Para fundamentar o ponto de vista de que

divergências políticas e a atuação de grupos politicamente dominantes na Província prejudicaram os interesses da região em que seria construída a Tram-Road de Nazaré, apresentamos a seguir o parecer do Comendador Antônio Cândido da Cruz Machado, Presidente da Província, em 1874:

> *"Esta estrada, de grandes esperanças e de indeclinável necessidade para as localidades que pretende servir, tem sido vivamente contrariada pelas vicissitudes não sendo a menos importante entre essas as rivalidades políticas, que procuraram, com grave detrimento de interesses respeitáveis, fazer do futuro desta empresa uma arma de hostilidade...*
>
> *"Contratada em 1871 pelo Barão de São Lourenço, com todas as condições de vida prática e proporcionando-lhe favores muito menos importantes do que os concedidos a outras empresas idênticas e de menor utilidade, a empresa não poude conseguir da Assembléia Provincial daquela época a necessária aprovação das cláusulas que garantiam a sua vitalidade"* (18).

Esta manipulação das reais necessidades de desenvolvimento econômico, colocadas muitas vezes em função de interesses outros, de joguetes políticos, não atingiu especificamente os primeiros passos desta ferrovia, mas se fez sentir de forma mais ou menos acentuada em todo o Brasil, entravando o desenvolvimento de algumas

iniciativas e beneficiando outras. E não foram poucas as vezes, em que o bom senso e a racionalidade se afastaram destes posicionamentos. A esse respeito coloca Fernando Azevedo:

> *"A intervenção da política na indústria ferroviária tem sido, em várias estradas, o cancro avassalador que corroi todo o sistema, retardando-lhe o desenvolvimento e afastando as perspectivas de uma política de viação." ... "e os Estados que possuem suas ferrovias, não raramente, as tem construído ou delas derivado ramais, fora de qualquer plano, para atender a empenhos políticos ou compromissos eleitorais, no jogo sucessivo e contraditório dos interesses particulares de Estados ou municípios percorridos por suas estradas"* (19).

Por conseguinte, podemos afirmar, que as primeiras investidas para construção da Tram-Road de Nazaré não contaram com o apoio concreto do poder público, que tanto beneficiou outras iniciativas semelhantes. Por isso mesmo, lutou com enormes dificuldades nesses primeiros anos.

Em 1871, a mesma Companhia conseguiria da Câmara Municipal de Nazaré uma concessão para transformar a primitiva licença de "Tram-Way" urbano em privilégio para construção de uma estrada de ferro que se estenderia desta cidade até a povoação do Onha, numa extensão de 8 km. Era um modesto começo, como se pode perceber. No

Relatório do Presidente da Província deste mesmo ano, já consta que fora remetido à Presidência, uma cópia do contrato celebrado entre João Luis Pires Lopes & Cia. e a Câmara Municipal de Nazaré, no dia 2 de junho de 1871,

> *"pelo qual se obrigam os contratantes a assentar trilhos de ferro nas ruas daquela cidade, compreendidos na zona da décima urbana, e, caso lhes convenha, do ponto onde ela termina até o lugar denominado - Onha. - Sobre os trilhos farão os contratantes correr wagons apropriados para transporte de cargas e passageiros, de modo a satisfazer todas as necessidades do comércio. Os wagons dentro da décima urbana serão puchados por animais e a vapor do ponto terminal da décima até o Onha"* (20).

No Relatório apresentado em 1874, comentava o Presidente da Província:

> *"Reduzido em suas aspirações, limitada a um pequeno percurso, em vista do capital angariado, a empresa lutou com as dificuldades inerentes à sua posição, e sucumbiu sob o peso de contrariedades funestas, devidas em grande parte a imprudênciase vícios de administração, que certamente não se teriam dado sob a imediata fiscalização do governo"* (21).

As dificuldades de reunir uma grande soma de

capitais, que premitisse um empreendimento mais arrojado, não são difíceis de ser entendidas, se levamos em conta a estrutura econômica da região, onde predominavam os pequenos e médios produtores. E na medida em que não se contava com subvenção oficial, o projeto inicial teria que ser adaptado às reais possibilidades de levá-lo adiante.

Com este objetivo, organizou-se na capital uma sociedade em comandita, com a denominação de Tram-Road de Nazaré, sendo sócio comanditado o negociante José Lopes Pereira de Carvalho, que cedeu à sociedade o antigo contrato que lhe fora transferido por João Luis Pires Lopes & Companhia. O Capital foi estipulado em 400:000$000 podendo ser elevado a 600$000$000. O contrato foi assinado no dia 31 de julho de 1871 (22).

Merece destaque a importância da participação do capital particular nessa fase inicial da Tram-Road de Nazaré. Diversos proprietários de terras da região, demonstraram interesse pelo empreendimento e tornaram-se acionistas da Companhia. Isaias Alves nos dá notícia de um desses investidores:

> *"Em 20 de março de 1872, obtinha recibo de José Lopes Pereira de Carvalho, Comanditado gerente, pelo pagamento de oitocentos mil réis, da 3a. entrada do Capital que subscreveu para a Empresa Tram-Road de Nazaré, meu avô Francisco Felix de Almeida Sampaio, senhor do engenho Vargem Grande, que depois teve o privilégio de*

uma parada do trem, para embarque e desembarque de passageiros, atual ponto Sampaio. Era um sinal da capacidade associativa dos fazendeiros; alguns outros subscreveram" (23).

No mesmo ano de 1871 foram iniciados os trabalhos de construção. Todo o material necessário foi encomendado na Europa, na Bélgica (casa Vezin Aulnoye em Mocanbeuge (24)). Como já vimos, era extrema a dependência do Brasil em relação com a tecnologia estrangeira. Mas, ao que tudo indica, os recursos haviam sido mal calculados, e esgotando-se a importância da quinta e última chamada de capital, forçosamente as obras foram suspensas em 1872. Surgem dissenções entre os gerentes e engenheiros da linha. No dia 17 de dezembro deste mesmo ano realiza-se uma reunião dos sócios desta empresa, que representavam o capital de 270:000$000 aproximadamente. O coronel José Lopes Pereira de Carvalho pediu e obteve demissão do cargo de gerente da Companhia (25). Segundo Joaquim W. de Araújo Pinho, sua administração "*foi motivo de vivas críticas*" (26).

Foi nomeada uma comissão de cinco membros para tratar dos meios de levantar o resto do capital preciso e dar continuidade às obras. Compunha esta comissão:

- Comendador Manoel José Bastos
- Wilson & Cia.
- Manoel José Lopes da Silva e sobrinhos
- Coronel José Augusto Francisco Lacerda
- Dr. Alexandre José de Barros Bittencourt (27).

Esta gerência empenhou-se na conclusão da linha urbana, que foi inaugurada em 1873, com cerca de 1.500 m. Seria utilizada para o transporte de passageiros e cargas, especialmente açúcar, dos depósitos situados no Batatan ao porto de embarque, numa distância de 1 km (28).

Autorizados a contratar o prolongamento da linha urbana até o Onha, foi aberta concorrência, sendo esta vencida pelo engenheiro João Luis Pires Lopes. O capital foi levantado na praça da Bahia. O contratante obrigou-se a dar pronta até o fim de 1874 toda a linha até o Onha, pela quantia de 140:000$000. Não conseguiu, entretanto concluir as obras no prazo previsto o somente em 15 de maio de 1875 seria inaugurado o tráfego em toda a extensão da linha (29).

A Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia Tram-Road de Nazaré resolveu que a estrada deveria ser prolongada até Stº Antonio de Jesus e futuramente até a Província de Minas Gerais. Também foi deliberada a conversão da sociedade, de comandita, que era, em sociedade anônima. São aprovados os respectivos estatutos da nova Companhia por Decreto nº 6.838 de 16 de fevereiro de 1878 (30).

No mesmo ano da inauguração da linha ligando Nazaré ao Onha, o tráfego foi interrompido, de novembro de 1875 a março de 1876, em virtude do desmoromamento de parte da ponte sobre o rio Jaguaripe (31). Ao que tudo indica, este trecho inicial da Tram-Road de Nazaré foi construído sob precárias condições técnicas. Estas

deficiências foram levantadas pelo Engenheiro Fiscal da Tram-Road de Nazaré, Affonso de Almeida e Albuquerque. Referiu-se à construção dessa estrada,

> *"onde se gastaram 802:852$888 em fazer algumas muralhas, comprar objetos desnecessários, construir uma linha urbana em péssimas condições e uma estrada de 6,5 km que só tem prestáveis alguns quilômetros de via permanente e um pequeno trem rodante; sendo contudo dada por uma comissão de engenheiros como feita com todos os princípios d'arte e em condições de ser paga ao empreiteiro o seu valor, declarando que a maior rampa era de 3% e a menor curva de 150 m de raio, quando existiam curvas de menos de 70 m de raio, curvas duplas de diferentes raios e estas mesmas mal construídas, um declive de mais de 2% e uma ponte que além de estar mal colocada, tendo próximo melhor local, foi construída sem base e sem as cautelas precisas..."* (32).

Estas deficiências talvez possam ser explicadas pelas dificuldades enfrentadas pela Companhia encarregada das obras, que era carente de capitais e não contava com subvenção oficial, e, também, à nossa extrema dependência em termos de tecnologia de construção de estradas de ferro, fato a que já nos referimos anteriormente.

Podemos dizer que esta foi a 1a. etapa na

construção da Tram-Road de Nazaré, a ligação Nazaré-Onha: realizada mediante concessão municipal, sem contudo envolver nenhuma ajuda financeira da parte do governo. Foi, portanto, à iniciativa particular que se deveu, inteiramente, esta 1a. etapa da construção, marcada por grandes dificuldades devido à falta de incentivos que enfrentou a Companhia interessada no empreendimento.

No ano de 1877 conseguiu a Companhia obter favores do Governo Provincial para a realização do prolongamento até Santo Antonio. Pela lei Provincial n. 1780 de 27 de junho de 1877, foi concedido o privilégio por 90 anos para que se estendesse a linha até Santo Antonio de Jesus, tendo ainda a mesma Companhia o direito de prolongá-la até os limites da província de Minas Gerais. Foi concedida também a garantia de juros de 7% ao ano, sobre o capital máximo de 1.100 contos, durante 20 anos e a autorização para que se realizasse um empréstimo de 500 contos, a juros de 7% ao ano. Capital e juros começariam a ser pagos em prestações de 5%, um ano depois da linha ser entregue ao tráfego público (33).

Novas dificuldades surgiram, entretanto, e a Companhia entrou em liquidação. Logo se formou uma nova, com a mesma denominação e assinou contrato com o Governo da Província, em 5 de janeiro de 1878, baseado na lei Provincial n. 1.780 (anexo nº 4). No mesmo ano se iniciaram as obras de construção. Com o empréstimo feito pela Província, comprou a nova Companhia a massa falida de sua antecessora por 409:936$000 (34).

O empréstimo realizado correspondia a 500:000$000,

perfazendo quase metade do capital da Companhia. Outra parte do capital seria levantado entre os acionistas. Em 1880, esclarecia o Presidente da Província em seu Relatório:

> *"Do empréstimo de 500:000$000 a que se comprometeu a Província, tem esta já realizado a importância de 460:000$000, recebendo a Companhia das diversas chamadas a de 528:500$000, quantias essas que perfazem a soma de 988:500$000, da qual se acham empregadas 974:782$693, havendo em ser 13:717$307"* (35).

Em 7 de setembro de 1880 foi entregue ao tráfego, a linha do prolongamento entre Onha e Santo Antonio de Jesus, numa extensão de 26 km.

O seu custo ultrapassou os 1:100 contos por quanto fôra orçada, atingindo 1:250 contos (36).

Continuava a Companhia a lutar com dificuldades e nestes primeiros anos os saldos ficavam sempre aquem da responsabilidade de garantia, o que obrigava o governo a por grandes quantias anualmente para completá-la (37).

Em consequência dessas dificuldades, encontrava-se a Companhia sem condições de saldar a sua dívida para com o Governo Provincial.

Em 1884 a Companhia e o Governo da Província chegaram a um acordo relativo ao pagamento desta dívida e foi assinado um contrato entre estas partes, em 1º de abril de 1885 (ver anexo nº 5). Ficou estabelecido que a Província receberia o seu débito em ações da Companhia e os juros respect em dinhe

Em consequência desto acordo, tornou-se a Província da Bahia a maior acionista da Companhia Tram-Road de Nazaré.

O Presidente da Província justificou esse acordo dizendo:

> *"Esta resolução que acabo de expor-vos, tomei-a na convicção de que a Empresa Tram-Road de Nazaré é de próspero futuro e merece portanto animação do Governo.*
>
> *"Está provado pelos seus balancetes mensais que a sua receita tem sido sempre crescente nos tempos das safras, conservando-se regular fora dessas épocas.*
>
> *"Assim, pois, a sua prosperidade será certa, desde que se torna a Companhia independente, livre do peso das hipotecas dos seus bens e conseguintemente com inteiro crédito.*
>
> *"Creio ter prevenido, quanto possível, maior onus para a Província com relação à garantia de juros, porque prolongada a linha da estrada, cessará ela em futuro não muito remoto, vindo a Província a auferir vantagens como maior acionista de uma empresa que promete grande desenvolvimetno e reais benefícios aos centros produtores que demoram em toda a extensão da zona pela estrada percorrida"* (38).

Esta ligação entre Onha e Santo Antonio de Jesus corresponde a uma 2a. etapa na construção da Tram-

-Road de Nazaré, quando a Companhia já consegue receber privilégios para essa construção da parte do Governo Provincial, favores esses condizentes com a política oficial do país de incentivar o desenvolvimento ferroviário.

Fazia parte dos planos da Companhia prolongar esta estrada até Amargosa, passando por São Miguel. Destacava-se a vila de Amargosa como centro de uma extensa região cafeeira, sendo portanto natural que se pensasse em estender a Tram-Road até ela, uma vez que se apresentavam promissoras perspectivas de aumentar consideravelmente o volume do tráfego, e consequentemente os lucros da empresa.

Para conseguir realizar este empreendimento voltou-se a Companhia para o Governo Imperial, que lhe concedeu, pelo Decreto n. 1.125 de 15 de dezembro de 1888 privilégio por 80 anos e outros favores, inclusive a garantia de juros de 6% ao ano, por 30 anos, sobre o capital empregado na construção deste prolongamento entre Santo Antonio e Amargosa, até o máximo de 30 contos por quilômetro. Em 31 de dezembro do mesmo ano foi assinado o respectivo contrato com o Governo Imperial (39).

Após solucionar algumas dificuldades iniciais relativas ao levantamento do capital necessário à construção do prolongamento, foi realizado um empréstimo no Banco da Bahia, na importância de 1.800:000$000, por meio de debentures, ao juro de 5% ao ano (40).

Em 17 de julho de 1892 foi entregue ao serviço público toda a extensão do prolongamento. Este trecho da Estrada ficaria conhecido por Linha Federal, diferenciando-o

do correspondente à Linha Estadual, trecho entre Nazaré e Stº Antonio de Jesus, construído, a partir do Onha, com subvenção do Governo Provincial.

A ligação entre Stº Antonio e Amargosa correspondia já a uma 3a. etapa na construção da Tram-Road de Nazaré, realizada mediante subvenção do Governo Imperial. O capital, entretanto, foi levantado na própria Província, através o empréstimo realizado ao Banco da Bahia.

Conforme o que ficara estabelecido no contrato com o Governo Imperial, o movimento financeiro destas duas linhas seriam discriminados, aspecto estabelecido na Cláusula XXXII do referido contrato. "*A receita e despesa da linha de concessão do governo imperial serão discriminadas das da linha provincial em conformidade com as bases que forem aprovadas pelo mesmo governo*" (41). Ficava, assim, a estrada sujeita a duas fiscalizações e a dois regimes de contrato.

Com a inauguração do prolongamento até Amargosa o movimento do tráfego no trecho da Linha Estadual aumentou consideravelmente, crescendo em cerca de 50%.

> "*Inaugurado em 2 de fevereiro, o tráfego do Prolongamento, entrou a linha de subvenção estadual em tráfego mútuo com a de concessão federal, compartilhando de economias e vantagens criadas pela nova organização do serviço. Vigorou desde logo, o quadro do pessoal e respectivos vencimentos aprovado pelo governo federal. As tarifas e instruções regulamentares aprovadas*

por portaria do Ministério da Agricultura de 28 de Agosto de 1891 e ato do governador do Estado de 29 de Dezembro entraram em vigor para a linha estadual logo em 1º de janeiro... Com o auxílio do tráfego da linha federal, o movimetno nos 34 km de subvenção estadual cresceu de cerca de 50%..." (42).

A prosperidade desta ferrovia já se fazia sentir, apresentando saldos crescentes e com tendências a aumentar (veja a tabela nº 1). O Governador do Estado, Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima ressalta a importância da Tram-Road:

"É uma quantidade já hoje impossível de determinar, pela sua incomensurabilidade, o total das vantagens que ela tem produzido, em vista da multiplicação da produção que se opera em todas as regiões, que dia a dia vão-se-lhe tornando tributárias, as quais, alentadas pelos benefícios que, à porfia, ela lhes tem prodigalizado, estão se tornando o ponto de convergência de todos os olhares cobiçosos da efetiva prosperidade.

"O incremento sensacional que, com uma rapidez insólita estão tomando aquelas regiões tem como um dos seus progenitores esta estrada, que para logo começou a provar o acerto de sua criação, não desdenhando os seus erros, ingênitos, por ventura, a toda obra da frágil humanida

"Verdade é que o Estado e a União tem entrado com parte dos juros garantidos a essa empresa; porém a ninguém é dado, por impossível, avaliar o produto exato dessa quantia, voltado ao erário, depois de multiplicado na vertigem do movimento pelo sem número de vantagens a que tem dado lugar esse melhoramento material, abstração feita do aumento das riquezas particulares que ele tem produzido" (43).

Comprovando os índices animadores do desenvolvimento da Tram-Road, e com ela, da economia regional, já em fins de 1893 a garantia de juros por parte do Estado tornou-se inteiramente nominal. Neste ano, o Tesouro nada dispendeu com a garantia desta estrada. O saldo deste ano foi de 85:259$507, superior à responsabilidade da garantia de 7% ao ano sobre 1.100:000$000, porém ainda inferior a 8% sobre a mesma importância, motivo pelo qual ainda não se inicia neste ano, a amortização da garantia paga. No ano de 1894 foi recolhida ao Tesouro, a primeira parcela referente a esta amortização, uma vez que o saldo fora superior a 8% sobre o capital garantido, de acordo com o estipulado pelo Art. 12 do contrato de 5 de janeiro de 1878 (ver contrato anexo).

A prosperidade fazia com que se levasse adiante os planos de um novo prolongamento, tendo por meta a importante cidade de Jequié. O governo estadual concedeu à Companhia Tram-Road de Nazaré, a construção do primeiro trecho deste prolongamento, referente à ligação entre

São Miguel e Areia, numa extensão de 59 km. Entretanto, esta Companhia não tomou a iniciativa de empreender as obras de construção e o governo do Estado resolveu rescindir o contrato assinado para sua realização e tomar a frente do empreendimento por sua própria conta.

O Governador do Estado, Dr. Luiz Vianna justifica esta iniciativa do seu Governo:

> *"Tornava-se indispensável, fossem quais fossem os sacrifícios para o Estado, construir o prolongamento pela futurosa cidade de Areia... Aquela região, tão abundante de matas e águas, com uma população numerosa e ativa, tendo as terras cultivadas de café, cacau, fumo, cana e cereais, está entretanto sem poder mandar estes produtos aos centros consumidores por falta de transportes, que são feitos, com grave prejuízo para a lavoura, em costas de animais"* (44).

A construção deste ramal seria alvo de severas críticas por parte do próximo Governador, Dr. Severino Vieira, pela forma como foram realizadas as obras iniciais, segundo este, com gastos extremamente excessivos:

> *"A estrada de ferro em construção de São Miguel a Areia, foi, pode-se dizer, a causa dos maiores embaraços que encontrou a administração no ano findo.*

"Contratada sua construção com o engenheiro Casemiro Bobsta, criou-se para ela um luxuoso pessoal de fiscalização, que tenho reduzido ao estritamente necessário...

"Para os 18 km desta estrada, cuja construção não pôde ser terminada, foi contratado um fornecimento de material rodante suficiente, na opinião dos entendidos, para o tráfego na extensão de 300 km" (45).

Não possuímos dados concretos que nos permitam julgar os fundamentos destas severas críticas para que pudéssemos estar certos de que não se tratam apenas de rivalidades políticas.

A construção deste ramal seria de grande importância econômica, e mesmo antes da sua conclusão já contribuía para um sensível aumento no tráfego da ferrovia. Em 1905 já dizia o governador do Estado em seu relatório: *"O tráfego deste ramal, apesar de ter sido feito em uma extensão de apenas 18 km, teve notável desenvolvimento em 1904, apresentando saldo"* (46). E mais adiante, referindo-se aos saldos da Linha Estadual: *"Prestou valioso auxílio ao desenvolvimento do tráfego o ramal de São Miguel a Areia..."* (47).

No ano de 1906 seria inaugurado este ramal em toda a sua extensão. A exploração do tráfego ficaria sob o controle da Companhia Tram-Road de Nazaré, que, aliás, já o vinha realizando nos sucessivos trechos que foram sendo inaugurados. A referida estrada partia do kilômetro

72^k X 265 m da Tram-Road a 2.265 m da estação de São Miguel, seguindo com direção geral de norte-sul até Lage e daí até Areia na direção Leste- Oeste, acompanhando as sinuosidades do fertilíssimo vale do Jiquiriçá (48).

A construção do ramal de São Miguel a Areia, como parte do prolongamento para Jequié, corresponderia a uma 4a. e última etapa na construção da Tram-Road de Nazaré. Este trecho foi construído inteiramente por conta do Governo do Estado.

Em consequência, a Tram-Road de Nazaré ficaria dividida, no que se refere à administração, em três trechos: o de garantia estadual, o de garantia federal e o de propriedade do Estado da Bahia. Esta situação, por demais inconveniente, terminaria com a Encampação da ferrovia pelo Governo do Estado da Bahia, em 1906, aspecto que será tratado em ítem destinado ao estudo do período que identificamos como correspondente à 2a. fase desta ferrovia (1906-1945).

O custo total de construção da Tram-Road de Nazaré, até Amargosa, na extensão de 99 km, alcançou a quantia de 3.563:767$325. Apresentamos abaixo um quadro comparativo do custo desta ferrovia em relação a outras construídas nesta província (49).

ESTRADAS DE FERRO DA BAHIA EM TRÁFEGO EM JANEIRO DE 1905

DENOMINAÇÃO	EXTENSÃO EM TRÁFEGO (km)	CUSTO TOTAL
E.F. da Ba. ao S.Francisco	123,340	16.002:000$000
Ramal do Timbó	82,588	2.650:000$000
E.F. do S. Francisco	452,310	20.230:518$138
E.F. Central da Bahia	316,600	13.613:380$000
Tram-Road de Nazareth	99,000	3.563:767$325
Ramal de S. Miguel a Areia	35,000	1.062:220$706
E.F. Bahia e Minas	142,400	4.348:041$600
E.F. Santo Amaro	48,600	3.238:200$990
E.F. Centro Oeste da Bahia	28,00	1.728:505$703
[illegible]	[illegible]	66.436:635$462

O ramal de São Miguel a Areia teria um custo total de 4.493:567$275, referente a uma extensão de 58 km 656 m o que corresponde a um custo quilométrico de 76:608$486. Em seu Relatório referente ao ano de 1907, o Dr. José Marcellino de Souza justifica este elevado custo:

> *"Até certo ponto, justifica-se esta elevação do custo quilométrico, pelas condições especiais de seu traçado, em zona muito acidentada, exigindo grande movimento de terras em que é muito grande a percentagem de terras soltas e rochas e um número considerável de obras de arte. É certo, porém, que ter-se-ia podido levar a efeito sua construção por menor custo se desde o seu início tivesse ela obedecido à orientação destes últimos anos"* (50).

A esta altura destacava-se a Tram-Road de Nazaré entre as ferrovias do Estado, pela elevação dos seus lucros líquidos, ocupando por isso mesmo uma posição de destaque entre nossas vias férreas. Segundo Ernesto Lassance Cunha, em estudo realizado sobre a viação férrea do Brasil, em 1909, era a Tram-Road de Nazaré a única estrada do Estado cujo resultado do tráfego compensava o capital empregado na construção (51).

Concluindo, o que achamos importante destacar é o papel exercido pela iniciativa particular na construção desta ferrovia, devida a homens ligados à própria região, e que lutaram co grandes dificuldades para

realizar este empreendimento, que acreditavam, ser compensador e ao mesmo tempo imprescindível, para o desenvolvimento da próspera economia regional.

Ao contrário da maioria de nossas vias férreas, não contou com a participação de capital estrangeiro, daí a sua singularidade. O capital necessário à construção foi levantado na própria região, ou na Província de modo geral.

2.1.3. CONSIDERAÇÕES ACERCA DO TRAÇADO DA TRAM-ROAD DE NAZARÉ

"Partindo da cidade de Nazareth, margem esquerda do Jaguaripe, a estrada galga, depois de percorrer uma extensa rua inteiramente calçada, o vale do mesmo rio Jaguaripe e o segue até o km 12 onde passa o vale do rio Taytinga, que precorre até o km 24. Desse ponto passa para o vale do Mutum, aproveitando-o convenientemente para alcançar o planalto de Santo Antonio de Jesus (kilômetro 34) a 206 metros acima do nível do mar. A estação de Santo Antonio de Jesus é o ponto terminal da linha chamada estadual e o início do prolongamento conhecido por linha federal. Daí à cidade de Amargosa a estrada, seguindo sempre a direção oeste, atravessa dois profundos vales, o do rio da Dona e o do Corta-Mão e também a grande serra de São Miguel q[illegible]s separa" (52).

Já vimos anteriormente que um dos maiores incentivos para a construção desta estrada foi o desenvolvimento considerável que teve a lavoura cafeeira nesta região. Acreditamos poder afirmar ter sido ela também a principal responsável pela escolha do traçado desta ferrovia. A idéia inicial correspondia à ligação entre Nazaré e Santo Antonio, mas já se tinha em vista desde então, futuros prolongamentos, inclusive pensava-se em estender a ferrovia até a fronteira com Minas Gerais, como ficou claro em algumas citações que apresentamos.

O prolongamento até Jequié desde os primeiros tempos constituía aspiração da Companhia, sendo este trajeto também muito bem visto pelo poder público. Também aqui notamos que esta expansão da ferrovia dirigia-se na direção de regiões produtoras principalmente de café. Nessa primeira fase, a estrada atingiria ainda a vila de Amargosa, passando por São Miguel. Deste ponto seria construído o ramal de São Miguel a Areia, também grande produtor de café, e só na fase seguinte é que, deste último ponto, se estenderia até Jequié.

A preocupação de escoar a produção cafeeira foi, desse modo, um dos principais objetivos da construção e sucessivos prolongamentos desta ferrovia.

> *"É esta estrada a de maior futuro para o Estado. Atravessa uma riquíssima zona em matas e terrenos aptos para toda espécie de cultura, principalmente a do café, já bastante desenvolvida, proporciona a este produto, o seu melhor elemento de tráfego, que cada vez mais se*

expande, multiplicando-se admiravelmente as plantações em toda a região tributária da linha" (53).

Neste particular notamos uma certa semelhança entre a Tram-Road de Nazaré e as ferrovias paulistas, que, como já analisamos anteriormente, seguiram o roteiro de expansão da lavoura cafeeira, tornando-se com isso importantes agentes do desenvolvimento da economia paulista. *"Ao terminar a década de 1870-1880, a carta ferroviária de São Paulo traduzia o roteiro do café. "Atrás do café, e por vezes à sua frente, penetram as ferrovias"*, diz Sergio Millet (54).

Concluindo, podemos dizer que este traçado foi fundamentado nas reais necessidades da economia regional, não ocorrendo aqui, como em muitas de nossas ferrovias, a construção de trechos destinados exclusivamente a atender interesses políticos. E isso se comprova na medida em que esta estrada se tornaria realmente atuante, dentro da área tributária, contribuindo para dinamizá-la e incrementar o seu desenvolvimento, o que por sua vez, reverteria em lucros para a própria ferrovia, que em consequência tornaria-se ainda mais atuante, originando com isso um círculo vicioso, gerador de lucros para a ferrovia, para a região e para o Estado.

2.1.4. MOVIMENTO FINANCEIRO DA TRAM-ROAD DE NAZARÉ

* Tabela nº 1 - Gráfico nº 1

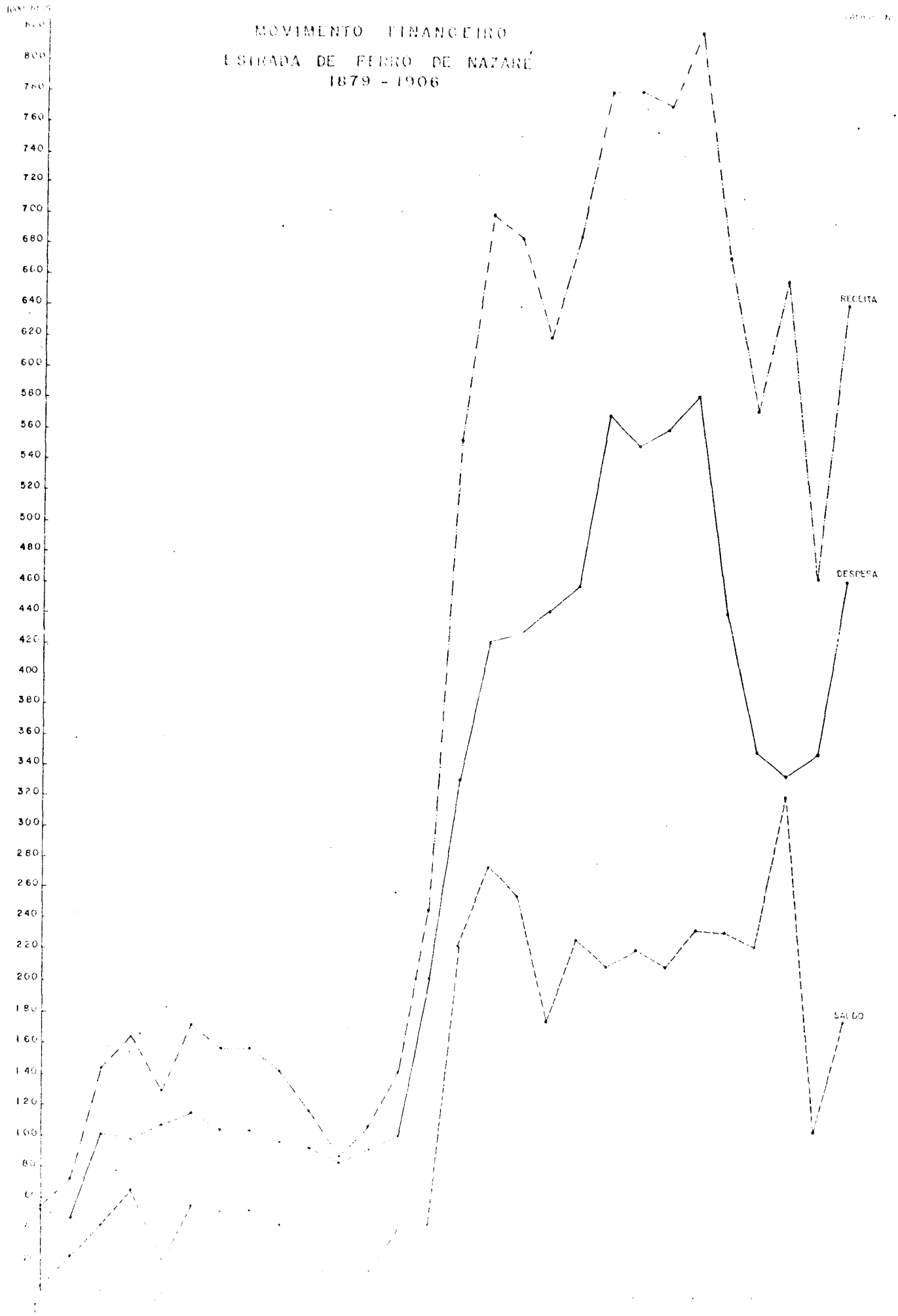
TABELA Nº 1

TRAM-ROAD DE NAZARETH

MOVIMENTO FINANCEIRO

ANO	RECEITA	DESPESA	SALDO	DÉFICIT	EXT. km
1875	22:447$753	25:447$583		2:999$830	8
1876					
1877	43:371$340	20:040$027	23:331$313		
1878					
1879	53.469$230	51:685$844	1:783$346		
1880	71:458$390	47:743$990	23:714$400		34
1881	143:666$360	100:712$720	42:953$640		"
1882	164:657$745	99:464$224	65:193$521		"
1883	130:051$060	108:843$431	21:607$629		"
1884	171:964$570	115:372$130	56:592$440		"
1885	157:876$210	105:534$432	52:341$778		"
1886	158:290$970	104:457$956	53:833$014		"
1887	143:010$700	98:014$972	44:995$728		"
1888	116:630$570	94:042$814	24:587$756		"
1889	89:373$220	85:327$854	3:045$366		"
1890	108:410$620	92:783$720	15:626$900		"
1891	42:082$460	101:559$073	40:523$387		"
1892	248:030$040	204:079$504	43:950$536		76
1893	555:480$040	331:765$883	223:714$487		99
1894	700:565$220	424:096$770	276:468$450		"
1895	687:991$840	429:618$327	258:373$513		"
1896	621:988$600	443:984$660	178:004$040		"
1897	689:944$620	460:246$713	229:697$907		"
1898	783:014$294	572:330$192	210:684$102		"
1899	784:027$230	551:799$970	222:227$260		"
1900	774:474$908	563:631$027	210:843$881		"
1901	822:463$756	586:143$021	236:320$735		"
1902	677:448$444	443:063$329	234:385$115		"
1903	577:046$628	351:836$819	225:209$809		"
1904	660:373$498	337:976$024	322:397$474		"
1905	468:137$196	360:937$345	107:199$851		"
1906	643:350$252	465:102$543	178:247$709		"

FONTE: Os dados foram retirados: 1) dos Relatórios dos Presidentes da Província e Governadores do Estado da Bahia; 2) MACIEL, Affonso Glycério Cunha - op. cit. pág. 348.


MOVIMENTO FINANCEIRO
ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ
1879 - 1906
RECEITA
DESPESA
SALDO

Durante os anos iniciais, notamos que esta ferrovia apresentava pequeno déficit entre receita e despesa, embora os nossos dados só nos permitam realizar uma análise sistemática a partir do ano de 1789. O Relatório do Presidente da Província apresentado em 1º de maio de 1879 nos autoriza a fazer tal afirmação:

> *"A estrada (Tram-Road de Nazareth) que atravessa terrenos fertilíssimos, é de um futuro lisonjeiro, conquanto até o presente, no pequeno percurso aberto ao tráfego, mostre ainda déficit entre receita e despesa"* (55).

Já vimos que estes primeiros anos de atuação foram difíceis para a Companhia Tram-Road e ainda, o pequeno percurso realizado não favorecia um resultado imediato mais favorável. Entretanto, as perspectivas de maiores rendimentos estavam sempre presentes, e elas se tornaram realidade a partir da inauguração da estação de Stº Antonio, abrindo ao tráfego toda a extensão da linha entre Nazaré e esta vila, correspondendo a 34 km, no dia 7 de setembro de 1880.

Como podemos perceber pela tabela apresentada, os saldos não seguiam sempre um ritmo crescente, havendo pequenos períodos de regressão, que tentaremos explicar adiante.

Entretanto, é importante ressaltar que a partir da inauguração da linha Nazaré - Stº Antonio não se registrou a presença de déficits, nem mesmo nos anos mais críticos.

Os dados referentes ao ano de 1875, correspondente à inauguração do tráfego entre Nazaré e Onha, onde notamos a presença de um déficit de 2:999$830, merecem uma pequena ressalva. Na verdade, eles não se referem a todo o ano em questão, pois o tráfego foi inaugurado no dia 5 de maio e suspenso no dia 12 de novembro, em virtude do desmoronamento de parte da ponte sobre o rio Jaguaripe. Portanto, referem-se apenas a 6 meses e 7 dias de trabalho. Além disso, na quantia referente à despesa estão incluídos os custos necessários ao melhoramento do tráfego (56).

Um período de sensível retrocesso nos saldos desta ferrovia iniciou-se em 1888 e prolongou-se até 1890. A partir daí verificou-se já uma recuperação relativa. Esta fase corresponde à época de maior intensidade da campanha abolicionista, ao ano da abolição e ao seguinte. A explicação está na diminuição acentuada da indústria açucareira, que nestes anos iniciais constituía ainda a principal fonte de renda da estrada. Com a abolição, o escravo abandona a lavoura da cana e desvia-se principalmente para a do fumo, que adaptava-se melhor às condições do pequeno cultivador livre. Coloca Affonso Glicério da C. Maciel que no ano de 1889 verificou-se na Bahia "*apesar do desfavor com que ocorreu a estação, a maior safra de fumo que até aquela data tinha havido*" (57).

A rápida recuperação deveu-se à presença de outros produtos da economia regional, e que tiveram maior expansão com o trabalho livre.

No ano de 1893 verificamos um acréscimo bastante

sensível na receita e saldo da ferrovia. A explicação encontrava-se na inauguração do prolongamento até Amargosa, que constituiria a Linha Federal, no ano de 1892, contribuindo para o aumento do tráfego em toda a extensão da linha. A partir daí, os saldos mantiveram uma tendência crescente, logo isentando o Tesouro do Estado do ônus correspondente à garantia de juros, o que ocorreu a partir de 1893. Já em 1894 verificou-se o reembolso da primeira parcela referente à amortização da garantia paga pelo Tesouro durante os primeiros anos, o que demonstrava a elevação do saldo.

Verificamos uma pequena queda na receita a partir de 1902, devido a um abatimento geral do comércio, em consequência da queda do preço do café e do fumo. Entretanto, os saldos não são afetados de maneira sensível, até o ano de 1895,

> *ano em que a redução da tarifa, pela elevação do câmbio a 18 e o maior desânimo nos produtos de exportação, reduziram de tal modo a renda que o governo da União ficou obrigado, para completar a garantia, por 51:839$544; a nada ficando obrigado o Tesouro estadual por já estar terminado o prazo da sua garantia"* (58).

As oscilações da receita em consequência das alterações de tarifas serão tratadas com mais vagar no ítem referente à política tarifária.

No ano de 1906 inaugurou-se o ramal de S. Miguel

a Areia e neste mesmo ano, ocorreu a encampação da estrada pelo governo estadual. No ano de 1907 já verificaríamos um acréscimo sensível no saldo da ferrovia, o que será analisado no estudo da próxima fase.

2.1.5. DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Passamos, agora, a analisar, de maneira discriminada, a receita da Tram-Road de Nazaré nesta fase, com o objetivo de destacar os elementos que mais contribuíram para os rendimentos da ferrovia.

Durante toda a duração desta fase verificamos que a maior percentagem da renda da estrada advinha do transporte de mercadorias. Em seguida destacava-se o transporte de passageiros. Estes dois elementos constituíam realmente o grosso da receita. Apresentamos adiante uma tabela referente às percentagens do transporte de mercadorias e passageiros durante toda a evolução da estrada. Podemos através destes dados constatar a significativa importância do transporte de mercadorias para a receita ferroviária, situação esta que só começaria a se modificar na fase de decadência da ferrovia, onde o transporte de passageiros chegou a se tornar bem mais expressivo que o de mercadorias. Disso trataremos no desenrolar do trabalho.

As outras fontes de renda, como o transporte de animais, bagagem, telégrafo, etc, contribuíam com percentagens bem menores.

Com a ajuda da tabela seguinte, referente à discriminação da receita em alguns anos do período em questão, podemos fundamentar as observações feitas anteriormente.

* Tabela nº 2.

2.1.6. PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS

Como já vimos, o transporte de mercadorias constituía nesta fase a parcela mais significativa da Receita, dando uma prova evidente da prosperidade e diversidade de produtos da economia regional. Vejamos agora quais os produtos que mais se destacaram dentro deste transporte.

Nos anos iniciais, segundo Affonso Glicério da C. Maciel teria sido o açúcar o principal produto transportado pela estrada, mas a partir de 1888, em consequência do movimento abolicionista, a sua importância decairia significativamente, como um reflexo do retrocesso que sofreria a produção regional deste produto.

Contrabalançando a crise de decadência do açúcar, notamos uma crescente ascenção do café, que se destacava como uma das principais riquezas agrícolas da região, e que, como já foi dito, constituiu um dos maiores objetivos da construção desta ferrovia, chegando mesmo a influir decisivametne no seu traçado, através dos diversos prolongamentos que gradativamente foram sendo construídos, sempre em direção às regiões produtoras.

Outra importante fonte de renda foi o fumo,

TABELA Nº 2

TRAM-ROAD DE NAZARETH
DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

ANOS	1888	1891	1892	1893	1894	1895
MERCADORIAS	93:187$020	102:132$150	163:913$180	194:861$040	237:668$740	229:665$240
PASSAGEIROS	19:757$190	24:801$600	61:390$700	37:422$400	49:852$800	48:148$400
ANIMAIS	231$650	428$950	874$540	751$340	1:201$920	1:600$800
TELÉGRAFO	670$540	1:205$740	4:595$100	4:029$000	4:832$000	4:925$500
BAGAGEM E ENC.	3:553$200	4:233$850	11:612$060	9:325$560	12:178$800	12:021$340
ARMAZENAGEM	---	17$450	56$580	239$400	347$500	164$420
...ENS ESPECIAIS	---	440$000	788$440	190$000	300$000	192$200
MULTAS	---	21$000	275$100	265$000	211$340	151$620
RENDAS EVENTUAIS	1:230$970	8:801$720	4:524$440	6:263$070	8:323$620	8:679$480
T O T A L	118:630$520	142:082$460	248:030$040	253:346$810	314:916$720	305:549$000

Obs.: A receita refere-se apenas ao trecho referente à Linha Estadual (34 km).

FONTE: Dados retirados dos Relatórios dos Presidentes da Província e Governadores do Estado da Bahia.

produto constante na receita ferroviária desta estrada, em todas as suas fases.

Estes são os três produtos mais significativos e que mais contribuíram para o lucro da ferrovia nesta fase. Entretanto, podemos citar ainda outros produtos, que, mesmo em menor escala, trouxeram também significativos lucros para a receita da estrada. São eles: charque, bacalhau, aguardente, cereais, fazendas, entre outros, já de menor importância.

Vale a pena ressaltar que o movimento de exportação sempre excedeu o volume de importação, o que nos dá mais uma prova da importância econômica da região.

> *"O tráfego da estrada é portanto movimentado por três safras da exportação que mais concorrem para a riqueza agrícola da Bahia, a do café, fumo e açúcar, devendo em breve ter a da borracha de maniçoba, além dos cereais, minério de manganês e madeira das matas próximas, muitas das quais existem ainda virgens. Para satisfazer à atividade comercial em todos estes núcleos e centros do interior, os trens em retorno transportam grande quantidade de gêneros e produtos de importação nacionais e estrangeiros; notando-se que na massa de tráfego realizado a exportação abrange a maior parcela, representada sempre por dois terços do total"* (59)

Não possuimos dados quantitativos que nos

permitissem elaborar uma tabela completa do transporte de mercadorias nesta fase. Conseguimos reunir apenas alguns dados esparsos, que apresentamos a seguir, para dar uma idéia mais concreta quanto possível, deste transporte que tanto significou para a receita da Tram-Road.

* Tabela nº 3.

2.1.7. POLÍTICA TARIFÁRIA

Entre os fatores que influíram decisivamente para as instabilidades das arrecadações que constituíam a Receita desta estrada, destacavam-se as oscilações provocadas pelas alterações nas tarifas cobradas para o transporte ferroviário. É bem verdade que o valor destas tarifas não era arbitrário, ele estava vinculado ao custo operacional, às variações do câmbio e a outros fatores. Entretanto não é nosso objetivo discutir este aspecto mas apenas situar as oscilações sofridas pela Receita ferroviária em decorrência da redução ou da elevação destas tarifas.

Com a inauguração da Linha Federal, correspondente ao prolongamento Santo Antonio - Amargosa, foram organizadas tarifas que passaram a vigorar em toda a extensão da estrada. Esta unificação das tarifas facilitaria a exploração do tráfego, e foram aprovadas por portaria do Ministro da Viação de 28 de Agosto de 1891 e ato do Governador da Bahia de 29 de Dezembro de 1891. Estas tarifas eram mais reduzidas do que as que vigoravam na

TABELA Nº 3

TRAM-ROAD DE NAZARETH
TRANSPORTE DE MERCADORIAS
PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS

ANO	1891		1893		1894		1895	
	TONEL.	PRODUTO	TONEL.	PRODUTO	TONEL.	PRODUTO	TONEL.	PRODUTO
CAFÉ	2.205,903	21:191$210	10.813,998	87:512$380	10.213,350	102:574$540	9.992,090	97:707$560
FUMO	1.752,955	17:205$470	4.666,565	29:312$500	2.253,225	22:543$540	2.004,816	19:651$640
AÇÚCAR	2.186,766	9:113$150	3.046,745	7:554$760	1.879,307	6:883$320	1.344,274	4:648$620
AGUARDENTE	202,687	2:694$440	---	---	1.417,380	9:612$940	1.754,543	17:437$280
CHARQUE	---	---	2.978,836	16:938$920	1.937,754	12:286$560	3.323,242	18:624$140
BACALHAU	---	---	2.689,736	14:207$480	1.735,691	14:510$960	1.815,724	19:653$940
CEREAIS	445,970	3:369$190	540,168	2:422$380	224,837	1.664$760	284,396	1:311$680
SAL	302,076	1:576$540	763,789	2:633$040	204,875	498$020	359,930	1:381$580
FAZENDAS	---	---	1.352,838	12:067$480	853,179	11:269$520	283,418	4:203$480
FERRAGENS	---	---	461,096	5:433$900	555,089	8:598$100	248,474	3:608$200
COUROS	57,990	3:369$190	133,264	983$980	116,872	934$160	97,653	1:022$140
LOUÇAS E VIDROS	---	---	114,034	1:909$320	153,081	3:016$380	91,340	1:444$340
MATERIAIS P/ CONSTRUÇÃO	---	---	189,395	452$000	452,764	1:328$220	365,530	1:422$800
MADEIRAS	---	---	80,918	159$840	282,440	83$200	237,352	605$320
DIVERSOS	3.927,239	46:257$340	2.338,350	13:818$260	5.677,120	---	5.550,769	37:151$360
TOTAL	11.145,736	102:132$150	30.169,582	194:861$040	27.956,640	237:668$740	27.753,651	229:665$240
IMPORTAÇÃO	4.366,202	50:319$240	---	---	9.311,416	52:237$592	9.823,413	73:754$080
EXPORTAÇÃO	6.809,534	51.812$910	---	---	18.645,224	185:431$152	17.930,236	155:911$160

FONTE: Os dados foram retirados dos Relatórios dos Governadores do Estado da Bahia.

Linha Estadual antes da inauguração do referido prolongamento. Esta redução fazia parte de uma política que visava auxiliar a lavoura, o comércio e a indústria, na área servida pela estrada. Entretanto, o resultado mostrou-se desde o início, muito pouco satisfatório, deixando clara a necessidade de modificações imediatas (60).

Este problema seria analisado pelo Governador do Estado em seu Relatório anual:

> *"Com o auxílio do tráfego do prolongamento, o movimento do tráfego do primeiro trecho cresceu em cerca de 50%; mas esse aumento, devido à considerável baixa feita nas tarifas aprovadas pelo Ato de 23 de dezembro de 1891 não concorreu para que a receita excedesse a do ano anterior, de sorte que não poude o Tesouro isentar-se do ônus da garantia de juros, que ainda relativamente a 1892 importa em 54:471$240 visto que o saldo foi apenas 02:528$760"* (61).

Apresentamos a seguir um quadro referente ao transporte de mercadorias entre 1890 e 1894, para que se comprove com dados quantitativos, o que acabamos de colocar:

MERCADORIAS	PESO (kg)	PRODUTO
1890	10.037.800	78.410$970
1891	11.145.736	102.132$150
1892	18.865.781	92.160$650
1893	30.169.582	194.861$040
1894	27.956.640	237.668$740

(62)

Percebemos que em 1892 houve um acréscimo sensível na tonelagem transportada. Entretanto, o produto deste transporte foi bastante inferior ao de 1891.

No ano de 1893, estas tarifas seriam alteradas. A fiscalização e a administração chegaram a um acordo, ficando decidido a adoção de um adicional móvel no cálculo destas tarifas, variando este de acordo com as alterações do câmbio.

> *"Em 5 de outubro último principiaram a vigorar as novas tarifas aprovadas pelos governos federal e estadual, calculando-se as taxas móveis com o câmbio sobre as mesmas bases que então vigoravam, de conformidade com o que então se pratica na Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Pedro II) que tem produzido resultados muito satisfatórios"* (63).

Affonso Glycério da Cunha Maciel explica como seriam calculadas estas tarifas.

> *"Por tais disposições as tarifas existentes eram consideradas normais para o câmbio de 20. Para o câmbio inferior a 20 ficaram criadas por cada dinheiro sterlino taxas de 8%, 6%, 5% e 3%, de acordo com a classe da tarifa estudada, tendo em vista a natureza, fins, procedência ou destino das mercadorias a transportar, elevando-se para 60 m a base kilométrica de passageiro*

de 1a. classe e para 40 rs. a da 2a. classe, deixando isentos de qualquer aumento, o açúcar refinado, batatas, féculas, café moído, carne fresca ou de sol; farinha de mandioca ou milho e outros produtos de primeira necessidade na economia doméstica, os quais foram especificados" (64).

A aplicação destas novas tarifas produziu resultados satisfatórios, elevando a receita e os saldos da empresa, como pode ser verificado na tabela correspondente ao Movimento Financeiro desta estrada.

Pelo quadro apresentado acima, também podemos comprovar que o transporte de mercadorias sofreu um acréscimo sensível, tanto no que se refere a tonelagem quanto ao produto nos anos de 1893 e 1894.

Entretanto, as altas constantes do câmbio, logo interfeririam nos resultados financeiros da estrada.

No ano de 1896, por exemplo, ocorreu uma imprevista alta do câmbio e consequente arrefecimento geral nos negócios do café. A estrada seria profundamente abalada, e a situação se agravaria ainda mais pela violência de uma crise epidêmica que abateu a região neste ano, forçando muitos lavradores a abandonarem as suas culturas e muitas casas comerciais a fecharem as suas portas. E apesar da redução da receita, o custeio mantinha-se pesado, devido aos elevados preços dos materiais e dos salários. Neste ano de 1896 o saldo da estrada sofreria uma sensível redução, como podemos verificar na tabela relativa ao Movimento Financeiro, saldo este que não atingiu

a responsabilidade da garantia federal, ficando a União obrigada a desembolsar a quantia de 28:934$566. Em 1898, uma baixa considerável no câmbio permitiu a elevação das tarifas, normalizando-se aos poucos a situação (65).

Entretanto, esta recuperação não permitiria uma longa estabilidade, na medida em que, no ano de 1905 uma nova alta acentuada do câmbio interferiria na situação da receita ferroviária. Esta é uma situação que atingiu não só a Tram-Road de Nazaré, como as demais estradas de ferro do Estado, como podemos perceber na exposição do Governador José Marcellino de Souza:

> *"O movimento do tráfego durante o ano foi extremamente reduzido, resultado para que concorreram as causas gerais que trouxeram a depressão da renda em todas as estradas de ferro e na própria arrecadação das rendas do Tesouro. Na Tram-Road de Nazareth influi sobretudo a redução da tarifa, em cerca de 25%, pela alta do câmbio. No cômputo do movimento financeiro abaixo, vereis que o saldo dos 34 km de concessão estadual foi de apenas 45:639$393, não tendo havido ônus para o Tesouro, por já estar terminado o prazo da garantia, bem assim reembolso, por não ter este saldoatingido 8% sobre o capital garantido de 1:100:000$000"* (66).

Em 1906 este adicional móvel seria substituído por uma taxa fixa, numa tentativa de dar maior estabilidade

à situação financeira da ferrovia e beneficiar também, a própria região. O governador José Marcellino de Souza justifica esta medida dizendo:

> *"... mandei substituir esse adicional móvel por uma taxa fixa que, além de garantir a receita da estrada, sem agravar os fretes, não expõe os carregadores às oscilações dos preços de transporte de suas mercadorias, causando-lhes às vezes prejuízos"* (67).

Este problema referente ao valor das tarifas é realmente muito complexo, porque envolve uma série de variantes. Se as tarifas são baixas, constitui incentivo para a economia regional, o volume do tráfego aumenta. Em compensação os saldos ferroviários são sempre pequenos, e muitas vezes não compensam as despesas de custeio. Quando as tarifas são elevadas, decresce o transporte de muitos produtos, cujos lucros não compensariam o transporte nestas condições. É realmente um problema complexo este referente à política tarifária e que, como já dissemos, envolve uma série de variantes. E não passou ele despercebido pelo pelo poder público. Em 1905, por exemplo, o governador do Estado, fazia severas críticas às elevadas tarifas ferroviárias, que não incentivavam o desenvolvimento dos produtos agrícolas.

> *"A viação férrea do Estado pela sua extensão em tráfego, que já é de 1327 km, podia prestar*

reais e valiosos serviços ao nosso progresso, se as suas tarifas fossem tão razoáveis, que animassem o desenvolvimento das culturas dos produtos econômicos, dos cereais e legumes, da indústria pastoril e da extração, nas vastas regiões do Estado, das quais algumas ricas e férteis, que atravessam e servem as diversas estradas de ferro. Com tarifas altas e até proibitivas, porém, poucos serviços tem relativamente prestado.

O café e o fumo, que produzem admiravelmente a região diamantina e outras muitas zonas, estão abandonadas, porque os fretes são tais que absorvem todo seu preço e até mais.

O arroz, o milho, o feijão e a mandioca, que só a rica região do São Francisco e dos seus importantes afluentes produziria para abastecer todo o Estado e ainda exportar bastante, são cultivados unicamente para o consumo local pela mesma razão. E assim a batata, e todos os legumes e cereais próprios do nosso clima" (68).

Concluindo, podemos constatar que as variações tarifárias realmente foram fatores de instabilidade para as arrecadações ferroviárias. Entretanto, desejamos chamar atenção para o fato de que nem mesmo nos anos mais críticos registraram-se a presença de déficits no movimento financeiro da Tram-Road de Nazaré. Isto nos leva mais uma vez a ressaltar a prosperidade da região servida pela Tram-Road e a importância desta ferrovia como elemento dinamizador da economia regional.

2.2. 2a. FASE - O CONTROLE ESTADUAL - AFIRMAÇÃO DA PROSPERIDADE DA FERROVIA (1906-1945)

Esta segunda fase corresponde ao período de maior prosperidade da ferrovia. Entretanto, sentimos a necessidade de fazer algumas ressalvas antes de iniciarmos o seu estudo.

A escolha de datas para delimitação desta fase foi um problema complexo que enfrentamos. Em primeiro lugar, como determinar o seu início. Com o estudo da 1a. fase, correspondente à Tram-Road de Nazaré, percebemos que já nesse período a estrada entrara em uma situação de prosperidade. Desde a ligação entre Nazaré e Stº Antonio e principalmente após o prolongamento para Amargosa, o seu resultado financeiro mostrava-se favorável, apesar das oscilações que já analisamos anteriormente. O ano de 1906, foi por nós escolhido para distinguir a 1a. da 2a. fase porque foi a partir desse ano que a Estrada passou ao controle direto do Estado da Bahia, na medida em que foi realizada a sua encampação, tornando-se propriedade estadual em toda a sua extensão. A situação de prosperidade que já se vinha esboçando desde a fase anterior, afirmou-se com maior intensidade.

Em segundo lugar, como determinar o início da crise que levaria à sua decadência. É evidente que isso não pode ser feito através de uma data, sem que se corra o risco de deformar a realidade. Os elementos responsáveis pela crise já começavam a se apresentar ainda nessa

fase, e à proporção em que vão se acentuando, provocam uma mudança realmente sensível na situação. Um dos elementos comprovatórios dessa mudança é a presença dos déficits. Neles nos baseamos para delimitar o final do período. A partir de 1945 tornaram-se constantes no exercício ferroviário, mostrando assim, já claramente, a presença da crise que não cessaria de progredir e da qual nos ocuparemos durante o estudo da 3a. fase. A escolha do ano de 1945 para marcar o final dessa fase deve-se, portanto, apenas às necessidades de sistematização do estudo.

2.2.1. A ENCAMPAÇÃO ESTADUAL

No ano de 1906 a Tram-Road de Nazare passou a ser propriedade do Estado da Bahia, após consumado o processo de sua encampação.

O Governador do Estado, Dr. José Marcellino de Souza, em mensagem enviada à Assembléia Legislativa, solicitou autorização e crédito para realizar a encampação da estrada, em seus 99 km, por meio de apólices da dívida pública estadual.

A lei n. 609 de 9 de agosto de 1905 concedeu a autorização pedida. É o seguinte o texto da referida lei:

> *"Art. 1º Fica o governo autorizado a ultimar a encampação da Empresa Viação do São Francisco e da Tram-Road de Nazareth, abrindo para aquela encampação o crédito de 15.000:000$000*

e emitindo para a realização deste o número de apólices necessário do valor nominal de 1:000$000 para cada uma, ao juro de 5%

Art 2º Revogam-se as disposições em contrário" (1).

A Assembléia Geral dos Acionistas da Tram-Road nomeou uma comissão com plenos poderes, composta pela Diretoria e Comissão Fiscal, para realizar o acordo com o governo estadual.

Tornava-se necessário, entretanto, a realização de um acordo com o governo federal, uma vez que o trecho entre Stº Antonio e Amargosa, fora construído sob sua subvenção e funcionava mediante administração e fiscalização federal. Não surgiram maiores problemas na medida em que o governo federal transferiu ao estado da Bahia o direito de resgate que cabia à União do trecho que lhe era subordinado.

Em 29 de maio de 1906, através decreto do governo federal n. 6053 de 29 de maio de 1906, este direito foi transferido ao governo do Estado da Bahia:

"- O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que expoz o governador do Estado da Bahia e usando da autorização constante do Art. 15 n. II letra d da lei n. 1453 de 30 de dezembro de 1905, decreta:

Artigo Único. Fica transferido ao Governo do Estado da Bahia o direito, que se reservou a

União de resgatar o trecho da Estrada de Ferro Tram-Road de Nazareth, que parte de Stº Antonio de Jesus e vai até a cidade de Amargosa, obrigando-se o referido Estado a indenisar a importância correspondente ao pagamento de juros e outras despesas que a União houver feito em favor da mesma estrada, de conformidade com o contrato de 15 de dezembro de 1888; e, outrossim, a desenvolver a construção até a cidade de Conquista, devendo ficar concluído dentro do prazo de três anos, salvo motivo justificado, o trecho desde o atual ponto até Jequié.

Rio de Janeiro, 29 de maio de 1906, 18º da República.

Francisco de Paula Rodrigues Alves

Lauro Severiano Muller" (2).

A comissão representativa da Companhia Tram--Road de Nazaré entrou em negociação com o governo estadual a fim de que fossem estabelecidos o valor e os meios práticos pelos quais se realizaria a transação. Foram as seguintes as condições estipuladas para a encampação:

"Passar a Companhia ao domínio do Estado a Estrada com todo seu material, móveis, imóveis, ações, privilégios, etc., mediante o pagamento de 4.500 apólices da dívida pública do Estado do valor nominal de um conto de réis (1:000$000) cada uma e juros de 5% ao ano, começando a

contar os juros de 1º de junho, renuncia de haver o Estado qualquer quantia pelas suas ações e crédito proveniente da garantia de juros. Pelo que importou em 5.436:270$140 o preço da encampação, assim discriminada:

4.500 apólices - 4.500:000$000

3.181 ações da Cia. - 636:200$000

Débito de garantia de juros - 300:070$140

Além disto o Estado obrigou-se a adquirir os materiais existentes no almoxarifado pelo seu justo valor, que foi de 105:973$742, porém que não deve ser levado ao preço da encampação, visto como terão de ser aplicados na exploração do tráfego" (3).

A partir de 1º de julho de 1906 o tráfego da Estrada já se realizava por conta do Estado. A escritura definitiva, entretanto, só seria assinada em 9 de outubro de 1906. Foi ela assinada pelo representante do Governador, o Secretário do Governo, Dr. José Carlos Junqueira Ayres de Almeida e em nome da Companhia, a mesma comissão que a representara nas transações, composta por: Comendaddor Manoel José Bastos, Domingos Valente de Aguiar, Dr. Alexandre José de Barros Bittencourt, Joaquim José Pinto Moreira e Banco Comercial, através deu diretor, Dr. Américo de Souza Gomes (4).

Após a assinatura da escritura pública, entrou em liquidação a referida Companhia.

O governador José Marcellino de Souza, justifica

a iniciativa do seu governo em relação à encampação da Tram-Road de Nazaré:

> *"Usando de autorização contida na lei n. 609 de 9 de agosto de 1905 ultimei em 8 de outubro a encampação desta Estrada, que com a Estrada de Ferro de São Miguel a Areia (seu prolongamento), constitui hoje a Estrada de Ferro de Nazaré.*
> *Desta maneira acha-se atualmente unificado todo o serviço, sem os inconvenientes que havia, não só para administração como para os passageiros e carregadores da Estrada, com sua divisão em três trechos: o de garantia Estadual, o de garantia Federal e o de propriedade do Estado, e isto num percurso relativamente pequeno, de 158 km"* (5).

No momento da encampaçãoera o estado da Bahia o maior acionista da Companhia, em virtude do acordo feito para opagamento da dívida desta Companhia com o Governo Provincial em 1884. Possuía 3.181 ações, no valor par de 636.200$000, correspondendo a mais de um terço do capital social, que era de 1.800:000$000 (6).

Essa iniciativa do governo do estado da Bahia, assumindo o controle completo desta Estrada, por meio da encampação, não foi uma atitude isolada, mas integrava-se perfeitamente no contexto que vinha caracterizando a evoluçaõ da indústria ferroviária no Brasil. Já vimos anteriormente que a iniciati[illegible]rticular, teve um papel

realmente relevante na construção das estradas de ferro em nosso país. Entretanto, não seria de importância secundária a atuação do Estado nesse setor. Inicialmente, concedendo favores e incentivos para atrair os investimentos, nacionais ou estrangeiros. Em seguida, intervindo de uma forma mais direta em alguns casos, empreendendo a construção de diversas estradas ou de prolongamentos destas por conta dos cofres públicos. E esta atuação se faria notar ainda através a encampação de estradas construídas com capitais particulares, sob o regime de garantia de juros e demais favores que foram concedidos à guisa de incentivo.

A esse respeito, coloca Fernando Azevedo:

> "... *com o desenvolvimento do sistema ferroviário do país, longe de decrescer, parece haver aumentado a importância do papel que, desde as suas origens, tem o Estado na exploração de estradas de ferro... Eram encargos tremendos, que por vezes assumia, encampando estradas, algumas das quais, pelas suas condições financeiras iam ter às mãos do governo, já em regime deficitário*" (7).

No caso da Tram-Road de Nazaré, não existiam déficits, ao contrário, era de prosperidade a sua situação financeira e promissor o seu futuro, segundo declarações dos representantes do Governo estadual, anteriormente citadas.

Parece haver ratificado a medida da encampa-

ção, o fato da Estrada estar dividida em 3 trechos, no que se refere à administração e fiscalização, em um percurso de apenas 158 km, segundo explicação do governador do Estado.

Entretanto, esta não nos parece ser a única razão. A importância que a Estrada vinha demonstrando ter para o desenvolvimento da região do Sudoeste baiano e para o estado da Bahia de um modo geral, justificam a medida da encampação, uma vez que sob o controle direto do Estado, seriam maiores as suas possibilidades de atender às reais necessidades da área servida. Além disso, constituía um vantajoso investimento para o Estado, já que a essa altura eram amplas as perspectivas de lucros crescentes.

2.2.2. ARRENDAMENTO DA ESTRADA (1907-1910)

No mesmo ano em que a Estrada foi encampada pelo governo do Estado da Bahia, resolveu este mesmo governo, arrendá-la, a título provisório. Por contrato assinado em 14 de dezembro de 1906 foi a E.F.N. arrendada ao engenheiro Jerônimo Teixeira de Alencar Lima (8).

Este contrato fundamentava-se no Decreto n.442 de 10 de dezembro de 1906. Estabelecia o seguinte:

> *"O Governador do Estado da Bahia: Atendendo à circunstância de ter sido encampada pelo governo do Estado a Estrada de Ferro "Tram-Road de*

Nazareth"; e à conveniência para os cofres públicos e o serviço do tráfego da dita estrada do seu arrendamento, a título provisório, até que possa o governo resolver de conformidade com a lei e mediante concorrência pública, sobre o seu arrendamento definitivo:

Decreta:

Art. Único - Ficam aprovados para o contrato de arrendamento provisório da Estrada de Ferro de Nazaré, antiga Tram-Road de Nazareth, com o Engenheiro Civil Jeronymo Teixeira de Alencar Lima as cláusulas que com este baixam, assinaladas pelo Secretário do Estado.

Palácio do Governo do Estado da Bahia, 10 de Dezembro de 1906 - (assinado) José Marcellino de Souza, José Carlos Junqueira Ayres de Almeida" (9).

As cláusulas a que se referem este decreto, esclarecendo as condições em que se realizou o arrendamento, apresentamos como anexo nº 7.

A estrada de Ferro de Nazaré a este tempo contava com 167 km e 560 m em tráfego, correspondendo a:

Tram-Road de Nazaré	- 99 km - em tráfego
E.F. de São Miguel a Areia	- 58 km 560 m - em tráfego
Prolongamento de Areia a Jequié	- 10 km - em tráfego
	18 km, 358 m - em construção
	99 km 142 m - em estudos (10)

O contrato de arrendamento tinha por objeto

toda a linha em tráfego, instalações e material rodante. Incluía também qualquer ramal ou prolongamento, que viesse a ser construído pelo Governo ou pelo arrendatário (cláusula primeira - contrato anexo).

O preço do arrendamento foi estipulado em 25% da renda bruta, emquanto a receita kilométrica anual não atingisse a importância de cinco contos de réis. Ultrapassado esse limite, seria a percentagem acrescida de 1% por cada 200 mil réis de aumento da receita kilométrica, até o limite máximo de 40% da renda bruta total (cláusula quinta).

Posteriormente, esta quantia seria alterada, pois, segundo declaração do governador Araújo Pinho, a parte que vinha caberdo ao Estado *"dos saldos apurados não eram suficientes para fazer face ao pagamento da quantia de 225:000$000 correspondente ao juro das 4.500 apólices que foram emitidas para a encampação da antiga Tram-Road..."* (11).

O preço do arrendamento foi modificado em 1908, sendo estipulado nas seguintes bases:

1º Uma cota fixa anual de 225:000$000

2º Eas seguintes contribuições:

a) 25% sobre o que a renda bruta exceder de 4:000$000 por km até 6:000$000

b) 40% sobre o que exceder de 6:000$000 até 10:000$000

c) 50% sobre o que exceder de 10:000$000 (12).

Continuaram em vigor, com o arrendamento, as mesmas tarifas e condições regulamentares que antes regiam

a Estrada, só podendo ser estas modificadas com a aprovação do governo (cláusula nona).

Estipulava ainda este contrato, que cabia ao arrendatário a preferência para a construção do prolongamento da Estrada de Sta. Inês a Jequié ou qualquer outro trecho que o governo resolvesse construir (cláusula décima-quarta).

Este contrato de arrendamento permaneceu em vigor até 30 de março de 1910, quando foi rescindido pelo Governo estadual. O Governador Araújo Pinho explica esta atitude:

> *"Esta estrada, que desde dezembro de 1906 achava-se arrendada, estará a partir de 1º do corrente sob a administração direta do Estado, pois por decreto sob nº 785 de 30 de março último, resolvi rescindir o respectivo contrato de arrendamento por julgar conveniente ao Estado, atendendo ao plano que tenho em mira, no sentido de dar-lhe todo o desenvolvimento, dotando-a do material rodante que reclama para bem satisfazer às exigências do seu tráfego, cada vez mais crescente"* (13).

Passando a ser administrada diretamente pelo Estado, notamos que os saldos ferroviários cresceram consideravelmente, mostrando o acerto da decisão governamental.

> *"Confrontando-se este saldo (203:700$200), com a quota média obtida durante o regime do*

arrendamento, vê-se que no ano de 1910 o lucro do Estado elevou-se a mais de 57:417$879; e se o contrato fosse rescindido logo no começo do 1º trimestre este lucro se elevaria a mais de 132:679$243.

Vê-se, assim, sob o ponto de vista financeiro, quão justificado foi o ato do meu governo rescindindo o contrato de arrendamento provisório desta importante estrada, cujas condições e serviços se acham atualmente muito melhorados pelas reformas feitas na via permanente e pelo aumento de seu material com 40 wagons e 2 possantes locomotivas, que acabam de ser importadas dos Estados Unidos" (14).

Esta questão relativa à administração e custeio das estradas de ferro por Companhias particulares ou pelo Estado já foi bastante discutida, apresentando-se adeptos para cada um desses sistemas.

Pandiá Calógeras defende a administração das ferrovias, por empresas particulares, apesar de defender a propriedade estatal destas mesmas ferrovias. Faz uma série de críticas à administração das estradas de ferro pelo poder público, onde *"o espírito burocrático de "repartição pública" e as influências políticas encontram, para se expandirem, em prejuízo das ferrovias, um novo campo de ação"*, e referindo-se às empresas particulares, acredita que por elas *"as estradas de ferro são tratadas e organizadas como uma indústria de transporte, segundo*

os princípios pelos quais se orientam e os métodos que praticam todas as indústrias privadas" (15).

Miguel de Teive e Argollo, analisando o arrendamento das estradas de ferro pertencentes à União, enumera, ao contrário de Calógeras uma série de males que podem provir da administração particular.

> *"O arrendamento traz diversos males e entre eles interesses que se chocam - os do proprietário da estrada tendem a conservá-la em bom estado e melhorá-la e os do arrendatário a procurar dela o maior resultado anual possível, para o que não lhe convirá dispender grande soma com a conservação, do que será consequência prejuízos e perigos para os interesses públicos".*

Argumenta que os meios empregados para aumentar os saldos anuais contribuem para que nenhum melhoramento receba a propriedade, que em consequência vai-se desvalorizando de ano a ano, por mais severa que seja a fiscalização, resultando em uma crescente depreciação. Coloca ainda que

> *"quando estiver a aproximar-se a terminação do contrato, é natural que a falta do material rodante faça-se sentir, porque aos interesses do arrendatário não convirá substituí-lo nem reparar convenientemente o que a estrada tiver conservado, já agora em estado precário, devido ao uso"* (16).

Evidentemente, cada um dos sistemas traz as suas falhas. Entretanto, não podemos deixar de reconhecer que a administração estatal traz uma série de vantagens, especialmente no que se refere à satisfação das necessidades e interesses públicos, na medida em que ao Estado não interessam apenas os lucros diretos, como ocorre com as empresas particulares. Importam sobretudo os resultados indiretos da atuação das ferrovias, que são sentidos através do desenvolvimento econômico e comercial das áreas servidas.

Na verdade, o problema á bastante complexo e não é nossa intenção discuti-lo em maior profundidade, nem firmar defesa de uma ou outra posição.

Acredita Fernando Azevedo que esta batalha entre interesses particulares e regionais contra o interesse geral, tomou no Brasil grandes proporções e constituiu-se em um dos maiores obstáculos à execução de uma política de viação e transporte e

> *"marcou a história de nossa política ferroviária com toda a espécie de extravagâncias, como sejam estradas anti-econômicas, ramais inúteis ou de execução adiável, alongamento de linhas, desvios das condições técnicas, construções de linhas baratas para transporte caro, que perturbaram e entorpeceram o nosso sistema de comunicações por trilhos"* (17).

No que se refere à Estrada de Ferro de Nazaré,

em termos práticos, podemos perceber que os períodos de arrendamento, não foram dos mais benéficos, lucrando mais a estrada durante os anos em que esteve sob a administração direta do Estado. Este primeiro arrendamento, que já abordamos, restringiu-se a um período de pouco mais de três anos, e talvez, por isso, não tenham surgido maiores prejuízos. Já com o segundo arrendamento, iniciado em 1920, que analisaremos adiante, as consequências foram bem mais desvantajosas para a Estrada.

2.2.3. PROLONGAMENTO DA ESTRADA: LIGAÇÃO SANTA INÊS-JEQUIÉ

A encampação da Estrada de Ferro de Nazaré não interferiu nas obras de seu prolongamento em direção a Jequié. A 1a. etapa deste prolongamento referia-se à ligação Areia - Santa Inês. Em 22 de fevereiro de 1908, inaugurou-se a estação de Genipapo e em 19 de dezembro do mesmo ano, a de Sta. Inês. Com a inauguração desta última estação, passou a Estrada a contar com uma extensão de 185 km, 650 m. Neste ponto, as obras da Estrada seriam paralisadas até 1911 (18).

O governador Araújo Pinho ressaltava a necessidade e a importância de se ampliar a rede ferroviária do Estado, ao mesmo tempo em que reconhecia, que a elevada soma de capitais exigidos por esses empreendimentos, não permitia que se lhe desse o desenvolvimento desejado. Referindo-se aos pesados compromissos assumidos pelo Estado

em relação à construção e manutenção de ferrovias:

> *"Sem falar na elevada cifra de 21.393:380$480 que o Estado tem empenhada até 31 de dezembro último nas suas linhas férreas, já monta a importância de 432:551$220 o compromisso anual do Tesouro com a garantia de juros e os juros das apólices emitidas para compra e construção das mesmas linhas, compromisso que atenta a situação do Tesouro, já é tão avultado que não podemos sobrecarregá-lo com abertura de créditos extraordinários, para serem satisfeitos com os recursos da nossa excassa renda ordinária, criando para a administração os mais sérios embaraços e dificuldades.*
> *Assim é que até a presente data ainda não puderam ser atendidas, em mais de um terço, despesas criadas e feitas durante o ano findo com a nossa viação férrea"* (19).

Diante dessas dificuldades enfrentadas pelo Tesouro estadual para cumprir seus compromissos com as ferrovias, resolveu interromper a construção do prolongamento para Jequié, apesar de reconhecer a importância da Estrada e da sua zona tributária:

> *"Por essas razões foi que, tendo ido em dezembro último inaugurar o tráfego da Estrada de Ferro de Nazaré até Sta. Inês, e, não obstante*

a magnífica impressão que me causaram esta futurosa estrada e a zona por ela servida, onde, se não há manifestações de opulência, há abastança e trabalho em efetividade, não pude autorizar a construção do seu prolongamento para Jequié" (20).

Em 1911 foi aberta concorrência pública para a construção do prolongamento de Sta. Inês a Jequié, porém limitando o contrato apenas até Toca da Onça (hoje Jaguaquara). Este percurso já atendia aos planos traçados na rede federal para uma ligação com o Rio de Janeiro. O decreto n. 874 de 11 de março de 1911, autoriza a Secretaria do Estado, através da Diretoria da Agricultura, Viação e Obras Públicas, a abrir um crédito especial de 4.000:000$000 para fazer face às despesas com o referido prolongamento (21).

Esta intenção de ligar a Bahia ao Rio de Janeiro por via férrea, referida acima, é um plano antigo, que remonta à Regência do Padre Feijó, ainda no Império, e a ele já nos referimos anteriormente. Nesta fase, pensava-se em realizá-lo através o prolongamento da E.F.N., entroncando na rede ferroviária do Espírito Santo. Entretanto, este é um projeto que só se concretizaria mais tarde, e não seria por intermédio da E.F.N. Seria ele realizado através a ligação entre a E.F. Central do Brasil e a Viação Leste Brasileiro, contando com 2.237 km, desenvolvidos pelos estados de Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia (22).

Pensava-se também em efetuar a ligação entre a E.F.N. e a E.F. Central da Bahia. Além disso, o prolongamento da Estrada em direção ao sul, de Jequié até Conquista dava continuidade aos planos de uma futura ligação com o Rio de Janeiro.

Estes dois projetos estavam presentes no plano destinado à organização da rede ferroviária do estado da Bahia, aprovado pelo Decreto n. 6848 de 31 de março de 1911, sendo em 15 de abril deste mesmo ano, celebrado o respectivo contrato, entre o Governo Federal e o Barão Amedeé Reil, representante da Companhia Viação Geral da Bahia (23) (ver anexo nº 9).

O Art. 4º deste contrato determinava a construção de novas ligações, ramais e prolongamentos. Entre eles, referem-se à E.F.N. o ítem II, que determina a "*ligação da Estrada de Ferro de Nazaré com a Central da Bahia, da estação do Rio Fundo ou Taitinga à do Pombal, servindo São Felipe e Conceição do Almeida*"; e o ítem III, que determina o "*prolongamento da Estrada de Ferro de Nazaré, de Jequié até Conquista, por Boa Nova e Poções, como natural diretriz para a futura ligação da Bahia com os estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro*" (24).

A constituição da rede de viação do Estado da Bahia foi um problema que preocupou particularmente os governadores José Marcellino de Souza (1904-1908), Araújo Pinho (1908-1911) e J.J. Seabra (1912-1916), como podemos perceber em suas exposições:

"*Por mais esforços que tenha empregado, ainda*

não consegui a combinação proposta ao Governo Federal para a constituição da rede de viação do Estado, como tanto se faz preciso ao nosso progresso e engrandecimento.

O Governo Federal, no patriótico empenho de fazer a ligação interior de todos os Estados por um sistema de viação ao mesmo tempo estratégico e econômico, está organizando os respectivos estudos e traçados, e, com relação a este Estado, incumbiu a três comissões diferentes sob a direção do conhecido e distinto profissional Engenheiro Civil Lassance Cunha, de proceder aos estudos em três pontos diversos, para, pelo norte, fazer-se a ligação com a estrada do Timbó a Propriá, por oeste, ligarem-se os vales dos rios São Francisco com os do Tocantins e Parnaíba, a começar do ponto mais conveniente do Rio Preto, onde se faz a navegação a vapor e pelo sul com o prolongamento da estrada de Nazaré até encontrar-se com a que partindo da capital do Espírito Santo, penetra em Minas, e, passando por Teófilo Ottoni, dirige-se para os limites com a Bahia, por Fortaleza, com direção a Conquista" (25).

Reconhecia o governador José Marcellino a impossibilidade do Estado desenvolver, com os recursos ordinários do Tesouro, a sua rede ferroviária e por isso empreendeu negociações com o Governo Federal, no sentido

de serem encampadas as estradas estaduais e a navegação do São Francisco, para juntamente com as linhas federais ser feita a sua unificação e constituir-se a "Rede de Viação da Bahia", cuja administração seria entregue a "uma grande e poderosa empresa".

O governador Araújo Pinho compartilhava do plano do seu antecessor, e defendeu a sua realização referindo-se a ele como

> *"de máxima vantagem para o Estado, não só porque com o produto da encampação teríamos recursos para folgar o Tesouro dos embaraços em que se acha, como também porque estaríamos em breve tempo com as nossas estradas prolongadas e com tarifas reduzidas...",*

lamentando que esta operação não tivesse ainda podido se concretizar por falta de autorização legislativa (26).

Segundo declaração desse mesmo governador, a morte do presidente Afonso Pena teria constituído um entrave à realização desse projeto, como podemos perceber em sua exposição:

> *"Pelo único meio, dadas as condições do Tesouro, que seria possível conseguir fosse aumentada de alguns kilômetros a rede ferroviária do Estado, nada pude obter, devido à morte do ilustre Presidente Penna, quando bem encaminhadas se achavam no Rio de Janeiro, com o governo deste perclaro brasileiro e uma poderosa empresa*

as negociações da projetada encampação das estradas de ferro estaduais" (27).

Já no Relatório apresentado em 1911 Araújo Pinho dá notícia de que se acham bem encaminhadas as negociações para a constituição da rede ferroviária da Bahia.

> *"Conforme comunicação telegráfica do ilustre ministro da viação, datado de 31 de março, caminhará por certo para a ambicionada realidade o importante empreendimento da constituição da rede ferroviária do estado da Bahia"* (28).

O referido ministro da Viação seria o próximo governador do Estado da Bahia, J.J. Seabra, que reconheceria a precariedade do sistema viário baiano, sentindo a necessidade de impulsionar-lhe o desenvolvimento. A este respeito coloca o governador em seu Relatório apresentado em 1912:

> *"Bem pouco se adiantou, a partir de 28 de junho de 1860, data do início do tráfego da linha do Aratú, o problema ferroviário da Bahia. Porque, decorridos 51 anos da primeira experiência, não contava o Estado, em 1911 mais de 1.410 km de estradas em tráfego, ou sejam, 2,5 m de linha por km^2 de superfície.*
> *Distribuída esta extensão por 8 estradas, 4 das quais pertencentes à União, com cerca de 975 km,*

apresentavam todas, sobre o mal de sua insuficiência, como fatores do desenvolvimento do Estado, a condição de isoladas, sem ligações e sem ramais, de difícil acesso nos pontos de seu percurso às mercadorias das diversas zonas que se procurava servir. Sem sistema e sem unidade, indo do litoral para o interior do Estado, nem sempre pelas terras de maior produção, e, por demais, ao abandono de quaisquer melhoramentos, funcionando com tarifas altas, excasso material e administração desorientadas, tiveram pequena expansão no tráfego e por muito tempo viveram sob um regime de déficits" (29).

No seu primeiro ano de governo, foi aprovado o plano que criava a rede ferroviária do Estado, como já colocamos anteriormente.

Este contrato estabelecia o arrendamento das estradas de ferro federais da Bahia (Art. 1º) e a aquisição, pela Companhia Viação Geral da Bahia, das estradas estaduais de Centro-Oeste e Nazaré, que depois ficariam incorporadas à rede arrendada à Companhia pelo Governo Federal (Art. 5º).

Estabelecia ainda o mesmo contrato a construção de novas ligações, ramais e prolongamentos (Art. 2º, 3º e 4º), que ampliariam e integrariam melhor o sistema ferroviário do Estado.

O governador J.J. Seabra acreditava que este plano proporcionaria quatro grandes linhas de penetração,

que aproximariam as distâncias de empórios comerciais e agrícolas, ligando-os à capital e fazendo convergir para ela uma grande massa de produção de zonas do interior (30).

Podemos perceber pelo exposto, que realmente existia uma preocupação por parte tanto do governo estadual quanto federal de tentar solucionar os grandes problemas referentes ao nosso sistema de viação férrea. Os planos existiram, como o que acabamos de expor, e se sucederam, comprovando esta intenção de proporcionar maior desenvolvimento e integração às nossas ferrovias.

Entretanto, apesar destas tentativas a nível teórico, pouco foi feito em termos práticos para atingir esses objetivos. O mencionado plano de viação, como tantos outros, não chegou a tornar-se realidade, mas pelo menos nos mostra que existia uma consciência das deficiências e das necessidades de se tomarem medidas para solucioná-las.

Lamentamos não poder contar com dados concretos, que nos permitissem uma análise mais profunda da questão, para que pudéssemos entendê-la melhor. Possivelmente a retomaremos em trabalhos posteriores.

Com relação aos projetos propostos para a E.F.N., não chegaram a concretizar-se. O prolongamento até Conquista, como etapa de posterior ligação com o Rio de Janeiro, nunca chegou a ser feito. Jequié constituiu o ponto terminal da Estrada. Do mesmo modo a ligação com a E.F. Central da Bahia, nunca chegou a ser concluída.

Entretanto, a prosperidade da E. F. N. a esta

altura era um fato evidente e em consequência disso, já se pensava também, em prolongá-la na direção de um porto marítimo. Coloca o governador J.J. Seabra:

> *"Acentuam-se, de ano para ano, no movimento financeiro desta Estrada, os índices de sua prosperidade, que o prolongamento para Jequié tornará maior, especialmente quando, como é meu desejo fazê-lo, se lhe der, segundo o determinado pelo Decreto n. 1.157 de 21 de Agosto de 1912,* (anexo nº 10) *um porto franco nas águas de nossa Baía"* (31).

O referido decreto comprova a preocupação governamental em relação à E.F.N., no sentido de ampliar a sua área de atuação.

Tratava esse decreto do prolongamento para Jequié, considerado de alta conveniência aos interesses do Estado; da construção do ramal de Aratuípe; do prolongamento para um porto marítimo, na baía de Todos os Santos, a ser escolhido mediante posteriores estudos; e por fim, determinava uma ligação entre a E.F.N. e a cidade de Cachoeira, passando por Maragogipe, levando em consideração a importância da zona agrícola situada entre as referidas cidades.

O prolongamento para Jequié, após diversas interrupções, seria concluído em 1927.

A ligação com um porto marítimo só será alcançada muito mais tarde, em 1941, por intermédio da linha Nazaré - São Roque

A ligação com Cachoeira, entretanto, não chegou a se realizar, apesar das grandes vantagens que traria a extensão da E.F.N. por áreas do Recôncavo baiano.

O capital da estrada, em 1912, era de 12.561:600$463. O governador do Estado, entretanto, acreditava que seu valor era muito maior, *atendendo à zona que ela atravessa, uma das mais opulentas do Estado, e à imensa renda que promete com o incessante desenvolvimento dos inúmeros núcleos de povoação e trabalho que a circundam*". Considerava a E.F.N. "*o maior bem do patrimônio do Estado*" (32).

A estação de Toca da Onça foi inaugurada em 21 de dezembro de 1913. A linha entre Nazaré e esta estação contava com 221 km e 662 m, correspondendo à linha principal. O ramal de São Miguel a Amargosa contava com 26 km e 548 m.

A primeira Guerra Mundial (1914-1918) interrompeu em parte o surto desenvolvimentista desta Estrada, que já era considerada a de maior importância do Estado. "*É talvez a Estrada de Nazaré, a primeira do Estado pelas suas condições econômicas; nenhuma outra tem condições para aumentar tanto o tráfego*" (33).

Esta Guerra levou à paralisação das exportações de material ferroviário dos EEUU e da Europa para o Brasil. Esse foi um dos fatores que interferiu na situação de nossas ferrovias de modo geral. Além disso, a crise dos transportes, que a esse tempo era praticamente geral, estendia-se também à Bahia. Uma de suas principais consequências, seria a substituição do carvão de pedra, como combustível, pela lenha, tanto nas vias férreas

quanto nos vapores da Navegação Baiana e nos da Viação fluvial do São Francisco (34).

Em 1918 foram suspensos os trabalhos do prolongamento para Jequié, em vista destas dificuldades.

Essa situação, entretanto, foi logo superada em seus aspectos mais graves, e em 1920 foi aberto um crédito especial de 1.000:000$000 e o Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio Viação e Obras Públicas foi autorizado a mandar concluir a construção do prolongamento até a cidade de Jequié (35).

Em seu relatório apresentado em 1921, o Governador J.J. Seabra refere-se à projetada Estrada de Ferro de Nazaré a Salinas de Margarida, que levaria a E.F.N. até um porto marítimo. Foi dada concessão ao Engenheiro Guilherme Greenhalgh, através contrato assinado em 8 de outubro de 1920. Entretanto as obras não chegaram a ser iniciadas.

Essa estrada ligando Nazaré a Salinas da Margarida corresponde à primeira idéia de prolongar a E.F.N. até um porto marítimo. Apesar dessas primeiras iniciativas,o projeto não chegou a ser realizado. O percurso entre Nazaré e Salinas, na baía de Todos os Santos, segundo os pareceres técnicos, não se mostrava favorável, por ser muito acidentado, cortado por muitos rios, exigindo grande número de obras de arte.

A idéia de atingir um porto marítimo, entretanto, persistiria, e se concretizaria, realizando-se um pequeno desvio em relação a este ponto inicial. Em lugar de dirigir-se para Salinas, a Estrada seria prolongada mais tarde, até o Porto de São Roque, também na baía de Todos os Santos, como veremos adiante.

2.2.4. NOVO ARRENDAMENTO DA ESTRADA (1920-1933)

Em 1920 resolveu o Governo do Estado, arrendar a E.F.N. E em virtude da autorização contida na Lei n. 1431 de 30 de julho de 1920 (anexo nº 11), foi aberta concorrência pública para realização do arrendamento, pelo prazo de 25 anos.

Em 28 de março de 1821 foi assinado o respectivo contrato, com o Sr. Henrique Amado Soares Bahia, vencedor da concorrência pública. Este contrato destinava-se, além do arrendamento da Estrada, à construção do prolongamento até Jequié (36).

Em 29 de setembro desse mesmo ano, o contrato de arrendamento foi transferido à firma Bahia e Muttazi, legalmente constituída, para explorar os serviços arrendados e realizar o prolongamento para Jequié (37).

Em 1922 seriam modificadas as condições do arrendamento, em vista das dificuldades que alegava encontrar a companhia arrendatária. Em 4 de outubro desse ano, a referida Companhia enviou uma petição ao Governo do Estado

> *"informando da situação de dificuldades em que se deparava, dizendo estar obrigada não só a uma pesada quota anual de arrendamento, como ainda da construção do prolongamento daquela Estrada a Jequié, por preços muito baixos, constantes da tabela que vigorava e fora incorporada ao contrato de 31 de março de 1921, pediu a redução do preço do arrendamento e melhoria da*

tabela referente aos trabalhos da construção fundamentando longamente as razões apresentadas" (38).

O pedido da Companhia foi atendido pelo Governo, sendo convencionadas novas Cláusulas, em aditamento ao Contrato de 31 de março de 1921 (anexo nº 13).

A Sociedade Bahia e Muttazi transformou-se em Sociedade Anônima para execução do referido contrato, sob a denominação de Companhia Estrada de Ferro de Nazaré (39).

Outras modificações adviriam depois e novos contratos seriam assinados, sempre favorecendo aos arrendatários e chegando mesmo a prejudicar seriamente os interesses do Estado como proprietário da Estrada. Em 1924 esta situação chegava a um ponto de extrema gravidade, situação, aliás, que não se restringia apenas ao caso da E.F.N., mas atingia diversas outras vias de transporte estaduais. Nesse ano, o Secretário da Agricultura, realizou um exame minucioso desses contratos, a fim de serem reguladas suas relações com o Estado e denunciou especialmente o caso da Nazareth como de extrema gravidade. O Governador Góes Calmon expõe a situação em seu Relatório de 1925:

"O primeiro contrato foi feito em concorrência pública, e os interesses do Estado foram bem amparados. Os dez outros constituíram uma série com um único fim, salvante uma ligeira exceção, de ir retirando, pouco a pouco, do primeiro, os ônus dos arrendatários, e, por

conseguinte, as vantagens instituídas pelo Estado locador, no edital de concorrência pública.

Demonstrou o Sr. Dr. Secretário de Agricultura e Obras Públicas a ilegalidade de cada um deles, apreciando-os tanto no ponto de vista jurídico, como no administrativo. Frizou o meio sistemático de se considerar a maior parte desses famosos contratos, como aditamentos ao primeiro, salientando a falsidade destes pelo desvio de seus fins, que seriam esclarecer e aclarar dúvidas e não fazer alterações e modificações substanciais.

No ponto de vista do nosso pacto constitucional, achou-os portadores de uma invasão de poderes, por atribuir-se o executivo, a faculdade de alienar vantagens e bens do Estado, de competência exclusiva do Legislativo" (40).

Depois de apuradas todas estas alterações, no meio de onze contratos, realizou-se uma inspeção minuciosa relativa ao estado da linha em tráfego e em construção. Aí também, foram encontradas diversas irregularidades, justificando a imposição de uma multa aos arrendatários, no valor de 50:000$000 (41).

Apesar de algumas pequenas melhorias em outros setores, a via permanente continuava em lastimável estado. Só em 1924 a Companhia pagaria pela primeira vez a 1a. quota, parte de sua dívida para com o Estado. E só em 1925

recolheria as quotas devidas de arrendamento (42). Percebe-se, assim, a situação crítica em que se encontrava o arrendamento da E.F.N.

Por decreto n. 4253 de 20 de janeiro de 1926 foi transferido o contrato de arrendamento à Companhia de Viação SUdoeste da Bahia pela Companhia Estrada de Ferro de Nazaré (43).

A mudança de arrendatário, contribuiu para que melhorasse a situação da Estrada, que segundo o governador Vital Soares, apesar de todos os contratempos, ia "*em franca prosperidade, tanto mais crescente quanto mais estende os seus trilhos pelo fertilíssimo hinterland do seu traçado* (44).

Esta colocação pode ser comprovada, se analisarmos os saldos da empresa, comparando essa nova fase com a administração da antiga Companhia. De 1921 a 1926, portanto em 6 anos, os saldos anuais somaram apenas 2.829:235$871, o que corresponde a uma média de 471:539$311 mensais. Em contraposição, foram bem mais compensadores os saldos referentes aos anos de 1927 e 1928, respectivamente: 819:635$513 e 1.197:419$831 (45).

Em 7 de agosto de 1933 foi rescindido o contrato de arrendamento, passando o Estado a administrá-la diretamente. Iniciou-se uma política de redução das despesas, procedendo-se a um corte no pessoal cuja função podia ser dispensada sem perturbação dos serviços, reajustando-se os ordenados e suprimindo-se, radicalmente, os aditivos de qualquer natureza até então em praxe sob forma de gratificações (46).

2.2.5. ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL: OS ANOS ÁUREOS DE E.F.N. E O INÍCIO DA CRISE

O exercício de 1933 contou com duas administrações; inicialmente, a da Companhia arrendatária, e, posteriormente a do Estado. Tentando comprovar as vantagens que advieram com a administração do Estado, o engenheiro superintendente da E.F.N., Engº Delsuc Moscoso, elaborou um quadro com os dados referentes aos traços econômicos que caracterizaram as duas administrações:

GESTÃO DA CONCESSIONÁRIA

Receita média mensal	-	301:014$080
Despesa " "	-	271:014$080
Relação por % da despesa	-	90,30%
Saldo	-	9,70%

De janeiro a 7 de agosto de 1933

GESTÃO DO ESTADO

Receita média mensal	-	275:968$417
Despesa " "	-	223:679$478
Relação por % da despesa	-	81,05%
Saldo	-	18,95%

(47)

Esses dados comprovam os benefícios trazidos pela administração direta do Estado.

Essa 2a. experiência de arrendamento, portanto, não foi benéfica à administração da Estrada, trazendo maiores prejuízos que a experiência de 1907, que já analisamos anteriormente. Na medida em que corresponde a um

período mais longo, de 1920 a 1933, são maiores os abusos dos arrendatários, que foram se acentuando em detrimento da própria conservação e desenvolvimento da ferrovia.

Em 1934 ocorreu a industrialização dos serviços de exploração da Estrada, eximindo-os dos retardatários processos burocráticos. Esta medida foi operada pelo Decreto n. 9.048, de 14 de julho de 1934 (anexo nº 14). O Superintendente dessa Estrada, Eng. Delsuc Moscoso considera a medida de imprescindível importância para a rápida sequência dos atos administrativos (48).

A medida visava reorganizar os serviços da E. F.N. nos mesmos moldes de administração industrial dos serviços congêneres do Estado, que já haviam sido reformados nesse sentido e vinham funcionando com bons resultados.

Com a industrialização, conferia-se maior respossabilidade direta aos funcionários encarregados da administração da empresa, permitindo assim maior rapidez de providências.

Ainda nesse exercício de 1934 foi criado um "fundo de melhoramentos", por portaria de 16 de novembro de 1934, correspondendo a uma taxa adicional de 10% sobre as tarifas, que entrou em vigor a partir de 23 de novembro desse mesmo ano. Foi criada, por sugestão do Engenheiro Superintendente da E.F.N., Eng. Delsuc Moscoso, que se fundamentou nos resultados práticos obtidos com sua criação em quase todas as estradas de ferro do país, em épocas sucessivas. Constituiu principalmente

"um fator positivo de ampliação de crédito da Estrada, nas realizações dos melhoramentos atinentes aos serviços dessa natureza reguladores da economia pública, e ainda um traço de continuidade de ação renovadora, através os colapsos frequentes e naturais das substituições dos dirigentes" (49).

A discussão acerca do prolongamento da E.F.N. em direção a um porto marítimo e a escolha desse local tornava-se cada vez mais intensa. O engenheiro Delsuc Moscoso defendeu o prolongamento da Estrada, partindo de Jequié, em direção à baía de Camamú, pelo vale do rio de Contas. Considerava esta hipótese bem mais viável que o prolongamento em direção a São Roque, partindo de Nazaré. Justificava tecnicamente a sua posição:

"A altitude de Jequié sendo de 199 m e a linha que daí partisse pelo vale do rio de Contas até proximidade do litoral infletisse para a baía de Camamú - pressuporia o projeto de um traçado ideal, com a declividade média de 1 m por km"

..."Será uma solução bem melhor que Jequié São Roque porquanto, logo nos primeiros 56 km registra-se um ascenço de 517 m, 2 para alcançar o divisor de águas entre as bacias dos rios de Contas e Jiquiriçá. Sobre este formidável obstáculo ao transporte do minério avulta ainda

outro, igualmente notável, em favor do ramal proposto, qual seja o expresso na redução do percurso, talvez superior a 100 km, atingindo logo uma baía de excelente posição e vastas proporções, apta a satisfazer as exigências mais imperiosas do maior movimento portuário, o que não acontece com o de São Roque" (50).

Além disso, acreditava que a baía de Camamu seria o eixo insubstituível para onde deveriam convergir as rodovias do Instituto do Cacau, completando, assim, uma composição ideal dos dois sistemas.

Outro ponto favorável a esta opção, seria o objetivo de desenvolver as jazidas de minério de ferro existentes nas proximidades de Jequié, facilitando o seu escoamento para o oceano, em um percurso com menos de 200 km de linha, segundo Delsuc Moscoso, em excelentes condições técnicas.

A questão, na verdade, era bastante controversa, e a posição do engenheiro Moscoso não era aceita por todos. O Governador Juracy Magalhães em seu Relatório apresentado em 1936 manifestava uma posição favorável ao porto de São Roque:

"Entre os velhos e controvertidos problemas que a Bahia tem por solucionar, sobressai o do prolongamento da E.F.N. para um porto, que satisfaça o imperativo de tornar mais próximo no tempo, o acesso à rica e futurosa zona sudoeste

da Bahia, cujo progresso grita há muito, pela vinda dos trilhos até o porto de São Roque, ponto considerado pelos técnicos como o que melhor satisfaz à solução almejada" (51).

Realmente, a opção por São Roque parecia ser mais viável, na medida em que correspondia a um percurso bem mais reduzido que o projeto Jequié-Camamú, que exigiria quase 200 km de linha férrea. Já a ligação Nazaré-São Roque seria feita em apenas 34 km.

Em seu Relatório, referente ao exercício de 1935 o engenheiro Delsuc Moscoso situou o problema do parecer técnico, que fora desfavorável ao prolongamento para a baía de Camamu. Considerou então que as minas de manganês existentes nos municípios de Nazaré e Santo Antonio, justificariam o prolongamento da Estrada em direção a São Roque.

"Se, por circunstâncias que nos escapam, se malograra o tentame siderúrgico de Jequié, era de todo ponto aceitável que ensaiássemos idêntica tentativa, tendo como objeto as jazidas de manganês do distrito mineralógico de Nazaré, que compreende não só este município, como também o de Stº Antonio, reveladas nos afloramentos de Onha, Sapé, Boa-Vista, Pedras-Pretas e outros. De qualquer forma, subordinamos o problema ferroviário ao plano econômico da Bahia" (52).

A importância da exploração do minério de manganês data de 1914, quando podemos assinalar já a existência de um mercado abundante, que até então não existia. A Primeira Guerra Mundial aumentara a procura mundial desse produto. A esse tempo a estrada era pouco procurada, para o transporte de minérios, possivelmente devido às dificuldades de transporte, que era realizado por meio de diversos transbordos até chegar ao porto da capital, o que encarecia bastante o minério. Esta exploração tornou-se viável durante o período da guerra, devido à grande procura do produto. Entretanto a Bahia perderia os mercados que abastecera nessa fase crítica, depois de normalizada a situação internacional (53).

O desaparecimento da Navegação Baiana contribuía para tornar ainda mais precária esta situação e nesta fase começaram a ser tomadas as primeiras medidas concretas para sua reorganização. A esse respeito coloca o engenheiro Moscoso:

> *"Aproveitamos então a magnífica oportunidade que se nos deparava para conjugarmos os dois sistemas de transporte de maneira que se completassem racionalmente, servindo com proveito a toda a zona ora estagnada quase por força do entrave que lhe opunha a deficiência do tráfego desarticulado de ambos"* (54).

O Governo aprovou o plano de melhoramentos do sistema de viação do Estado e foram logo realizados os

os orçamentos referentes aos trabalhos a serem executados no setor da E.F.N. Atingiram esses cálculos a vultuosa soma de 9:250 contos de reis (55).

Com a intenção de criar novas fontes de renda que garantissem o lançamento de uma operação de crédito destinada a custear esses melhoramentos, foram lançadas as taxas "Fundo de Melhoramento" (10%) e "Ad-Valorem"(2%), constituidoras do "Fundo Especial" criado pela Lei n. 51 de 23 de junho de 1936 (56).

Entretanto, apesar das vantagens que certamente advieram com a criação do "Fundo Especial", o próprio resultado financeiro desse ano de 1936 atingiu um montante bastante lisongeiro, correspondendo ao maior saldo de toda a evolução da Estrada: 1.632:952$306 (57).

Essa situação animadora levou o Estado a proceder imediatamente o início das obras projetadas, independente da operação de crédito autorizada. Os próprios recursos da estrada, custeariam as obras realizadas neste ano, num valor de 723:089$211. Iniciou-se a locação para o porto de São Roque (58).

A própria situação da E.F.N. tornava-se cada vez mais evidente. Crescia acentuadamente a tonelagem transportada, que no ano de 1936 passou de 57 mil toneladas (média até então) para 75 mil. Tornou-se necessário aumentar a capacidade de transporte de mercadorias.

Uma comparação entre a taxa de utilização dos vagões com algumas das principais linhas férreas do país comprova a posição de destaque da E.F.N. (59).

SOROCABANA - 62,13%

MOGIANA	-	56,79%
LEOPOLDINA	-	51,19%
GREAT WESTERN	-	40,71%
REDE DE VIAÇÃO CEARENDA	-	37,46%
E.F. DE NAZARÉ	-	67,46%

Esta situação financeira privilegiada devia-se a uma série de elementos favoráveis, que são colocados pelo Engenheiro Coelho Borges, Superintendente da E.F.N. em 1937:

> *"Graças às acertadas medidas postas em prática, mormente a salutar política financeira, adotada desde que o Governo do Estado houve por bem levar a efeito a rescisão do contrato de arrendamento da nossa ferrovia; mercê, por outro lado, do inegável crescente desenvolvimento da zona, da sensível melhoria das condições técnicas da linha e do material rodante; graças sobretudo, a uma atuação mais segura no setor administrativo - podemos hoje congratular-nos com a magnífica situação financeira da E.F.N., bem caracterizada pela intensa atividade desenvolvida neste último quinquênio"* (60).

Não resta dúvida que a administração da Estrada nestes últimos anos fora bem orientada e é esta situação favorável que iria permitir a realização de operações de crédito destinadas ao seu aparelhamento e outros serviços de que precisava e que mais ainda, assegurariam a prosperidade crescente.

No ano de 1940 foi concluído o prolongamento para São Roque, sendo logo iniciada a construção da estação deste porto, estação esta que passaria a ser o ponto inicial da Estrada de Ferro de Nazaré.

Com a inauguração do trecho Nazaré - São Roque, passou a ser a extensão da Estrada de 316 km 469 m de linhas principais, sendo 289 km 921 m da linha tronco, 26 km 548 m do ramal de Amargosa e 14 km 774 m de linhas auxiliares - desvios, triângulos e curvas de reversão - num total de 331 km 243 m (61).

Segundo os dados fornecidos pelo Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1940, podemos perceber um decréscimo das rendas e um aumento das despesas. A principal explicação foi encontrada pelo Superintendente, na depressão comercial por que passava a zona, principalmente em consequência da Segunda Guerra Mundial (1939--1945) (62). Nesse ano de 1940 verificamos um retrocesso na tonelagem de mercadorias transportadas pela Estrada.

Entretanto, em 1941 já ocorreria uma recuperação significativa. Isso pode ser melhor observado através o quadro representativo do transporte de mercadorias, que apresentamos em ítem posterior (tabela nº 5).

Estes anos correspondentes ao período da 2a. Grande Guerra, foram difíceis para a economia da Estrada, uma vez que ocorreu um significativo aumento da despesa ferroviária, facilmente perceptível, se analisarmos a tabela nº 4 correspondente à receita e despesa da Estrada.

Estas ficiuldades enfrentadas no final dessa

2a. fase, eram um exemplo da interferência dos fatores externos, da conjuntura internacional, na economia da Estrada.

Entretanto, é importante ressaltar que não ocorreria a esse tempo uma diminuição da receita ferroviária, mas, ao contrário, mostrava-se ele em sensível ascenção. Em seu Relatório correspondente ao exercício de 1942, coloca o Dr. Coelho Borges, Superintendente da Estrada:

> *"... o ritmo de progresso verificado nos últimos anos se manteve inalterado, logrando a Estrada a maior receita até hoje verificada e a mais intensa atividade já registrada em seus anais, fato auspicioso que representa considerável soma de esforços, com tenacidade e prudência, dispendidos pelo nosso pessoal, tendo em vista a escassez do material rodante, não só de tração como de transporte, para o volumoso transporte que nos foi dado fazer, e que foi mantido rigorosamente em dia, não só o de passageiros como o de mercadorias, sem nenhuma reclamação por parte dos interessados e com magnífico aproveitamento do material"* (63).

Em 1942 foi construído um ramal de 8 km para facilitar o transporte de manganês das minas de Sapé e Onha. A exploração desse minério acentuou-se no período da Guerra, como veremos adiante, e era transportado das referidas minas ao porto de São Roque, já em pleno funcionamento.

Os elevados índices atingidos pela receita comprovavam, ainda nessa fase, a prosperidade da economia da zona sudoeste e a importância da Estrada, como o mais importante meio de transporte da região, por onde se escoava a maior parte de sua produção.

Entretanto, a escassez do material rodante, referida acima, o estado de conservação da via permanente, exigindo maiores cuidados, são sintomas, que mostravam já nesse final da fase, o prenúncio da crise, que se mostraria em toda a sua extensão na fase seguinte.

Outro importante problema que a E.F.N. passou a enfrentar nesses anos críticos foi o do combustível, aliás sentido concomitantemente por todas as estradas de ferro do país. O elevado preço do combustível, constituindo importante parcela da despesa ferroviária, ao lado da crescente dificuldade de sua obtenção, tornaram esse um dos principais problemas enfrentados pela administração da Estrada.

Como já dissemos, esse não foi um problema que atingiu especificamente a Nazaré, mas fez-se sentir em maior ou menor escala, por todas as estradas de ferro nacionais. Na maioria dos países da Europa e nos EEUU, a abundância de jazidas de carvão de pedra, faziam com que fosse este, o principal combustível utilizado nas ferrovias, sendo adquirido a baixo preço e representando uma pequena parcela da despesa. No caso do Brasil, eram pequenas as reservas de carvão de pedra, limitando-se praticamente aos estados do sul, Paraná, Sta. Catarina e R. G. Sul. E ainda assim, sendo essas minas de baixa caloria

e exploração reduzida. E temos ainda que considerar que transportar esse produto dos estados do sul para os centros ferroviários do norte e nordeste tornaria a operação excessivamente anti-econômica (64).

Por essas razões, na maioria das estradas de ferro brasileiras o principal combustível continuava sendo a lenha, que além de mais barato era de mais fácil aquisição. Entretanto, também a utilização desse combustível já vinha trazendo problemas, uma vez que, o grande consumo do produto levou a uma devastação nas matas próximas à linha. Tornava-se necessário obtê-la em matas distantes do local de consumo, o que aumentava consideravelmente o seu custo. A E.F.N. nessa fase, já começava a enfrentar este problema, que constituía o panorama geral das estradas de ferro do país, uma vez que ainda não havia adotado até então nenhuma medida de proteção, no sentido de conservação das matas. Sentindo a gravidade do problema, a administração da Estrada criou, em 1942, um serviço de reflorestamento, com o objetivo de solucionar o abastecimento de lenha nos anos futuros (65). Foi uma medida de grande importância, principalmente se consideramos que a utilização da lenha não se restringia ao seu emprego como combustível. Destinava-se também à confecção de carros e vagões e, principalmente, dos dormentes, indispensáveis à conservação da via permanente. Esses dormentes deveriam ser substituídos periodicamente, para que se garantisse a segurança do tráfego.

"Depois da verba de pessoal e de combustível,

a maior despesa do custeio de uma Estrada de Ferro é a de substituição de dormentes e essa não se pode reduzir, sem grandes inconvenientes para a segurança do tráfego, porque é inevitável a deterioração dos mesmos, devido à pequena duração da madeira que, entre nós é em média de 5 anos; embora que existam vários processos químicos para aumentar a sua duração" (66).

Outro problema enfrentado pela E.F.N. foi o da concorrência rodoviária que começaria a se esboçar nessa fase e se tornaria crítico na fase seginte. Esse não seria um problema específico da Nazaré, na medida em que atingiria as estradas de ferro de todo o país. Na verdade, ele está bastante vinculado à ausência de um plano nacional de viação, que tivesse em vista o desenvolvimento integrado dos sistemas de transporte. Isso teria evitado, entre outras consequências, que o avanço das estradas de rodagem, sufocasse as estradas de ferro, acarretando sérios prejuízos para diversos setores da economia,

Nessa fase, preocupava os administradores da Nazaré o plano rodoviário desenvolvido pelo Instituto do Cacau, sem nenhuma coordenação com os interesses da Estrada. No Relatório referente ao exercício de 1934, colocou o seu Superintendente, Dr. Delsuc Moscoso:

"Sem pretender desdustrar, de leve, a grande

obra do Instituto do Cacau, sob a ilustre direção do Dr. Tosta Filho - cumpre-me nessa ligeira observação, salientar apenas uma ocorrência que poderá perturbar o equilíbrio financeiro da Estrada em um futuro próximo. É que no cacau tem ela um dos produtos de resistência com volume de 20% da sua receita total. A rede ferroviária do Instituto poderá operar uma grande redução na parcela representativa desse transporte e influir ainda no desvio de vários outros produtos que circularem na Nazaré" (67).

Justificava-se a preocupação, na medida em que o plano rodoviário ameaçava reduzir sensivelmente os transportes realizados pela Estrada. No caso da Nazaré, em que a densidade de tráfego era relativamente baixa, pela sua pequena extensão e as condições técnicas da linha eram desvantajosas pelo grande número de acidentes topográficos, o custo da unidade de transporte era sempre muito elevado. Só a circulação de grandes massas, compensaria esses altos custos. Aliás, essa é uma das condições para a rentabilidade das estradas de ferro, uma vez que *"a via-férrea é o meio de transporte terrestre particularmente econômico para o carregamento de grandes massas a grandes distâncias"* (68). A concorrência rodoviária ameaçava, pois, o próprio equilíbrio econômico da Estrada.

No Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1935, o Dr. Delsuc Moscoso voltou a tratar do assunto:

"O Dr. Tosta Filho, com efeito, incumbiu-se de demonstrar que dos três setores em que se divide a rede rodoviária do Instituto, apenas um está em coordenação com a E.F.N. Os demais, pelos motivos ou imperativos que ele próprio articula, distanciam-se consideravelmente do propósito coordenador que defendemos e que S. Senhoria também inscreve, avisadamente, no cânone das suas mais caras convicções.

Desde que não há coordenação conosco em dois vastos setores; desde que o único contato existente só se verifica entre Jequié e Rio Novo; desde ainda que a rodovia Rio Novo-Barcelos nos poderá reduzir não só o transporte do cacau como também o de café e vários outros produtos de marcante importância na produção da nossa receita - como quedar impassível?" (69).

Ressaltava o mesmo Superintendente que para existir o equilíbrio econômico era necessário uma harmonização entre produção e transporte, para que se atingisse o menor preço, ideal economicamente, e para tal tornava-se necessário, obter o menor custo de transporte. E no caso das estradas de ferro, o barateamento do custo do transporte estava, invariavelmente, em função da maior taxa de utilização da aparelhagem do sistema, que por sua vez resulta da maior massa transportada.

Havendo redução na massa a transportar, aumentaria consequentemente o custo médio da unidade de

transporte tornando-se, por conseguinte, anti-econômica a exploração. Isso levaria a uma necessária intervenção do Estado, que se veria obrigado a contribuir com recursos financeiros, em detrimento da sua economia.

Podemos perceber que o Dr. Delsuc Moscoso tinha uma visão muito clara da situação e dos problemas que ameaçavam a prosperidade da Estrada. Temia que uma redução do tráfego fizesse com que a Nazaré passasse a atuar em regime deficitário, tornando-se assim, onerosa ao Estado. E realmente isso ocorreria mais tarde, quando a partir de 1945 iniciam-se os déficits constantes.

No estudo da 3a. fase voltaremos com mais vagar a esse problema da concorrência rodoviária, que foi um dos fatores responsáveis pela crise da Estrada.

O ano de 1945, que escolhemos como marco final para essa 2a. fase, ainda assinala a franca ascenção da receita ferroviária. Entretanto, o aumento das despesas foi ainda mais acentuado e já se verificou, nesse exercício, a presença do déficit, que nos anos seguintes tenderia sempre a aumentar, tornando-se uma constante na fase final de atuação da E.F.N.

2.2.6. MOVIMENTO FINANCEIRO

* Tabela nº 4. Gráfico nº 2.

O início da 2a. fase seria marcado por uma sensível elevação das rendas da Estrada de Ferro de Nazaré.

TABELA Nº 4

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

MOVIMENTO FINANCEIRO (1906-1945)

ANO	RECEITA	DESPESA	SALDO	DÉFICIT	EXT./km
1906	643:350$252	465:102$543	178:247$709		157,656
1907	845:486$436	460:607$605	384:878$831		
1908	757:523$733	513:461$113	244:062$620		185,650
1909	865:669$509	531:119$682	334:549$827		
1910	862:345$901	583:384$337	278:961$564		
1911	964:870$179	600:028$913	364:841$266		
1912	1.139:430$745	580:221$758	559:208$987		
1913	963:294$965	675:777$476	287:517$489		221,662
1914	679:755$658	541:907$219	137:848$439		
1915	1.119:559$347	805:572$642	313:986$705		
1916					
1917	1.647:298$107	1.633:400$691	14:897$416		
1918	1.528:786$603	1.379:433$380	149:353$223		
1919	1.573:125$215	1.536:856$915	36:228$300		
1920	1.740:920$997	1.755:643$804		14:722$807	
1921	1.994:478$914	1.480:248$780	514:230$134		
1922	2.000:628$751	1.309:018$025	691:610$726		
1923	2.142:363$412	1.450:300$116	692:063$296		
1924	2.511:806$597	1.791:971$599	719:834$998		
1925	2.620:498$506	2.173:055$104	447:143$402		
1926	2.527:508$634	2.745:156$210		217:647$576	
1927	3.997:311$520	3.177:676$007	819:635$513		
1928	4.835:879$213	3.638:459$382	1.197:419$831		
1929	4.120:939$413	3.434:269$637	686:669$776		
1930	3.810:656$243	3.397:253$764	413:402$479		
1931	3.498:004$489	3.533:263$742	35:259$253		
1932	3.722:646$242	3.250:183$600	472:462$640		
1933	5.522:081$805	3.030:479$083	491:602$722		
1934	4.066:467$234	3.161:014$740	905:452$494		
1935	4.430:444$349	3.644:570$673	785:873$676		
1936	5.675:982$370	4.043:030$064	1.632:952$306		
1937	6.724:018$910	4.605:870$495	2.118:148$415		
1938	6.181:663$550	4.499:598$550	1.682:065$000		
1939	5.459:057$500	4.206:922$900	1.252:134$600		
1940	4.921:585$500	3.994:808$300	926:777$200		
1941	6.785:907$200	4.854:028$900	1.931:878$300		316,469
1942	7.239:130$800	6.899:753$100	399:377$700		"
1943	8.062:600$000	7.9[illegible]	100:024$900		"
1944	8.825:695$400	8.[illegible]	[illegible]		

Em 1907, podemos observar um acréscimo considerável tanto na Receita quanto no seu respectivo saldo, permanecendo a despesa sem maiores alterações.

No ano de 1906 fora concluída a construção do prolongamento de São Miguel a Areia, e esse foi um fator decisivo para esses resultados pois aumentou consideravelmente o tráfego da Estrada.

Os anos de 1911 e 1912 corresponderam também a um aumento da receita e dos saldos, consequência da administração direta do Estado, em virtude da rescisão do contrato de arrendamento em 1910.

Em 1913 ocorreu uma redução sensível do saldo, não só por haver diminuído a receita como também pelo aumento da despesa. Foram realizados trabalhos de conservação que incluíram movimentos de terra e a recomposição de valas e valetas e todo o leito da Estrada, o concerto dos Edifícios, a geral reparação das obras de arte, a lastragem e nivelamento da linha, tendo em vista a sua maior segurança, o que motivou, provisoriamente, a suspensão do tráfego em mais da metade da extensão da linha, provocando a baixa renda.

O ano de 1914 marcou um novo decréscimo nas rendas e consequentemente no saldo da Estrada, ainda mais acentuado que no ano anterior. O motivo foi a enchente ocorrida em janeiro desse ano, que destruiu parcialmente a Estrada, atingindo-a em 105 km de extensão. Foram grandes os prejuízos tanto para a renda quanto para os materiais fixos e rodantes. O custo da reconstrução, até 31 de dezembro desse ano, alcançou a soma de 663:839$108 (71).

Já em 1915 verificou-se um grande aumento da receita, mostrando a rápida recuperação do tráfego. A esse respeito colocou o governador do Estado:

> *"A Estrada de Ferro de Nazaré teve, no ano último, uma de suas maiores rendas, que, contudo, não alcançou a do ano de 1912, mas de muito excedeu à do calamitoso ano das inundações"* (72).

Nos anos seguintes a receita continuaria a seguir uma linha geral de ascenção, apresentando sempre elevadas rendas. Entretanto, ocorreria ao mesmo tempo uma alarmante elevação da despesa, fazendo com que fossem reduzidos os saldos anuais, Era o período da Primeira Guerra Mundial, que repercutia em todo o país, e provocando, dentre seus diversos efeitos, uma acentuada crise nos transportes. A paralisação nas exportações do material ferroviário provocou uma escassez no material rodante da Estrada, que sofreu um grande desgaste devido à impossibilidade de renovação. A situação tornava-se mais grave devido ao crescente aumento do tráfego nesses anos. Comentou o governador Moniz de Aragão:

> *"O reduzido número de locomotivas em estado de serviço, a falta de carros para transporte de mercadorias devido à guerra européia, e o aumento considerável da produção da zona servida pela Estrada, impediram que fosse feito com regularidade o serviço do tráfego"* (73).

A situação agravou-se ainda mais nos dois anos imediatamente posteriores à duração do conflito, como um reflexo da situação crítica por que passava a economia do país de um modo geral. Em 1920 registrou-se a presença de um pequeno déficit no exercício ferroviário.

Estas dificuldades levaram o governo do Estado a arrendar pela segunda vez a E.F.N., repetindo em 1921 a experiência de 1907.

A partir desse ano de 1921 ocorreu uma recuperação nos saldos da Estrada, que permaneceram crescentes até o ano de 1924. Registrou-se nesses anos, além de uma elevação da Receita, a diminuição das despesas de custeio, o que favoreceu os saldos compensadores.

Em 1925 voltou a ocorrer uma alta significativa nas despesas de custeio, provocando uma redução dos saldos, situação essa que se agravou em 1926 provocando a presença de um novo déficit no exercício ferroviário.

Esse aumento das despesas não atingia particularmente a Estrada nessa fase, sendo o reflexo de uma crise maior que repercutiu nos transportes do país de modo bastante geral. A ela se referiu o governador do Estado em seu Relatório no ano de 1925:

> *"A renda (da E.F.N.) aumentou de outubro em diante, em progressão acentuada até agora, o que não evitou uma crise de transporte que infelizmetne se manifestou ali como em outros meios de comunicação, de todo o país e mesmo em alguns de seus portos"* (74).

No ano de 1927 a receita da Estrada atingiria uma soma realmente animadora, e cresceria ainda mais no ano seguinte, deixando saldos elevados, que comprovam o crescente volume do tráfego realizado. Neste ano fora concluído o prolongamento para Jequié.

Os anos seguintes, até 1933, foram marcados por um decréscimo das rendas, ao passo em que as despesas mantinham-se elevadas, provocando sensíveis reduções nos saldos. Em 1931 registrou-se apenas o pequeno saldo de 35:259$253.

O decréscimo da receita nesses anos deveu-se a uma série de fatores, entre eles, a desvalorização da produção da região, decorrente do próprio desequilíbrio mundial, e que agravou-se na região devido a um longo período de estiagem. A redução ocorrida na produção influiu diretamente na receita, já que esta mantinha uma dependência direta com o maior ou menor volume transportado.

Analisando o problema da interferência desses fatores externos na economia da Estrada, colocou o Engenheiro Delsuc Moscoso:

> *"Em seis anos, com a mesma tarifa e extensão ferroviária, apresenta a receita um declínio cujo máximo se verificou em 1931. Nos dois anos subsequentes, embora sem ter atingido aquele baixo nível, pouco animadora foi ainda a receita. Tem o fenômeno suas raízes, a meu ver, nestes dois importantes fatores: desvalorização da*

produção e na longa estiagem que assolou neste período. Ambos muito influíram para o decréscimo sensível do transporte de passageiros, além do dos nossos transportes de resistência: café, fumo, cacau e outros de menor monta. Todavia, estas condições desfavoráveis facultaram excelente oportunidade para se aferir das qualidades de resistência da zona, quando no ano que se seguiu, de 1933, o movimento verificado ascendia a 9.775,079.737 Ton./km, algarismo esse só inferior ao máximo observado no ano récorde de 1928, expresso em 10.338,586.607 Ton./km" (75).

Entretanto, essa alta tonelagem não influiu de maneira significativa na elevação da receita, por se tratar de transporte de grande volume de cereais, especialmente farinha, que tinha frete de baixa tração.

Até o ano de 1933 a E.F.N. ainda estava sendo administrada pela Cia. arrendatária, administração essa que mereceu sérias críticas do governo, como já vimos anteriormente. Neste ano voltou a Estrada a ser administrada diretamente pelo Estado, o que lhe trouxe grandes benefícios, comprováveis pela elevação de sua receita e de seus saldos.

Os saldos mantiveram índices realmente satisfatórios até 1941, os maiores atingidos pela ferrovia. O tráfego crescente contribuía para esses resultados.

No ano de 1937 registrou-se a presença do maior

saldo da história da Estrada, a vultosa quantia de 2.118:148$415. Verificou-se nesse ano o maior volume de mercadorias transportado até a referida data.

Entre os anos de 1936 e 1941 foram registrados as maiores receitas e os maiores saldos de toda a evolução do movimento financeiro e, por isso podemos considerá-los como o ponto máximo dessa evolução.

Nos anos de 1939 e 1940 ocorreu um decréscimo das rendas, em virtude da diminuição da tonelagem transportada, segundo o Superintendente da Estrada, Dr. Coelho Borges, devido à "*depressão comercial da zona, em consequência principalmente da situação européia, que tantos embaraços vem causando à exportação dos nossos produtos*" (76).

Mais uma vez, a situação internacional interferia na situação econômica da Estrada, e nestes anos citados, já se observava a presença destes fatores que provocariam um aumento desmedido da despesa, com o encarecimento do custo do material, principalmente o material especializado.

Apresentamos um quadro demonstrativo desse aumento do preço do material: (77).

MATERIAIS	1937	1941
Chapa de ferro - 1 quilo	2$000	10$500
1 tubo superaquecedor	1:280$982	2:717$646
Estopa - 1 quilo	2$200	3$200
Óleo para embuxamento - 1º ...	2$052	4$278
Óleo para cilindro - 1º	3$273	5$819
Óleo movimento - 1º	2$152	4$278
1 aro para locomotiva	488$000	1:654$000

No ano de 1941 foi inaugurado o prolongamento da Estrada para o porto de São Roque. Verificou-se neste exercício um aumento das rendas e um saldo bastante favorável.

A partir de 1942, apesar da Receita continuar crescendo, aumentou assustadoramente a despesa, provocando uma queda brusca nos saldos, especialmente de 1941 (1:931:878$300) para 1942 (399:377$700), continuando a decrescer em 1943 e 1944.

O movimento do tráfego da Estrada, no entanto, continuava intenso. Segundo o Superintendente Dr. Coelho Borges, verificou-se no ano de 1942 *"a mais intensa atividade já registrada em seus anais"* (78).

A extensão da linha até o porto de São Roque contribuiu para a intensificação do tráfico, facilitando o escoamento da produção. A E.F.N. entrou, a partir de então, em tráfego mútuo com a Navegação Baiana.

Entretanto, apesar dessa intensa atividade, registrou-se apenas um pequeno saldo em 1942, decorrência do alarmante aumento nas despesas de custeio, que mais ainda cresceria nos anos seguintes, absorvendo grandes parcelas das rendas e, de 1945 em diante, extrapolando essa parcela mesmo, fazendo com que se registrassem déficits crescentes, provocando uma crise da qual a Estrada não conseguiria se libertar.

Em conclusão, considerando essa fase como um todo, podemos dizer que o resultado financeiro, mostrou-se favorável, sendo registradas as maiores rendas e os maiores saldos da história da Estrada. Isso comprova

realmente a importância da Nazaré, como principal meio de transporte utilizado para o escoamento da produção do sudoeste baiano, região essa que apresentava uma situação econômica próspera, com uma produção variada, que lhe proporcionava uma relativa estabilidade. Naturalmente, que existiram muitas oscilações nesses resultados financeiros, na medida em que a Estrada estava vulnerável a uma série de influências. Interferências que correspondiam tanto a alterações na economia local, no volume das safras, motivadas por variações climáticas, resultantes de alterações na própria conjuntura internacional.

Entretanto, apesar dessas oscilações e das crises enfrentadas nessa fase, registrou-se déficit em apenas dois exercícios ferroviários, nos anos de 1920 e 1926 antes de 1945, quando se inicia a fase de decadência.

2.2.7. DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

O transporte de mercadorias continuou a ser a maior fonte de rendas da E.F.N., seguindo uma linha geral ascendente. O número de toneladas transportadas cresceu significativamente, à proporção em que se iam realizando os prolongamentos e o tráfego tornava-se mais intenso. O número de toneladas passou de 49.141 em 1912 para 116.578 em 1945. Esse transporte de mercadorias chegou a contribuir com 79,81% da receita ferroviária, no ano de 1934, o que corresponde a uma percentagem bastante significativa, mostrando a importância da E.F.N. para

o escoamento da produção de sua zona tributária (tabela nº 5).

O transporte de passageiros, vinha em seguida ao transporte de mercadorias, contribuindo, entretanto, com uma percentagem bem mais reduzida, variando entre 10 e 18% da receita total. Esse transporte também seguiu uma linha geral ascendente nessa 2a. fase, apesar de alguns períodos de retrocesso. O aumento do número de passageiros transportados, ocorreu paralelamente ao crescimento da Estrada, através de seus prolongamentos. Em 1913 registrou-se o transporte de 68.665 passageiros e em 1945 atingiu-se o número de 243.340.

A partir de 1941 observamos um sensível aumento do número de passageiros transportados. A explicação está na conclusão do prolongamento para o porto de São Roque. Esse prolongamento, veio permitir um acesso mais fácil à capital do Estado, na medida em que se realizava o tráfego mútuo com a Navegação Baiana (tabela nº 6).

Mas apesar desse crescimento, o transporte de passageiros era deficitário, devido ao alto custo do preço unitário e os baixos fretes cobrados, o que tornava excessivamente elevado o custo do "peso morto por passageiro", que corresponde ao valor do peso total do comboio dividido pelo número de passageiros que transporta. Portanto, a energia gasta pela locomotiva é empregada em parte para transportar o peso do passageiro (chamado de peso eficiente, produtor de renda) e na maior parte para transportar o peso morto, criador de ônus e prejuízo. Desse modo, quanto mais leve for o comboio, menor a

energia dispendida para locomover o peso morto inevitável, menor a usura do material, menor a conservação da linha e em consequência, mais compensadora a exploração industrial (79).

O engenheiro Superintendente da Estrada, Dr. Coelho Borges analisou o problema no exercício de 1938:

> *"O peso morto dos carros de passageiros elevou-se a 5.810.409 toneladas-quilômetros e o peso dos passageiros transportados foi de 622.627, isto é, 9,68% do peso e 90,32% de peso morto, donde se conclui o quanto é pesado o nosso material, inclusive os vagões para mercadorias que, para 20 toneladas de lotação, tem uma taxa de 11.700, ou sejam, 55%"* (80).

Com isso podemos comprovar que a grande fonte de renda da E.F.N. era, nessa 2a. fase, como ocorreu na primeira, o transporte de mercadorias, evidenciando a grande capacidade de exportação da região sudoeste.

O transporte de animais nunca representou uma parcela significativa da Receita, correspondendo em quase todo o período a menos de 1% da receita ferroviária (tabela nº 7).

Isso pode ser explicado por uma série de razões. Em primeiro lugar, dificultava o transporte, a ausência de um porto franco no mar, até o início de 1941, quando foi inaugurado o prolongamento para São Roque. Até então, o gado que vinha do Sudoeste, especialmente da zona

de Jequié, ficava encalhado em Nazaré e eram difíceis as condições de transporte para a capital. Com a inauguração do porto de São Roque cresceu a quantidade de animais transportados.

Mas, mesmo assim, em relação ao total da receita, a contribuição desse transporte de animais continuava a representar uma parcela insignificante.

Outro aspecto que temos de levar em conta, é o fato de, regra geral, não ser compensador financeiramente o transporte de gado por via férrea, uma vez que o gado em pé, lota os vagões em volume e não em peso. Para que proporcionasse lucros para Estrada seria necessário a cobrança de altas tarifas, o que tornaria o transporte desinteressante para os produtores (81).

As demais fontes de renda, como o transporte de bagagens e encomendas, telégrafo, armazenagem, etc., também contribuíam com pequenas parcelas para a receita ferroviária.

É importante ainda considerar as taxas que formavam o chamado "Fundo Especial", o "Fundo de Melhoramentos e a "Ad Valorem", que foram criadas em 1934 e contribuíram para aumentar a receita, formando um fundo de reserva destinado a garantir operações de crédito necessárias ao reaparelhamento e melhorias do serviço da estrada.

* Tabela nº 5
* Tabela nº 6
* Tabela nº 7.

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

ANO	TONELADAS	PRODUTO	%
1890	10.037	78:410$970	
1891	11.145	102:132$150	
1892	18.865	92:160$650	
1893	30.169	194:861$040	
1894	27.956	237:668$740	
1895	27.753	229:665$240	
1911		754:142$770	
1912	49.141	905:460$020	
1913	40.547	717:502$750	
1914	32.899	517:411$820	
1915	49.928	904:669$340	
1920		1.363:714$960	
1921	32.510		
1922	47.339	1.536:885$893	
1923	46.796	1.635:000$030	
1924	52.513	1.854:751$450	
1925	51.527	1.868:821$540	71,31
1926	51.275	1.864:477$970	77,76
1927	63.320	3.131:358$940	78,34
1928	68.377	3.488:740$720	72,14
1929	57.797	2.993:390$200	71,28
1930	55.890	2.911:253$900	76,40
1931	51.341	2,735:940$000	78,29
1932	57.398	2.950:513$800	79,05
1933	57.041	2.771:042$200	78,70
1934	62.386	3.245:400$400	79,81
1935	67.160	3.230:927$800	72,93
1936	75.155	3.817:357$900	67,27
1937	105.109	4.118:361$700	61,54
1938	69.928	3.779:749$700	61,19
1939	69.409	3.240:911$900	59,42
1940	68.577	3.286:617$900	58,20
1941	77.670	3.962:677$900	58,40
1942	79.037	3.879:932$900	
1943	78.900	4.200:503$200	
1944	107.448	4.472:870$900	
1945	116.578	5.294:662$600	

FONTE: Os d[illegible] foram [illegible]rados d[illegible] [illegible]atórios dos Governa[illegible]dor Estad[illegible] [illegible]hia e [illegible] [illegible]elatórios da E.F.N.

TABELA Nº 6

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

ANO	NÚMERO	PRODUTO	%
1890	17.078	19:553$330	
1891	18.635	24:801$600	
1892	27.046	61:275$400	
1893	32.506	37:422$400	
1894	30.992	49:852$800	
1895	29.542	48:148$400	
1911		152:301$190	
1912		169:242$150	
1913	68.665	159:901$500	
1914	50.175	115:040$010	
1915		146:649$480	
1920		255:021$730	
1921			
1922		305:187$630	
1923		340:792$760	
1924		436:725$080	
1925	139.854	463:400$880	17,68
1926	118.271	420:389$320	16,63
1927	137.101	570:947$970	14,29
1928	163.238	775:387$800	16,03
1929	145.800	706:515$700	17,14
1930	101.866	528:279$200	13,88
1931	89.832	456:160$300	13,05
1932	86.592	490:826$350	13,15
1933	82.167	459:504$100	13,05
1934	93.603	479:817$000	11,90
1935	89.661	479:898$500	10,84
1936	99.133	596:126$400	10,51
1937	112.684	771:263$800	11,47
1938	115.594	784:759$700	12,70
1939	110.889	701:493$200	12,89
1940	103.043	692:970$700	14,09
1941	141.386	967:804$200	14,27
1942	187.226	1.325:681$500	
1943	168.520	1.516:169$600	
1944	211.657	1.832:845$300	
1945	243.340	2.281:235$700	

TABELA Nº 7

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

TRANSPORTE DE ANIMAIS

ANO	NÚMERO	PRODUTO	%
1888		231$650	
1890	208	263$600	
1891	329	428$950	0,30
1892	898	874$540	
1893	786	751$340	
1894	905	1:201$920	
1895	1.049	1:600$800	
1911		5:001$320	
1912		7:290$420	
1913	4.875	13:731$200	
1914	2.816	6:885$440	
1915		12:617$990	
1920		24:140$500	
1921		29:743$095	
1922			
1923			
1924			
1925		19:558$840	0,74
1926		15:835$400	0,62
1927		14:961$920	0,37
1928	2.006	16:912$300	0,34
1929	1.621	13:924$800	0,33
1930	1.254	11:627$500	0,30
1931	1.076	9:618$600	0,27
1932	1.680	13:440$900	0,36
1933	2.096	16:692$300	0,47
1934	1.870	12:722$700	0,31
1935	1.645	9:596$300	0,21
1936	1.687	9:570$900	0,16
1937	1.741	9:742$300	0,14
1938	1.601	9:375$700	0,15
1939	1.644	10:515$100	0,19
1940	1.680	10:550$900	0,21
1941	1.939	12:168$200	0,17
1942	2.274	15:728$400	0,21
1943	3.071	27:335$700	
1944	3.835	48:657$500	
1945	9.068	148:741$600	1,75

FONTE: Os dados foram [illegible]

2.2.8. PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS

Nessa 2a. fase, os principais produtos transportados pela E.F.N. foram o café, fumo e cacau, destacando-se estes entre os chamados "produtos de resistência".

O transporte de mercadorias, como já vimos, continuou a constituir a maior parcela da receita ferroviária, chegando a contribuir, em muitos exercícios, com mais de 70% dos rendimentos, como podemos perceber pelos dados apresentados na tabela referente ao transporte de mercadorias.

A economia da região servida pela Estrada continuou a ser predominantemente agrícola.

No decorrer dessa 2a. fase a Estrada estendeu seus trilhos para o sudoeste até Jequié, ligação esta que foi concluída em 1927. Este seria o seu ponto terminal, apesar dos planos que existiram para novos prolongamentos em direção ao sul.

A Estrada também se prolongou em direção ao mar, atingindo o porto de São Roque, na foz do rio Paraguaçu, na baía de Todos os Santos.

Analisando os dados referentes ao transporte de mercadorias, percebemos que a tonelagem transportada aumentou significativamente na proporção em que a Estrada estendeu os seus trilhos.

O café, como na fase anterior, continuou a ser o principal produto transportado pela Estrada, tanto em termos de tonelagem quanto de resultados financeiros.

Foi esse produto a maior motivação para o

prolongamento da Estrada na direção do Sudoeste, principal área produtora do estado. E realmente a Estrada atingiu o objetivo de escoar essa produção. Analisando a tabela referente ao transporte dos produtos de resistência, percebemos que a tonelagem transportada, aumenta consideravelmente a partir de 1927, quando o tráfego da Estrada passa a ser feito até Jequié (tabela nº 8).

O fumo foi outro produto constante na economia da região, transportado pela E.F.N. desde a sua 1a. fase, sem chegar a ter a importância do café, mas com a mesma constância.

Já o cacau, começou a se destacar entre os produtos transportados nessa 2a. fase, ganhando maior vulto à medida em que a Estrada foi-se estendendo para o sul. A partir de 1926 já percebemos um aumento significativo na tonelagem transportada, que continuaria a crescer nos anos seguintes apesar de algumas oscilações, tornando-se um dos "produtos de resistência" da Estrada.

O açúcar, que fora um dos "produtos de resistência" na fase anterior, perde gradativamente a sua importância, em virtude da própria decadência em que se achava a sua produção e comercialização. Verificamos um decréscimo da tonelagem e também uma desvalorização do produto.

Destacavam-se ainda nessa fase a mamona e a farinha de mandioca, e a partir de 1937, já eram incluídos entre os produtos de resistência da estrada.

Do ano de 1936 para o ano de 1937, verificou-se um aumento considerável no transporte de farinha,

demonstrando um desenvolvimento sensível da produção desse artigo, colocando-se nesse ano em 2º lugar em quantidade e terceiro em renda, entre os produtos transportados. A baixa taxa tarifária cobrada para o seu transporte explica a sua menor renda, o mesmo ocorrendo com a mamona, que embora com grande movimento, proporcionava menores rendimentos (82).

A partir de 1941 começou a se destacar um outro produto, a cera de ouricuri, que nesse ano passou a ser apresentada também, como um dos produtos de resistência, como podemos perceber pela colocação feita no Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1941: *"A cera de ouricuri é produto novo, que somente no ano relatado foi intensificado seu transporte, já apresenta-se como produto de resistência da nossa zona"* (83).

Esses foram os produtos de maior peso e rentabilidade para a Estrada. Entretanto, uma série de outros produtos também tiveram destaque, como cereais, charque, bacalhau, farinha de trigo, sal, aguardente, querosene, madeiras, fazendas, entre outros de menor monta.

Ao lado da importância dos produtos agrícolas, o transporte de minério foi realmente de importância secundária.

Apesar da Estrada estar aparelhada para esse tipo de transporte, as dificuldades encontradas para que o produto atingisse a capital do Estado foram, em grande parte, responsáveis por esse pequeno desenvolvimento. O Engenheiro Delsuc Moscoso situou essas dificuldades como resultantes

"dos vários transbordos a que eram forçados os transportes para chegar ao porto da capital pelo desaparelhamento da Navegação Baiana e, mormente, pela precariedade das linhas fluviais de navegação, notadamente a do rio Jaguaripe até o porto de Nazaré. Senão vejamos: a estrada, num percurso de 30 km. máximos transportava, durante a conflagação mundial, o manganez até esta cidade. Aqui era baldeado para os barcos que, rio abaixo, o transportavam para a ilha da Cal, na baía de Todos os Santos aonde era depositado. Novo transbordo aí para o bojo dos cargueiros..." (84).

Essas minas de manganês localizavam-se nos municípios de Nazaré e Santo Antonio, mas devido às dificuldades encontradas para o escoamento do produto, foram pouco exploradas nessa fase.

Durante o período da Primeira Guerra Mundial, ocorreu a exploração, devido às condições excepcionais e à grande procura do produto, compensando todas as dificuldades. Com o fim da guerra, entretanto, cessou a exploração.

Com a inauguração do porto de São Roque, em princípios de 1941, novas perspectivas foram abertas para a exploração do minério, que passou a encontrar melhores condições para atingir o porto de Salvador. O tráfego seria realizado em conjunto com a Navegação Baiana, já reaparelhada a essa altura.

O Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1941 já se refere à questão:

> *"Entre as possibilidades de maior expansão econômica para a região servida pela Estrada, decorrentes da inauguração do trecho Nazaré - São Roque, está a exploração, em larga escala, das jazidas de manganez, que se estendem de Onha a Engº Pontes. A Firma "Minas da Bahia Limitada" já iniciou com intensidade, a exploração das minas do sapê, Onha, Rio da Dona e outras, devendo ser feito o primeiro carregamento para a América do Norte em princípios de 1942"* (85).

Já no Relatório de 1945 foi dada a notícia do transporte de 4710 toneladas, das minas para o porto de São Roque e registrou-se o embarque de 4200 toneladas para os Estados Unidos (86). Como se pode perceber, o produto se destinava basicamente ao abastecimento dos mercados externos.

Na 3a. fase da E.F.N. seria intensificada a exploração do manganês, tema de que voltaremos a tratar adiante.

* Tabela nº 8.

TABELA Nº 8

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

TRANSPORTE DE MERCADORIAS (PRODUTOS DE RESISTÊNCIA)

ANO	CAFÉ		FUMO		CACAU		MAMONA		FARINHA (MAND.)		TOTAL (mercadorias)	
	TON.	PRODUTO	TON.	PRODUTO	TON.	PRODUTO	TON.	PRODUTO	TON.	PRODUTO	TON.	PRODUTO
1912	13.337	281:896$800	9.930	181:060$780	1.077	35:302$760					49.141	905:460$020
1913	8.288	135:592$560	7.804	171:858$680	1.082	45:438$000					40.547	717:502$750
1914	5.574	113:472$660	9.665	162:698$040	1.442	43:591$060					32.899	517:411$820
1915	13.299	302:003$080	8.958	195:362$820	1.710	57:316$460					49.928	904:669$340
1921	13.019		12.170		3.290						32.510	
1924	13.467	488:297$080	9.380	324:834$620	2.876	195:698$480					52.513	1.854:751$450
1925	13.034	481:920$330	11.454	419:326$690	2.775	158:426$830					51.527	1.868:821$540
1926	16.423	620:792$570	6.273	203:731$670	4.110	268:934$490					51.275	1.864:477$970
1927	17:075	810:123$960	10.195	453:816$440	6.632	536:472$880					63.320	3.131:333$940
1928	17.204	964:578$800	10.778	453:138$400	6.092	560:046$950					68.377	3.488:740$720
1929	12.399	676:684$100	11.082	501:738$300	5.297	497:585$300					57.797	2.993:390$200
1930	14.694	806:454$400	12.249	564:305$500	5.031	447:561$700					55.890	2.911:253$900
1931	10.099	578:475$200	8.770	416:920$300	4.633	407:613$500					51.341	2.735:945$000
1932	10.697	673:829$600	7.425	329:707$600	7.427	651:199$100					57.398	2.950:818$800
1933	11.003	663:546$500	6.520	304:253$700	4.505	394:175$000					57.041	2.771:042$200
1934	18.837	1.134:822$000	7.973	358:465$700	6.324	547:874$500					62.386	3.245:410$400
1935	16.139	872:150$188	7.180	342:774$660	7.130	620:643$560					67.160	3.230:927$800
1936	21.719	1.385:177$600	6.346	238:572$000	9.317	893:869$500			6.945	171:016$300	75.155	3.817:357$900
1937	18.536	1.624:717$000	5.006	244:402$000	9.011	1.022:147$000	5.360	144:702$100	10.404	336:512$700	105.109	4.118:361$700
1938	16.248	1.155:757$200	4.742	165:936$000	10.065	955:057$000	3.572	66:491$400	5.729	133:807$200	69.928	3.779:749$700
1939	14.007	921:762$000	6.081	222:249$100	6.148	530:105$100	2.194	38:263$800	9.227	139:933$300	69.409	3.240:911$900
1940	8.031	461:973$300	4.196	149:707$000	7.321	631:663$600	6.167	201:972$100	2.358	34:928$300	68.577	3.286:617$900
1941	18.720	1.181:522$100	5.053	181:964$200	8.022	690:851$600	8.520	292:089$500	2.898	38:935$600	77.670	3.962:677$900
1942	16.139	1.212:546$900	3.546	109:277$600	6.139	558:605$100	3.492	120:897$500	10.577	278:379$500	79.037	3.879:932$900
1943	10.445	753:860$700	3.471	116:170$500	10.455	1.000:091$400	6.315	227:246$300	8.853	203:510$000	78.900	4.200:503$200
1944	12.125	1.291:186$700	4.248	235:079$200	8.097	1.163:938$600	3.577	188:789$900	4.866	172:679$400	107.448	4.472:870$900
1945	12.512	1.126:642$400	7.715	401:476$300	6.280	800:938$300	4.280	254:178$600	4.458	122:161$500	116.578	5.294:662$600

FONTE: Dados retirados dos Relatórios dos Governadores do Estado da Bahia e Relatórios da Estrada de Ferro de Nazaré.

2.3. 3a. FASE (1945-1971) - A DECADÊNCIA DA FERROVIA

2.3.1. ASPECTOS GERAIS DA CRISE

A situação crítica que começara a se esboçar no fim da 2a. fase, nos anos difíceis correspondentes à duração da 2a. Guerra Mundial, assumiria proporções cada vez maiores. O desequilíbrio entre a receita e a despesa, que em 1945, já se fizera sentir através de um pequeno déficit, ganhou vulto nos anos seguintes, revestindo-se de um caráter positivamente alarmante. A intervenção do Governo do Estado, por meio de auxílios financeiros, tornou-se cada vez mais imprescindível. Esses subsídios cresciam de ano para ano, pesando nos cofres públicos. O assunto foi situado pelo Governador Otávio Mangabeira, em sua Mensagem apresentada em 1951:

> *"Acrescentarei, a propósito, o que se passa entre nós em matéria de pessoal técnico, ou especializado, salários, etc., coloca o Estado em posição dificílima para responder pelos chamados Serviços Industriais - Navegação Baiana, Estrada de Ferro de Nazaré, Viação Baiana do S. Francisco. Por outro lado, as despesas com os auxílios indispensáveis à sua manutenção, se distribuem, como é sabido, entre a União e o Estado. Mas as contribuições federais, por motivos de ordem burocrática, muito nossos conhecidos,*

não são pagos pontualmente, sendo o Estado, entretanto, obrigado a manter em dia os serviços, o que lhe custa, não raro, graves incômodos, sobretudo no que se refere ao pagamento do pessoal" (1).

Com o estudo das duas primeiras fases, percebemos que a E.F.N. viveu um longo período de prosperidade, que começara a se manifestar logo nos seus primeiros anos, crescendo sempre. O ponto máximo dessa prosperidade, tomando por base os saldos ferroviários, esteve entre os anos de 1936 a 1941. Nos anos seguintes, apesar do movimento de tráfego ter continuado crescente, proporcionando uma constante elevação na receita ferroviária, o aumento desordenado da despesa de custeio, absorvia parcelas cada vez maiores dessa receita, diminuindo bruscamente os saldos, como de 1941 para 1942 (ver tabela nº 9), situação que se agravaria a partir de 1945, quando a Estrada passou a atuar, em crescente regime de déficits.

Como explicar essa crise? Como entender a rápida mudança de uma atuação com elevados saldos para um regime de déficits crescentes?

O problema não é simples, na medida em que envolve fatores diversos.

Em 1º lugar, podemos dizer que essa situação crítica que domina a E.F.N. a partir de 1945 não é um fato isolado. Antes de tudo, ela reflete um contexto maior, uma crise generalizada que domina o transporte ferroviário no Brasil.

Tentaremos, em seguida, abordar alguns aspectos que marcaram essa crise geral, antes de passarmos a analisar os fatores responsáveis pelo agravamento da situação em termos locais.

O período da 2a. Guerra Mundial trouxe prejuízos realmente significativos para o sistema ferroviário brasileiro.

Entre os males provenientes do conflito, podemos citar o assustador aumento dos preços dos materiais utilizados pelas ferrivias, especialmente o material especializado. Houve aumentos de 100, 200, 300, 400 e mais por centos, dependendo das oportunidades, sem possibilidades de maior controle (2).

A situação agravou-se com a interrupção das exportações do material especializado, necessário à manutenção e renovação das instalações fixas e móveis. Ao mesmo tempo, as estradas de ferro

> *"tiveram que trabalhar com uma intensidade maior que o normal, pois foi este o único meio de transporte, entre nós, que funcionou a contento, preenchendo o colapso das estradas de rodagem e da navegação de cabotagem"* (3).

Nesses anos correspondentes à duração do conflito, cresceu o movimento de exportação dos nossos produtos. O aumento da tonelagem transportada comprova esse fato (no caso da E.F.N., ver tabela nº 10).

Entretanto, a maior atividade de tráfego não

proporcionava, como seria de se esperar, em condições normais de atuação, maiores lucros, principalmente se considerarmos que o transporte de mercadorias é geralmente a maior fonte de rendas de uma estrada de ferro.

Alcides Lins analisa o problema:

> *"A situação dos transportes ao acabar a guerra, era de tal premência, entre nós, e empolgava de tal modo nossas classes produtoras, que, na propaganda eleitoral, os candidatos dos dois grandes partidos nacionais a focalizaram por completo, o brigadeiro Eduardo Gomes, falando em Florianópolis, e o general Dutra, em Porto Alegre.*
>
> *As palavras de S.Excia., o general Dutra, que, vencedor nas eleições é hoje Presidente da República, pela responsabilidade do cargo e pelas possibilidades dele decorrentes, adquiriram particular importância. Elas confirmam o que afirmei em linhas anteriores. Disse S.Excia: "As locomotivas que possuimos são anti-econômicas, já pelo desgaste, já pelos acidentes sofridos, já pela obsolência, consumindo uma quota adicional de combustível e exigindo precauções especiais que, no fim de pouco tempo, daria para adquirir uma máquina nova. Os vagões, na grande maioria, já ultrapassaram a sua vida calculada em 25 anos e estão sendo utilizadas mercê dos consertos e reformas que vêm experi-*

mentando. No respeitante aos trilhos e dormentes o descalabro é total. Por tudo isso se conclui que as nossas estradas de ferro estão fisicamente exaustas.

Essa situação foi atingida em virtude do acúmulo de antigos males e da guerra que não permitiu importar material algum; impedindo-nos de, por maior que fosse a nossa boa vontade, substituir os materiais rodantes e de linha, à medida que se fossem deteriorando. Influindo nesse desgaste, devemos levar em linha de conta, que as estradas de ferro foram muito solicitadas nestes últimos anos de crise internacional em que éramos obrigados a dar-lhes maior intensidade de tráfego, sem que pudéssemos melhorar suas condições físicas" (4).

A citação acima nos dá uma idéia da crise. O desgaste das vias férreas, era sentido pelo poder público e a necessidade de reaparelhamento tornava-se cada vez mais premente.

Os dados apresentados a seguir comprovam a extensão da crise:

"Das 49 Companhias brasileiras de estradas de ferro, o número das que apresentaram déficits, segundo publicações do Ministério da Viação, subiu de 11, em 1929, a 31, em 1946... Essa deplorável situação financeira em que se encon

tram a maior parte dos nossos caminhos de ferro, tem sua explicação em fatos gerais, comuns a quase todas, e em algumas causas peculiares às estradas de ferro que estão sob o regime de administração pública. À base do problema residem às variações de produção. É notória a relação entre o desenvolvimento das empresas e a intensidade da produção nas zonas percorridas pelas Estradas. Se a esse fator, sumamente importante, acrescentarmos o desgaste crescente do equipamento técnico das vias férreas, o aumento dos preços do custo do transporte e, nas estradas federais e estaduais a intervenção da política na gerência de seus próprios negócios e o hábito de tratá-los como "repartições públicas", teremos os principais fatores dos déficits que, em 1947, atingiram mais de 75% das estradas nacionais" (5).

Um outro fator responsável pela crise ferroviária, que se manifestava claramente no Brasil, nessa fase de pós-guerra, era a concorrência do transporte rodoviário. Vale ressaltar, que esta concorrência não se inicia aí, mas já vinha se fazendo notar, desde o período anterior, só que em menor proporção. Foi a partir dessa 3a. fase, que ela tomou maior vulto absorvendo grande parte do transporte, que até então vinha sendo realizado pelas ferrovias. Verificamos uma crescente diminuição da tonelagem transportada pelas Estradas de Ferro, reduzindo

por conseguinte a sua renda bruta, o que tornaria ainda mais precária a já difícil situação que temtamos esboçar acima.

O transporte ferroviário, é aquele que mais favorece a circulação intensa de grandes massas de pesaoas e utilidades, sendo essa, aliás, condição indispensável à sua rentabilidade.

> *"Sendo uma empresa que exige um grande emprego de capital; uma administração integral, completa e, portanto, dispendiosa - a construção da via férrea só se justifica em regiões ricas, de grande produção, exigindo transporte intenso. Diante do vulto das despesas ferroviárias independentes do tráfego é a intensidade deste que faz com que o custo da unidade de transporte - denominada "tonelada-quilômetro" útil remunerada se abaixe e torne econômico esse gênero de transporte..."* (6).

A estrada de ferro exige sempre vultoso capital para o seu estabelecimento e manutenção em estado de segurança, pela singularidade de constituir-se no único meio de transporte cujo funcionamento regular, seguro e econômico, forçou colocar sob uma mesma organização, todos os seus elementos técnicos - a via permanente e a totalidade dos carros, vagões e meios de tração. Portanto, a via férrea, fica diretamente onerada com a construção, conservação e melhoramento de sua via própria e exclusiva.

Já o transportador rodoviário, utiliza a via pública e só indiretamente, por meio de impostos, contribui para que os poderes públicos construam, mantenham e melhorem as estradas de rodagem (7).

No entanto, apesar destas vantagens encontradas pelo transporte rodoviário, considerando-se o custo do transporte a longas distâncias, o transporte ferroviário é bem mais econômico que o rodoviário.

> *"Admite-se que o custo do transporte ferroviário, acima de 200 km, é mais barato que o rodoviário. Este é um dado provado pela experiência, em condições normais de concorrência ... Outro dado, provado pela experiência é a proporção entre o custo do transporte nas grandes distâncias. Essa proporção é representada pelos índices seguintes: navio=1; trem=3; caminhão=9; avião=15. O rodoviário é três vezes mais caro que o ferroviário"* (8).

Como podemos, então, explicar essa preferência pelo transporte rodoviário, o seu crescente avanço em detrimento das ferrovias, passando inclusive a realizar, cada vez em maior proporção, o tipo de transporte característico das vias férreas: o carregamento de grandes massas a grandes distâncias.

Em um país como o Brasil, de grande extensão territorial, o transporte ferroviário seria o mais indicado, principalmente, se consideramos a necessidade de

transportar a nossa produção agrícola e mineral dos centros produtores aos portos exportadores.

O que nós podemos perceber, é uma tendência francamente favorável às rodovias, em termos de política oficial, facilmente comprovável pelos resultados práticos. As ferrovias, desaparelhadas e com inúmeras outras deficiências, relativas às condições técnicas, ao traçado, ao isolamento das linhas, não mereceram, na prática, os cuidados que seriam indispensáveis à sua recuperação, para que pudessem desempenhar satisfatoriamente o seu papel.

2.3.2. OS FATORES LOCAIS

Além dos fatores que concorreram para a crise da estrada de ferro no país de um modo geral, podemos ainda identificar aspectos particulares, que contribuíram para tornar ainda mais grave a crise que atravessava a E.F.N., no referido contexto.

Entre estes fatores locais, o mais importante foi a redução da produção agrícola da região.

A diminuição das safras, ao lado da concorrência rodoviária, levariam a uma crescente perda da tonelagem transportada pela Nazaré, nessa fase.

O transporte de mercadorias, vinha sendo a principal fonte de renda da Estrada, contribuindo, como já vimos anteriormente, em muitos exercícios, com mais de 70% de sua receita.

Nessa 3a. fase, esse transporte decresceria

sensivelmente, refletindo as graves proporções assumidas pela crise (ver tabela nº 10).

No Relatório da E.F.N., relativo ao exercício de 1947, o seu Diretor, Dr. Walfrido Luz, situando o problema da queda da receita a partir de 1946, enquanto a renda subia vertiginosamente, colocava:

> *"As causas desse desequilíbrio temo-las nós, no que toca a receita, na diminuição dos transportes, resultantes das safras reduzidas; retraimento dos negócios em consequência da política financeira do governo (suspensão dos créditos bancários) e, em última instância, a concorrência do transporte rodoviário feito clandestinamente, e de maneira lesiva aos interesses do Estado"* (9).

E para provar que a queda da tonelagem transportada não resultava de deficiência dos meios de transporte oferecidos pela Estrada, apresentava os seguintes dados:

(10)

ANOS	TONS. KM OFERECIDAS	TONS.KM TRANSPORTADAS	COEF. DE UTILIZAÇÃO
1944	23.106.490,	15.844.753,	68,57%
1945	21.707.000,	13.155.789,	60,60%
1946	21.094.140,	12.861.744,	60,97%
1947	21.468.246,	10.776.617,	50,19%

Em 1948, o coeficiente de utilização desceria a 42,40% (11).

O referido Diretor tinha, no entanto, a consciência de que a crise não se tratava de um fenômeno local, e demonstrava acreditar nas possibilidades de que fosse superada.

> *"Essa pouco lisonjeira perspectiva porém, não será motivo para que se crie um clima de desalento e derrotismo em torno do destino e possibilidades da E.F.N. Porque a crise que atravessa não é um fenômeno seu, singularmente seu, con raízes em insuficiências próprias, peculiares, inerentes à sua estrutura íntima. O fenômeno é antes generalizado e afeta no momento presente, a totalidade das ferrovias brasileiras, quer federais, quer estaduais, quer particulares. É uma crise que não resulta delas em si, mas das anormais circunstâncias que as envolvem e dominam"* (12).

Na tentativa de superar esta situação crítica, são várias as proposições colocadas.

Em primeiro lugar, defendia-se o prolongamento da Estrada, estendendo a sua zona de influência, buscando novas fontes de produção, novas correntes de tráfego (13).

As fontes de rendas da Estrada, como já dissemos, vinham sendo drenadas de maneira alarmante, pela concorrência rodoviária. A gravidade da situação, foi captada pelo seu Diretor no Relatório de 1948:

> *"Com a construção das rodovias Ba-2 (Bahia-*

-Espírito Santo) e a Bahia Rio (esta federal) ficou a "Nazaré" comprimida entre estas duas estradas paralelas, nenhuma delas distando mais de 30 km. de sua linha tronco.

A sucção do transporte será inevitável. E é o que já está sucedendo.

Esmagada com essa absorção, terá a sua desnutrição, forçosamente, que ir crescendo até limites que não podemos fixar, mas que, de já, podemos presumir desastrosos" (14).

Isso nos mostra as deficiências que existiam no Brasil, em termos de política de viação. Não podemos dizer, que existia um desenvolvimento integrado dos meios de transporte, como seria indicado, para o melhor aproveitamento de todos eles, em todas as suas potencialidades.

Em lugar de coordenação, percebemos uma nítida opção rodoviária. Se não expressa teoricamente, bastante perceptível, em termos práticos de realizações.

Enfatiza-se, nessa fase, a idéia do prolongamento da E.F.N. em direção à E.F. de Ilhéus a Conquista, que chegou mesmo a ser iniciado, apesar de que, nunca seria concluído. Acreditava o Diretor Walfrido Luz que

"A ligação (já iniciada) com a E.F. Ilhéus a Conquista, é obra das mais urgentes, porque abre à E.F.N., que passará a constituir com aquela uma única ferrovia (agora que o Governo

a encampou) - os mais largos horizontes à cultura do cacau e do café, possibilidades, que já podemos antever como das mais promissoras" (15).

A precariedade do porto de Ilhéus, na época, criava inúmeras dificuldades para a exportação do cacau, que era enviado a Salvador com grandes sacrifícios ou então, embarcado diretamente, através de onerosos processos, para o seu destino. A ligação da Nazaré com a Ilhéus a Conquista, através o prolongamento da primeira até Ubaitaba, era vista como uma solução que traria benefícios a ambas as partes:

> *"O prolongamento para Ubaitaba, virá dar uma solução muito satisfatória ao problema. Enquanto, por um lado, desasfixia Ilhéus e adjacências, cria, por outro lado, para si mesma, imensas possibilidades com o controle integral do transporte de cacau e das nocas fontes de receita, que fatalmente surgirão"* (16).

Além da ampliação da zona de influência da Estrada, tornava-se indispensável o seu reaparelhamento e a melhoria das condições técnicas do seu traçado, que apresentava uma série de deficiências, contribuindo para tornar ainda mais sérias, as proporções da crise que ora atravessava. A esse respeito colocava o seu Diretor, Walfrido Luz:

> *"Não seria desarrazoado, talvez, admitirmos que*

as pouco satisfatórias condições técnicas das nossas linhas férreas, de construção antiquada e condicionada ao postulado absurdo de uma economia incompreensível, em que se prefere uma linha rabeando num desenvolvimento de 5 km. por meia encosta até alcançar um espigão, a fim de se pouparem os gastos com um aterro de 800 metros, que proporcionaria melhor traçado, mais curto e de conservação mais barata - concorram para agravar a crise tão amplamente manifestada. Tudo nos leva a crer que assim seja, mormente quando assistimos o empenho, tão nitidamente caracterizado ultimamente, em se corrigir o traçado das nossas ferrovias, através da retificação de grandes trechos e a construção de variantes melhor estudadas... A E.F.N. não foge a esse imperativo. Ela precisa de muito, de quase tudo: desde a construção de novas oficinas e abrigos ao equipamento de ambos; da reconstrução de suas linhas mestras à construção de linhas auxiliares; da uniformização de trilhos ao encascalhamento do seu leito; da retificação do seu traçado, não só quanto ao desenvolvimento mas quanto ao seu "grade" com a anulação das curvas absurdas e das rampas mais absurdas ainda; desde o seu serviço de sinalização, ao cercamento da linha; o acrescentamento do seu material de tração, mais e melhores carruagens de passageiros; mais carros de carga e de serviço..." (17).

As deficiências técnicas, que não eram particulares da Nazaré, mas do sistema ferroviário brasileiro como um todo, resultavam de fatores diversos, e a eles já nos referimos anteriormente.

A extrema dependência em termos de tecnologia e materiais especializados para com o estrangeiro, a carência de capitais, a ausência de planos integrados e coerentes durante a construção, são alguns desses fatores.

Essas deficiências assumiam, a essa altura, um caráter de maior gravidade, porque a elas se somavam o desgaste resultante do tráfego intenso, sem que se tivessem realizado, os necessários trabalhos de conservação e reaparelhamento.

Outro problema enfrentado pela E.F.N., e que tornava-se cada vez mais grave, era o relativo ao combustível. Desde a fase anterior vinha essa questão preocupando os administradores da Estrada. No ano de 1947 são adquiridos os terrenos das fazendas "Bela Floresta 1a.", "Bela Floresta 2a." e do sítio "Boa Vista", situadas entre os km 107 e 109 da linha tronco, no município de São Miguel das Matas, destinados a constituição do Horto Florestal da E.F.N. O custo das propriedades atingiu a soma de Cr$152.000,00 e despendeu-se mais Cr$48.000,00 com a aquisição de animais e ferramentas (18).

> *"Com a instalação do seu primeiro Horto Florestal, consumou a E.F.N. uma velha aspiração, preconizada e ensaiada em várias gestões anteriores, desde 1935 e só agora transformada em viva realidade.*

Este novo serviço, é do molde daqueles que não podem sofrer solução de continuidade. Terá que se desenvolver e ampliar-se para suprir a Estrada, já hoje em crise de combustível e dormentes mercê da devastação das matas próximas" (19).

No Relatório da Estrada referente ao exercício de 1914, são mencionadas sérias dificuldades relativas à escassez de combustível. Além de escassa, a lenha já era extraída a mais de 8 léguas de distância da linha. Periodicamente, no rigor do inverno, o seu transporte, quando não cessava, tornava-se caro e dificílimo (20).

2.3.3. A EXPANSÃO DA CRISE

No ano de 1947, a situação da Estrada tornaria-se ainda mais precária, devido à enchente do rio Jaguaripe, que atingiria quase toda a zona servida pela Estrada.

"Agravando a situação já se si melindrosa, sobreveio em novembro, a catástrofe das inundações atingindo toda a zona servida pela ferrovia, abrindo aterros, desmoronando cortes, deslocando a linha, solapando obras de arte, desorganizando tudo, enquanto, de parceria, chuvas copiosas desabaram, destruindo culturas e impedindo o rápido escoamento das águas" (21).

A crise tomaria maiores dimensões de ano para ano. O antigo projeto de encampação da E.F.N. pelo governo federal passou a ser defendido com maior intensidade pelo Governo do Estado, como a única solução viável para o futuro da Estrada. Em 1952 o Governador do Estado fez um balanço da situação:

> *"A E.F.N., por assim dizer, a espinha dorsal do sistema de transporte do sudoeste baiano entrou, de uma certa época para cá, com a estagnação da produção agrícola da região, a concorrência das rodovias construídas, drenando toda a produção cacaueira subsidiária da ferrovia, para o porto de Ilhéus, a deficiência, afinal, das instalações e do seu parque de tração e material rodante, no regime certo e infalível do déficit, cada vez maior. Vamos, quanto possível, realizando obras de restauração, de melhoramentos da linha, de conservação, enfim, num esforço inaudito para mantê-la em condições de servir ao público, até que o projeto da sua encampação pelo Governo da República, encontre a receptividade que todos esperamos"* (22).

Em fins de 1952 uma nova cheia do rio Jaguaripe inundou repentinamente a cidade de Nazaré, danificando as oficinas da Estrada, destruindo-lhe pontes e motivando outros graves prejuízos (23).

Em 9 de janeiro de 1953, a lei estadual nº 535,

que reorganizou a Secretaria de Viação e Obras Públicas definiu a E.F.N., como serviço de Viação e Transporte, autônomo sob jurisdição da Secretaria de Viação e Obras Públicas (24).

Essa situação de extrema carência, em que se encontrava a E.F.N., tornava cada vez mais premente, a necessidade do seu reaparelhemento.

Em 1956, seria elaborado um projeto destinado à realização deste reaparelhamento, assunto tratado pelo Governador Antonio Balbino em sua mensagem apresentada em 1947:

> *No setor ferroviário, concluímos, igualmente, o projeto de reaparelhamento da E.F.N. que, do mesmo modo, submeti - e com amplas possibilidades de deferimento - ao B.N.D.E., ao mesmo tempo em que encaminhei à Assembléia Legislativa a mensagem de transformação da estrutura jurídica da Estrada, cuja apreciação é elemento indispensável à obtenção dos recursos de que necessitamos para dar àquela próspera região do Estado, servida pela Nazaré, as condições de desenvolvimento por ela tão vivamente reclamados.*
>
> *O projeto encaminhado tem o propósito de colocar a E.F.N. em condições de atender ao aumento considerável de tráfego, ocorrido nos últimos dois anos e de aproveitar as condições especiais da zona que é por ela servida. Para isso, o projeto prevê a reforma da via permanente,*

a recuperação da tração e ampliação do parque de carros e vagões, através de um programa de inversões realizado em 3 anos..." (25).

O projeto, prévia um movimento de saque, de modo a acompanhar as compras de material. O resgate do empréstimo foi solicitado em 15 anos, por parcelas de Cr$8.000.000,00. A amortização seria iniciada 3 anos após a realização do primeiro saque. Os juros pleiteados, foram de 9% ao ano.

Para o resgate do empréstimo, seriam empenhados os recursos criados pela Legislação do imposto único sobre combustíveis - Lei Federal 2.975 de 27 de novembro de 1956. A referida lei estipulava, que 10% das quotas dos Estados seriam reservados à constituição da Rede Ferroviária Nacional S.A., e que esta ficaria obrigada, nos termos do art. 15, a adquirir ações das estradas de ferro estaduais, numa importância, nunca inferior à contribuição do Estado para o capital daquela entidade ferroviária federal. Defendia-se, então, a necessidade urgente de se transformar a E.F.N. em sociedade de economia mista, a fim de que fossem ampliadas as vantagens criadas pela legislação federal. A contribuição prevista por força das disposições legais acima citadas, importaria em Cr$42.000.000,00 anuais, o que seria suficiente para garantir o empréstimo e permitir o seu resgate, no prazo convencional, segundo o Governador Antonio Balbino (26).

Em 1957, a E.F.N., juntamente com a Navegação Baiana, foi transformada em sociedade de economia mista,

pela Lei nº 974, de 3 de outubro, sendo o seguinte o conteúdo do seu Art. 1º:

> *"Fica o Governo autorizado a transformar os atuais serviços públicos da Navegação Baiana e da Estrada de Ferro de Nazaré, em sociedade de economia mista, a primeira sob a denominação de Navegação Baiana e a segunda, com o nome de Estrada de Ferro de Nazaré S/A.*
> *Parágrafo Único - O Governador nomeará para cada empresa uma comissão incorporadora, composta, no mínimo, de quatro membros, dos quais um será indicado pela Secretaria de Viação e Obras Públicas, e outro pela Secretaria da Fazenda e o terceiro pela Associação Comercial da Bahia, os quais dirigirão as empresas em sua fase de organização"* (27).

O capital da E.F.N. S/A deveria ser estabelecido entre um mínimo de Cr$120.000.000,00 e um máximo de Cr$300.000.000,00, dividido em ações normativas de hum mil cruzeiros cada, sendo que o Estado da Bahia deveria possuir no mínimo 51% do capital social em ações nominativas (Art. 2º).

A E.F.N. S/A ficou assim constituída por incorporação dos bens da antiga E.F.N., pertencente ao Estado da Bahia, avaliados em Cr$222.911.000,00 e subscrição de 3.089 ações por particulares.

O capital da empresa, ficou com o valor de

Cr$226.000.000,00, representado por 226.000 ações de Cr$1.000,00.

Enquanto o Estado da Bahia, através da incorporação, realizava a integralização da sua subscrição, os particulares limitavam-se ao depósito inicial dos 10% do valor subscrito (28).

A empresa deveria ser dirigida por um Conselho Administrativo e por uma Diretoria. O Conselho Administrativo deveria ser composto de 5 membros, eleitos pela Assembléia Geral dos Acionistas, cabendo a cada grupo que representasse 20% do capital votante o direito de eleger um dos 5 Conselheiros (Art. 4º).

A Diretoria seria composta de um Presidente e no máximo de dois diretores, eleitos todos pela Assembléia Geral dos Acionistas (Art. 6º).

Durante cinco anos, a contár do exercício seguinte (1958), o Estado deveria incluir anualmente em seu orçamento o auxílio de trinta milhões de cruzeiros, destinados ao reequipamento da E.F.N. S/A, que poderiam ser aplicados na amortização de empréstimos contraídos para esse objetivo (Art. 10º).

Seria facultado ao pessoal efetivo da E.F.N. optar pela remoção para outros serviços do Estado pelo aproveitamento nas sociedades cuja criação esta lei autoriza (Art. 15º).

Em 1957, o projeto de reequipamento, ainda não aprovado, sofreria algumas modificações, destinando-se a atender às necessidades consideradas mais urgentes para as atividades normais do tráfego:

"Cogita o presente Projeto de manter em tráfego a estrada de ferro, de forma a prestar serviços, que a economia local está a exigir com urgência. Não se objetiva reequipamento vultoso, baseado em perspectivas fantasiosas. Mesmo, melhoramentos justificados - como construção de variantes - não estão sendo considerados na primeira urgência do presente Projeto... Por enquanto, trata-se apenas de preservar a capacidade de tráfego mínima para atender às exigências atuais de transporte. O Estado da Bahia, em um exemplo isolado, ficou até hoje sozinho com os ônus desses serviços ferroviários, mas agora precisa contar com o apoio do crédito federal, até que a Estrada seja incorporada ao sistema da Leste Brasileiro" (29).

O estado de conservação do equipamento e das construções exigiam, já a essa altura, providências imediatas.

"Ligando o porto de São Roque a Jequié há uma via permanente, com traçado pouco racional e sem condições técnicas uniformes. Este traçado é um reflexo da história da Estrada. A linha levou 50 anos para alcançar Jequié e sua construção, foi realizada por pequenos trechos, sem um plano de conjunto e com dificuldades financeiras, que arruinaram várias Companhias organizadas para explorá-la.

O traçado atual constitui um entrave para a exploração econômica da ferrovia e a Estrada mandou projetar e orçar variantes para contornar pontos críticos, com boas condições técnicas. Estes estudos, poderão servir de base para um financiamento posterior, possivelmente, quando a Estrada for incorporada ao sistema ferroviário federal" (30).

Nessa 3a. fase persistiriam as idéias de integrar melhor a E.F.N. dentro da rede ferroviária do Estado, visando romper o isolamento em que vivia até então.

Estes eram planos que existiam desde a fase anterior, mas que não chegaram a se concretizar, como também não chegariam a ser concluídos nessa fase.

Com o objetivo de integrar a E.F.N. à V.F.F. Leste Brasileiro, iniciou-se a ligação entre Stº Antonio de Jesus e Cruz das Almas. Esta ligação traria, entre outras vantagens, a diminuição da dependência da E.F.N. em relação à navegação marítima no intercâmbio com Salvador, e já fora determinada noPlano Nacional de Viação de 1934. As plantas, projetos e orçamentos da ligação Cruz das Almas - Stº Antonio de Jesus foram aprovados pelos Decretos Lei nº 10.564 e 19.843, de 16 de outubro de 1942 e 22 de outubro de 1945 (31).

Outras vantagens referiam-se à intensificação do tráfego da Estrada, o que necessariamente ocorreria com a ligação. A zona de influência da projetada ligação destacava-se, em termos agrícolas, pela lavoura do fumo

e abrangia a zona magnesífera mais notável da Bahia, que segundo Teodoro Sampaio, principiava perto da Costa e estendia-se para além de Stº Antonio de Jesus (32).

Outro projeto antigo posto em prática nessa fase foi a ligação com a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista.

Essa ligação havia sido iniciada em 1912, mas os trabalhos de construção foram interrompidos e só seriam reiniciados em 1949. Já nos referimos anteriormente à importância do empreendimento.

Em estado de grave carência também se encontrava o porto de São Roque. Faltava-lhe complementos necessários, instalações adequadas, guindastes e armazéns. O cais solicitava reparos urgentes, ameaçando possíveis desabamentos (33).

O maior movimento do posto referia-se ao transporte de passageiros, realizado pelos vapores diários da Navegação Baiana, em correspondência com os trens da E. F.N.

O reaparelhamento da Estrada era justificado pelo aumentodo tráfego, ocorrido nos anos de 1955 e 1956. Na apresentação do já referido Projeto de reaparelhamento, justificava-se:

> *"Este aumento deve-se à reorganização administrativa da Estrada, à recuperação do material de tração, à fiscalização rigorosa da arrecadação e a uma campanha vigorosa de obtenção de cargas. Além destas medidas, a alta nos preços*

de combustíveis e peças para veículos rodoviários, tem contribuído para arrefecer a concorrência rodoviária.

O efeito desses fatores foi sustar-se o declínio do tráfego verificado no período anterior e iniciar-se firme tendência de recuperação, aumentando a contribuição da Estrada para a economia da região" (34).

Justificava-se ainda que o movimento mais cresceria, quando o porto de São Roque, passasse a ser utilizado para a exportação de café e cacau da região e com o reinício da exportação do minério de manganês, há vários anos paralisada.

Mas, apesar da premência do reaparelhamento, este ficou praticametne condicionado à conclusão da ligação da Nazaré com a Leste Brasileiro, para a realização de reformas de maior vulto do equipamento e via permanente.

Entretanto, o estado de conservação destes, era extremamente precário, provocando, entre outros males, uma vultosa despesa de custeio, como assinalava-se na apresentaçaõ do referido Projeto de Reaparelhamento:

"Vimos no demonstrativo de Receita e Despesa que as despesas de custeio totalizavam 11.589 mil cruzeiros em 1946. Estas despesas aumentaram progressivamente a 23.596 mil cruzeiros em 1953 e nos dois anos seguintes, quase dobraram,

atingindo 44.416 mil cruzeiros em 1955. Isto se deve ao estado de conservação precário da via permanente e do equipamento. Durante anos foram adiadas reposições imprescindíveis ao bom funcionamento da Estrada e os efeitos de tal protelamento estão se refletindo na operação onerosa dos serviços" (34).

Esse protelamento da melhoria das condições de funcionamento da Estrada, fazia com que a situação se agravasse de ano para ano. No Relatório da Estrada referente ao exercício de 1958 o problema foi mais uma vez levantado:

"Este ano a nossa Receita Total dos Transportes atingiu apenas a casa dos Cr$17.915.912,70 e a Despesa do Custeio Ferroviário a ... Cr$92.867.208,00, logo o nosso Déficit Industrial ocupou a casa dos Cr$74.951.195,30. Mesmo com as subvenções e auxílios Federais e Estaduais além de outros recursos adicionados à Receita Total dos Transportes, ainda aparece o déficit, mas desta vez financeiro, da ordem de Cr$22.559.964,40. Por conseguinte, ambas as Receitas, tanto a dos transportes como a do Exercício Ferroviário apresentam índices decrescentes em comparação com o ano anterior... Concluímos lembrando-nos que a nossa Estrada de Ferro é uma jóia sem lapidação. Logo que se dê essa tão almejada lapidação, que consiste no

seu completo reaparelhamento, entraremos em dias muito mais fecundos... Qual o fator preponderante que reduz a expressão mais simples, as finanças duma ferrovia como a nossa onde existe perspectivas de magestosas fontes de receita, tendo-se em mira que a sua vasta extensão quilométrica visita regiões riquíssimas onde abundam o café, o cacau, a mamona, o minério e tantos outros produtos de real valor? Deficiência de transportes" (36).

Em 1960, uma nova cheia do rio Jaguaripe tornaria ainda mais difícil a situação da Estrada. O Relatório da Estrada referente a este exercício, ressaltou o problema, ao lado da crescente diminuição da tonelagem transportada pela Estrada.

"Ao ponderarmos a acentuada queda do transporte de toneladas, inferiorisando consequentemente a nossa Receita, encontramos justificativa ao recordarmos da visita que nos fez a fatalidade, traduzida na implacável cheia do rio Jaguaripe ocorrida a 8/3/960 causando incalculáveis danos materiais à nossa ferrovia, inclusive a destruição completa do ramal de Amargosa e inúmeros outros trechos. Em consequência, ficou suspenso o tráfego normal dos trens" (37).

A situação da Estrada, tornava-se insustentá-

vel e a 11 de março de 1963 o Governo da União, por intermédio da Rede Ferroviária Federal S/A, firmou acordo com o Governo do Estado, assumindo o controle acionário da Empresa.

Pelo convênio firmado entre a R.F.F.S/A e o Governo do Estado da Bahia, este se obrigou a vender à Rede mais de 51% das ações que possuía na E.F.N.S/A. A alienação importou em 52% do capital social, correspondente a 117.520 ações, no valor de Cr$117.520.000,00, que seria aplicado na amortização do passivo da Estrada, com prioridade para os salários do pessoal, que se encontravam em atraso desde junho de 1962 (38).

Referindo-se ao acordo, colocava o Relatório da Estrada referente ao ano de 1963:

> *"Além de outras cláusulas, o Estado da Bahia obrigou-se a reconhecer como justa e necessária a liquidação, em época oportuna, da sociedade, e a integração da Ferrovia no sistema operacional da V.F.F. Leste Brasileiro, comprometendo-se, também, a receber de volta, o pessoal da Sociedade que houvesse optado pela condição de Servidor Público Estadual, bem como colaborar na extinção, que a Rede empreenderá, de ramais e trechos anti-econômicos da Ferrovia"* (39).

Posteriormente, o Governo do Estado cedeu as suas restantes 105.891 ações, ficando, então, apenas a R.F.F.S/A e os particulares como acionistas (anexo nº 15).

Em 1963, o tráfego da Estrada já não era realizado em toda a sua extensão. O trecho entre Sta. Inês e Jequié fora interrompido, assim como o ramal de Amargosa. Permanecia em atividade o trecho entre São Roque e Sta. Inês, numa extensão de 189 km. Entretanto, mesmo nesse trecho vinham-se realizando continuadas paralisações, devido aos grandes estragos produzidos pelas enchentes dos rios Jaguaripe, Taitinga e Jiquiriçá. A partir de 20 de maio de 1964, em obediência ao contido na Resolução do Interventor da R.F.F.S/A nº 37/64, foi supresso o tráfego de Stº Antonio de Jesus a Jequié em caráter definitivo, funcionando apenas, e em caráter precário, o trecho compreendido entre São Roque do Paraguaçu e Stº Antonio de Jesus, numa extensão de 64 km (40).

O Relatório da Estrada referente ao exercício de 1964 registrava já as medidas práticas tomadas para a incorporação da E.F.N.S/A à V.F.F. Leste Brasileiro:

> *"Decorrentes, pois, das determinações objeto daquela R.I. 37/64, vem se processando a transferência do pessoal para a V.F.F.L.B., tendo no exercício sido efetuada a transferência de 428 servidores, bem como a transferência de materiais para aquela V.O., fechamento das Estações cujo tráfego foi paralisado, com o recolhimento de todos os bens ao Almoxarifado, em Nazaré, mediante balanço por Comissão designada para esse fim; o mesmo procedendo-se para com os materiais das turmas de conservação da Via Permanente"* (41).

No ano de 1965, no mês de setembro, ocorreu o desmoronamento parcial do cais do porto de São Roque, privando a Estrada, do transporte sempre crescente do minério explorado na zona e do transportado na Linha Sul da Leste Brasileiro até Cruz das Almas e Sapeaçú e, desses locais, trazido em caminhões, para os nossos trens em Stº Antonio de Jesus com destino ao porto de São Roque, para exportação (42).

A precariedade em que se encontrava o porto de São Roque e a via permanente, refletiam a situação de penúria e abandono a que vinha sendo relegada a E.F.N.

> *"Lidando com um material de tração de mais de quarenta anos, sem qualquer renovação, com um traçado de linha onde temos até rampas de 3,3, sem fazer, há anos, o mínimo de investimento de capital, apenas reformando e transformando carros; tem a E.F.N.S/A realizado verdadeiro milagre na manutenção do reduzido tráfego e no atendimento de seus usuários"* (43).

Em agosto de 1966, vários acionistas fizeram cessão à R.F.F.S/A dos seus direitos, correspondentes à subscrição de 12 ações, tendo a R.F.F.S/A completado a integralização.

Os demais acionistas que não haviam integralizado suas ações, foram chamados nominalmente, por edital, para que o fizessem, não tendo havido atendimento.

Em pregão da Bolsa de Valores da Bahia, em

Leilão Especial realizado em 24 de maio de 1968, adquiria a R.F.F.S/A os direitos correspondentes às 3.077 ações restantes.

Tornou-se, assim, a R.F.F.S/A detentora das 226.000 ações, que constituíam e representavam o capital da empresa (44).

Em 1966 foi deliberada a Liquidação da Empresa, em sessão de Assembléia Geral realizada em 26 de agosto, sendo designado como Liquidante o Dr. Aquinoel Borges. Esta deliberação e designação foi ratificada em sessão de 18 de janeiro de 1967, conforme ata arquivada sob nº JC-00346.

Tendo adquirido a totalidade das ações, a R.F.F.S/A tornou-se implicitamente a proprietária de todo o acervo, extinguindo-se a sociedade pelo simples fato da inexistência de outros sócios, o que facilitou a liquidação que se pretendia realizar.

Para salvaguardar interesses de terceiros, já que a R.F.F.S/A pretendia fazer incorporação do ativo e passivo da empresa extinta ao seu patrimônio, foi publicado, no Diário Oficial, aviso aos interessados, fixando o prazo de 30 dias para qualquer reclamação de quem se julgasse prejudicado, prazo esse que decorreu, sem que fosse apresentada qualquer reclamação.

Através de requerimento do Liquidante da E.F.N.S/A endereçado ao Presidente da Junta Comercial da Bahia, foi pedido o cancelamento do registro da Empresa como Sociedade Anônima, já que a Sociedade havia sido desfeita por haver a Rede Ferroviária Federal S/A, se torna

do única detentora de suas ações e assumido esta a total responsabilidade pelo ativo e passivo da E.F.N.S/A, inclusive quanto às suas obrigações judiciais, fiscais, trabalhistas e previdenciárias para que pudesse ser procedida a incorporação definitiva do seu patrimônio ao da R. F.F.S/A (45).

Para realizar a alienação do seu patrimônio ao da E.F.N.S/A, visando facilitar a incorporação que seria processada, procurou-se vender os bens patrimoniais julgados inservíveis e situados no trecho supresso, segundo consta do Relatório da Estrada referente ao exercício de 1969.

Entretanto, surgiram muitas dificuldades, uma vez que os imóveis, embora de boa construção e regular estado de conservação, não eram negociáveis, em decorrência de sua estrutura específica, de sus situação e da pobreza da região em que se situavam.

Ao mesmo tempo, não tinha a E.F.N.S/A como utilizar ou conservar esses bens, e muito menos o teria a R.F.F.S/A após a incorporação.

Algumas prefeituras locais solicitaram as estações a título gratuito, e sempre que se tornava impraticável a venda, o Liquidante opinava favoravelmente ao comodato ou a permissão de uso, desde que se obrigasse a Prefeitura à conservação do imóvel e a utilização fosse em finalidade pública. Essa era a única forma viável de não perder o patrimônio, sem ter, ao mesmo tempo, os ônus de sua conservação.

Também com audiência e interveniência da R.F.F.S/A,

foi aberta Concorrência Públicam para levantamento da linha no trecho supresso; compra e venda dos trilhos e acessórios não utilizáveis; compra e venda da sucata de ferro e aço existente em Nazaré.

Esta concorrência teve o nº 10/69, com editais e avisos publicados, além de Salvador, em Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Recife, saindo vencedora a Companhia Siderúrgica Pains (46).

Em 1971, a situação da E.F.N.S/A tornara-se realmente insustentável. Não fora concluída a ligação entre Stº Antonio de Jesus e Cruz das Almas nem foram realizadas obras de reparação no porto de São Roque.

Neste mesmo ano, seriam iniciadas as operações ferry-boat entre Salvador e a ilha de Itaparica, ligada esta ao continente, na parte de Nazaré, pela ponte do Funil.

Em carta enviada ao Chefe do Setor Jurídico da R.F.F.S/A, o Liquidante da E.F.N.S/A ressaltava a necessidade de se definir a situação da Estrada. Colocava que, se não mais haveria ligação entre Stº Antonio de Jesus e Cruz das Almas e se não se pretendia realizar reparos no porto de São Roque, não existia nenhuma razão lógica para que se mantivesse o tráfego entre Stº Antonio de Jesus e São Roque, uma vez que não se tinha volume de carga que o justificasse. Além disso, os passageiros haviam sido levados para o ferry-boat, e a média transportada vinha sendo de 6 passageiros no trem da manhã e 15 no retorno, o que não era suficiente sequer para custear a despesa de óleo ou lenha das máquinas (anexo n) 16).

Ainda neste ano de 1971, seria supresso o último trecho em tráfego da E.F.N.S/A, os 64 km entre Stº Antonio de Jesus e São Roque.

Em Assembléia Geral Extraordinária, realizada no dia 26 de agosto de 1971, na sede da E.F.N.S/A, na cidade de Nazaré, foram apreciados e aprovados os atos finais da Liquidação (anexo nº 17).

2.3.4. MOVIMENTO FINANCEIRO

* Tabela nº 9

Em linhas gerais, podemos dizer que esta fase se caracteriza pela presença de déficits sempre crescentes. Verificamos no início da fase uma significativa diminuição da receita, enquanto a despesa crescia vertiginosamente, durante toda a extensão desta fase e em especial, nos seus anos finais.

Em 1946, já ocorria uma pequena redução da receita agravada pelo aumento da despesa de custos. A redução foi explicada no Relatório da E.F.N. referente a este exercício nos seguintes termos:

> *"Prevista em Cr$11.400.000,00 inclusive a Receita Complementar Acessória e Taxas Especiais (Adicionais e Ad Valorem), contra toda a nossa expectativa, arrecadamos apenas 10.770.465,90, com uma diferença, para menos, de Cr$629.534,10, decorrente de vários*

TABELA Nº 9

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

MOVIMENTO FINANCEIRO (1945-1969)

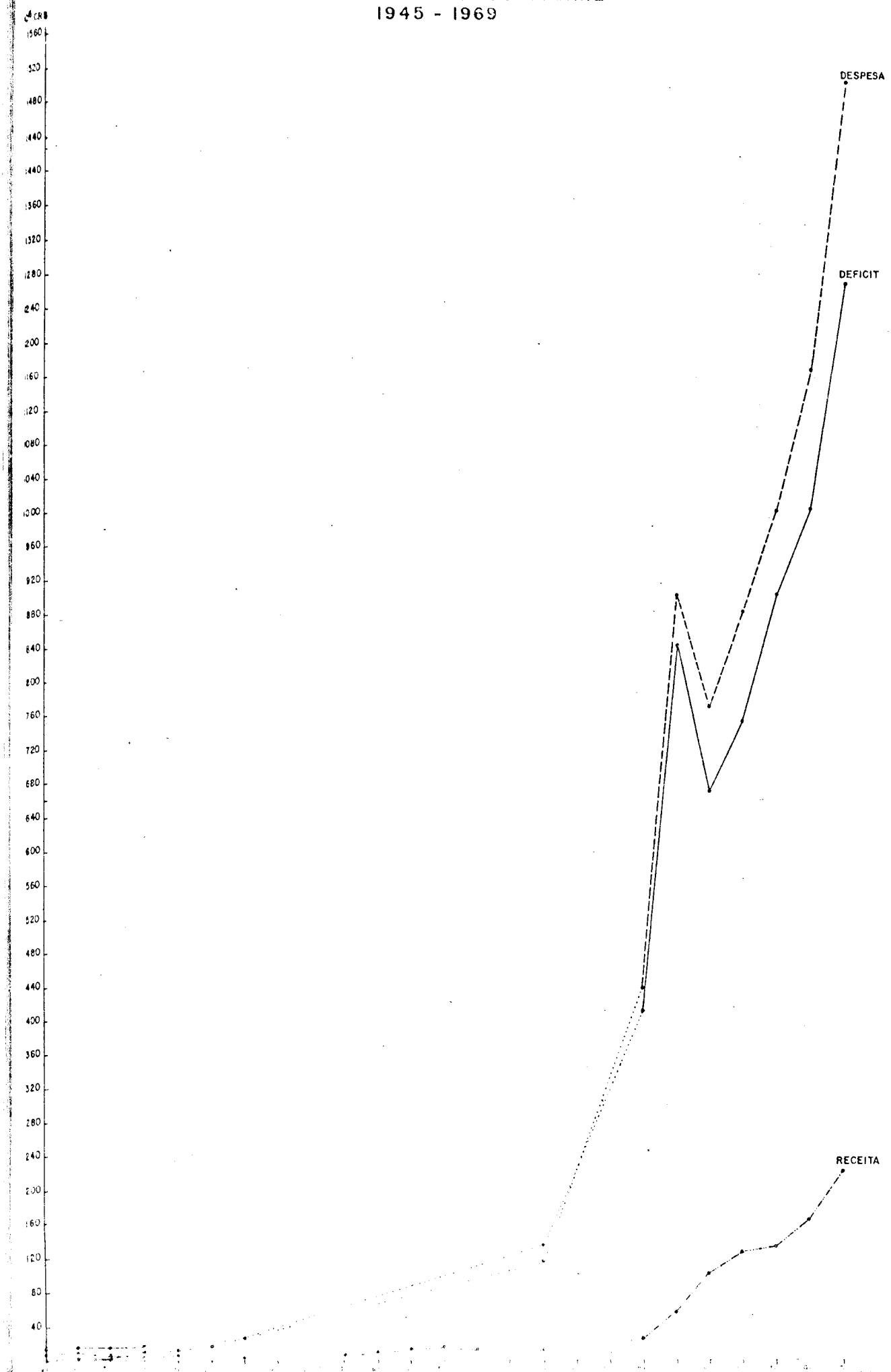
ANO	RECEITA	DESPESA	SALDO	DÉFICIT	EXT:/km
1945	$10.820.966,80	$11.785.490,80		$964.524,00	316,469
1946	$10.770.465,90	$12.149.631,20		$1.379.165,30	
1947	$6.924.141,00	$12.876.494,20		$5.952.353,20	
1948	$7.222.898,50	$15.689.184,10		$8.466.285,60	
1949	$8.583.654,00	---		$10.735.196,00	
1950	---	---		$18.361.118,90	
1951	$6.493.735,40	$24.854.854,30		---	
1952	---	---		---	
1953	---	---		---	
1954	$6.682.679,10	---		---	
1955	$9.203.503,90	---		---	
1956	$14.988.705,00	---		---	
1957	$17.919.657,60	---		---	
1958	$17.915.912,70	---		---	
1959	---	---		---	
1960	$16.360.474,00	$136.317.560,30		$119.957.086,30	
1961	---			---	
1962	---			---	
1963	$25.453.620,80	$440.666.274,50		$415.212.653,70	189,
1964	$57.514.370,10	$904.656.031,30		$847.141.661,20	64,
1965	$103.513.424,00	$774.721.115,00		$671.207.691,00	
1966	$127.812.783,00	$885.255.930,00		$757.443.147,00	
1967	$135.148.210,00	$1.004.315.560,00		$907.395.110,00	
1968	$164.991.240,00	$1.174.595.700,00		$1.009.604.460,00	
1969	$223.826.510,00	$1.508.346.840,00		$1.274.520.330,00	

FONTE: Dados retirados dos Relatórios da Estrada de Ferro de Nazaré e Relatórios dos Governadores do Estado da Bahia.

GRÁFICO - Nº 3

MOVIMENTO FINANCEIRO

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ
1945 - 1969



fatores, dentre os quais podemos citar os seguintes: a) Estiagem prolongada, que reduziu a produção agrícola; b) restrição das operações bancárias que desencorajou e desorientou os produtores; c) concorrência rodoviária, permitida pelo aparelhamanto parcial retardado, apesar dos nossos constantes apelos durante longo tempo" (47).

Estes seriam, na verdade, os principais problemas enfrentados durante essa fase. A redução da produção agrícola da região, é sempre citada e nos baseamos nestas citações, uma vez que não possuíamos outros dados que nos permitissem comprová-la.

A situação tornava-se mais grave nos anos em que ocorria uma estiagem prolongada ou inundações do rio Jaguaripe.

Se a redução das safras, atuava por um lado no sentido de diminuir a tonelagem transportada pela Estrada (o transporte de mercadorias era sua principal fonte de rendas)por outro lado, a concorrência rodoviária absorvia outra parcela, cada vez mais significativa, dessa tonelagem.

E ainda, o desaparelhamento da Estrada, em virtude do desgaste sofrido durante o período da guerra mundial, deixava uma grande brecha para a concorrência exercida pelo transporte rodoviário. Situação que, como já vimos, não era peculiar à Nazaré, mas antes, referia-se a uma crise geral, que atingia todas as ferrovias do país.

Essa carência em que se encontravam as ferrovias, necessitando de uma renovação, para que melhor pudessem se adptar às transformações ocorridas na realidade nacional e a posição assumida na prática pelo poder público, omitindo-se ou adiando soluções, demonstrava claramente a opção que fora feita no sentido de favorecer o desenvolvimento rodoviário.

A fase de decadência da E.F.N, portanto, está perfeitamente integrada no contexto nacional, marcado pela crise das ferrovias.

Os problemas locais tratam-se, na verdade, de agravantes, podemos assim dizer, para uma crise de raízes muito mais profundas.

A crise que atravessava a economia da região foi situada no Relatório da Estrada referente ao ano de 1947:

> *"As reduzidas safras do ano braço dado à crise economica então verificada, oriunda de certo pânico criado com as drásticas medidas tomadas pelo Governo ao inaugurar a política deflacionista, são as causas preponderantes da crise por que atravessamos no que tange à diminuição da Receita.*
> *Ela, porem, agravou-se com o aumento da despesa num salto de quase 100% no último quadriênio, de $6.843.817,50 em 1944 e $12.876.494,20 em 1947"* (48)

A desproporção entre a receita e a despesa cres

cia de ano para ano. No Relatório de 1958 foi situada a extensão do problema:

> *"Desejando exprimir índices percentuais, vamos considerar a nossa Receita Total dos Transportes como 100,00%: dest'arte a nossa despesa passaria a ocupar 518,35% ou seja 418,35% mais que a Receita exclusiva da Estrada. Portanto, se estivesse a Estrada obrigada a realizar independentemente as suas obrigações financeiras necessário se tornaria que a sua Receita Total dos Transportes neste exercício, se elevasse a muito mais que o seu quíntuplo. Só o índice de percentagem pago ao pessoal seria 350,94%; o de material 132,61% e D. Diversas 34,80%"* (49)

Seguindo o mesmo critério dos "números índices" para o ano de 1960, considerando a Receita Ferroviária o padrão base 100,0, a Despesa de Custeio ocupou o índice 833,2, situação que se tornaria ainda mais grave nos anos seguintes. (50)

2.3.5. DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA

Nesta 3a. fase, verificamos uma inversão nas parcelas da Receita. O transporte de mercadorias, que nas fases anteriores constituía a maior percentagem da Receita, perde gradativamente a importância. A decadência da Estrada, acompanhava a queda da tonelagem transportada.

No Relatório da Estrada referente ao exercício de 1948, o problema já era levantado:

> *"Desde 1940 que sentimos o aumento extraordinário deste transporte, sem entretanto, dispormos dos meios de aparelhá-lo, como merecia. Com efeito, os 103.043 passageiros transportados naquele ano, atingiram a 267.615 em 1947 e a 326.935 neste exercício, isto é, mais de 300% em 8 anos. E isto acontecia sem que as condições do transporte se modificassem... Estes simples mas eloquentes algarismos estão a advertir que este transporte precisa ser cuidado como preciosa fonte de renda, mormente quando sentimos o alarmante decréscimo do transporte de mercadorias, presa da crise geral que se manifestou a partir de 1946, quer pelo retraimento dos negócios, quer ainda pela excassez das safras e quer, sobretudo, pela concorrência rodoviária"* (51).

Vemos, também, mais uma vez mais levantado o problema do desaparelhamento da Estrada, constituindo um entrave à expansão do tráfego.

Otransporte de animais, tomou um grande impulso em 1948, com a inauguração do matadouro de São Roque, mantendo-se elevado até 1952, quando passou a sofrer grandes oscilações. Contribuía, entretanto, com uma parcela pequena da receita, mesmo nos anos de maior número trans

portado, por ser um tipo de transporte bastante oneroso para a Estrada, tanto pelo baixo frete, quanto pelo desgaste de material que provoca, bastando que se diga que *"a renda de um vagão de cacau, por exemplo, é superior à de toda uma composição (12,14 carros) de gado"* (52).

Analisando as tabelas referentes ao transporte de mercadorias (tabela nº 10) e passageiros (tabela nº 11), podemos comprovar a queda do primeiro e a ascenção do segundo.

Em 1946, o transporte de mercadorias, representava 65% da receita, sendo que em anos anteriores ultrapassara a casa dos 70% como vimos na fase anterior. Nesse mesmo ano de 1946, o transporte de passageiros representava uma parcela correspondente a 28% da Receita.

Em 1960, a situação já se invertera por completo, contribuindo o transporte de mercadorias com apenas 11% da Receita, enquanto o transporte de passageiros, representava 56%.

Desse modo, o significativo aumento na percentagem representada pelo transporte de passageiros, representava não apenas o maior número de passageiros transportados, mas decorria principalmente da grande diminuição observada no transporte de mercadorias.

> *"A participação da receita do transporte de passageiros, na receita total aumentou de 28% em 1946 a 40% em 1953, embora o transporte neste período não sofresse grande expansão. O motivo foi a queda da receita do transporte de mercadorias, diminuindo a receita total"* (53).

* Tabela nº 10 - Tabela nº 11.

TABELA Nº 10

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

ANO	NÚMERO	PRODUTO ($)	%
1946	260.035	2.340.985,00	28,
1947	267.615	2.405.820,60	36,
1948	326.935	2.806.410,20	40,
1949	400 ...	3.453.090,10	46,
1950	357 ...	2.936.196,50	51,
1951	394 ...	2.816	56,
1952	381 ...	2.675	58,
1953	373 ...	2.663	60,
1954	439 ...	3.320.007,70	37,
1955	493 ...	4.658.385,60	60,
1956	---	6.635.690,50	
1957	---	9.085.772,60	
1958	516.644	9.734.808,20	
1959	537.692	12.432.909,80	56,
1960	398.645	9.259.824,30	56,
1961	---	---	
1962	---	---	
1963	---	---	
1964	153.948	34.708.637,40	
1965	140.491	73.095.185,00	
1966	---	---	
1967	124.035	117.442.600,00	
1968	114.362	148.167.260,00	
1969	128.335	154.395.450,00	

* A partir de 1967 os dados foram transformados de cruzeiro novo (NCR) em cruzeiro antigo, para efeito de comparação.

Dados Originais - 1967 - NCR 117.442,60
1968 - NCR 148.167,26
1969 - NCR 154.395,45

FONTE: Os dados foram retirados dos Relatórios da E.F.N.

(Produto sem as taxas)

TABELA Nº 11

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ

PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS

ANO	CAFÉ		FUMO		CACAU		MAMONA		FARINHA (MAND.)		MANGANÊS		TOTAL (mercadorias)		TRANSP. MERC.
	TON.	PRODUTO ($)	TON.	PRODUTO ($)	TON.	PRODUTO ($)	TON.	PRODUTO ($)	TON.	PRODUTO ($)	TON.	PRODUTO ($)	TON.	PRODUTO ($)	%
1946	11.240,	1.013.674,30	11.264,	651.946,00	6.972,	881.702,80	2.728,	173.101,20	7.640,	251.658,80	2.685		78.825,	5.341.091,10	65,
1947	7.148,	617.212,40	5.502	244.343,10	3.460,	441.309,50	2.131,	129.939,20	5.779,	180,844,60	7.045		60.461,	3.760.741,50	-
1948	6.452,	681.480,10	4.665	210.101,50	1.814,	199,830,80	4.222,	197.242,00	3.675,	90.746,20	5.472		57.202	3.453.281,70	-
1949	4.720,	381.308,80	3.743	138.443,50	2.692,	293,048,40	4.560,	199.891,90	8.193	221.665,40			46.022,	3.845.187,20	40,
1950	2.735,	266.653,20	2.773	117.167,20	648,	57.156,30	1.678,	64.794,20	4.831,	119.682,50			36.045,	2.452.148,50	33
1951	2.213,	169	1.342	103	211,	20	114,	5	2.443,	38	7.808		28.738,		27
1952	1.380,	167	1.121	79	171,	18	121,	10					23.894		-
1953	1.933,	249	451	54	417,	43	318,	25					26.121,		-
1954	2.669,	336	1.359	138	304,	37	1.208,	92					35.171,	2.054.007,20	-
1955	1.623,	295	647	87	1.044,	247	2.345,	216	3.563		254		26.558	2.240.423,30	26,
1956													38.000,	3.859.524,80	-
1957														3.781.064,60	-
1958	1.626,	208.794,20	590,	47.643,355	731,	96.400,60	5.173,	119.840,10	5.674,	579.067,10	3.702	190.113,40	20.119	3.158.768,70	14,
1959														3.520.864,80	11,
1960	934,	204.938,60	302,	41.359,60	391,	71.102,70	26,	4.398,60	1.513	139.611,80	2.528	157.423,60	14.928	1.987.118,90	-
1961															-
1962															-
1963											165	182.668,00			-
1964											3.881	4.467.064,70		5.154.619,70	-
1965											16.344	30.101.318,00		30.377.760,00	-
1966															-
1967														4.165.590,00	-
1968													1.624,	6.180.760,00	-
1969											9.107,	17.600.760,00	9.879,	25.109.980,00	-

1969 - NCR 17.600,76

FONTE: Os dados foram retirados dos Relatórios da E.F.N.

2.3.6. PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS

Os principais produtos transportados pela E.F. N. nesta 3a. fase continuaram a ser o café, cacau, fumo, mamona e farinha, que constituíam os chamados produtos de resistência da Estrada.

No entanto, a tonelagem transportada desses produtos, decrescia sensivelmente de ano para ano.

No ano de 1946, ainda era vultosa a tonelagem transportada, apesar das dificuldades que a Estrada vinha enfrentando, dificuldades estas a que já nos referimos anteriormente. Nesse ano, os cinco produtos citados concorreram com 32,27% da Receita total e 54,89% da renda de mercadorias (54).

No ano de 1947, concorriam com a seguinte percentagem no transporte de mercadorias:

cacau	-	6,31%
café	-	10,23%
fumo	-	4,35%
mamona	-	2,09%
f. mandioca	-	2,76%
		25,74% (55)

Na tabela referente aos principais produtos transportados, podemos perceber o sensível decréscimo da tonelagem transportada.

O café, que vinha sendo o principal produto transportado pela Estrada, passou de 11.240 ton. em 1946 para 934 ton. em 1960.

O transporte de fumo sofreu grandes oscilações,

passando de 11.621 ton. em 1946 para 302 ton. em 1960.

O cacau decresceu de 6.972 ton. em 1946 para 391 ton. em 1960.

O Relatório do exercício de 1960 aborda o problema:

> ..."*neste exercício transportamos a menos que no anterior 22.171,653 ton. simples, incluindo-se os principais produtos de resistência os quais lograram índices gritantes de retrogradação*" (56).

Referindo-se à decadência da agricultura na região, colocava Isaias Alves:

> "*O café, a mandioca, a cana-de-açúcar, o tabaco, os pomares cuidados com desvelo, cedem passo ao capinzal, em que se esconde a rez de açougue, descida magra para dar lucros fabulosos que não contentam a ganância. A vida agrícola definha, as populações deslocam-se, as pequenas fazendas se ermam... A crise agrava-se pelo pauperismo das cidades, vilas e povoações, pelo crescimento dos meios de subsistência...*" (57).

O transporte do minério de manganês também se destacou nesta fase, tomando impulso no período da 2a. Guerra Mundial.

Não conseguimos reunir dados sequenciados acerca

deste transporte durante esta fase, apenas dados esparsos, mas que permitem, uma certa visualização do quadro (ver tabela nº 11).

Em primeiro lugar, percebemos que o transporte não mantém um ritmo constante, sofrendo oscilações. No ano de 1955, foram registradas apenas 254 ton.; em 1963 apenas 165 ton.

Nos últimos anos de atuação da E.F.N., o transporte de manganês constituía a parcela mais significativa dentro do transporte de mercadorias. A participação dos demais produtos tornou-se realmente insignificante. No ano de 1964, por exemplo, a receita do transporte de mercadorias atingiu a quantia de Cr$5.154.619,70, sendo que deste total contribuiu com Cr$4.467.064,70 (58).

O Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1964 referia-se à importância que se vinha dando ao transporte de minérios:

> *"Atendendo às recomendações da Diretoria da V.F.F.L.B., demos estímulo especial ao transporte de minérios.*
> *Assim, atendemos na medida do possível, à demanda dos mineradores que transportaram, via rodoviária, de Cruz das Almas a Stº Antonio de Jesus, o minério procedente da Leste Brasileiro e fizeram a descarga para os nossos vagões em Stº Antonio de Jesus, seguindo dali para o porto de São Roque do Paraguaçu pelos nossos trens"* (59).

Podemos perceber, partindo daí, um dos principais fatores que determinava a importância da ligação da Nazaré com a Leste Brasileiro, através da linha entre Stº Antonio de Jesus e Cruz das Almas, que não chegou a ser concluída.

Em 1965, o total do transporte de mercadorias proporcionou uma renda de Cr$30.377.760,00 e somente o minério de manganês contribuiu com Cr$30.101.318,00 (ver tabela nº 11).

Tendo em vista este resultado, o Relatório da Estrada referente ao exercício de 1965, referia-se do seguinte modo à importância da ligação referida acima:

> *"Essencial à economia da região e aos interesses mais altos da E.F.N. e V.F.F.L.B., a sua conclusão trará incalculáveis benefícios ao incremento das exportações de minérios pelo porto de São Roque do Paraguaçu... Além do minério procedente da Linha Sul da Leste Brasileiro que terá escoamento direto por São Roque, a ligação em andamento abrange zona magnesífera muito importante da Bahia"* (60).

Acreditava-se, inclusive, que a exportação em maior escala do manganês da Bahia e a recuperação do porto de São Roque do Paraguaçu, para servir de escoadouro, ofereciam certamente razões para o reaparelhamento da Estrada, que deixaria de ser uma Estrada transportadora de pequenas cargas e passageiros, para se tornar a principal

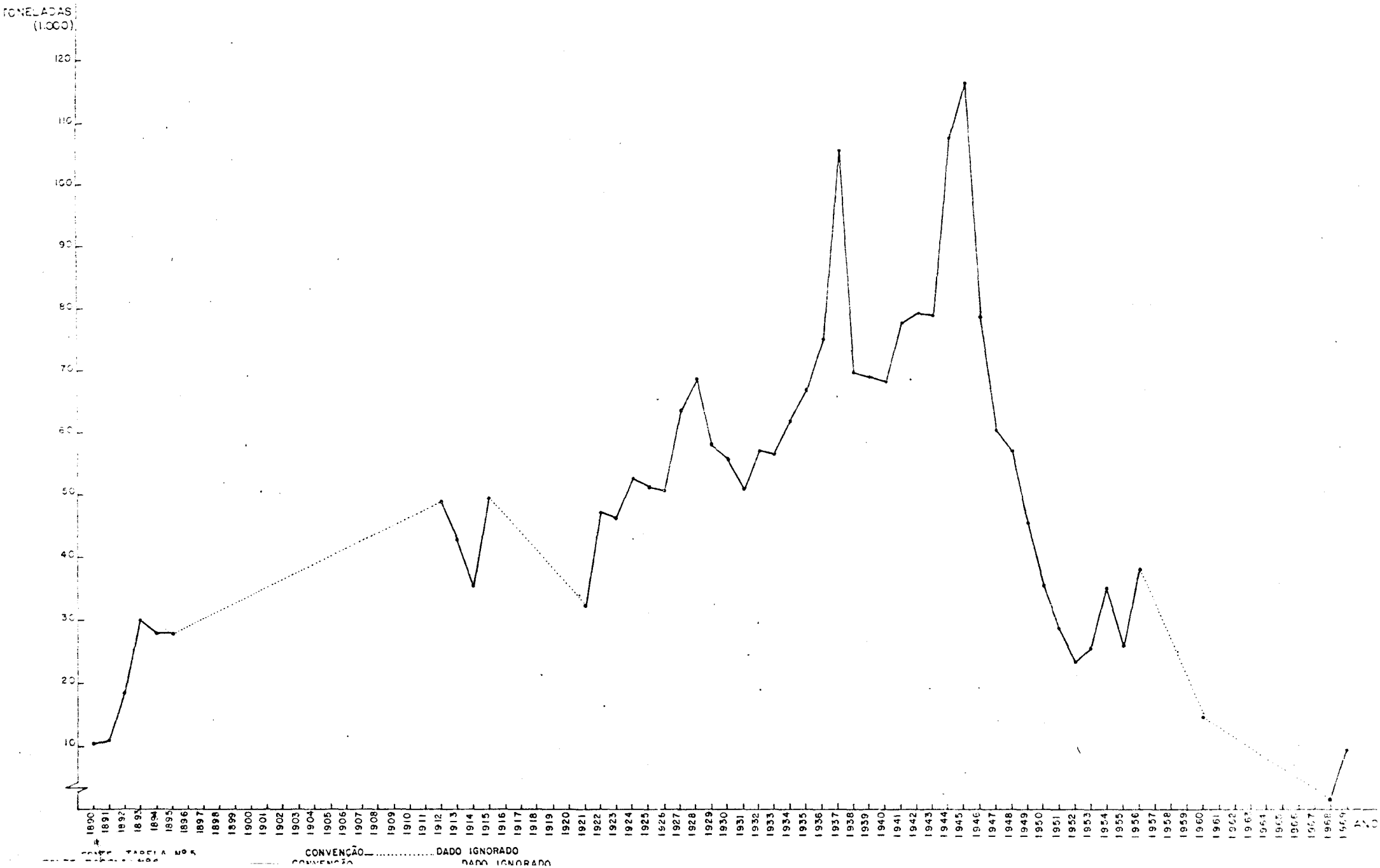
transportadora de minério. O transporte de minério, que vinha sendo feito via rodoviária entre Cruz das Almas - São Roque do Paraguaçu, pela falta de ligação ferroviária entre aquela cidade e Stº Antonio de Jesus, seria todo feito pela ferrovia, uma vez que tal transporte, pela rodovia, tornava-se impraticável por ser anti-econômico para os exportadores (61).

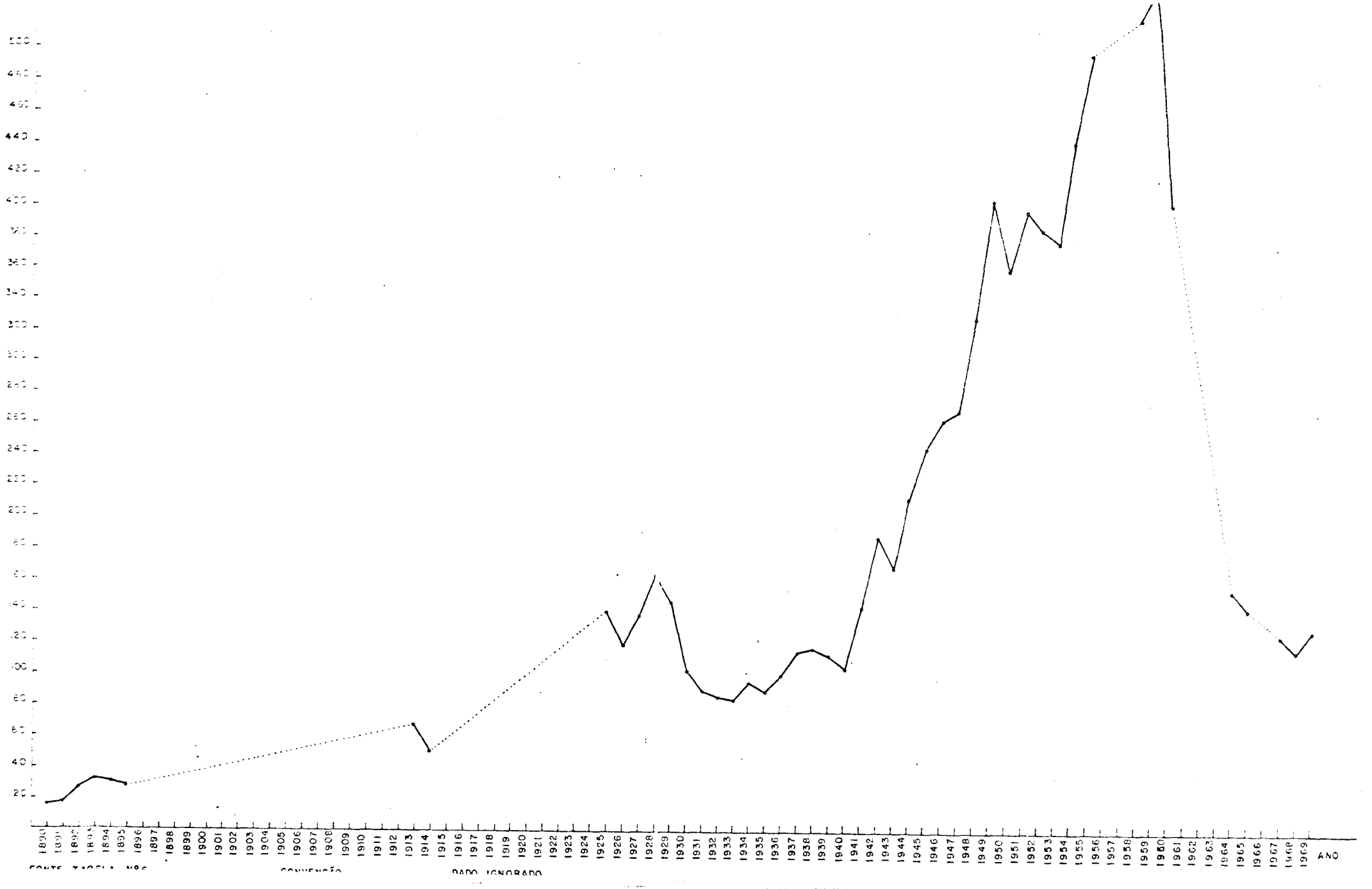
Em 1967, não houve transporte de minério para o porto de São Roque, devido à situação em que se encontrava o cais, parcialmente desmoronado desde setembro de 1965, impondo maiores ônus aos seus embarcadores (62).

A situação da Estrada tornava-se ainda mais difícil, uma vez que, a esta altura, sua única perspectiva era o transporte do minério. O Relatório do exercício de 1969 situava o problema:

> *"No que pese o valor social que, para a região, tem a E.F.N.S/A, evidente que ela somente subsistirá em razão da solução que ofereça para o transporte e exportação do minério.*
> *Cria-se, porém, um círculo vicioso: não há maior volume de transporte por não se ter concluído a ligação Cruz das Almas a Stº Antonio de Jesus e, também, por falta de condições do porto de São Roque do Paraguaçu, não se apressam as conclusões dessas obras porque não se tem volume de minério que justifique o investimento"* (63).

TRANSPORTE DE MERCADORIAS
ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ
1890 - 1969




ANO

2.3.7. A CRISE EM QUESTÃO

Depois de esboçadas as linhas gerais de evolução da crise que atingiu a Nazaré, culminando com a sua liquidação, e após termos visto que esta crise era uma situação generalizada no país, em relação ao transporte ferroviário, abordaremos aqui algumas questões, a nível de conclusão.

Em primeiro lugar, estaria o transporte ferroviário superado no mundo atual, teria perdido o papel proeminente que desempenhava décadas antes, por ter se tornado excessivamente caro e obsoleto?

Sabemos que a crise, inclusive, não era apenas brasileira, atingindo também outros países. Entretanto, existem muitos outros que utilizam em larga escala o transporte ferroviário, como veremos adiante. Cabe, portanto, a questão: a crise do transporte ferroviário no Brasil resultava de deficiências inerentes ao próprio sistema de transporte em foco ou, por outro lado, são de natureza diversa as causas da inferioridade do nosso parque ferroviário? Tentaremos desenvolver estes aspectos.

O problema ferroviário, no Brasil, assumiu proporções realmente alarmantes, especialmente no que se refere à questão orçamentária. O vulto e a projeção dos déficits, apresentava-se de forma assustadora: 10 bilhões em 1958; 15 em 1959; 21 em 1960; 37 em 1961. Referindo-se a este aspecto, diz Werneck Sodré: *"Esse déficit, porém, é recente. Começou em 1945. Em 1950 foi de apenas 2 bilhões, para chegar, em 1962, à previsão de 50 bilhões"* (64).

Já vimos em proporção local, no que se refere à E.F.N. a expansão desta crise.

J. Rey Alvarez, estudando o transporte ferroviário no Nordeste do Brasil, em 1962, comprovou através de dados quantitativos que o transporte ferroviário não só deixou de acompanhar o crescimento demográfico e da produção da região como acusava forte tendência à regressão.

> *"O crescimento demográfico do Nordeste é da ordem de 2 1/2 por cento anual e a taxa de aumento do produto regional bruto é de 4 por cento. A produção agrícola no quinquênio 1955-1960, passou de 28 a 34 milhões de toneladas, mais de 21,4 por cento; a produção extrativa vegetal de 129 a 195 mil toneladas, mais 51,1 por cento. Não possuímos estatística em tonelagem da produção industrial, mas julgamos que o incremento deve ter sido da ordem de 20 a 30 por cento"* (65).

Para que o tráfego ferroviário acompanhasse esse ritmo de crescimento, deveria haver existido um aumento de 20% no movimento de passageiros e 30% nas cargas, nesse mesmo período acima considerado, o que na verdade não ocorreu. Entretanto, o transporte rodoviário achava-se em franco progresso, comprovável pela estatística dos veículos em circulação e com a do consumo de gasolina e óleo diesel no NE.

> *"A julgar pelo forte aumento do número de veí-*

culos a motor em circulação nas estradas de rodagem e do consumo de combustíveis líquidos, o transporte rodoviário demonstra um incremento considerável, em consonância com o desenvolvimento da região, assim como uma tendência pronunciada a absorver uma parcela cada vez maior da demanda de transporte terrestre, em detrimento das ferrovias" (66).

No quinquênio de 1955-1960, piorou substancialmente a situação financeira de todas as estradas de ferro que operavam na região (entre elas, a E.F.N.), devido a aumento de salários e benefícios sociais e alta nos preços de materiais, combustíveis, etc., não sendo possível compensar o aumento da despesa com um incremento suficiente de tarifas de fretes e passagens ou mediante um maior volume de tráfego. Acentuou-se de ano para ano a disparidade entre Receita Bruta e a Despesa de Custeio. Enquanto a primeira passou de 693 milhões de cruzeiros em 1957, a 1.794 em 1961, ou seja, mais 159%, a segunda passou de 2.157 milhões a 7.539, ou seja, mais 249%, no mesmo período. O déficit total do exercício de 1961 foi da ordem de 6,5 bilhões de cruzeiros, sendo a receita total de apenas 1,9 milhões. Isso significa que por cada cruzeiro pago pelos usuários do serviço, as finanças públicas tiveram que contribuir com 3 cruzeiros e 42 centavos (67).

J. Alvarez chamou ainda atenção para o fato de que o déficit real das estradas de ferro do Nordeste era

muito maior que o resultado do simples confronto das contas de receita bruta e despesa de custeio. Eram considerados entre os ítens da despesa apenas: "Conservação da Via Permanente". "Manutenção e Equipamento dos Transportes", "Departamento Comercial", "Tráfego, Tração e Movimento" e "Administração Central". Por conseguinte, eram excluídas da despesa a renovação da via permanente, instalações fixas e material de tração e rodante, além da amortização e depreciação (68).

Tentaremos, em seguida, traçar um rápido esboço comparativo entre a situação do transporte ferroviário no Brasil com a de outros países do mundo.

* Tabela nº 12

* Tabela nº 13

Analisando os dados reunidos nas tabelas nºs 12 e 13, comprovamos que é bastante modesta a situação do transporte ferroviário no Brasil em comparação com a de outros países.

Considerando, inicialmente, a extensão de vias férreas em tráfego, percebemos o lugar inexpressivo ocupado pelo Brasil, especialmente se levamos em conta a sua grande extensão territorial.

Se tomamos os dados referentes ao número de quilômetros de ferrovia por 1.000 m^2 de área, sentimos que o lugar ocupado pelo Brasil é realmente modestíssimo, o mesmo ocorrendo ao compararmos o número de quilômetros de ferrovia por 1.000 habitantes.

Em termos de passageiros e toneladas transportadas, também percebemos as nossas grandes deficiências.

TABELA Nº 12

ANO DE 1966

PAÍS	EXT. EM TRÁFEGO (km)	TONELADAS (4)* TRANSPORTADAS (milhões)	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	COEFICIENTE (5) DE EXPLORAÇÃO
U.R.S.S.	132.500	2.482	2.450	...
Estados Unidos	340.367	1.435	300	0,76
Canadá	(1) 69.205	179	03	0,93
Polônia	26.739	354	995	...
França	37.670	233	628	1,06
Rep. Fed. Alemã	30.128	(2) 287	(3) 1.004	...
Japão	(2) 20.783	196	6.842	1,08
Tchecoslováquia	13.330	224	569	1,12
África do Sul	22.047	88	464	0,87
Alemanha Oriental	15.730	263	668	...
Romênia	11.007	127	281	...
Reino Unido	22.082	217	835	1,14
BRASIL	32.463	55	352	2,10
México	* 23.676	(3)* 41	* 37	...
Austrália	* 40.233	* 58	* 460	...
Hungria	8.801	116	540	...
Iugoslávia	11.580	72	213	0,98
Itália	(3) 15.897	(3) 58	(3) 323	1,30
Argentina	43.737	22	480	...
Suécia	(3) 12.366	(2) 52	64	0,97
Bulgária	4.099	61	97	...

* dados referentes a 1965

(1) Linhas Principais

(2) Não incluídos 593 km da nova Tocaido

(3) Excluídas Estradas de Ferro particulares

(4)* ton. métricas

(5) Relação entre a despesa da exploração e a receita total

FONTE: Dados retirados do Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional 1958-67, DNEE, Rio de Janeiro.

TABELA Nº 13

ANO DE 1961

PAÍS	Nº DE KM DE FERROVIA Por 1.000 km^2 de área	Nº DE KM DE FERROVIA Por 1.000 habitantes
Inglaterra	125	-
Iugoslávia	102	-
Polonia	90	-
Itália	55	-
Portugal	38	-
EEUU	36	2,0
Espanha	26	-
Argentina	16	2,1
Grécia	13	-
México	12	0,7
Turquia	10	-
Canadá	10	4,1
BRASIL	5	0,5

FONTE: Dados retirados de WERNECK SODRÉ, Nelson. O Problema Ferroviário. Op. cit., pág. 40.

Tomando o coeficiente de exploração, que corresponde à relação entre a despesa de exploração e a receita total, comprovamos o vultoso déficit apresentado pelas vias férreas brasileiras. O coeficiente 100% representa equilíbrio entre receita e despesa. São consideradas moderadamente deficitárias as estradas de ferro com coeficientes de exploração acima de 100%, até 120, e grandemente deficitárias aquelas cujo coeficiente se situa acima de 120 até 160% (69).

Segundo esses dados, como situar a posição do Brasil, que, em 1966, atingia um coeficiente de exploração de 210% (2,10) (ver tabela nº 12).

Pelos dados apresentados, percebemos a enorme deficiência brasileira em termos de ferrovias, o que permitiria que se afirmasse que o Brasil precisa de ferrovias. Entretanto, temos que considerar outro aspecto da questão: a situação de extrema penúria atravessada pelo sistema ferroviário brasileiro. Poderíamos, então, levantar a questão do lugar ocupado pelo transporte ferroviário no mundo atual. Teria se tornado obsoleto, ou ainda manteria uma importante atuação?

Analisando a questão, coloca Werneck Sodré:

> *"... a crise não é apenas brasileira. Os acontecimentos argentinos fizeram com que os jornais informassem do efeito da crise ferroviária, ali refletido no aspecto deficitário do orçamento. Em contraste, vemos a Alemanha, emergida de uma lata militar tremenda, em que o seu*

parque ferroviário foi duramente atingido, dedicar-se inteiramente ao reaparelhamento de sua rede ferroviária. O Japão também. Vemos a URSS com 90% de sua carga transportada por ferrovia. Uma estatística feita por técnicos reunidos em organização especializada nos mostra que 80% das ferrovias do mundo apresentam lucro; 1% apresenta equilíbrio; 10% apresentam déficit moderado; 6% apresentam grandes déficits; 3% apresentam déficits alarmantes. São 22 as nações que possuem ferrovias com superavit. Isso parece provar que a ferrovia não está superada. O necessário é que ela opere sem déficit. A conclusão é, portanto, de que há lugar para a ferrovia nos transportes. A ferrovia pode operar em condições rentáveis" (70).

Referindo-se à situação das ferrovias francesas e norte-americanas, colocava J. Alvarez, em 1962:

"Na França, a Société Nationale des Chemins de Fer realizou nestes últimos anos um vasto programa de melhoramentos e de economias, que incluiu a supressão de várias linhas deficitárias e dos serviços de passageiros em aproximadamente 40 por cento da extensão total da rede. Estas medidas, acompanhadas por um reajustamento geral das tarifas fez passar a Société Nationale do déficit para o superavit. Hoje, os

serviços ferroviários franceses servem de padrão no mundo inteiro.

Nos Estados Unidos, onde as estradas de ferro são empresas privadas e só podem subsistir em regime de superavit e estão sujeitas ao pagamento de impostos federais, estaduais e municipais, a luta contra a concorrência rodoviária é severíssima, Mesmo assim, as estradas de ferro mantêm folgadamente a sua supremacia como o maior sistema transportador de passageiros e cargas, o que tem conseguido graças à sua excelente administração comercial e financeira, à fusão de duas ou várias empresas numa só para melhor coordenação dos serviços e economia de operação. Em 1929, existiam nos Estados Unidos 2 milhões de ferroviários, e, em 1960, o total baixou para 780.000 apesar do aumento considerável do tráfego de passageiros e cargas. O maior problema que enfrentam atualmente as ferrovias americanas é a eliminação de 40.000 foguistas inúteis, que viajam nas locomotivas diesel, acrescentando à despesa de operação das estradas cerca de 500 milhões de dólares" (71).

Portanto, podemos perceber que a estrada de ferro não perdeu a sua importância no mundo atual, uma vez que em muitos países, mantêm firme a sua posição e expande mesmo o seu tráfego.

Como explicar, então, a extensão da crise fer-

roviária brasileira, que não foi superada em termos gerais?

Em primeiro lugar, temos que considerar que o parque ferroviário brasileiro foi construído para atender a uma realidade diferente daquela que o Brasil apresenta atualmente. O fato das estradas de ferro, não terem acompanhado o ritmo de desenvolvimento do país, não terem se modernizado é que tornou esse parque inadequado.

Segundo Benedito Heloiz Nascimento,

> *"o ritmo de crescimento da rede ferroviária brasileira diminuiu a partir da década de vinte, sendo que entre 1939 e 1950 não foram realizadas substituição ou expansão material, a fim de repor material desgastado e atender a necessidades de modernização e ao aumento do tráfego, enquanto que a extensão da rede crescia de apenas 10,33% entre 1930 e 1949, tendo apresentado no período de 1950 e 1962, um decréscimo de 0,3%, consequência da eliminação de ramais, economicamente não justificáveis"* (72).

Em consequência dessa ausência de reaparelhamento, indispensável à boa atuação das estradas de ferro, estas passariam a apresentar vias permanentes antiquadas, um parque ferroviário envelhecido, contrastanto com a nova estrutura econômica do país. As inúmeras falhas técnicas, provenientes de carências peculiares à fase em que foram construídas, já anteriormente mencionadas, em sua

grande maioria, não foram corrigidas, tornando ainda mais crítica a situação do desaparelhamento. Na evolução dessa 3a. fase sentimos profundamente estes efeitos na crise atravessada pela Estrada de Ferro de Nazaré.

A respeito desse problema, coloca Fernando Azevedo:

> *"Instalações obsoletas, material já excessivamente castigado pelo tempo e a falta de capitais para remodelação do equipamento técnico; a diminuição da capacidade retribuitiva das zonas que percorre, como no caso da Mogiana e da Central do Brasil, e em que caiu em demasia a produção que alimentava economicamente as Estradas; a incapacidade em que se encontram para suportarem tráfego intenso, estradas "leves", de construção barata, que foram pioneiras e, atendendo às necessidades de transporte, ao tempo em que se abriram, não acompanharam o desenvolvimento econômico da região; a concorrência crescente do automóvel, em pequenos percursos, e do avião, para grandes distâncias, constituem, entre outras, algumas das causas principais, de ordem técnica, econômica e financeira, que contribuem em graus favoráveis, para reduzir a eficiência se não abalar a situação de ferrovias que tiveram no curso de sua história, uma fase de prosperidade e progresso..."* (73).

Nestas precárias condições a que ficou reduzido,

o transporte ferroviário no Brasil não tinha capacidade para fazer frente à concorrência sempre crescente do transporte rodoviário. Tornando-se carentes e obsoletas, estas estradas, em muitos casos, passaram a constituir antes um entrave ao desenvolvimento econômico das regiões servidas que um fator de progresso, como acontecia anteriormente.

Já abordamos a necessidade de coordenação entre os sistemas de transporte, para que exista um funcionamento integrado do sistema viário, aproveitável em todas as suas potencialidades.

Werneck Sodré acredita que o que falta ao Brasil é uma política de transporte:

> *"Uma política situada no conjunto da política econômica geral do país. Dentro desta política se situa a função das ferrovias, não apenas em relação à produção mas também aos outros meios de transporte. Neste plano, as ferrovias deveriam ser situadas, não apenas isoladamente, como empresas industriais e comerciais estanques, mas tornadas rentáveis sem isolá-las do conjunto arquitetônico das áreas a que servem"* (74).

Seria necessário que se estabelecesse um plano para o sistema ferroviário, verificando prioridades e dando preferência no investimento, aos grandes troncos, ligando grandes mercados.

Indispensável seria a integração do Sistema

ferroviário com os outros sistemas de transporte, proporcionando com isso atividades complementares para as ferrovias, estabelecendo condições para que o tipo de transporte característico das vias férreas fosse realmente realizado por elas.

A prosperidade e eficiência do sistema ferroviário, portanto, está na dependência de um amplo contexto, que lhe proporcione os meios, para atingir a prosperidade e eficiência.

> *"É preciso um planejamento dentro dos termos econômicos: uniformização, sob critérios econômicos das bitolas; sistema para as interligações e conexões com os portos, permitindo as manobras no tempo e no espaço; a supressão das desigualdades entre a tração e os vagões, que permitirá atender aos déficits de transporte, atenuando-os em alguns casos, e em outros, eliminando-os. Finalmente, a revisão e atualização do Regulamento Geral dos Transportes permitirá às ferrovias atenderam melhor aos usuários, e encarar o problema renda de maneira diferente. Esse regulamento, apesar do nome, é lei. Não pode, portanto, ser alterado por portaria, nem fica ao arbítrio da empresa ferroviária, nem do ministro, nem do governo, estabelecer uma política de transporte que desobedeça às prescrições do Regulamento. Isso levaria à barra dos tribunais os usuários prejudicados,*

os quais fatalmente teriam ganho de causa. Sem política econômica não há política de transportes" (75).

A situação de crescente abandono do parque ferroviário brasileiro tomaria uma dimensão nova a partir de 1973, com a crise internacional do petróleo. O Brasil, que vinha sendo um país francamente rodoviário, com uma média de 80% do seu transporte de carga, feito por rodovia (76), viu-se ante a necessidade de adotar uma nova política de transporte.

"Se o país quiser sobreviver, será necessário acabar com a mentalidade rodoviária e partir para a construção de ferrovias... Não se admite mais o transporte de produtos por meio de caminhões, pois, com a previsão de crescimento da produção brasileira, o transporte de mercadorias através de caminhões será a própria falência do país",

dizia o Presidente do Conselho Nacional do Petróleo, Gal. Oziel de Almeida Costa, em 1977 (77).

O debate acerca da política de transporte ganhou vulto no país. A inauguração de rodovias de custo elevado e manutenção cara, ao lado da crescente desarticulação de ramais ferroviários, passou a despertar críticas, cada vez mais frequentes. Enquanto, em 1977, o país contava com 1.300 mil km de rodovias (estaduais, federais e

municipais), contava com apenas 24.486 km de ferrovias (sendo que apenas 1.053 km eram eletrificadas) (78).

A conscientização de que a extrema dependência da economia brasileira em relação ao transporte rodoviário era perniciosa ao desenvolvimento do país, vem ganhando um sensível número de adeptos, crescendo os debates e sugestões para solucionar o problema.

A atual crise mundial do combustível trouxe à tona, portanto, as deficiências de uma política viária voltada para o desenvolvimento proponderante de um único sistema de transporte, onde a desejável e muitas vezes defendida coordenação dos sistemas, nunca chegou a ser uma realidade.

NOTAS

1. CONSIDERAÇÕES ACERCA DA REGIÃO E DA ECONOMIA REGIONAL

(1) Enciclopédia dos Municípios, vol. XXI. I.B.G.E., Rio de Janeiro, 1958, pág. 75.

(2) VIANNA, Francisco Vicente. Memória sobre o Estado da Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, Bahia, 1893, pág. 457.

(3) Falla que recitou o Presidente da Província na Abertura da Assembléia Legislativa da Bahia, em 15 de março de 1859. Bahia, Typ. de Antonio Olavo da França Guerra, 1859, pág. 68.

(4) VIANNA, Francisco Vicente. Op. cit., pág. 438.

(5) ALVES, Isaias. Matas do Sertão de Baixo. Rio de Janeiro, Editora e Publicidade Guanabara, 1967, pág. 33.

(6) Enc. dos Municípios. Op. cit., pág. 80, c/r.

(7) Idem, pág. 304.

(8) ALVES, Isaias. Op. cit., pág. 233.

(9) Enc. dos Municípios. Op. cit., pág. 304 a 311, c/r.

(10) Idem, pág. 337 a 340, c/r.

(11) VIANNA, Francisco Vicente. Op. cit., pág. 551.

(12) Enc. dos Municípios. Op. cit., vol XX, pág. 29 a 33, c/r.

(13) VIANNA, Francisco Vicente. Op. cit., pág. 421.

(14) Enc. dos Municípios. Op. cit., vol XX, pág. 385 a 388, c/r.

(15) Idem, pág. 376 a 379, c/r.

(16) Idem, vol. XXI, pág. 67 a 75, c/r.

(17) Idem, pág. 383 a 386, c/r.

(18) Idem, pág. 277 a 281, c/r.

(19) Idem, vol. XX, pág. 328 a 332, c/r.

(20) Idem, pág. 355 a 358, c/r.

(21) Idem, pág. 367 a 373, c/r.

(22) Idem, vol XXI, pág. 28 a 33, c/r.

(23) MACIEL, Affonso Glycério da Cunha. Memória Histórica e Descritiva da Tram-Road de Nazareth. In Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 52. Bahia, 1926, pág. 319.

(24) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano: Plano de Reequipamento da Estrada de Ferro de Nazaré - Serviços de Planejamentos, Engenheiros e Economistas Associados; C.P.E., Direção da E.F.N. e Secretaria de Viação e Obras Públicas - "Edições Mimeografiadas C.P.E.", Salvador, 1958, pág. 9 e 10, c/r.

(25) Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Sr. Barão de São Lourenço, Presidente da mesma Província, em 1º de março de 1871.

(26) PRADO JÚNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. Editora Brasiliense, 21a. edição, São Paulo, 1978, pág. 199.

(27) A Inserção da Bahia na Evolução nacional. 1a. Etapa: 1850-1889. Atividades Produtivas. Governo do Estado da Bahia; Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia; Fundação de Pesquisas C.P.E., vol. 2, Salvador, 1978, pág. 129.

(28) VIANNA, Francisco Vicente. Op. cit., pág. 284.

(29) Idem, pág. 284.

(30) In, A Inserção da Bahia na Evolução Nacional. Op. cit., pág. 143.

(31) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano... Op. cit., pág. 12 e 13, c/r.

(32) A Inserção da Bahia na Evolução Nacional. Op. cit., pág. 144.

(33) Idem, pág. 72.

(34) Citação de; ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio. In, Revista Planejamento, vol. 5, n. 4, outubro/dezembro 1977, Salvador, pág. 32.

(35) Idem.

(36) MACIEL, Affonso Glycério da Cunha. Op. cit.,pág. 333.

(37) VIANNA, Francisco Vicente. Op. cit., pág. 286.

(38) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano... Op. cit., pág. 17, c/r.

(39) VIANNA, Francisco Vicente. Op. cit., pág. 287.

(40) CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909, pág. 123.

(41) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano... Op. cit., pág. 25, c/r.

(42) Falla recitada na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia, em 1º de setembro de 1857. Bahia, Typ. de Olavo da França Guerra, 1859, pág. 68.

NOTAS

2.1. 1a. FASE: A TRAM-ROAD DE NAZARÉ (1875-1906)

(1) Como exemplo, Alexandre José de Barros Bittencourt e Manoel José Bastos, principais fundadores da Tram--Road de Nazaré.

(2) Relatório apresentado à A.L.B. pelo Sr. Barão de São Lourenço, Presidente da mesma Província em 1º de março de 1871. Bahia, Typ. de J.G. Tourinho, 1971.

(3) MACIEL, Affonso Glycério da Cunha. Op. cit., pág. 319.

(4) PINTO, Estêvão. Op. cit., pág. 9.

(5) ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Op. cit., pág. 25.

(6) Falla que recitou o desembargador Conselheiro Francisco Gonçalves Martins na abertura da A.L.P. da Bahia, em 4 de julho de 1849. Bahia, de Salvador Moitinho, 1849, pág. 28.

(7) Repartição Fiscal da Tram-Road de Nazaré, 22 de julho de 1878. Relatório dos trabalhos feitos furante o 1º sem. do corrente ano. Documento Manuscrito. Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Histórica, Presidência da Província, Série: Viação.

(8) MACIEL, A. G. da Cunha. Op. cit., pág. 320.

(9) Idem, pág. 379.

(10) ALVES, Isaias. Op, cit., pág. 114.

(11) Idem, pág. 117.

(12) Barão de São Lourenço. Relatório... Op, cit.

(13) Atas da Assembléia Legislativa Provincial. Ano de 1871. Sessão do dia 20 de maio. Arquivo Público do Estado da Bahia. Sessão Legislativa.

(14) Idem.

(15) Barão de São Lourenço. Relatório... Op. cit.

(16) Idem, c/r.

(17) ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Op. cit., pág. 30/31.

(18) Falla com que o Exmº Sr. Comdor. Antonio Cândido da Cruz Machado abriu a 1a. sessão da 20a. Legislativa da A.L.P. da Bahia, em 1º de março de 1874. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1874.

(19) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 42.

(20) Relatório apresentado ao Ilmº Exmº Sr. João José D' Almeida Couto, 1º Vice-Presidente da Província pelo 4º Vice-Presidente, Dr,. Francisco José da Rocha, ao passar-lhe a administração da Província, em 17 de out. de 1871. Bahia, Typ. do "Correio da Bahia", 1871.

(21) MACHADO, Antonio C. da Cruz. Falla... Op. cit.

(22) PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. A Viação na Bahia. In Edição Especial do Centenário do Diário Oficial da Bahia, 2 de julho de 1923, pág. 135, c/r.

(23) ALVES, Isaias. Op. cit., pág. 32.

(24) Falla com que o Exmº Sr. Dez. João Antonio de Araújo Freitas Henriques abriu a 1a. sessão da 19a. Legislativa da A.L.P. da Bahia, em 1º de março de 1872. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1872, pág. 106.

(25) Falla dirigida a A.P. da Bahia pelo 1º Vice-Presidente Dez. João José D'Almeida Couto no dia 1º de março de 1873. Bahia, Typ. do Correio da Bahia,1873.

(26) PINHO, Joaquim W. de Araújo. Op cit., pág. 135.

(27) COUTO, J.J. D'Almeida. Op. cit.

(28) PINHO, Joaquim W. de Araújo, Op. cit., pág. 135, c/r.

(29) MACHADO, Antonio C. da Cruz. Falla... Op. cit.

(30) Idem.

(31) Relatório com que o Exmº Sr. Presidente Dr. Luiz Antonio da S. Nunes abriu a A.L.P. da Bahia no dia 1º de março de 1876. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1876.

(32) Repartição Fiscal da Tram-Road de Nazaré... Op. cit.

(33) PINHO, Joaquim W de Araújo. Op. cit., pág. 136, c/r.

(34) MACIEL, A.G. da Cunha, op. cit., pág. 321-322, c/r.

(35) Falla com que abriu no dia 1º de maio de 1880 a 1a. sessão a 23a. Legislativa da A.L.P. da Bahia, o Exmº Dr. Antonio de Araújo de Aragão Bulcão., Presidente da Província. Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1880.

(36) MACIEL, A.G. da Cunha. Op. cit., pág. 322, c/r.

(37) BULCÃO, Antonio de A. de Aragão. Falla... Op. cit.

(38) Falla com que o Ilmº e Exmº Sr. Dez. Esperidião Eloy de Barros Pimentel abriu a 2a. sessão da 25a. Legislatura da A.L.P. da Bahia em 1º de maio de 1885. Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1885.

(39) MACIEL, A.G. da Cunha. Op. cit., pág. 325, c/r.

(40) PINHO, Joaquim W. de Araújo. Op. cit., pág. 136, c/r.

(41) Relatório da Tram-Road de Nazaré apresentado por Affonso Glycério da Cunha Maciel, Eng. Fiscal. In: Mensagem e Relatórios à A.G.L. pelo Chefe de Divisão Reformado Joaquim Leal Ferreira, Vice-Governador do Estado. Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1892.

(42) Relatório da Tram-Road de Nazaré, apresentado por Affonso G. da C. Maciel. In: Mensagem e Relatórios apresentados à A.G.L. pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1893. Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1893.

(43) Mensagem e Relatórios apresentados à A-G-L. pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado. Bahia, 1894.

(44) Mensagem apresentada à A.G.L. pelo Exmº Sr. Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1900. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1900.

(45) Mensagem apresentada à A.G.L. pelo Exmº Sr. Dr. Severino Vieira, Governador do Estado, em 11 de abril de 1901. Bahia, Tup. e Enc. do Diário da Bahia, 1901.

(46) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Bahia na abertura da 1a. sessão ordinária da 8a. Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, of. do Diário da Bahia, 1905.

(47) Idem.

(48) Idem, ano de 1907.

(49) Idem, ano de 1905.

(50) Idem, ano de 1907.

(51) CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil. R.J., Imp. Nacional, 1909, pág. 123.

(52) MACIEL, Affonso G. da Cunha. Op. cit., pág. 330.

(53) Mensagem e Relatórios apresentados à A.G.L. pelo Chefe de Divisão Reformado Joaquim Leal Ferreira, Vice-Governador do Estado. Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1892.

(54) MATOS, Odilon Nogueira de. O Desenvolvimento da Rede Ferroviária e a Expansão da cultura do café em São Paulo. Op. cit., pág. 374.

(55) Falla com que abriu no dia 1º de maio de 1879 a 2a. sessão da 22a. Legislativa da A.L.P. da Bahia o Exmº Sr. Dr. Antonio de A. Aragão Bulcão, Presidente da Província. Typ. e Enc. do Diário da Bahia,1879.

(56) Relatório com que o Exmº Sr. Presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes abriu a A.L.P. da Bahia no dia 1º de março de 1876. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1876.

(57) MACIEL, Affonso G. da Cunha. Op. cit., pág. 345.

(58) Idem, pág. 347.

(59) Idem, pág. 335.

(60) Idem, pp. 326/327, c/r.

(61) Mensagem e Relatórios apresentados à A.G.L. pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado, 7 de abril de 1893. Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1893.

(62) Relatório da Tram-Road de Nazaré, apresentado pelo Engº Fiscal Affonso G. da Cunha Maciel. In Mensagem e Relatórios apresentados à A.G.L. pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado em 7 de abril de 1895. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1895.

(63) Relatório da Tram-Road de Nazaré, apresentado pelo Engº Fiscal Affonso G. da Cunha Maciel. In Mensagem e Relatórios apresentados à A.G.L. pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado. Bahia, 1894.

(64) MACIEL, Affonso G. da Cunha. Op. cit., pág. 327.

(65) Idem, pág. 346, c/r.

(66) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. na abertura da 2a. sessão ordinária da 8a. Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, of. do diário da Bahia, 1906.

(67) Idem.

(68) Idem, ano de 1905.

NOTAS

2.2. 2a. FASE: O CONTROLE ESTADUAL (1906-1945)

(1) Leis e resoluções do Estado da Bahia no ano de 1905 e Decretos do Poder Executivo no mesmo ano. Bahia, Of. do Diário da Bahia, 1909, pág. 31.

(2) MACIEL, Affonso G. da Cunha. Op. cit., pág. 363.

(3) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Bahia na abertura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. do Diário da Bahia, 1907.

(4) MACIEL, Affonso G. da Cunha. Op. cit., pág. 365.

(5) SOUZA, José Marcellino de. Mensagem... Op. cit.,

(6) Idem, c/r.

(7) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 120.

(8) PINHO, Joaquim W. de Araújo. Op. cit., pág. 136.

(9) Leis e Resoluções do Estado da Bahia no ano de 1906 e Decretos do Poder Executivo do mesmo ano. Bahia, Of. do Diário da Bahia, 1907, pág. 214.

(10) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. na abertura da 2a. sessão da 9a. Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. da Empresa A Bahia, 1908.

(11) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba., na abertura da 1a. sessão ordinária da 10a. Legislatura pelo Dr. João Ferreira de A. Pinho, Governador do Estado. Bahia, Of. da Empresa A Bahia, 1909.

(12) Idem.

(13) Idem, ano de 1910.

(14) Idem, ano de 1911.

(15) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 127. Citado por.

(16) ARGOLLO, Miguel de Teive e. Informação sobre o arrendamento das estradas de ferro pertencentes à União. Bahia, Of. Dois Mundos, 1896, pág. 62.

(17) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 148.

(18) PINHO, Joaquim W. de Araújo. Op. cit., pág.136.

(19) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. na abertura da 1a. sessão ordinária da 10a. Legislatura pelo Dr. João Ferreira de A. Pinho, Governador do Estado. Bahia, Of. da Empresa A Bahia, 1909.

(20) Idem.

(21) Idem, ano de 1911.

(22) VIEIRA, Flávio. A Via Férrea Rio de Janeiro - Cidade do Salvador. In Boletim Geográfico, nº 93, Ano III, pp. 1025/1032, c/r.

(23) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. na abertura da 2a. sessão ordinária da 11a. Legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1912.

(24) Idem.

(25) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Bahia na abertura da 2a. sessão da 9a. Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. da Empresa A Bahia, 1908.

(26) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. na abertura da 1a. sessão ordinária da 10a. Legislatura pelo Dr. João Ferreira de A. Pinho, Governador do Esatdo. Bahia, Of. da Empresa A. Bahia, 1909.

(27) Idem, ano de 1910.

(28) Idem, ano de 1911.

(29) SEABRA, Joaquim José. Mensagem... Op. cit.

(30) Idem.

(31) Idem, ano de 1913.

(32) Idem.

(33) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. na abertura da 1a. sessão ordinária da 15a. Legislatura pelo Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1919.

(34) Idem.

(35) Mensagem apresentada à A.G.L. do Estado da Ba. em sua 1a. reunião da 16a. Legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. 7 de abril de 1921. Bahia, Imp. Oficial, 1922.

(36) Idem, ano de 1922.

(37) Idem, c/r.

(60) Relatório sobre os serviços da E.F.N. referente ao exercício de 1937. Nazaré, 1939, pág. 20.

(61) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos Serviços referente ao exercício de 1940. Typ. da E.F.N., 1942, pág. 45.

(62) Idem, pág. 3.

(63) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos Serviços referente ao exercício de 1942, Typ. da E.F.N., 1943, pág. 3.

(64) Idem, pág. 45.

(65) Idem, pp. 45/46.

(66) Idem, pág. 46.

(67) Relatório sobre o Serviço da E.F.N. referente ao exercício de 1934. Nazaré, 1935, pág. 6.

(68) LINS, Alcides. A função das estradas de ferro nos meios de comunicação e transporte no Brasil, In Boletim Geográfico, nº 58, Ano V, pág. 1123.

(69) Relatório sobre os serviços da E.F.N. referente ao exercício de 1935, pág. 12.

(70) Mensagem apresentada à A.G.L. do Esatdo da Ba. na abertura da 2a. sessão ordinária da 12a. Legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1914, c/r.

(71) Idem, ano de 1915, c/r.

(72) Exposição apresentada pelo Dr. J.J. Seabra ao passar, a 9 de março de 1916, o governo da Bahia ao seu sucessor, o Exmº Sr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, em passado nesse dia, no cargo de Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1916.

(73) MONIZ DE ARAGÃO, Antonio Ferrão. Mensagem... Op. cit.

(74) Mensagem apresentada pelo Exmº Sr. Dr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1a. sessão ordinária da 18a. Legislatura, em 7 de abril de 1925. Bahia, Imp. Oficial, 1925.

(75) Estrada de Ferro de Nazaré, Exercício de 1933. Nazaré, 1934, pág. 28.

(76) Relatório da E.F.N., exercício de 1938. Op. cit., pág. 3.

(77) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos Serviços, referente ao exercício de 1941. Op. cit., pág. 12.

(78) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos Serviços, referente ao ano de 1942. Op. cit., pág. 3.

(79) Relatório sobre o serviço da E.F.N. referente ao ano de 1934. Op. cit., pp. 11/14.

(80) Relatório da E.F.N., exercício de 1938. Op. cit., pág. 38.

(81) AZEVEDO, Fernando. Op. cit., pág. 180, c/r.

(82) Relatório sobre os serviços da E.F.N. referente ao exercício de 1937. Op. cit., pp. 61/62, c/r.

(83) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos Serviços referente ao exercício de 1941. Op. cit., pág. 151.

(84) Relatório sobre os serviços da E.F.N. referente ao ano de 1935. Op. cit.

(85) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos Serviços relativo ao exercício de 1941. Op. cit., pág. 42.

(86) Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório do exercício de 1945. Nazaré, julho de 1947, pág. 15, c/r.

NOTAS

2.3. 3a. FASE: A DECADÊNCIA DA FERROVIA

(1) Um período Governamental na Bahia (de 10 de abril de 1947 a 31 de janeiro de 1951). Mensagem de despedida lida perante a Assembléia Legislativa, em sessão extraordinária de 27 de janeiro de 1951, pelo Dr. Otávio Mangabeira, Governador do Estado. Imprensa Oficial, 1951.

(2) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1947, pág. 5.

(3) LINS, Alcides. Op. cit., pág. 1127.

(4) Idem.

(5) AZEVEDO, Fernando. Op. cit.

(6) LINS, Alcides. Op. cit., pág. 1122.

(7) Idem, pág. 1124, c/r.

(8) SODRÉ, Nelson Werneck. Op. cit., pág. 39.

(9) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1947, pág. 4.

(10) Idem, pág. 4.

(11) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1948, pág. 4, c/r.

(12) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1947, pág. 5 e 6.

(13) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1948, pág. 8, c/r.

(14) Idem, pág. 7.

(15) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1947, pág. 7.

(16) Relatório da E.F.N. referente ao esercício de 1948, pág. 9.

(17) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1947, pág. 6.

(18) Idem, pág. 13, c/r.

(19) Idem, pág. 14.

(20) Idem, pág. 20, c/r.

(21) Idem, pág. 3.

(22) Mensagem à Assembléia Legislativa, Luiz Regis Pacheco Pereira. Apresentada pelo Governador do Estado por ocasião da abertura dos trabalhos da sessão legislativa, em 7 de abril de 1952. Salvador, Imprensa Oficial, 1952.

(23) Mensagem à Assembléia Legislativa. Luiz Regis Pacheco Pereira. Apresentada pelo Governador do Estado por ocasião da abertura dos trabalhos da sessão legislativa, em 7 de abril de 1853. Salvador, Imprensa Oficial, 1953.

(24) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano: Plano de Reequipamento da E.F.N. Op. cit., pág. 30.

(25) Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa em 7 de abril de 1957 pelo Governador Antonio Balbino. Salvador, Imprensa Oficial, 1957.

(26) Idem, c/r.

(27) Leis do Estado da Bahia (1957). Imprensa Oficial da Bahia, 1960, pág. 68 a 71.

(28) Requerimento do Liquidante da E.F.N. S/A ao Presidente da Junta Comercial da Bahia. V.F.F. Leste Brasileira, Setor Jurídico. Não catalogado.

(29) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano: Plano de Reequipamento da E.F.N. Op. cit., pág. 11 e 12.

(30) Idem, pág. 38.

(31) Idem, pág. 31, c/r.

(32) Idem, pág. 49/51, c/r.

(33) Idem, pág. 52, c/r.

(34) Idem, pág. 61.

(35) Idem, pág. 102.

(36) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1958, pág. 1 e 2.

(37) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1960, pág. 1.

(38) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1963, pág. 1 e 2, c/r.

(39) Idem, pág. 2.

(40) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1964, pág. 1 e 2, c/r.

(41) Idem, pág. 2.

(42) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1965, pág. 1, c/r.

(43) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1969, pág. 6.

(44) Requerimento do Liquidante da E.F.N. S/A ao Presidente da Junta Comercial da Bahia. V.F.F. Leste Brasileiro, Setor Jurídico. Não catalogado.

(45) Idem.

(46) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1969, pág. 4/5, c/r.

(47) Idem, 1946, pág. 3.

(48) Idem, 1947, pág. 5.

(49) Idem, 1958, pág. 1 e 2.

(50) Idem, 1960, pág. 1, c/r.

(51) Idem, 1948, pág. 20.

(52) Idem, pág. 4.

(53) Desenvolvimento do Sudoeste Baiano... Op. cit., pág. 85.

(54) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1946, pág. 10, c/r.

(55) Idem, 1947, pág. 19, c/r.

(56) Idem, 1960, pág. 1.

(57) ALVES, Isaias. Op. cit., pág. 41 e 42.

(58) Relatório da E.F.N. referente ao exercício de 1946, Op. cit., pág. 10, c/r.

(59) Idem, pág. 3 e 4.

(60) Idem, 1965, pág. 8.

(61) Idem, 1967, pág. 1 e 2, c/r.

(62) Idem, pág. 5, c/r.

(63) Idem, 1969, pág. 6.

(64) SODRÉ, Nelson Werneck. Op. cit., pág. 39.

(65) ALVAREZ, J. Rey. Op. cit., pág. 2.

(66) Idem, pág. 3.

(67) Idem, pág. 4 a 8, c/r.

(68) Idem, pág. 9, c/r.

(69) Idem, pág. 9 a 11, c/r.

(70) SODRÉ, Nelson Werneck. Op. cit., pág. 40.

(71) ALVAREZ, J. Rey. Op. cit., pág. 12 e 13.

(72) In MATTOS, Odilon Nogueira de. Op. cit., pág. 16.

(73) AZEVEDO, Fernando. Op. cit.

(74) SODRÉ, Nelson Werneck. Op. cit., pág. 42.

(75) Idem, pág. 43.

(76) Debate sem Conclusão: Rodovia ou Ferrovia? BOLSA, nº 301, 12 set. 1977, pág. 12.

(77) Idem. pág. 12.

(78) Idem, pág. 12).

IV - CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Acreditamos que com o estudo da Estrada de Ferro de Nazaré, em suas fases sucessivas, cpnseguimos constatar umagrande vinculação entre o seu desenvolvimento e a evolução de uma "política" nacional de viação férrea.

A 1a. fase de sua história, referente ao período da "Tram-Road de Nazaré" corresponde a uma época em que se desenvolvia no Brasil uma política de grandes incentivos para a construção de estradas de ferro. Verificamos neste empreendimento, como em muitos outros espalhados pelo país, o papel pioneiro da iniciativa particular durante a sua construção. A posterior interferência do Estado da Bahia, com a sua encampação em 1906, também reflete uma situação generalizada no país, em que o poder público assumia o controle de ferrovias para evitar crises, ou para proporcionar um melhor funcionamento a este importante setor de serviços.

A prosperidade que a Tram-Road começou a conhecer nessa fase, comprovava já o acerto do empreendimento, resultante de reais necessidades da economia regional,uma das mais prósperas da Província, e, posteriormente, do Estado da Bahia. A estrada de ferro, dando escoamento à produção regional, que antes de sua construção enfrentava sérios problemas de transporte, funcionaria como elemento dinamizador dessa economia, cujo crescente desenvolvimento, por sua vez, contribuiria para a crescente prosperidade da ferrovia.

Não ocorreu, no caso da Estrada de Ferro de Nazaré, a perniciosa interferência de interesses políticos na determinação do seu traçado, a exemplo do que se verificou em muitas estradas do Estado e do País. A lavoura cafeeira, que prosperava na região foi, na verdade, a principal determinante para a escolha desse traçado, que seguiu realmente o seu roteiro de produção.

Durante a 2a. fase, de 1906 a 1945, já sob o controle direto do Governo do Estado da Bahia, essa prosperidade cresceria, ao mesmo tempo em que a estrada estendia os seus trilhos em dierção ao sudoeste do Estado, atingindo Jequié em 1927, sendo este o seu ponto terminal, apesar dos diversos projetos de novos prolongamentos em direção ao sul.

Nessa fase, a Estrada de Ferro de Nazaré passou a ocupar uma posição de destaque entre as ferrovias do Estado, pelos crescentes lucros que proporcionava ao poder público, fugindo do regime deficitário que caracterizava a atuação de grande parte dessas Estradas. Foi considerada a única Estrada do Estado cujos resultados compensaram satisfatoriamente os investimentos com a construção. Chegava mesmo a ser considerada como o principal bem do patrimônio público do Estado da Bahia.

Entretanto, ainda nos anos finais dessa fase, a referida prosperidade começaria a ser ameaçada por uma série de fatores, que vinham se esboçando e que tomariam maior vulto na fase seguinte (1945-1971).

Um dos principais dentre esses fatores, era a concorrência sempre crescente do transporte rodoviário,

absorvendo parcelas cada vez maiores do transporte que até então vinha sendo realizado pela Estrada. A sensível diminuição da tonelagem transportada pela Estrada, na medida em que reduzia cada vez mais a receita ferroviária, constituiu-se em um dos principais fatores de sua decadência. Verificamos que o crescente surto de desenvolvimento que vinha conhecendo o transporte rodoviário, era um fator bastante generalizado no país e a sua expansão, sem um plano de coordenação com a já existente rede ferroviária, seria um fator decisivo para a decadência do sistema ferroviário brasileiro como um todo.

Paralelamente a essa concorrência, exercida pelo transporte rodoviário, verificava-se um desgaste cada vez mais acentuado das instalações fixas e rodantes da Estrada, em virtude de não se realizarem as indispensáveis obras de conservação e reaparelhamento. Essa também era uma situação generalizada no Brasil de após 2a. Guerra Mundial e refletia a posição que fora oficialmente assumida, pelos representantes do governo do país, demonstrando nitidamente uma opção rodoviária para atender às necessidades de transporte do país.

A crise atravessada pela Estrada de Ferro de Nazaré a partir de 1945, quando se inicia o regime crescente dos déficits, foi-se agravando de ano para ano,sem que fossem tomadas as necessárias providências. A despesa de custeio crescia assustadoramente a cada exercício, decorrência, em grande parte, do precário estado de conservação do material rodante e de tração. Era esta, uma situação perfeitamente integrada no contexto nacional.

Naturalmente que existiram agravantes de ordem local, para essa situação, como a crise da agricultura regional, provocando uma redução nas safras e contribuindo para tornar ainda mais difícil a situação da Estrada.

Mas, na verdade, o fato de não terem sido tomadas as devidas providências para o necessário reaparelhemento da Estrada e melhoria das condições técnicas do seu traçado; o fato de nunca se ter concluído os ramais ferroviários destinados a integrá-la na rede ferroviária estadual, e desse modo romper o seu isolamento; o fato de não se ter promovido um desenvolvimento rodoviário em coordenação com os serviços que já vinham sendo prestados pela estrada de ferro, constituem, a nosso ver, as causas principais da crise atravessada pela Estrada de Ferro de Nazaré.

Por conseguinte, face à situação de extrema carência a quese viu reduzida nos seus últimos anos, não restava realmente outra solução, dentro do contexto da política nacional de viação, que a completa e definitiva extinção do seu tráfego.

V - ANEXOS

ANEXO Nº 1

COMPANHIA TRAM-ROAD A VAPOR NAZARETH*

Copia — 2ª Secção — Acto — O coronel José Lopes Pereira de Carvalho e C., negociantes d'esta praça, requereram o privilegio de construir um caminho de ferro entre a cidade de Nazareth e a povoação de Santo Antônio de Jesus, cerca de 7 legoas portuguezas, com as condições constantes de sua proposta, sendo as principaes: 1ª o privilegio de 90 annos para sua exploração; 2ª a prohibição de outros fazerem igual caminho em uma zona de 20 kilometros para cada lado no seguimento da estrada; 3ª concessão do direito de desapropriação para as obras da empreza; 4ª subscrever o Governo 300:000$ de acções, com renuncia dos dividendos, em quanto estes não excederem de 7% para os demais accionistas; 5ª não cobrar a provincia durante o privilegio taxa ou imposto novo sobre o capital da impreza, seu material e rnqimeito sujeitando-se às condições das demais emprezas privilegiadas.

Sobre tão grave assumpto, ouvida a Camara Municipal de Nazareth, esta informou favoravelmente; o que também fez a Junta de Engenheiros que apenas offereceo algumas considerações sobre uma ou outra condição.

Esta Presidencia entende que a cidade de Nazareth com seu Termo é a parte da Provincia que mais regularmente tem progredido, melhorando sempre, fazendo esperar um futuro da muita prosperidade. Também lhe parece ter sido o Municipio da Provincia mais bem administrado, o que a mesma Presidencia reconheceo desde sua primeira administração, e o fez público no seu relatório

Em Nazareth as fortunas estão mais divididas, não apresentando o numero consideravel de individuos ricos, como succede à outras partes do reconcavo; mas produzindo as pequenas propriedades em proporção dupla.

O trabalho ahi é de todos, do rico e do pobre, as fortunas que se diz *remediadas* são em grande numero; e o systema de lavoura assiduo e economico faz com que a co

lheita seja de quasi todo anno, havendo feiras semanaes muito concorridas, e figurando n'ellas, como já nos outros dias de semana, generos variados sem quasi distincção de estações.

O valle, por onde entram para Nazareth os generos de exportação ou de consumo, pela natureza do terreno não tem permettido a factura de uma boa estrada, e todo o melhoramento é em extremo dispendioso; não obstante o que a Camara Mundial tem promovido em diferentes pontos aterros, pontes e mesmo calçadas, subsistindo porém ainda grandes dificuldades de ingremes ladeiras e de pedras de difícil corte no leito do caminho.

Uma estrada de ferro por tanto abrirá nova era para aquelles habitantes, approximando-se o centro do mercado de sua actual extremidade, alargando ainda seu commercio para as populações vizinhas d'aquella.

É de esperar que todos os pequenos proprietarios sejam accionistas de tão esperançosa empreza, continuando á desenvolver-se ahi o genio industrioso que tão grandes milagres tem feito no norte da América.

Em vista d'estas considerações a Presidencia não podia deixar de acolher uma semelhante proposta, e entende dever aceital-a, promovel-a e auxilial-a porque acredita que d'esta vez um nanfragio mais não concorrerá para o desanimo dos poucos espiritos industriosos do paiz; e por isso resolve:

Art. 1º. É concedido á José Lopes Pereira de Carvalho & C., o privilegio por 50 annos de construir uma estrada de ferro — Tram-road á vapor, á partir da cidade de Nazareth até Santo Antônio de Jesus, com o direito de preferencia para a continuação ou seguimento para qualquer dos lados, em igualdade de condições.

Art. 2º. A construção deve ser feita pelo systema mais economico e apropriado; dando-se á ella principio logo que tenha realisado assignatura de metade do capital, que é provisoriamente orçado em 2:000.000 000.

As obras devem ser concluidas em quatro annos.

Art. 3º. O presente contracto deve ser assignado dentro de anno, depositando os emprezarios em apolices geraes ou provinciaes a quantia de 20:000$ para segurança de seu cumprimento e garantia de multas á que forem condemnados.

Dentro do mesmo anno apresentarão um traçado da linha e o systema de construcção adoptado para a 1ª secção da estrada, que não poderá ser de menos de uma legoa, afim de obter approvação do Governo, que poderá fiscalisar por um seu agente ou engenheiro a respectiva execução.

Art. 4º. A direcção da companhia residirá na Provincia, devendo, na construcção da estrada, quando ser possa, preferir os materiaes nacionaes, principalmente de madeira; não empregando directamente escravos na execução dos trabalhos.

Art. 5º. Serão construidas nos diversos logares, estações com todos os commodos necessários para a recepção de generos e passageiros.

Art. 6º. A empreza dará gratuitamente transporte durante 2 annos á toda a producção agrícola de estrangeiros que vierem estabelecer-se na zona de seu privilegio; assim como á todos os materiaes e machinas importadas de que precisem para sua exploração.

Art. 7º. O transporte das malas do correio e de quaesquer objetos do Governo que não excedam á 6 arrobas, assim como de dous empregados do mesmo Governo em execução de ordens ou diligencias, será gratuito em cada viagem; e todo o excesso pagará 20% menos do que a lotação particular.

Art. 8º. Uma tabella annualmente organisada pela empreza e approvada pelo Governo fixará o número e hora das viagens, e o preço dos passageiros e da carga; devendo haver pelos menos duas classes para os primeiros, mas ambas com agasalho e commodidade contra o sol e a chuva.

Art. 9º. A empreza terá uma escripturação regular de toda receita e despreza, cujo exame será facilitado aos agentes do Governo quando o entender necessário.

Art.10º. Depois de 30 annos de gozo da empreza poderá ella ser desapropriada pelo Governo, guardadas as condições legaes da desapropriação.

No fim, porém, dos 50 annos ficará ao arbitrio de Governo ou permitir a continuação da Companhia por mais 20 annos, depois do que todas as obras lhe serão entregues sem indemnisação; ou as receber então, indemnisando os emprezarios de metade do custo real de suas obras, podendo ser o pagamento em dinheiro ou em apolices.

Art.11º. Durante o privilegio o Governo não pode fazer concessão á alguma outra empreza semelhante na zona de 4 legoas, duas para cada lado da estrada em direcção paralella; e si alguma proposta lhe fôr feita para linhas transversaes de ferro ou de madeira á entroncar na estrada principal, será ouvido o emprezario ou a companhia, á quem se concederá preferencia na igualdade de condições.

Art.12º. O governo da Provincia auxiliará a empreza na pretenção de obter do Governo Imperial as vantagens concedidas á outras de igual natureza; assim como da Assembléa Provincial o direito de desapropriação em toda a extensão da linha ferrea para a sentamento, construcção de estações e todas as mais dependencias da obra, de accordo com as leis existentes

Art.13º. A Provincia subscreverá reis 250:000$ de acções, e realisando as entradas de conformidade com o que praticarem os demais accionistas: devendo em consequência fazer-se representar na assembléa geral d'elles, de accordo com os estatutos da empreza.

Cobrará seus respectivos dividendos somente depois que os demais accionistas os tiverem de 7%, percebendo todo excesso até que possa com os mesmos igualar, depois do que entrará na marcha ordinária.

Os dividendos que a Provincia deixar de receber se

rão escripturados para se levar em conta nos casos da condição 10ª.

Para que não fique illusoria a possibilidade da percepção dos dividendos por parte do Governo, só com approvação d'este se fixará o *quantum* de reserva á fazer-se em cada semestre.

Art. 14º. A empreza com os particulares se concertará para o plantio e cercas de bananaes, ou de bambús, nos dous lados da estrada, ajudando-os a Camara Municipal, com o fim não só de remover o perigo dos animaes soltos, como de prevenir as plantações vizinhas de incendios, que podem produzir as machinas que percorrem as linhas.

Art. 15º. A importância das conducções e transportes do Governo será paga mensalmente.

Art. 16º. Si para o futuro ou durante a execução das obras conhecer-se a falta de alguma disposição n'este contracto, em bem da regularidade e segurança da empreza, o Governo e os emprezartos deliberarão sobre os pontos omissos ou não sufficientemente claros, que farão, como additivos, parte do mesmo contracto.

O presente acto será submetido á approvação da Assembléia Provincial para que vigore.

Ordena, portanto, que n'este sentido se expeção as precisas communicações.

Palácio do Governo da Bahia de Fevereiro de 1871. Barão de S. Lourenço — Conforme. — Paschoal de Mattos, Chefe da 2ª Secção.

*FONTE: Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Sr. Barão de São Lourenço, Presidente da mesma Provincia, em 1º de março de 1871. Bahia, Typ. de J.G.Tourinho, 1871, pág. 21 a 24.

ANEXO Nº 2

LEI DE 29 DE MAIO DE 1872

Nº 1.220

João Antônio de Araújo Freitas Henrique, Presidente da Provincia da Bahia.....

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei, a lei seguinte:

Art.1º. - Fica concedido á empresa Tram-Road a vapor, "Systema Fairbe", na cidade de Nazaré, e da qual é gerente o negociante José Lopes Pereira de Carvalho, o direito de desapropriação, na forma das leis vigentes, dos terrenos que tem de ser ocupados pela linha da estrada, e dos demais que forem prelisos para o mesmo fim.

Art.2º. - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente, como nela se contém.

O Secretário da Provincia a faça imprimir, publicar e correr.

Palácio do Governo da Bahia, 29 de maio de 1872 , 51º da Independência e do Império.

João Antônio de Araújo Freitas Henrique.

FONTE: Coleção de Leis e Resoluções da Assembléia Legislativa e Regulamentos da Provincia da Bahia Sancionadas e Publicadas no ano de 1872. Bahia, Typografia do "Correio da Bahia", 1872, pág. 94 - 95.

ANEXO Nº 3

RESOLUÇÃO DE 27 DE ABRIL DE 1874

Nº 1.371

Antônio Cândido da Cruz Machado, Presidente da Província da Bahia.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei a Lei seguinte:

Art. 1º - A garantia de juros para a estrada de ferro Animação Industrial - do Município de Santo Amaro, e de que trata o artigo 18º da Lei Nº 1.131 de 17 de Junho de 1870, fica elevada a 7% sobre o capital de mil e quinhentos contos de reis nos termos da referida Lei.

Art. 2º - Fica concedida à companhia Tram-Road de Nazareth, logo que se transforme em anônima, a garantia de 7% sobre a quantia de 40 contos de reis, por quilometros de estrada de ferro da cidade de Nazaré até a povoação de Santo Antônio de Jesus.

Art. 3º - Fica concedida igual garantia à estrada de ferro de que trata o artigo 3º, § 5º da Lei nº 1.246, sendo, porém limitada sua extensão, desde Cachoeirinha do rio Jequitionha até a povoação do Italiano, na razão de 40 contos de reis por Km.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém.

O Secretário desta Província a faça imprimir, publicar e correr.

Palácio do Governo da Bahia, 27 de abril de 1874, 53º da Independência e do Império.

Antônio Cândido da Cruz Machado

FONTE: Coleção de Leis e Resoluções da Assembléia Legislativa e Regulamentos da Província da Bahia Sancionadas e publicadas no ano de 1874. Bahia, Imprensa Economica, 1874, pág. 47 - 48.

ANEXO Nº 4

CONTRATO ENTRE A CIA. TRAM-ROAD DE NAZARETH
E O GOVERNO DA PROVÍNCIA DA BAHIA

Palácio da Presidencia da Bahia, 7 de dezembro de 1877. Acto - O dezembargador presidente da Província, autorizado pela lei nº 1.780 de 27 de junho do corrente ano, resolve emprestar a quantia de 500 contos de reis aos cidadãos Dr. Alexandre José de Barros Bittencourt, Comendador Manoel José Bastos, Manuel Pinto Novais e outros, para ser aplicada á compra da massa da extinta companhia Anônima Tram-Road de Nazareth, e bem assim ao prolongamento da mesma estrada até Santo Antônio de Jesus, sob as seguintes bases:

Art. 1º - A actual estrada de ferro que tem por ponto de partida a cidade de Nazareth, e por estação terminal a povoação do Onha, será prolongada até a povoação de Santo Antônio de Jesus, passando ao domínio dá nova empreza, não só a parte já construida e em tráfego, inclusive a linha de trilhos urbanos, que lhe foi anexa, como todos os materiais e bens adquiridos pela antiga companhia até esta data.

Art. 2º - A Província garante pelo tempo de 20 anos, contados da data em que for aberta definitivamente ao tráfego toda a estrada, o juro de 7% ao ano sobre o capital necessário á realização das obras do prolongamento, e sobre aqueles com que passarem ao domínio da nova empresa as obras, materiais e bens adquiridos, de que trata o artigo antecedente, contanto que não exceda o capital, quer do prolongamento quer da parte já construida, a quantia de mil e cem contos de reis.

Art. 3º - Durante o prazo da garantia não serão feitas concessões para idênticas construções dentro de uma zona de 30 Km de cada lado da estrada de ferro que se construir em virtude do presente contrato, salvo porém,

as que tiverem direção diferente ou tenham de atravessar a mesma linha, não mantendo-se na zona indicada.

Art. 4º - A faculdade concedida ás exceções do artigo antecedente não autoriza as mesmas a receber cargas e passageiros dentro da linha da zona privilegiada, sendo-lhes unicamente permitido fazê-lo na estação do ponto de partida, se se achar dentro daqueles limites.

Art. 5º - Fica concedido à Companhia o privilégio exclusivo por 90 anos, contados da incorporação da mesma Companhia, e além disso a preferência para o prolongamento da estrada do presente contrato e para a construção de todos e quaisquer ramais que forem propostos ao governo por terceiros e por aquele aprovado para o mesmo fim.

No caso da Cia. não aceitar a preferência em igualdade de condições, e tiver o governo de contratar aquelas obras com terceiros, a Cia. se obriga ao transporte de todo o material necessário ás ditas construções, inclusive o material fixo e rodante, com abatimento de 50% na tarifa que estiver então em vigor.

Art. 6º - Poderá a Cia. construir ramificação de ferro, de madeira ou de outro qualquer material que lhe for conveniente, assim como abrir estradas ordinárias pa chamar a concorrência á linha principal, não gozando porém, por tais favores garantia alguma e só devendo levá-los a efeito depois da competente aprovação do governo.

Art. 7º - Terá a Cia. o direito de desapropriar, na forma da respectiva lei, os terrenos, edifícios ou outros domínios que possam ser necessários para o leito da estrada, estações, armazens e mais obras do seu contrato, não devendo na avaliação respectiva ser considerado o aumento do valor produzido nos imóveis desapropriados pelo fato da passagem da linha concedida.

Art. 8º - O governo provincial solicitará dos poderes competentes a manutenção da concessão feita a primitiva empresa, relativamente á importação, livre de direitos,

inclusive os de espediente, dos materiais precisos á fatura da estrada, tais como trilhos e seus acessórios máquinas, materiais de construção, de casas e de oficinas, instrumentos e quaisquer objetos próprios ao serviço, não incluindo, porém, nessa concessão, os que forem destinados ao custéio e tráfego da estrada.

O mesmo favor será solicitado para importação do material rodante pedido para completar o existente e para o carvaão de cobre necessários ao serviço da estrada durante os 20 anos da garantia.

Art. 9º - Será obrigada a Cia. a estabelecer em toda extensão da estrada, desde Nazaré até Santo Antônio de Jesus uma linha telegráfica com os fios e aparelhos necessários, a contento do governo, sujeitando-se a transmitir gratuitamente com pontualidade todos os telegramas concernentes ao serviço público.

Art.10º - A garantia de 7%, de que trata o presente contrato, será calculado sobre o capital gasto (bona fide) na estrada de ferro até o máximo de mil e cem contos de reis, compreendida nesta quantia a de 200 contos de reis, metade do valor pelo qual é recebida a parte construida e em tráfego, a linha urbana e todo mais material existente, quer empregado quer em depósito e outros benefeitorias e próprios feitos e adquiridos pela Cia.

Art.11º - Para aquisição da parte da estrada já construida com todos os seus haveres, e para execução do prolongamento da mesma estrada até Santo Antônio de Jesus, se obriga a Província a emprestar á nova Cia. que se organizar até 500.000 v do capital de 1.100:000 v acima fixado, devendo ser feito este emprestimo da seguinte forma, a saber: 200:000 v 30 dias depois de organizada a Cia., e o restante em prestações iguais ás entradas realizadas, 2º as chamadas feitas, depois de verificadas pelo governo e necessidades destas e o emprego da chamada anterior, de sorte que nenhuma prestação seja paga sem que primeiramente se tenha depositado no tesouro provincial ou em qualquer estabelecimento bancário a importância das chamadas, e sido estas efetivamente empregadas nas duas.

Esse empréstimo perceberá o juro de 7% ao ano.

Art. 12º - A amortização do débito proveniente do emprestimo e seus juros, começará depois de um ano da abertura do tráfego, na razão de 5%. Do produto líquido, deduzidas as despesas com a manutenção e custeio da estrada, se deduzirá anualmente 2% para a formação do fundo de reserva. A amortização do débito proveniente da garantia e seus juros começará depois de amortizado o débito proveniente do emprestimo pela seguinte forma: logo que o rendimento líquido da estrada exceder 8%, todo o excesso será destinado á amortização do referido débito.

Art. 13º - Se em qualquer tempo julgar a Cia. que deve renunciar á garantia de juros, poderá fazê-lo indenizando a Província das quantias todas que esta houver despendido com os respectivos juros, quer em garantia de juros, quer por empréstimos. Nesse caso cessa a ingerência do governo nos negócios da Cia., salvo os direitos que lhe são conferidos pelas leis gerais.

Art. 14º - O capital da Cia. que tem de ser garantido pela Província consta das seguintes verbas.

1ª - Do valor por que é recebida a parte de que trata o art. 10 e os acessórios que lhe foram anexos, e bem assim do que se despender com o pagamento de impostos, direitos e emolumentos para sua aquisição.

2ª - Das formas despendidas com os novos estatutos e com as indenizações a particulares por aquisições dos terrenos ou benfeitorias necessárias á passagem da estrada.

3ª - Do custo de todas as obras de preparação do leito e via permanente.

4ª - Do material fixo e seus acessórios necessários para o primeiro estabelecimento da via permanente em toda a sua extensão.

5ª - Das oficinas e material rodante composto do seguinte:

Quatro locomotivas, três carros de 1ª classe, seis

de 2ª (todos para passageiros), três de bagagem, seis carros abertos para mercadorias, cinco ditos para animais, quatro ditos (a Haussettes), seis ditos a montante móvel, quatro ditos para madeiras, seis carros para carga, quatro carros urbanos, quatro carrões de aterro e quatro trolys de serviço.

Neste material está compreendido o atualmente existente.

6ª - Dos edifícios e mais dependências acessorias ao serviço da estrada, inclusive a linha telegráfica.

7ª - Das despesas de administração durante os trabalhos de cada seção e antes da sua abertura ao público, não excedendo a 2% do custo da mesma.

Nenhuma outra despesa além das mencionadas, será levada em conta do capital.

Art. 15º - Nas contas da receita e despesa nenhuma despesa será contada, senão a que for relativa ao custeio e conservação da estrada.

Se a Cia. sofrer algum prejuizo por destruição dos trabalhos empreendidos debaixo de sua própria responsabilidade por perda das ramificações, estradas e outros trabalhos que não gozem da garantia de juros, por pagamento de multas, custas de arbitramento ou por falimento de pessoas que tenham transações com a Cia., tais prejuizos não serão contados, a fim de se considerarem diminuidos os dividendos.

Art. 16º - Não obstante ter sido fixado em mil e cem contos de réis o máximo do capital garantido, a província só fica obrigada a garantir as quantias que forem realmente despendidas dentro daquele limite.

Art. 17º - Se em qualquer tempo precisar a Cia. de maior capital do que o máximo fixado no presente contrato, poderá procurá-lo por qualquer modo que achar conveniente por sua conta e risco, não gosando esse excesso de garantia.

Art. 18º - Todas as despesas de construção, como

as do custeio e conservação, deverão ser devidamente provadas ante o governo do modo e nas épocas por ele determinadas.

O governo terá o direito de mandar fazer os exames que julgar necessários para assegurar os meios adaptados e eficazes de levar a efeito a estrada de ferro e suas duas com a maior economia, tanto na construção como na administração e custeio.

Art. 19º - Se depois de aberta toda a estrada ao tráfego, for este interrompido em dois quilometros por mais de treze meses, em virtude de qualquer causa que na opinião do governo pudesse ter sido evitada pela Cia.,cessará o pagamento da garantia de juros para toda a linha, até que seja reparado o mal e de novo restabelecida a comunicação.

Art. 20º - A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre trânsito das atuais estradas, nem de outras que para conveniencia pública tenham de ser abertas mais tarde.

Em caso algum poderá a Cia. impor encargo, taxa ou imposto de qualquer natureza que seja pelo cruzamento de outra estrada o caminho de qualquer qualidade por baixo, por cima ou ao nível da estrada do presente contrato.

Art. 21º - Será a Cia. obrigada a transportar gratuitamente as malas do correio e seus guardas, como quaisquer quantias pertencentes ao tesouro público, sendo estas conduzidas por conta e risco do governo e a cuidado dele. Terá o governo igualmente direito a duas passagens gratuitas, com as respectivas bagagens, em cada trem para duas pessoas, quer sejam os passes por conta do Estado quer por conta da provincia, tendo esta a preferência no caso de haver mais de dois passes para o mesmo tempo. Tudo mais quanto for transportado por conta de um ou de outra, quer passageiros, carga ou material, quer tropa ou material de guerra, gosará do abatimento de cincoenta por cento sobre a tarifa que então vigorar.

la Cia., de acordo com o governo, em uma tarifa, que será revista todos os três anos, de comum acordo. Essas tarifas, além de impressas para serem vendidas aos carregadores que as solicitarem, serão publicadas na folha oficial e na mais importante da localidade, a juizo da diretoria.

Art. 27º - A Cia terá o direito de cobrar armazenazem das mercadorias que por culpa dos respectivos donos permanecerem por mais de quarenta e oito horas úteis em seus armazens, assim como poderá incumbir-se da carga e descarga dos generos por conta dos carregadores ou consignatários.

Os preços da armazenagem e estada, como da carga e descarga serão estipulados em uma tabela especial, que será submetida á aprovação do governo.

Art. 28º - A estrada será em toda a sua extensão de uma linha singela com um metro de largura entre as faces internas das cabeças dos trilhos; terá mais os desvios e linhas de espera que forem precisos para segurança e regularidade do respectivo serviço. A largura normal das plataformas e aterros será de 4 m inclusive as valetas. Os taludes dos cortes serão inclinados na razão de dois de base por três de altura, quando abertos em terra; um de base por três de altura, quando abertos em pedra solta, e verticais, quando em pedreiras; salvo o que for excepcionalmente indispensável para conservação dos mesmos.

Não se empregará curvas de raio menor de 130m, nem declive de taxa superior a 28 m m por metro, com a condição, porém, de não serem acumulados nos mesmos pontos.

As obras de arte serão projetadas com largura suficiente para linha singela.

Os alinhamentos retos que separam duas curvas não terão menos de quarenta metros de extensão.

Os boeiros serão construidos com tubos de barro vidrado, ou cimento, ou de pedra artificial, ou feitas de alvenaria de pedra seca e acidentalmente de alvenaria de cal.

As pontes e pontilhões serão de alvenaria ordinária, de cal ou cimento, conforme a necessidade observada, devendo em geral ser de ferro as respectivas super estruturas. Todas as obras serão executadas com a maior solidez e perfeição, excluindo-se, porém, o trabalho de luxo ou o que for desnecessário para garantir a desejada solidez.

Art. 29º - Em todos os cruzamentos do nível com estradas públicas de rodagem ou outras estradas de ferro terá a Cia. guardas para evitar qualquer acidente, podendo, podendo, porém, a Cia., para se dispensar daquela obrigação, substituir essas passagens por outras por baixo ou por cima, contanto que umas e outras não tenham menos de 4 m de altura.

Art. 30º - A Cia. apresentará dentro do prazo de seis meses, a contar da assinatura do presente contrato, sob pena de rescisão do mesmo:

1º - A planta individuada da zona que tem de ser atravessada pela estrada, em escala de um por mil, na qual deverão ser figuradas as curvas de nível, de metro em metro de altura, para perfeitamente representarem os acidentes do terreno em uma zona de 50m. para cada lado do eixo da estrada, a posição dos rios e seus afluentes dentro da mesma zona e o projeto do eixo da estrada com as suas curvas e alinhamentos retos marcados, fazendo-se mensão dos raios desenvolvimento daquelas e extensão destes.

2º - Um perfil longitudinal da linha do projeto em escala de um para dois mil para as distâncias, e de um para duzentos para as alturas, com designação da taxa dos declives, grau dos curvas, princípio e fim delas, e seus raios, lugar de pontes, pontilhões, boeiros e estações nível das águas máximas dos rios e corregos, nos lugares em que forem atravessados.

3º - Seções transversais do terreno de vinte em vinte metros, abrangendo a zona de 50 metros, para cada lado do eixo da estrada em escala de uma para duzentos.

4º - A avaliação do volume dos cortes e aterros designadamente para cada um.

5º - Projeto das obras de arte especiais e tipo para as comuns.

Art. 31º - Os trabalhos de que trata o artigo antecedente ficarão sujeitos á aprovação do governo, podendo o mesmo governo ordenar á Cia. a execução de outros quando julgar incompletos ou não satisfatórios os apresentados, ou quando lhe parecer que de alguma modificação do traçado possa resultar economia, ou montagem para a execução da estrada, sendo concedido neste caso o prazo de mais três meses á Companhia para satisfação da nova exigência.

Expirado este prazo, sem que tenha sido apresentado o novo estudo, ficará a Cia. passiva da penalidade do artigo antecedente.

Art. 32º - Para aprovação dos trabalhos de que trata o art. 33 tem a presidencia o prazo de três meses, e se dentro dele não houver aprovado ou impugnado ou mandado ....., serão aqueles considerados pso facto aprovados, podendo desde logo a Cia. empreender os respectivos trabalhos, sem todavia afastar-se dos planos por ela apresentados.

Art. 33º - Todas as obras deverão estar terminadas de modo que seja a estrada em toda a sua extensão aberta ao tráfego dentro do prazo dos três anos contados da data da assinatura do presente contrato sib pena de..... mensal até os primeiros seis meses de..... e 2:000 v mensais dos seis em diante..... entendido que nenhuma dessa.....á conta do capital da estrada..... de juros.

Art. 34º - Para garantia do .....pela província, e bem assim das somas que porventura foram adiantadas como garantia do juro do capital representado na nova..... desde já hipotecadas á província..... a estrada construida e a linha urbana..... parte que se for construido e todo material empregado ou em depósito quer da extinta quer da nova companhia.

Art. 35º - O governo, durante a construção das obras, e por todo o tempo que durar a garantia dos juros ou a responsabilidade da Cia. pelas somas emprestadas pela província, terá um engenheiro fiscal junto á empresa, e pago por ela na razão de 2:400v anualmente, sendo esta quantia depositada no Tesouro provincial no começo de cada exercício.

Art. 36º - Incumbe ao engenheiro fazer respeitar e por em execução todas as prescrições do regulamento geral do Império sobre as estradas de ferro, cabendo-lhe igualmente as atribuições nele conferidas.

Art. 37º - O pagamento das prestações a que se obriga a província só terá lugar depois que a nova Cia. se mostrar legalmente constituida e quite dos encargos que lhe foram transferidos.

Art. 38º - No caso da Cia. não levar a efeito o prolongamento da estrada até o seu ponto terminal; de não entrar com as chamadas e bem assim de suspender os trabalhos por mais de seis meses, a não ser por caso de força maior, perderá tudo quanto houver dispendido, passando a estrada no estado em que estiver a pertencer á província sem indenização alguma.

Art. 39º - Se, terminadas as obras e aberto o tráfego definitivo, a quantia dispendida pela Cia. e garantida pela provincia não atingir a mil e cincoenta contos de reis, ficará a mesma Cia. dispensada do pagamento dos dois primeiros anos de juros, provenientes do emprestimo.

Art. 40º - Para execução do presente contrato o governo expedirá, se entender conveniente, o necessário regulamento, ouvida a Cia.—— Henrique Pereira de Lucena Palácio da Presidencia da Bahia, 27 de dezembro de 1877.

Este contrato seria assinado no dia 5 de janeiro de 1878.

FONTE: Documentação da Tram-Road de Nazareth (1874 - 1889). Arquivo Público do Estado da Bahia Secção Histórica).

ANEXO Nº 5

ATO DE 8 DE ABRIL DE 1885

Acordo firmado entre o Governo da Província e a Companhia Tram-Road de Nazareth, relativo ao pagamento da divida desta Companhia para com a Província, de acordo com autorização conferida no Art. 7º da lei nº 2484 de 3 de outubro de 1884, sob as seguintes bases:

1º - A Companhia passará á Província 2.500 ações ao par formando a quantia de 500:000$000, com que ficará paga de igual soma que lhe emprestou, na forma do Art.11 do contrato de 5 de janeiro de 1878.

2º - As referidas ações vencerão dividendo, a contar de 1º de outubro de 1884.

3º - A Companhia pagará á Província os juros de 7% estabelecidos na 2ª parte do Art. 11 do contrato sobre o empréstimo feito de 500:000$000, a contar das datas em que foram entregues as respectivas prestações de 30 de setembro de 1884.

4º - A Província por sua vez pagará á Companhia a importância dos juros de 7% da garantia estabelecida no Art. 2º do contrato sobre o capital máximo de 1.100:000$000 a que se refere o Art. 10º do mesmo contrato, a contar da data da inauguração do tráfego, 30 de setembro de 1880, visto que o custo real da estrada excedeu aquela soma.

5º - A Companhia entregará ao Tesouro o saldo que resultar da liquidação feita nos termos deste ato até 30 de setembro de 1884. Este pagamento será efetuado em 2 prestações iguais, a primeira á vista, e a outra mediante letra a prazo de 6 meses a contar desta data, a qual em falta de pagamento pontual vencerá o premio de 7% ao ano.

6º - Uma vez feita a liquidação nos termos da cláusula 5ª deste acordo, dar-se-á baixa nas hipotecas feitas pela Companhia á Província e serão declaradas sem efeito a 1ª parte do Art. 12, a 1ª parte do Art. 23 e o

Art. 34 do contrato de 5 de janeiro de 1878; ficando em pleno vigor a 2ª parte do referido Art. 23, que diz respeito á obrigação do pagamento por parte da Companhia das quantias despendidas pela Província a título de garantia de 7% e dos respectivos juros.

7º - No caso de prolongar-se a linha da empresa, a garantia de 7% será efetuada, calculando-se a receita e a despesa, mediante uma base kilo,étric

8º- Continua em inteiro vigor o contrato de 5 de janeiro de 1878 na parte não alterada por este acordo.

FONTE: Falla com que o Ilmº. e Exmº. Sr. Dez. Experidião Eloy de Barros Pimentel abriu a 2ª sessão da 25ª Legislatura da Assembléia Provincial da Bahia em 1º de maio de 1885.

ANEXO Nº 6

DECRETO Nº 403, DE 5 DE JULHO DE 1906*

O Governador do Estado da Bahia, usando da autorização que lhe confere a lei nº 609 de 9 de Agosto de 1905,

Decreta:

Art. 1º - É o Secretário do Estado autorizado a emitir 4.500 apólices do valor nominal de um conto de réis (1.000$000), ao juro de 5%, destinadas á aquisição da Tram-Road de Nazaré.

Art. 2º - A emissão destas apólices será em continuação á emissão única feita por disposição da lei nº 592 de 20 de julho de 1905, levando a data deste decreto, vencendo juros a partir de 1º de julho do corrente.

Palácio do Governo do Estado da Bahia, 5 de julho de 1906.

José Marcellino de Souza
Aurelino de Araújo Leal

*Leis e Resoluções do Estado da Bahia no anno de 1906 e Decretos do Poder Executivo do mesmo anno Bahia, Oficinas do "Diário da Bahia", 1907. pág. 214.

ANEXO Nº 7

CLÁUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO Nº 442
DE 1º DE DEZEMBRO DE 1906

PRIMEIRA

O arrendamento é feito a título precário, podendo o Governo rescindir o presente contrato quando julgar conveniente, ficando porém garantida ao arrendatário a preferência em igualdade de condições para o arrendamento definitivo na vigência deste contrato, quando o Governo entenda faze-lo.

Fica entendido que no caso de concorrência pública, esta preferência é o direito que tem o arrendatário de, concorrendo ao arrendamento definitivo, optar pela proposta classificada em primeiro lugar, de acordo com edital de concorrência.

SEGUNDA

O arrendamento tem por objeto:

a) a linha atualmente em tráfego de Nazaré a Área; 130, 921 m.

b) a do ramal de Amargosa; 36.735 m.

c) as respectivas estações, oficinas, escritórios, armazens, depositos e mais edifícios e dependências da estrada e do ramal com o material rodante existente;

d) Todo e qualquer ramal, sub-ramal, prolongamento ou extensão, que forem construidos pela Governo ou pelo arrendatário na vigência deste contrato.

TERCEIRA

O arrendatário receberá a estrada e mais dependências em 1º de Janeiro de 1907, por um inventário dos bens existentes e um termo de declaração do estado de conservação das obras de arte, linhas, edfícios e material rodante existente e das obras necessárias e sua restauração, aos quais serão acrescentados o material acrescido e o-

bras novas feitas e devendo o material imprestável ao serviço.

Parágrafo Único - O material que tiver tido baixa do serviço pertence ao governo; o arrendatário, porém, poderá, mediante aprovação do governo, vender esse material, sendo a importância assim arrecadada aplicada á amortização do seu capital empregado em obras novas e materiais acrescidos.

QUARTA

O arrendatário fica obrigado a reconstruir a via permanente da linha principal do kilometro 23 ao kilometro 34, pagendo ao governo o material para esse fim adquirido, e bem assim a desenvolver as oficinas da Estrada de Nazaré, aumentando-as das máquinas operatrizes necessárias ao seu funcionamento regular e restaurar o material rodante que foi julgado aproveitável e necessário ao tráfego, precedendo a todos os casos a competente autorização do Governo.

Parágrafo Único - As despesas feitas pelo arrendatário para cumprimento desta cláusula serão levados á conta de capital do arrendatário o qual sofrerá anualmente uma redução de 3% até sua completa amortização.

QUINTA

O preço do arrendamento constará de uma quota sobre a renda bruta da estrada e dos novos trechos abertos ao tráfego, calculada na seguinte proporção:

Enquanto a receita kilometrica anual não atingir à importância de cinco contos de réis, a quata será de 25% sobre a importância efetivamente arrecadada; desse limite em diante será essa porcentagem acrescida de 1% por cada duzentos mil réis de aumento da receita kilometrica até atingir o limite máximo de 40% (quarenta por cento) da renda bruta total.

O preço do arrendamento será pago em moeda corrente, por semestres vencidos, dez dias depois da respectiva

tomada de contas, a qual se fará segundo o processo dos regulamentos em vigor no que lhe for aplicado. É licito ao arrendatário por essa ocasião fazer encontros de contas por pagamentos que lhe dever o governo por objeto da construção de trechos novos da estrada ou de serviços por ela prestados.

A porcentagem será liquidada em vista da receita da estrada, obrigando-se o arrendatário, sempre que lhe for exigido, a exibir os livros da respectiva escrituração e documentos justificativos.

SEXTA

O arrendatário ficará constituido em mora ipso jure e obrigado ao juro anual de 9% se dentro de dez dias depois da tomada de contas não recolher ao Tesouro as quatas devidas.

SÉTIMA

O arrendatário manterá as linhas e dependencias da estrada e o seu material rodante em estado de conservação tal que em qualquer tempo possa ser a estrada trafegada com toda a segurança, não podendo alterar as respectivas condições técnicas sem expressa autorização do governo; entregando ao governo a estrada findo o arrendamento, por um inventário e termo semelhante aos de que trata a cláusula terceira.

OITAVA

O arrendatário obriga-se a pagar em três prestações iguais a três, seis e nove meses a contar do 1º de Janeiro de 1907, os materiais existentes no almoxarifado da estrada, aplicáveis ao tráfego e sua construção, pelo seu justo valor, de acordo com os preços pelos quais foram pelo governo adquiridos.

NONA

Continuam em vigor na estrada as suas tarifas e condições regulamentares atuais.

As modificações das tarifas serão feitas de comum acordo entre o governo e o arrendatário e só entraram em vigor oito dias após a sua publicação.

DÉCIMA

Será reservado ao governo, sob proposta ou não do arrendatário, o direito de reduzir temporariamente as tarifas para os generos de primeira necessidade nos casos de calamidade pública e fome, e bem assim o de submeter a administração e serviço da estrada a inqueritos e investigações, quando julgar que assim convém ao interesse público, a bem de acautelar o mesmo.

DÉCIMA PRIMEIRA

O arrendatário obriga-se a transportar:

1º - Gratuitamente:

a) sementes e plantas para serem distribuidas gratuitamente pelos lavradores;

b) gêneros enviados pelo governo, em caso de calamidade pública, como seca, inundações e peste;

c) materiais enviados pelo governo para a construção de prolongamentos e ramais da estrada.

d) as malas do correio e seus condutores

e) as somas ou valores pertencentes ao governo

f) empregados do governo na comissão de estudos ou construção da estrada.

2º - Com abatimento de 50%

a) munições de guerra e força pública quando a serviço do governo federal e estadual forem requisitados passagens e bagagens pelas autoridades competentes;

b) representantes da magistratura, do magistério e da fazenda e os prezos quando requisitados os seus transportes pela autoridade competente:

c) as máquinas agrícolas, as frutas para exportação e outros generos da lavoura cuja produção, a juizo do governo, convenha fomentar;

d) os materiais que se destinarem ao contratante da construção do prolongamento para esse serviço:

Parágrafo Único - Fora os casos previstos acima, não haverá transporte gratuito serão para o pessoal e material do arrendatário em serviço da estrada.

DÉCIMA SEGUNDA

Para as despesas da fiscalização do governo, o arrendatário entrará para os cofres estaduais com a quantia anual de quinze contos de réis, paga por semestres adiantados.

DÉCIMA TERCEIRA

A qualquer tempo que o governo rescinda o presente contrato, salvo o caso da cláusula 19ª., pagará ao arrendatário o capital de que trata a cláusula (4ª.) quarta, deduzida a amortização já feita pelo tempo decorrido, a caução dada em garantia deste contrato e os materiais existestes no almoxarifado do arrendatário pelo seu justo valor.

Parágrafo Único - Dado o caso do governo fazer o arrendamento definitivo com terceiros que tenham contratado com o governo federal a organização da rede ferroviária do Estado, o arrendatário terá o direito de receber destes, além dos pagamentos acima estipulados, uma bonificação que será convencionada entre ele, o arrendatário e os terceiros contratantes.

DÉCIMA QUARTA

Fica assegurado ao arrendatário a preferência para a construção do prolongamento da estrada de Santa Ignez a Jequié ou de qualquer outro trecho da estrada que o governo resolver construir.

DÉCIMA QUINTA

O governo obriga-se a solicitar do governo federal isenção de impostos, para todo o material necessário ao tráfego, conservação, obras novas e contruções da estrada

DÉCIMA SEXTA

O arrendatário obriga-se a admitir tráfego mutuo

com a Navegação Bahiana, quando o governo entender fazer.

DÉCIMA SETIMA

O arrendatário obriga-se a observar os regulamentos em vigor ou que forem decretados pelo Estado para regularização do serviço de transporte, a polícia, segurança e tráfego das estradas de ferro e sua fiscalização.

DÉCIMA OITAVA

O tráfego não poderá ser interrompido, salvo os casos de força maior, compreendidos neste a greve de operários e as determinações do governo.

DÉCIMA NONA

O governo reserva-se o direito de impor multa de um a quinze contos de réis pelas irregularidades do tráfego, sem motivos justificados, ou outra qualquer infração do presente contrato.

VIGÉSIMA

Verificada a recisão do contrato, depois de reincidencias do arrendatário, em infrações de que tenham acarretado a aplicação de multas, não pagas, no valor de 30:000$000, poderá ele em favor do Estado a caução de que trata a cláusula 20ª e só receberá do governo, o capital de que trata a cláusula 4ª, deduzida a amortização já feita pelo tempo decorrido, e o valor do seu almoxarifado arbitrado na ocasião.

VIGÉSIMA PRIMEIRA

O arrendatário prestará a caução de 50:000$000 podendo efetuá-lo em dinheiro ou apólices estaduais ou federais que depositará no Tesouro do Estado, para responder pelas prestações devidas e garantir a perfeita execução do contrato, com a obrigação de mante-la integral, durante o arrendamento.

VIGÉSIMA SEGUNDA

O foro para todas as questões judiciais seja artor ou reu o arrendatário, será o da comarca desta capital.

VIGÉSIMA TERCEIRA

Os casos omissos serão regidos pelos últimos contratos federais provisórios e definitivos no que eles tiverem de idênticos àqueles e pela legislação civil e administrativa do Brasil, quer nas relações dos arrendatários com o governo, quer com os particulares.

Secretaria do Estado da Bahia, 10 de dezembro de 1906 (assinado) José Carlos Junqueira Ayres de Almeida.

*Leis e Resoluções do Estado da Bahia no ano de 1906 e Decretos do Poder Executivo do mesmo ano. Bahia, Oficinas do Diário da Bahia, 1907, pág. 260 - 266.

VI - FONTES DOCUMENTAIS E BIBLIOGRAFIA

ANEXO Nº 9

PLANO DE ORGANIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA DO ESTADO DA BAHIA*

1º - O atendimento das estradas de ferro federaes da Bahia, constituidas pelas seguintes linhas:

a) estrada de Ferro da Bahia ai S. Francisco , com 123 kilometros em tráfego, da Bahia a Alagoinhas;

b) estrada de Ferro S. Francisco, com 452 kilometros em tráfego de Alagoinhas a Joazeiro;

c) ramal do Timbó, com 84 kilometros em trafego, de Alagoinhas a Timbó;

d) estrada de Ferro Central da Bahia, com 259 kilometros em tráfego, de S. Felix a Machado Portella;

e) ramal de Queimadas á Bandeira de Mello, da Central da Bahia, com 9 kilometros em tráfego;

f) ramal da Cachoeira á Feira de Sant'Anna e sub-ramal de S. Gonçalo da Central da Bahia, com 48 kilometros em tráfego;

g) estrada de Ferro de Timbó a Propriá, á medida que fôr sendo construida, pelos respectivos contractantes, recebida pelo Governo e entregue ao tráfego;

h) prolongamento, ramaes e ligações mencionados em seguida, os quaes, á medida que forem sendo construidos, serão incorporados ás estradas em tráfego, para formação da rêde arrendada.

2º - A construção das seguintes obras, cujos orçamentos serão approvados e fixados pelo Governo.

a) prolongamento da Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco até o Caes do Porto da Bahia e a construcção de uma estação de passageiros e mercadorias, na parte commercial desse porto, em local determinado pelo Go

verno, quando a situação dos trabalhos do mesmo porto o permitir.

b) reducção das bitolas das Estradas de Ferro Bahia ao S. Francisco e Central da Bahia e ramaes a um metro entre trilhos;

c) modificação de obras de arte na Estrada da Bahia e Alagoinhas, alargamento dos cortes da Central da Bahia, que forem julgados necessários pelo fiscal do governo, para a passagem do material escolhido, substituição da via permanente e do material rodante da estradas, actualmente em tráfego, na escala que for necessária para a regularidade e segurança do tráfego, a juizo do governo.

d) concentração das officinas em pontos mais convenientes, a juizo do governo, tendo em vista a planta geral da rêde, depois de unificada a bitola;

e) substituição da ponte S. João, por um trecho de linha circulando a enseada comprehendida pelo Cabrito, Cobre e S. João, e suppressão do ramal de S. Gonçalo, no ramal da Feira de Sant'Anna, pela passagem directa desse ramal pela cidade de S. Gonçalo;

f) reparação das estaduaes que forem adquiridas pela companhia e incorporadas á rêde arrendada, de acordo com o § 5º dessa clausula.

3º - A construção immediata das seguintes ligações, ramaes e prolongamento, também mediante orçamentos approvados pelo governo:

I - Ligação do ramal da Feira de Sant'Anna, da estação da Conceição ou outro ponto mais conveniente, com a Estrada da Centro Oeste, na estação de Buranhem, servindo á zona assucareira de Iguape.

II - Ligação da Estrada de Ferro S. Francisco, no Bomfim, á Estrada Central da Bahia, no Sitio Novo, servindo a Campo Formoso, Jacobina, Morro do Chapéo, Mundo Novo, Orobó e Itaberaba, directamente ou por meio de ramaes, segundo o resultado dos estudos, a juizo do Governo, quanto a Campo Formoso e Morro do Chapéo.

III - Ramal da Estrada de Ferro Central da Bahia, de Bandeira de Mello até Brotas, por Andarahy e Lenções.

IV - Prolongamento da Estrada de Ferro Central da Bahia, de Machado Portella por Ituassú, Bom Jesus dos Meiras, Caetité, Monte Alto e Carinhanha, com um ramal por Condeúba até o ponto terminal do prolongamento, por Montes Claros, da Estrada Central do Brazil, em Bôa Vista do Tremedal ou Rio Pardo.

V - Ligação da linha precedente, de seu ponto terminal á Estrada de Ferro Bahia a Minas, em Theophilo Ottoni, ficando a mesma estrada, finda a ligação, incorporada á rede constituida pelo presente contracto.

VI - Ramal da linha do Timbé, servindo Itapicurú e Cipó.

4º - A construção das seguintes ligações, ramaes e prolongamentos, nas mesmas condições estabelecidas no presente contracto.

I - Prolongamento do ramal de Brotas até a cidade da Barra, sobre o rio S. Francisco, prolongando-se, após a navegação fluvial dos rios Grande e Preto, de São Marcello, no rio Sapão, a Porto Franco, no rio do Somno, atravessando o território do Jalapãp.

II - Ligação da Estrada de Nazareth com a Central da Bahia, da estação do Rio Fundo ou Taitinga á do Pombal, servindo S. Felippe e Conceição do Almeida.

III - Prolongamento do ramal do Cipó até a Estrada Paulo Affonso, na Estação de Sinimbú passando por Pombal, Bom Conselho, Geremoabo, atravessando o rio S. Francisco, pela cachoeira de Paulo Affonso.

IV - Prolongamento da Estrada de Nazareth, de Jequié até Conquista, por Bôa Nova e Poções, como natural directriz, para a futura ligação da Bahia com os Estados do Espirito-Santo e Rio de Janeiro.

Essas ligações, ramaes e prolongamentos serão construidos depois das construcções de que trata o § 3º quando o governo julgar conveniente. Entretanto, o governo re

serva-se o direito de, antes de findp o prazo, determinar as construções previstas neste § 4º.

5º - A acquisição pela companhia das estradas estaduaes de Centro-Oeste e Nazareth, nas condições seguintes:

I - Quanto á Centro-Oeste: a acquisição deverá ser feita dentro de um prazo de seis meses, depois da assignatura do presente contracto, segundo as condições que deverão ser approvadas pelo Governo Federal

Não sendo possível estabelecer, dentro do prazo indicado, um acordo com o Governo do Estado da Bahia, com a devida approvação do Governo Federal, a ligação do ramal da Feira de Sant'Anna com a Estrada da Bahia ao S. Francisco, pela Centro-Oeste, será supprimida sendo substituida por outra ligando directamente o ramal da Feira de Sant'Anna á Estrada da Bahia ao S. Francisco, no ponto mais conveniente.

II - Quanto á de Nazareth: a acquisição deverá ser feita dentro de um prazo de seis meses, depois de inauguradas as obras das estradas previstas no § 3º dessa clausula I, segundo as condições que deverão ser approvadas pelo Governo Federal.

Não sendo possível estabelecer, no prazo sub-indicado, um acordo com o Governo do Estado da Bahia, com a devida approvação do Governo Federal, serão supprimidos o prolongamento de Jequié até Conquista e a ligação da estação do Rio Fundo ou Taitinga á de Pombal, sendo substituido por um ramal, destacando-se da linha de Condeúba e servindo o município de Conquista.

III- Após a acquisição, as Estradas do Centro- Oeste e de Nazareth ficarão incorporadas, ipso facto, á rede arrendada á companhia pelo Governo Federal, e as reparações d'essas linhas serão incluidas nos trabalhos previstos no § 2º dessa cláusula.

*Mensagem apresentada á Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 11ª Legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1912.

ANEXO Nº 10

DECRETO Nº 1.157 DE 21 DE AGOSTO DE 1912

O Governador do Estado da Bahia, tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei nº 623, de 12 de agosto de 1910, mandada vigorar como lei orçamentária do corrente exercício, pelo Decreto nº 975, de 11 de Dezembro de 1911, e usando da autorização contida na Lei nº 894, de 19 de Junho deste ano;

Considerando a alta conveniencia de ser continuado, antes mesmo da terminação, já retardada, do trecho que se está construindo na linha férrea de Nazare, compreendido entre Santa Ignez e Toca da Onça, o prolongamento da referida estrada até Jequié;

Considerando que os resultados definitivos desse trecho, tendo sido feitos sob o regime do contrato de 24 de Abril de 1905 aprovado pelo Decreto nº 301 dessa mesma data, foram aceitados pelo Governo do Estado;

Considerando ainda a reclamada da conveniencia de ser estudado e construido, na linha de Nazaré o Ramal de Aratuipe;

Considerando a extrema vantagem para a referida estrada, e, de um modo geral para a vida econômica do Estado do prolongamento dessa linha do ponto de Nazaré, até um ponto de mar, Cações ou Salinas, de fácil acesso, em qualquer maré, atodas as embarcações e navios de grande calado;

Considerando também que estabelecida essa ligação, muito aproveitará a zona agrícola, que se estende de Nazaré a Cachoeira o estabelecimento de uma linha férrea que, passando pela cidade de Maragogipe, vá unindo aquelas duas cidades, terminar em Salinas, Cações ou outro porto de mar que melhor convenha;

Resolve:

1º - Mandar construir desde já o prolongamento da Estrada de Ferro de Nazaré, a partir da Toca da Onça até Jequié, revendo. Se os estudos do trecho da serra da Casca entre o alto da serra e o largo das Catingas;

2º - Mandar estudar e construir o ramal de Aratuipe;

3º - Mandar estudar e construir a linha de Nazaré a salinas, Cações ou outro porto que melhor convenha na baia de Todos os Santos;

4º - Mandar estudar e construir a partir do ponto mais conveniente dessa linha, a ligação da Estrada de Nazaré com a cidade de Cachoeira, tendo como ponto obrigatório de passagem a cidade de Maragogipe;

5º - Sujeitar ao exame e voto da Assembléia Geral do Estado esta resolução quanto á ligação da linha de Nazaré com a cidade de Cachoeira e o porto de Salinas, Cações, Muta ou outro.

Palácio do Governo do Estado da Bahia, 21 de Agosto de 1912. (Assinados) - J,J, Seabra- Arlindo Fragoso.

Leis do Poder Legislativo e Decretos do Poder Executivo do Estado da Bahia do anno de 1912. Bahia, Typografia Bahiana, 19/3. pág. 110-111.

ANEXO Nº 11

LEI Nº 1.413 DE 30 DE JULHO DE 1920

O Governador do Estado da Bahia:

Faço saber que a Assembléia Geral Legislativa decretou e eu sanciono a lei seguinte:

Art. 1º - É o Poder Executivo autorizado a realizar, mediante concorrência pública, dentro ou fora do Estado ou do pais o arrendamento ou alienação da Estrada de Ferro de Nazaré, da Navegação Baiana e da Viação do São Francisco, podendo, ainda, transformá-las em empresas autonomas, mas, em cuja administração seja o Governo voto decisivo, conforme melhor convenha aos interesses do Estado.

Art. 2º - É mantida, em sua totalidade, a autorização constante do art. 1º letra a da lei nº 894, de 19 de junho de 1912, revigorada pela lei nº 1.021, de 20 de junho de 1914, podendo a operação a que se refere ser efetivada de acordo com a moeda do país, onde se vier a realizar.

Art. 3º - Fica o Governo autorizado a emitir, no corrente exercício, mais cinco mil contos em apólices populares, nos termos da lei nº 1.046 de 12 de agosto de 1914.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado da Bahia, em 30 de Julho de 1920 (Assinados) J.J.Seabra - José Barbosa de Souza. - M.M. Correa de Menezes.

Leis do Estado da Bahia do Anno de 1920. Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1922, pág. 78.

ANEXO Nº 12

CONTRATO DE ARRENDAMENTO DA E.F.N.*

Para o arrendamento dessa estrada e construção do seu prolongamento até Jequié foi firmado com o Sr. Henrique Amado Soares Bahia, proponente preferido em concorrência pública, o contrato de 28 de março de 1921, segundo as cláusulas constantes da respectiva escritura, entre as quais se incluem as seguintes obrigações:

1º - Pagar anualmente, como preço do arrendamento uma contribuição fixa de 200:000º000 e uma quato proporcional á renda bruta kilometrica da estrada.

2º - Construir, por conta do Governo, o prolongamento da estrada, de Jaguaquara a Jequié, no prazo de 20 meses.

3º - Pagar, anualmente, em prestações semestrais iguais, a importância de 46:000$000, sendo 16:000$000 para as despesas de fiscalização e tomadas de contas da parte da entrada em tráfego, e 30:000$000 para as despesas de fiscalização da parte em construção.

4º - Respeitar o convenio de tráfego mútuo firmado entre o Estado e a Repartição Geral dos Telegráfos.

5º - Admitir tráfego mútuo com a Navegação Baiana e empresas ferroviárias.

6º - Aumentar o efetivo do material rodante;

7º - Fazer novas obras nos edíficios, depósitos e mais dependências da estrada;

8º - Substituir os trilhos atuais da estrada por outros mais pesados, nos trechos em que esta subordinação for julgada necessária pelo Governo;

9º - Manter em perfeito estado de conservação, o material rodante, as linhas, depósitos, armazens, edifícios e mais dependências da estrada;

10º- Pagar pelo seu justo valor, os materiais existentes no almoxarifado da estrada;

11º - Restituir ao Estado, findo o prazo do arrendamento, a propriedade arrendada em perfeito estado de conservação;

12º - Depositar no Tesouro do Estado, a caução de 170:000$ooo para garantia do contrato, sendo 150:000$000 correspondente ao arrendamento da estrada e o restante para a construção do prolongamento.

*Mensagem apresentada á Assembléia Geral Legislativa em sua 1ª reunião da 17ª Legislatura pelo Dr. José Joaquim Seabra, Governador do Estado. Bahia, Imprensa Official, 1922!

ANEXO 13

CLÁUSULAS EM ADITAMENTO AO CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE 31 DE MARÇO DE 1921*

"Cláusula I - A Companhia arrendatária pagará, a partir do segundo semestre do corrente anno, como preço annual do arrendamento, uma contribuição constituida de uma quota fixa de cento e trinta contos de réis (130.000$000 e de uma quota proporcional á renda bruta kilometrica, calculada da seguinte forma: - a, cinco por cento (5%) até quatro contos de réis (4:000$000); b) sete por cento (7%) sobre o excesso de quatro contos de réis (4:000$000) até cinco contos réis (5:000$000; c) mais nove por cento (9%) sobre o excesso de cinco contos de réis (5:000$000) até seis contos de réis (6:000$000); d) mais doze por cento (12%) sobre o excesso de seis contos de réis 6:000$000 até oito contos de réis (8.000$000); e) mais quinze por cento (15%) sobre o excesso de oito contos de réis (8:000$000) até dez contos de réis (10:000$000); f) mais dezoito por cento (18%) sobre o excesso de dez contos de réis (10:000$000) atédoze contos de réis (12:000$000); g) mais vinte e um por cento (21%) sobre o excesso de doze contos de réis (12:000$000).

Cláusula II - O Governo obriga-se a pagar, em moeda corrente, os trabalhos da construcção do prolongamento de Jaguaquara a Jequié pelos preços da tabella adeante indicada, nesta escriptura.

Cláusula III - A Companhia obriga-se a transportar gratuitamente, em dias alternados, de Areia para José Marcelino, a partir de primeiro de Janeiro próximo, um tanque de água potável para distribuir entre os habitantes de José Marcelino.

Cláusula IV - Para os effeitos da cláusula V nºII, e outras do contracto de arrendamento, considera-se-ão como recebidas ou arrecadadas as rendas, desde que houverem sido emittidos os bilhetes de passagem ou expedidas as cargas consignadas nos documentos de transporte.

Cláusula V - A Companhia submeterá á aprovação do Go

verno, dentro do prazo de trinta dias, contados desta data, o quadro do pessoal da Estrada e dos respectivos vencimentos e salários, com a declaração dos limites máximo e mínimo para cada categoria. Esse quadro representará o máximo das despesas que, a título de custeio do pessoal, o Governo reconhecer em tomadas de contas para os effeitos do conctrato de arrendamento.

Cláusula VI - Para execução de obras novas e fornecimento de materiaes, a Companhia apresentará, dentro dos prazos que lhe forem fixados pelo Governo, os orçamentos respectivos, acompanhados de todos os elementos justificativos.

Cláusula VII - A Companhia fornecerá gratuitamente uma locomotiva e o número necessários de wagons de lastro, para os trabalhos de assentamento da via permanente do prolongamento até Jequié.

Cláusula VIII - A Companhia obriga-se a transportar gratuitamente todos os materiaes destinadoa á construção do prolongamento até Jequié, inclusive os que foram fornecidos pelo Governo".

*FONTE: Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa em sua 1ª reunião da 17ª Legislatura pelo Dr. José Joaquim Seabra, Governador do Estado, em 7 de abril de 1923 (Bahia) 1923, pág. 65 e 66.

ANEXO Nº 14

DECRETO Nº 9.048, DE 14 DE JULHO DE 1944

Industrializa os serviços da Estrada de Ferro de Nazareth.

O Interventor Federal, interino, no Estado da Bahia, no uso de suas attribuições, tendo em vista a conveniencia inadiável de reorganizar os serviços da Estrada de Ferro de Nazareth nos mesmos moldes de administração industrial dos serviços congeneres do Estado, já reformados neste sentido e funcionando com bons resultados — o que era de esperar, dadas as vantagens de rapidez de providencias e maior responsabilidade directa que esse regimento confere aos funcionários encarregados da administração technica economica de taes emprezas.

Decreta:

Art. 1º - Ficam considerados industrializados todos os serviços relativos à Estrada de Ferro de Nazareth, que continuará subordinada á Secretaria de Agricultura, Industria, Commercio, Viação e Obras Públicas, por intermédio da Diretoria de Viação e Electricidade.

Art. 2º - As suas contas serão prestadas pelo regimem de tomadas de contas semestres que serão procedidas dentro no bimestre subsequente ao semestre vencido.

Art. 3º - A Estrada de Ferro de Nazareth custeará todas as despezas com a sua renda, observando as suas dotações e disposições orçamentarias.

Art. 4º - Os documentos comprobatorios da despeza effectuada serão processados e authenticados pela seguinte forma:

a) Folha de pagamento do pessoal technico e administrativo, com recibo passado pelo funccionário ou empregado, ou por seu representante legal, conferida pelo contador e autorizado seu pagamento pelo Superindentente.

b) Folha de pagamento do operariado visada pelos respectivos Engenheiros Chefe de Divisão, autorizado seu pagamento pelo Superintendente.

c) As contas ou facturas mediante os respectivos processado e recibos.

Art. 5º-O custeio de qualquer emprestimo deverá ser feito pelo recolhimento, ao Thesouro do Estado, das quotas relativas ao mesmo, mediante guia expedida pela Secretaria da Agricultura.

Art.6º -Para acquisição de material fixo, locomotor e rodante, serão abertos créditos especiaes, quando os seus proprios recursos não o permitirem.

Art.7º -Os cargos de Superintendente e de Engenheiro Chefe das Divisões serão providos por decreto do Governo do Estado. As nomeações para os demais logares serão feitas por portaria do Secretario da Agricultura, respeitados os direitos adquiridos.

Art.8º -O Superintendente terá as attribuições que lhe forem conferidas pelo Regulamento interno que for baixado pelo Secretaria da Agricultura.

Art.9º -Todos os funccionarios serão nomeados, considerados contractados enquanto bem servirem, a juizo do Superintendente, respeitados, porém, os direitos adquiridos.

Art.10º-Os cargos effectivos que forem vagando passarão a ser considerados como de contractados, na forma do artigo anterior.

Art.11º-O Superintendente fica obrigado, annualmente, a apresentar, até o dia 30 de Janeiro, o inventário de todos os bens, á Secretaria da Agricultura, na forma estabelecida pelo decreto nº 6.610, de 5 de Dezembro de 1929.

Art.12º-Continua em vigor o quadro actual do funcionalismo da Estrada de Ferro de Nazareth, até que as condições financeiras desta ferrovia permitam a sua reforma.

Art.13º Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado da Bahia, 14 de Julho de 1934. - (Assignados) - M.M.Correa de Menezes - Alvaro N. Ramos.

16 - 7 - 934

*Decretos do Anno de 1934 (Nºs 8 770 a 9 301 -F)
Bahia, Imprensa Official, 1938, pág. 323/324

ANEXO Nº 15

Salvador, 4 de junho de 1964

Senhor Governador.

Em 11 de março de 1963, o ESTADO DA BAHIA, representado pelo seu Secretário de Viação e Obras Públicas, devidamente autorizado por decreto governamental, firmou acôrdo com a RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, comprometendo-se e vendendo cento e dezesete mil quinhentos e vinte (117.520) ações das que possuia na ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ S/A, consoante autorizado pela lei estadual nº 1.679, de 18/4/62.

O produto da venda dessas ações, feita pelo seu valor nominal de hum mil cruzeiros (Cr$1.000,00), seria, como foi, empregado no atendimento e amortização do passivo daquela empreza, dando-se prioridade aos salários atrazados do seus empregados.

Pactuado ficou, naquele mesmo acôrdo, que a RFSA, assumindo, a partir daquela data, a administração da ferrovia, promoveria a liquidação do passivo já apurado e de quanto mais viesse a ser constado, referente às administrações anteriores, abrindo conta-corrente especial em que levaria a débito do ESTADO DA BAHIA os pagamentos assim efetuados, o valor de cinco milhões e quatrocentos mil cruzeiros (Cr$5.400,00,00) correspondente a seis (6) locomotivas que suprira à EFN nos anos de 1961 e 1962, e mais, a parcela de participação do Estado, na proporção de suas restantes ações, no déficit da ferrovia.

Ressalvado, porém, ficou que a responsabilidade do ESTADO ficaria licitada à soma de cento e cinco milhões oitocentos noventa e um mil cruzeiros (Cr$105.891.000,00), valor corresponte às cento e cinco mil oitocentos noventa e uma (105.891) ações que ainda detinha.

Comprometeu-se o ESTADO que alcançado êsse total, em seu pagamento, transferiria à RFFSA as mencionadas cento e cinco mil oitocentos noventa e uma (105.891) ações

Ao Excelentíssimo Senhor
Doutor Antonio Lomanto Junior
Digníssimo Governador do Estado

2 - Tinha-se, assim, o total de duzentos vinte e três milhões quatrocentos e onze mil cruzeiros (Cr$223.411.000,00) em favor do ESTADO DA BAHIA, representado pelo valor da venda efetuada em março de 1963 e pelo valor das restantes ações que reteve.

No exercício de 1963 foram atendidas:

Despesas constantes termo de acordo	-Cr$108.636.662,70
" extra " " "	-Cr$ 23.345.300,80
S o m a	Cr$131.981.963,50

A essa soma é de ser acrescida a importância de cento noventa e nove mil duzentos oitenta e dois mil quatrocentos' vinte e hum cruzeiros e sessenta centavos (Cr$199.282.421,60) correspondente à participação do ESTADO DA BAHIA no déficit do exercício, na proporção das suas 105.891 ações, e mais dois milhões quarenta e dois mil novecentos cinquenta e seis cruzeiros e setenta centavos (Cr$2.042,956,70) valor apurado como resultado negativo das contas de Retificações de Resultado, somando duzentos e hum milhões trezentos vinte e cinco mil trezentos setenta e oito cruzeiros e trinta centavos (Cr$201.325.378,30).

Adicionadas as duas parcelas encontra-se o total trezentos trinta e três milhões trezentos e sete mil trezentos quarenta e hum cruzeiros e oitenta centavos (Cr$333.307.341,80) a débito, contra duzentos vinte e três milhões quatrocentos e onze mil cruzeiros (Cr$223.411.000,00) a crédito, dando pa o ESTADO DA BAHIA o saldo negativo de cento e nove milhões oitocentos noventa e seis mil trezentos quarenta e hum cruzeiros e oitenta centavos (Cr$109.896,341,80), tudo conforme o demonstrativo anexo.

É ainda de ser noticiado que, além de outras despesas de exercícios anteriores atendidas já em 1964, a Rêde está procedendo a liquidação judicial de dois executivos promovidos pelo IAPFESP, relativos a exercícios de 1956 a 1958, em montante superior a setenta e seis milhões de cruzeiros (Cr$76.000.000,00), o que levado à conta corrente elevaria o saldo negativo do Estado da Bahia para cento oitenta e cinco milhões oitocentos noventa e seis mil trezentos quarenta e hum cruzeiros e oitenta centavos (Cr$185.896,341,80).

3 - Ultrapassando o saldo negativo, de muito, o valor das 105.891 ações que o ESTADO DA BAHIA ainda detem, é oportuno que se conclua a transação iniciada em março de 1963, procedendo-se a transferência dessas mesmas ações para a RFFSA, liberando-se, ao mesmo tempo, o ESTADO DA BAHIA de responsabilidades financeiras e administrativas com a ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ S/A.

Dest'arte, representando a RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, ex vi da Resolução de Diretoria nº 296/63 e procuração anexas, vimos solicitar a Vossa Excelência se digne autorizar seja procedida a mencionada transferência, designando representante do ESTADO DA BAHIA para firmar os atos necessários.

4 - Desta oportunidade sirvimo-nos para reiteirar a Vossa Excelência a nossa admiração e elevado aprêço.

OSWALDO CEZAR RIOS

AQUINOEL BORGES

DEMONSTRATIVO DA POSIÇÃO DAS CONTAS DO ESTADO
DA BAHIA NA ESTRADA DE FERRA NAZARÉ S/A.

VALOR DAS AÇÕES DO ESTADO 223 411 X Cr$1.000,00 :		223 411 000,00
PAGAMENTOS DE DÉBITOS CONSTANTES DO ACÔRDO FIRMADO EM 11 DE MARÇO DE 1963.....		
IAPFESP-.....	18 808 760,90	
CONTAS A PAGAR (FORNECEDORES).	16 696 730,10	
PESSOAL A PAGAR(SALÁRIOS VANTAGENS).....	73 131 171,70	
PAGAMENTOS DIVERSOS NÃO CONSTANTES DO ACÔRDO FIRMADO EM 11 DE MARÇO DE 1963.....		
Pagamentos diversos tais como aluguéis de casa, 13º salário de 1962, diferença de classificação do Estado, contas de fornecedores não registradas na escrita da Estrada, Seguros, etc.:.....	23 345 300,80	
PARTICIPAÇÃO DO DÉFICIT DO EXERCÍCIO DE 1963: 46,6% DE Cr$427.644.681,60.....	199 282 421,60	
RESULTADO NEGATIVO DAS CONTAS DE RETIFICAÇÕES DE RESULTADOS	2 042 956,70	
	333 307 341,80	223 411 000,0
SALDO NEGATIVO DO ESTADO.....		109 896 341,80
	333 307 341,80	333 307 341,80

HÉLIO VALENÇA MACHADO
I.C.R.C.-Ba- 1 943

ANEXO Nº 16

ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ S/A
-Em Liquidação-

Carta nº 26-L-EFN/71.

Salvador, 30 de março de 1971

Ilmº. Sr.
DR. ARY MONTEIRO LOPES
M.D. CHEFE DO DEPARTAMENTO JURÍDICO
RFFSA.

Atendendo à solicitação de V.Sa. contida no telex 006/PRFJ, de 26 do corrente, hoje recebido, concernente à situação da LIQUIDAÇÃO da Estrada de Ferro de Nazaré S/A., informamos o seguinte:

1 - No que pese a recomendação do DNEF de que se não concluisse a liquidação antes que procedido o levantamento e relato da aplicação da verbas federais, relativas ao exercícios ' de 1957 a 1961, que fomos encarregados juntamente com o Dr. HEITOR O'DWYER, no curso do levantamento não suspendamos as providencias tendantes ao objetivo da liquidação.

Destarte a comunidação vinda através o ofício nº352/GD, do DNEF, apenas liberou a conclusão da liquidação.

2 - No período em que diretamente passamos a nos dedicar à liquidação, além da administração direta do trecho em tráfego, com dois trens diários e um material rodante da mais de 40 anos, procedemos diversas medidas visando reduzir a numerário bens inaproveitáveis, resguardar o patrimônio e facilitar a futura incorporação.

Assim é que:

a) - efetivamos a erradicação da linha no trecho de Jequié a Santo Antonio de Jesus, inclusive ramal de Amargosa, balisando o antigo leito da linha, única de defendermos a posse a sobre essa faixa de terreno;

b) - vendemos à Companhia Siderúrgica Pains todo trilho levantado no trecho erradicado e mais a sucata existente no curso da linha;

c) - Firmamos convênio com o Estado da Bahia para utilização do prédio da Escola Profissional, na Cidade de Nazaré, livrando-nos de uma conservação onerosa e garantindo a melhoria desse patrimônio;

d) - demos à Prefeitura de Jequié, em permissão de uso, o conjunto dos bens do pátio da estação daquela cidade, com o mesmo objetivo do final da letra asnterior;

e) promovemos ações e gestões para defesa de bens invadidos;

f) vimos em entendimentos com Prefeitos de vários municipios a particulares tentando a venda de imóveis situados no trecho supresso;

g) - mantivemos entendimentos do DNPVN e DNEF sôbre a situação do aproveitamento do Pôrto de São Roque e a conclusão da ligação Cruz das Almas a Santo Antonio de Jesus.

Essas dentre outras providências, dificultadas por uma série de circunstâncias, dentre as quais merece relevo a pobreza da região que era servida pelas linhas supresas, a falta de títulos de domínio na quase totalidade dos imóveis.

3 - Em 1 de fevereiro do corrente ano, em Carta nº 9-L-EFN/71, dirigimo-nos ao Sr. Presidente da REFSA. expondo a situação da EFNSA em face ao inicio das operações ferry-boat entre Salvador e a ilha de Itaparica, ligada esta ao continente, na parte de Nazaré, pela ponte do Funil.

Naquele expediente destacamos a necessidade de ser definida a situação dos restantes 64 Kms. desta estrada, ainda em tráfego, diretamente dependente da ligação ferroviária Cruz das Almas - Santo Antônio de Jesus e a da reparação do porto de São Roque.

Destacavamos que, se não vai haver a ligação nem a reparação do porto, já não mais haveria razão lógica para se manter o trecho de Santo Antonio de Jesus a São Roque, pois, não temos volume de carga que justifique e os passageiros foram levados para a ferry-boat, a tal ponto que a média transportada vem sendo de 6 passageiros no trem da manhã e 15 no retorno, o que não basta sequer à despeza de óleo ou lenha das máquinas.

Ponderavamos, então, que o nível do pessoal e situações sócio-econômicas desaconselhavam que se fizesse transferências em massa e coativas para a Leste, podendo ser aproveitado o numerário obtido com a venda dos trilhos para efetivação de acordos para rescisões de contrato de trabalho, aliviando a carga que representará manter êsse pessoal inativo, como ficou o remanescente não transferido da Ilhéus.

4 - Pessoalmente entendemos não convir precipitar a incorporação da Nazaré antes que se possa efetivar venda de todos imóveis sem utilização e ter definida a situação do trecho ainda em tráfego, pois, tendo a RFFSA apena AÇÕES (totalidade) registradas no seu ativo, ao fazer a incorporação do patrimônio da Nazaré, cujo valor excede em muito ao daquelas ações, terá necessáriamente que alterar seu CAPITAL. Ora, se o patrimônio incorporado deverá ser alienado, ter-se-á constantemente que proceder e atender a uma série de formalidades para proceder vendas parciais, fazendo a cada uma delas consequentes reduçoes do Capital que fôra aumentado.

Muito mais fácil é o que se vem fazendo, em que, com autorização da Diretoria da RFFSA., se efetiva a venda, mera transformação do patrimônio imobilizado em dinheiro, o que é normal numa emprêza em liquidação.

5 - Essas as considerações que podemos tecer sobre o assunto, ficando à disposição de V.Sa. para esclarecimentos complementares.

Atenciosamente,

AQUINOEL BORGES
LIQUIDANTE DA EFNSA.

ANEXO Nº 17

Ata da sessão de Assembléia Geral Extraordinária da Estrada de Ferro de Nazaré S/A., realizada em 26 de agôsto de 1971.

Aos vinte e seis (26) dias do mês de agôsto do ano de mil novecentos e setenta e hum (1971), às quatorza (14) horas, na sede da Estrada de Ferro de Nazaré S/A., à Praça J. J. Seabra s/nº, em Nazaré, presentes os Srs. Gen. Mário Ribeiro dos Santos, Drs. Aquinoel Borges, Eduardo Sá Pereira Silva Moreira, Gildete Batinga de Farias e Viriato Araújo Correa, além de outras pessoas que assinaram o livro de presença, pelo Dr. Aquinoel Borges, Liquidante da Emprêsa, foi declarado que sendo a Rêde Ferroviária Federal S/A., a única acionista da Estrada e estando presente, representada pelo General Mário Ribeiro dos Santos, Chefe da 4ª Divisão-Leste, do Sistema Regional Nordeste, conforme comunicação por telex e confirmação pela Decisão da Diretoria da mesma - R.F.F.S.A. de nº 146/71, havia condição de ser reunida a Assembléia Geral, vez que se destinava à apreciação e aprovação dos atos finais da Liquidação; assim, convidava o Sr. Gen. Mário Ribeiro dos Santos para presidir a assembléia e a mim, Maria de Lourdes Pereira Santos, para secretariar os trabalhos. Assumindo a presidência, o Gen. Mário Ribeiro dos Santos declarou que, inicialmente, dever-se-ia verificar se foram satisfeitos os requisitos legais, constatando-se que o Relatório, Balanço Geral, Demonstrativo de Lucros e Perdas e Parecer do Conselho Fiscl foram publicados no Diário Oficial do Estado e jornal "A Tarde", edições de 6 e 21 do corrente e que o Edital de convocação de Assembléia Geral Extraordinária fôra publicado nos mesmos órgãos de imprensa em suas edições de 18 - 20 - 22 e 25 no Diário Oficial e 18 - 20 e 21 na A tarde, estando assim cumpridas as exigências legais. Mandou, então, o Sr. Presidente fosse lido e transcrito o edital de convocação, o que foi feito, com o seguinte têor: "Ministério dos Transportes - Rêde Ferroviária Federal S/A -

Estrada de Ferro de Nazaré S/A - "Edital - O liquidante da Estrada de Ferro de Nazaré S/A., comunica que, por motivos superiores, não se poderá reunir à Assembléia Geral Extraordinária que fôra convocada para o dia 19 do corrente, e, para os mesmos fins do item 8, art. 140, Decreto-Lei 2627, convoca os Acionistas e interessados na liquidação da empresa, para uma reunião de Assembléia Geral Extraordinária a ser realizada,em primeira convocação, no próximo dia 26 do corrente mês, às 14 horas, na sede da Estrada de Ferro de Nazaré S/A., à Praça J.J. Seabra, na cidade de Nazaré, com a seguinte ordem do dia: a) - Apreciação do Relatório, Balanço Geral, Demonstrativo de Lucros e Perdas e Parecer do Conselho Fiscal: b) - Adjudicação do Ativo e Passivo à Rede Ferroviária Federal S/A., atualmente sua única acionista; c) - Encerramento da Liquidação; d) o que ocorrer. Nazaré, 12 de agosto de 1971. Aquinoel Borges - Liquidante". Procedida a leitura do edital, determinou o Sr. Presidente fosse lido o que dispõe o inciso legal mencionado no mesmo edital, o que foi feito e tem a seguinte redação: "Art. 140. São deveres do Liquidante:..... 8º - finda a liquidação apresentara à assembléia geral relatório dos atos e operações da liquidação e suas contas finais". Após isso, passando à ordem do dia determinou o Sr.Presidente fôsse lido o relatório analítico - apresentado pelo Liquidante, o que foi feito e, em seguida, franqueada a palavra a quem sobre o referido relatório, balanço geral, demonstrativo de Lucros e Perdas e Parecer do Conselho Fiscal quizesse se pronunciar. Não havendo quem o fizesse, o Gen. Mário Ribeiro dos Santos, na qualidade de representante da Rede Ferroviária Federal S/A., disse que, consoante o parecer do Conselho Fiscal e as instruções recebidas da Diretoria da R.F.F.S.A., aprovava, sem ressalvas, todos os atos e as contas do Sr.Liquidante, dando-as por boas e bem prestadas; que, assim, dava a palavra do Dr. Aquinoel Borges, ainda Liquidante, para os demais itens da ordem do dia. Com a palavra o Dr. Aquinoel Borges, pelo mesmo foi dito: que consoante o Balanço Geral que vem de ser aprovado o Ativo da Estrada ora extinta se compunha de: Bens Patrimoniais, sob título de "Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes" no valor contábil de Cr$205.982,45; adiantamentos a servidores, para realização de despesas autorizadas, sob título "Agentes Pagadores" Cr$14.562,35; Depósitos nos

Banco do Brasil, Estado da Bahia, estes nesta cidade de Nazaré, e no Comercial Brasul S/A, em Salvador, Cr$1.782.912,35; débitos de diversos responsáveis Cr$5.404,69; crédito de tráfego mutuo Cr$897,00; débito da União e Autarquias Federais Cr$832,79; e material em Almoxarifado e depósitos Cr$58.350,00, totalizando Cr$2.068.942,23; que a responsabilidade transferida, equivalendo ao Passivo exígivel, compreendia, em 31 de maio p.p., vencimentos e salários não reclamados Cr$2.251,74; crédito da Cia. Navegacão Baiana, resultante do trafégo mutuo, Cr$3.025,20; credores por depósitos e caução em dinheiro Cr$9.687,38; e finalmente, recolhimentos a fazer ao I.N.P.S. Cr$8.913,72, totalizando Cr$23.878,04; que, sem valor pre-fixado, se integra na responsabilidade da estrada o onus decorrente da existência de 252 empregados; que, como destacado no Relatório, os valores contábeis estão aquem do valor real dos bens patrimôniais, embora muitos deles, por circunstâncias diversas, não ofereçam condições de aproveitamento ou venda a terceiros; que, no Relatório, destacara os convênios existentes e em decorrência dos quais alguns dos bens imóveis haviam sido entregues em permissão de uso à Prefeitura e à Secretaria de Educação e Saúde que os imóveis se encontram devidamente registrados no Cartório de Registro de Imóveis e Hipotecas da Comarca de Nazaré; que, assim, sendo, como é atualmente, a Rêde Ferroviária Federal S/A a única acionista da empresa em extinção, a ela por êste ato e neste momento adjudicava a totalidade do ativo e passivo, no conjunto de bens créditos, direitos, propriedade, posse e ocupação, bem assim,obrigações e demais encargos, inclusive de pessoal, dando por finda a Liquidação de que fora encarregado. Pelo Se. Presidente foi dito que, em nome da Rêde Ferroviária Federal S/A, a que representa, recebia a adjudicação ora feita, agradecia ao Dr. Aquinoel Borges os serviços prestados e dele solicitava que,, em complementação, adotasse as medidas legais de arquivamento, publicação da ata desta sessão e do registro dos bens imóveis ora adjudicados para o nome da Rede Ferroviária Federal S/A., Pelos Srs. Gen. Mário Ribeiro dos Santos e Aquinoel Borges foram rubricadas as relações de bens patrimoniais que passsam a integrar a presente ata como se nela transcritas. Franqueada a palavra, não havendo quem mais se quizesse pronunciar, pelo Sr. Presidente foi suspenso a sessão, foi lida e lavrada a

presente ata. Reaberta a sessão, foi lida e aprovada a presente, que vai assinada pelos referidos Srs. Gen. Mário Ribeiro dos Santos e Dr. Aquinoel Borges, pelos demais presentes e por mim, Maria de Lourdes Pereira Santos, que a escrevi e encerro. Nazaré, 26 de agosto de 1971. as - Gen. Mário Ribeiro dos Santos -CDV/4ª Divisão-Leste - Aquinoel Borges - Eduardo Sá Pereira Silva Moreira - Gildete Batinga de Farias - Viriato Araújo Correa. Extraida do Livro de Atas de reuniões da Assembléia Geral, por mim Maria de Lourdes Pereira Santos, que' secretariei a sessão e atesto conferir com o original.

FONTES DOCUMENTAIS

A - MANUSCRITOS

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA

1. SESSÃO HISTÓRICA

1.1. Presidência da Província
Série: Viação
Estrada de Ferro Tram-Road de Nazaré
1883 - 1885

1.2. Presidência da Província
Série: Viação
Tram-Road de Nazaré (1874 - 1889)

2. SESSÃO LEGISLATIVA
Atas da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia. 1871 - 1874.

B - IMPRESSOS

I - ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA
SESSÃO ADMINISTRATIVA
Documentação da Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio.

Caixa 2, Maço 5, Doc. 38. Contrato entre o Governo e Diretoria da E.F. Tram-Road de Nazaré para conservação da E.F. de S. Miguel a Areia e execução do tráfego na mesma estrada. (1900)

Caixa 8, Maço 21, Doc. 174. Revisão do contrato de Arrendamento da E.F.N. e empreitada da construção do seu prolongamento ... (1927)
Doc. 176. Reforma do contrato de arrendamento da E.F.N. (1933)
Doc. 181. Entrega definitiva da E.F.N. (1933)

Caixa 9, Maço 23, Pasta nº 221. Cópia de decretos e contratos contendo Edital de concorrência,

contrato de arrendamento, aditamento à ata de tomada de contas da Cia. arrendatária da E.F.N., Termo de obrigação que assina a Cia. Sudoeste da Bahia (1920 a 1926)

Caixa 11, Maço 22. Rescindindo o contrato de 20 de janeiro de 1925 e de todos os termos a ele referentes entre o Governo do Estado e a Cia. Viação Sudeste da Bahia.

Caixa 41. Processos e Ofícios. Maço 158. E.F.N. empreiteira da construção do prolongamento de Jaguaquara a Jequié para que o pagamento seja feito em moeda corrente e outros assuntos.

Nº de ordem: 1. Atas (1889, 1900, 1904, 1914, 1933, 1939, 1942, 1946, 1947).

Nº de ordem: 7 A e 8 A. contratos (1891 a 1896). (1896, 1898, 1899, 1907, 1912 a 1928).

Nº de ordem: 194. Relatórios (1899, 1900, 1904, 1910, 1926, 1933, 1935, 1936).

Secretaria de Viação e Obras Públicas

Nº da Pasta: 4. Inquérito Administrativo. (Nazaré) 1941, 1943, 1946)

Nº da Pasta: 7. Termo de compromisso da E.F.N. (1944 - 45)

Nº da Pasta: 8. Acordo de tráfego mútuo entre a Navegação Baiana e a E.F.N.
Termo de compromisso DNEF (1946, 1947, 1952)

Nº da Pasta: 14. Exposição de Noticias e Projetos. Aumento de tarifas da E.F.N. (1938 - 44 a 47 e 1950).

Nº da Pasta: 55. Ofícios para o Interventor. Serviços Industriais (E.F.N.). 1942 e 1945 a 1946.

Nº da Pasta: 92 a 96. Portarias. Navegação Baiana e E.F.N. (1939 e 1942, 1944 a 1949).

Nº da Pasta: 197 a 199. Contabilidade. Atas da E.F.N. (1937 a 1940, 1941 a 1949)

Nº da Pasta: 221 a 213. Balanço da E.F.N. (1938 a 1940, 1944 a 1946, 1949 a 1951).

Nº da Pasta: 226. Demonstrativo dos Serviços. E.F.N. (1939, 1942, 1945, 1947).

Nº da Pasta: 231 a 237. Estatéstica da E.F.N. (1940 a 1947).

Nº da Pasta: 272. Prestação de contas da E.F.N. (1944).

Nº da Pasta: 303. Processo da E.F.N. (1939,1942 e 1943).

II - VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO
SETOR JURÍDICO
Documentos não catalogados (1963 - 1971)

III - RELATÓRIOS DA ESTRADA DE FERRO DE NAZARÉ (conseguidos entre a documentação que restou do Arquivo da E.F.N., na cidade de Nazaré).

Estrada de Ferro de Nazaré, Exercício de 1933 Relatório apresentado pelo Superintendente Engenheiro Delsuc Moscoso de Oliveira. Nazaré , 1934.

Relatório sobre o serviço ferroviário da Estrada de Ferro de Nazaré,referente ao ano de 1934, apresentado à Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas pelo Engenheiro Delsuc Moscoso de Oliveira Superintendente. Nazaré, 1935.

Relatório sobre os serviços da E.F.N. referente ao exercício de 1935, apresentado ao Exmo. Dr. Alvaro N. Ramos D.D. Secretário da Agric., Ind. Com. Viação e Ob. Púb. do Estado da Bahia pelo Enhengeiro Delsuc Moscoso de Oliveira Superintendente. Nazaré, 1936.

Relatório sobre os serviços da E.F.N. referente ao exercício de 1937 apresentado ao Exmo.Sr. Dr. Delsuc Moscoso de Oliveira D.D. Secretário de Viação e Obras Públicas do Estado da Bahia pelo Engenheiro Manoel Coelho Borges, Superintendente Nazaré, 1939.

Relatório dos serviços da E.F.N., exercício de 1938, apresentado ao Exmo.Sr.Dr. Delsuc Moscoso de Oliveira D.D. Secretário de Viação e Obras Públicas pelo Engenheiro Manoel Coelho Borges, Superintendente. Nazaré, 1936.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos serviços referente ao exercício de 1939, apresentado ao Exmo.Sr.Dr. Delsuc Moscoso de Oliveira, D.D. Secretário da Vaição e Obras Públicas, pelo Engenheiro Manoel Coelho Borges, Superintendente. Nazaré, 1941.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos serviços referente ao exercício de 1940, apresentado ao Exmo.Sr.Dr. Delsuc Moscoso de Oliveira, D.D. Secretário de Viação e Obras Públicas, pelo Engenheiro Manoel Coelho Borges, Superintendente. Nazaré, 1942.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos serviços referente ao exercício de 1941, apresentado ao Exmo.Sr.Dr. Delsuc Moscoso de Oliveira, D.D. Secretário da Viação e Obras Públicas, pelo Engenheiro Manoel Coleho Borges, Superintendente. Nazaré, 1942.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório dos serviços referente ao exercício de 1942, apresentado ao Exmo.Sr.Dr. Osvaldo Cesar Rios,D.D. Secretário da Viação e Obras Públicas, pelo Engenheiro Manoel Coelho Borges,Superintendente, Nazaré, 1943.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório do exer

cício de 1945, apresentado ao Exmo.Sr. Engenheiro Civil Leibuitz Vieira Reis, D.D. Secretário da Viação e Obras Públicas,pelo Engenheiro Walfrido Luz, Diretor da E.F.N., Nazaré, 1947.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório do exercício de 1946, apresentado ao Exmo.Sr.Engenheiro Civil, Arnaldo Pimenta da Cunha, D.D. Secretário da Viação e Obras Públicas,pelo Engenheiro Walfrido Luz, Diretor da Estrada de Ferro de Nazaré, 1948.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório do exercício de 1947, apresentado ao Engenheiro Civil Arnaldo Pimenta da Cunha, D.D. Secretário da Viação e Obras Públicas, pelo Engenheiro Walfrido Luz, Diretor da Estrada de Ferro de Nazaré, Tip. E.F.N., Nazaré, 1948.

Estrada de Ferro de Nazaré, Relatório do exercício de 1948, apresentado ao Exmo.Sr.Engenheiro Civil Arnaldo Pimenta da Cunha, D.D. Secretário da Viação e Obras Públicas,pelo Engenheiro Walfrido Luz, Diretor da E.F.N.,Tip. E.F.N., Nazaré-Bahia.

Estrada de Ferro de Nazaré, Divisão dos Transportes Relatório do exercício de 1950, Nazaré, 1951.

Estrada de Ferro de Nazaré, Secção de Estatística, Relatório do exercício de 1958,apresentado ao Exmo.Sr. Ayres Duarte Muniz M.D. Diretor Geral de Administração e Comercial pelo chefe da Secção de Estatística Elson Placido dos Santos. Nazaré, Maio de 1959.

Estrada de Ferro de Nazaré, Secção de Estatística, Relatório do exercício de 1960, apresentado ao Exmo.Sr. Engenheiro José Moacyr Rodrigues, D.D. Diretor Presidente da E.F.N.S.A. pe

lo chefe da Secção de Estatística Elson Placido dos Santos. Nazaré, Dezembro de 1961.

Rede Ferroviária Federal S/A, Estrada de Ferro de Nazaré S/A, Relatório do exercício de 1963, apresentado ao Conselho Administrativo da Empresa.

Rede Ferroviária Federal S/A, Estrada de Ferro de Nazaré S/A, Relatório do exercício de 1964, apresentado ao Conselho Administrativo da Empresa.

Rede Ferroviária Federal S/A, Estrada de Ferro de Nazaré S/A, Relatório das atividades do exercício de 1965.

Rede Ferroviária Federal S/A, Estrada de Ferro de Nazaré S/A.
- Em liquidação, Relatório do exercício de 1967, Nazaré, 10 de janeiro de 1968.

Rede Ferroviária Federal S/A, Estrada de Ferro de Nazaré S/A.

IV - FALLAS E RELATÓRIOS DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA. MENSAGENS E RELATÓRIOS DOS GOVERNADORES DO ESTADO DA BAHIA. (Arquivo Público do Estado da Bahia).

ALEIXO, Renato Onofre Pinto. Relatório apresentado ao Exmo.Sr. Presidente da República pelo Gal. Renato Onofre Pinto Aleixo, Interventor Federal no Estado da Bahia.Exercício de 1943. Bahia, Imp. Oficial, 1945.

ALVES, Landulpho. Atividades da Administração Pública no Bienio 1938 - 1939. Relatório apresentado ao Exmo.Sr. Presidente Getúlio Vargas, pelo Interventor Landulpho Alves. Salvador, 1941.

AZAMBUJA, José Bonifácio Nascente de.Relatório com que o Excelentissimo Sr.Dr. José Bonifá

cio Nascente de Azambuja, Presidente da Província, abriu a Assembléia Legislativa da Bahia, no dia 12 de março de 1868. Bahia, Typ. Tourinho & Companhia, 1868.

BALBINO, Antonio. Mensagem apresentado à Assembléia Legislativa em 7 de abril de 1957 pelo Governador Antonio Balbino.Salvador, Imp. Oficial, 1957.

BARRETO, Francisco Xavier Paes. Falla recitada na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia, pelo Presidente da Província,o Dr.Francisco Xavier Paes Barreto, em 15 de março de 1859. Bahia, Typ. de A. Olavo de França Guerra, 1859.

BULCÃO, Antonio de Araújo Aragão.Falla com que abriu no dia 1º de maio de 1879 a 2ª sessão da 22ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Sr.Dr. Antonio de Araújo Aragão Bulcão, Presidente da Província, Typ. do Diário da Bahia, 1879.

Falla com que abriu no dia 1º de maio de 1880 a 1ª sessão da 23ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Exmo.Sr.Dr. Antonio de Araújo Aragão Bulcão Presidente da Província, Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1880.

Relatório com que o Ilmo. e Exmo.Sr.Dr. Antonio de Araújo de Aragão Bulcão passou no dia 25 de março de 1881 a administração da Província ao Ilmo. e Exmo.Sr.Cons. João Lustosa da Cunha Paranaguá. Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1881

CALMON, Francisco Marques de Góes. Mensagem apresentada pelo Exmo.Sr.Dr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1ª reunião da 17ª Legislatura em 7 de abril de 1924. Bahia,Imp.

Oficial, 1924.

Mensagem apresentada pelo Exmo.Sr.Dr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1ª sessão ordinária da 18ª Legislatura, em 7 de abril de 1925. Bahia, Imprensa Oficial, 1925.

Mensagem apresentada pelo Exmo.Sr.Dr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, à Assembléia Geral Legislativa, por ocasião da abertura da 2ª reunião ordinária da 18ª Legislatura, em 7 de abril de 1926. Bahia, Imp. Oficial, 1926.

Mensagem apresentada pelo Exmo.Sr.Dr. Francisco Marques de Góes Calmon, Governador do Estado da Bahia, à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1ª reunião ordinária da 19ª Legislatura em 7 de abril de 1927, Bahia, Imp. Oficial, 1927.

COUTO, João José D'Almeida. Falla dirigida à Assembléia Provincial da Bahia pelo Primeiro Vice-Presidente, Dez. João José D'Almeida Couto no dia 1º de março de 1873. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1873.

DANTAS, João dos Reis de Souza. Relatório com que o Exmo.Sr.Dr. João dos Reis de Souza Dantas 2º Vice-Presidente passou a administração da Província ao Exmo.Sr.Cons. Pedro Luiz Pereira de Souza em 29 de março de 1882. Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1882.

ESPINHEIRA, Aurélio Ferreira. Falla com que o Exmo.Sr.Dez. Aurelio F.Espinheira, 1º Vice-Presidente da Província, abriu a 2ª sessão da 27ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1889. Bahia, Typ. da Gazeta da Bahia, 1889.

FERREIRA, Joaquim Leal. Mensagem e Relatórios apresentados à Assembléia Geral Legislativa

pelo chefe de Divisão Reformado Joaquim Leal Ferreira, Vice-Governador do Estado. Bahia, Typ. Enc. do Diário da Bahia, 1892.

HENRIQUES, João Antonio de Araújo Freitas. Falla com que o Exmo.Sr.Dez.João Antonio de A.F. Henriques abriu a 1ª sessão da 19ª Legislatura da Assembléia Provincial da Bahia, em 1º de março de 1872. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1872.

LEÃO, Manoel Messias de. Falla recitada na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo Primeiro Vice-Presidente da Província, o Dez. Manoel Messias de Leão, em 15 de setembro de 1858. Bahia, Typ. de A.Olavo de França Guerra, 1858.

LIMA, Álvaro Tibério de Moncorco e. Falla recitada na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia, pelo Presidente da Província, Doutor Álvaro Tibério de Moncorco e Lima, em 14 de maio de 1856. Bahia, Typ. de A. Olavo França Guerra, 1856.

LIMA, Joaquim Manoel Rodrigues. Mensagem e Relatórios apresentados à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado, 7 de abril de 1893. Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1893.

Mensagem e Relatórios apresentados à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado. da Bahia, 1894.

Mensagem e Relatórios apresentados à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1895. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1895.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. Joaquim Manoel Rodrigues

Lima, Governador do Estado, em 7 de abril de 1896. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1896.

LISBOA, Venâncio José de Oliveira. Relatório com que o Exmo.Sr.Dr. Venâncio José de O. Lisbôa abriu a 2ª sessão da 20ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, no dia 1º de março de 1875.Bahia, Typ. do Jornal da Bahia, 1875.

LUCENA, Henrique Pereira de. Falla com que abriu a 56ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Exmo.Sr.Dez. Henrique Pereira de Lucena, Presidente da Província, no dia 1º de março de 1877. Bahia, Typ. do Jornal da Bahia, 1877.

MACHADO, Antonio Cândido da Cruz. Falla com que o Exmo.Sr.Comendador Antonio Cândido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de março de 1874. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1874.

MAGALHÃES, Juracy Montenegro. Exposição feita ao Exmo.Sr.Dr. Getúlio Vargas Dignissimo chefe do Governo Provisório dos Estados Unidos do Brasil pelo Capitão Juracy Montenegro Magalhães, Interventor Federal no Estado da Bahia. Relativa ao exercício de 1932.Bahia, Imp. Oficial, 1933.

Exposição feita ao Exmo.Sr.Dr. Getúlio Vargas M.D. Presidente da República, pelo Capitão Juracy Montenegro Magalhães,Interventor Federal no Estado da Bahia. Bahia, Imp. Oficial, 1935.

Mensagem do Governador Juracy Magalhães relatando à Assembléia Legislativa, em 2 de julho de 1936, a situação Geral do Estado da Bahia. Bahia, Imp. Oficial, 1936.

Mensagem do Governador Juracy Magalhães re

latando à Assembléia Legislativa, em 2 de julho de 1937 a situação Geral do Estado da Bahia. Bahia, Imp. Oficial, 1937.

Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado, em 7 de abril de 1960, pelo Governador Juracy Magalhães. Salvador, Imp. Oficial, 1960.

Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado em 7 de abril de 1961, pelo Governador Juracy Magalhães. Salvador, Imp. Oficial, 1961.

Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado em 7 de abril de 1962, pelo Governador Juracy Magalhães, Salvador, Imp. Oficial, 1962.

Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado em 7 de abril de 1963, pelo Governador Juracy Magalhães, Salvador, Imp. Oficial, 1963.

MANGABEIRA, Octávio. Mensagem apresentada pelo Dr. Octávio Mangabeira, Governador do Estado da Bahia à Assembléia Legislativa por ocasião da abertura dos trabalhos de sua reunião ordinária, em 7 de abril de 1948. Salvador, Imp. Oficial, 1948.

Mensagem apresentada pelo Dr. Octávio Mangabeira, Governador do Estado da Bahia à Assembléia Legislativa por ocasião da abertura dos trabalhos de sua reunião ordinária em 7 de abril de 1949. Salvador, Imp. Oficial, 1949.

Mensagem apresentada pelo Dr. Octávio Mangabeira, Governador do Estado da Bahia à Assembléia Legislativa por ocasião da abertura dos trabalhos de sua reunião ordinária em 7 de abril de 1950. Salvador, Imp. Oficial, 1950.

MARTINS, . Relatório que

apresentou à Assembléia da Bahia o Exmo.Sr. Barão de São Lourenço, Presidente da mesma Província, em 11 de abril de 1869. Bahia, Typ. J. B. Tourinho, 1869.

. Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Sr. Barão de São Lourenço, presidente da mesma Província, em 6 de março de 1870. Bahia, Typ. do Jornal da Bahia, 1870.

. Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Bahia pelo Sr. Barão de São Lourenço, Presidente da mesma Província, em 1º de março de 1871. Bahia, Typ. de J. G. Tourinho, 1871.

MELLO, Homem de. Falla com que abriu no dia 1º de maio de 1878 a 57ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia, o Exmo.Sr.Cons. Barão Homem de Mello,Presidente da Província. Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1878.

MELLO, João Capistrano Bandeira de. Falla com que o Ilmo. e Exmo.Sr.Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, Presidente da Província, abriu a sessão da 26ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 4 de outubro de 1887. Bahia, Typ. da Gazeta da Bahia, 1887.

MONIZ DE ARAGÃO, Antonio Ferrão. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 14ª Legislatura pelo Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1918.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 15ª Legislatura pelo Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1919.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 15ª Legislatura pelo Dr. Antonio Ferrão Moniz de Aragão, Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1919.

NUNES, Luiz Antonio da Silva.Relatório com que o Exmo.Sr. Presidente Dr. Luiz Antonio da Silva Nunes, abriu a Assembléia Legislativa Provincial da Bahia no dia 1º de março de 1876. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1876.

PARANAGUÁ, João Lustosa da Cunha.Falla com que no dia 3 de abril de 1881 abriu a 2ª sessão da 23ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia o Ilmo. e Exmo.Sr. Cons.João Lustosa da Cunha Paranaguá, Presidente da Província, Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1881.

PENNA, Herculano Ferreira. Falla recitada na abertura da Assembléia Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província, o Conselheiro e Senador do Império Herculano Ferreira Penna, em 10 de abril de 1860. Bahia, Typ. de A. Olavo de França Guerra, 1860.

PEREIRA, Luiz Régis Pacheco. Mensagem a Assembléia Legislativa, apresentada pelo Governador do Estado por ocasião da abertura dos trabalhos da sessão Legislativa, em 7 de abril de 1952. Salvador, Imp. Oficial, 1952.

Mensagem à Assembléia Legislativa, apresentada pelo Governador do Estado por ocasião da abertura dos trabalhos da sessão Legislativa, em 7 de abril de 1953. Salvador, Imp. Oficial, 1953.

PIMENTEL, Experidião Eloy de Barros. Falla com que o Ilmo. e Exmo.Sr.Dez. Experidião E. de Barros Pimentel abriu a 2ª sessão da 25ª Legislatura da Assembléia Provincial da Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1885.

PINHO, João Ferreira de Araújo. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 10ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho, Governador do Estado. Bahia, Oficial, da Empresa A Bahia, 1910.

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

PORTELLA, Manoel do Nascimento Machado. Falla com que o Ilmo. e Exmo.Sr.Cons.Dr. Manoel do N. M. Portella, Presidente da Província, abriu a 1ª sessão da 27ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1888. Bahia, Typ. da Gazeta da Bahia, 1888.

SEABRA, José Joaquim. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 11ª Legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1912.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na 2ª sessão ordinária da 12ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1913.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 12ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1914.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da

2ª sessão ordinária da 13ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Secção de Obras da Revista do Brasil, 1915.

Exposição apresentada pelo Dr. José Joaquim Seabra ao passar, a 29 de março de 1916, o governo da Bahia ao seu sucessor o Exmo.Sr. Dr.Antonio Ferrão Moniz de Aragão,empossado nesse dia no cargo de Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1916.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 15ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Imprensa Oficial, 1920.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa em sua 1ª reunião da 16ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Imprensa Oficial, 1922.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa em sua 1ª reunião da 17ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Bahia, Imp. Oficial, 1922.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa em sua 1ª reunião da 17ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra, Governador do Estado. Em 7 de abril de 1923.(Bahia),1923.

SILVA, Theodoro Machado Freire Pereira da. Falla com que o Exmo.Sr.Cons. Theodoro M.F. Pereira da Silva abriu a 1ª sessão da 26ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 3 de abril de 1886. Bahia, Typ. da Gazeta da Bahia, 1886.

SINIMBÚ, João Lins Vieira de. Falla recitada na Assembléia Legislativa da Bahia pelo Presidente da Província, o Dez. João Lins Vieira de Sinimbú, em 1º de setembro de 1857. Bahia, Typ. de A. Olavo de França Guerra, 1857.

SOARES, Vital Henriques Baptista. Mensagem apresentada pelo Sr.Dr. Vital Henriques Baptista Soares Governador do Estado da Bahia, à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 2ª reunião ordinária da 19ª Legislatura em 7 de abril de 1928. Bahia, Imp. Oficial, 1928.

Mensagem apresentada pelo Sr.Dr. Vital Henriques Baptista Soares, Governador do Estado da Bahia, à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 1ª reunião ordinária da 2ª Legislatura em 7 de abril de 1929. Bahia, Imp. Oficial, 1929.

Mensagem apresentada pelo Exmo.Sr.Dr. Vital Henriques Baptista Soares, Governador do Estado da Bahia à Assembléia Geral Legislativa por ocasião da abertura da 2ª reunião ordinária da 20ª Legislatura em 2 de julho de 1930. Bahia, Imp. Oficial, 1936.

SOUZA, José Marcellino de. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 8ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. do Diário da Bahia, 1905.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 8ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. do Diário da Bahia, 1906.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 9ª Legislatura pelo Dr. José Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. do Diário da Bahia,1907.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão da 9ª Legislatura pelo Dr. José

Marcellino de Souza, Governador do Estado. Bahia, Of. da Empresa A Bahia, 1908.

SOUZA, Pedro Luiz Pereira. Falla com que o Exmo.Sr.Cons. Pedro Luiz Pereira de Souza abriu a 2ª sessão da 24ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial da Bahia em 3 de abril de 1883. Bahia, Typ. do Diário da Bahia, 1883.

Falla com que o Exmo.Sr.Cons. Pedro Luiz Pereira de Souza abriu a 1ª sessão da 23ª Legislatura da Assembléia Provincial da Bahia em 9 de abril de 1884. Bahia, Typ.do Diário da Bahia, 1884.

VIANNA, Luiz. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Exmo.Sr.Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1897. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1897.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Exmo.Sr.Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 14 de abril de 1898. Bahia, Typ. do "Correio", 1898.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Exmo.Sr.Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 10 de abril de 1899. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1899.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Exmo.Sr.Dr. Luiz Vianna, Governador da Bahia, em 7 de abril de 1900. Bahia, Typ. do Correio de Notícias, 1900.

VIEIRA, Severino. Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa na abertura da 2ª sessão ordinária da 6ª Legislatura pelo Governador do Estado, Severino Vieira. Bahia, Typ. e Enc. do Diário da Bahia, 1902.

Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa na abertura da 2ª sessão ordinária da 7ª Legislatura pelo Governador do Estado, Severino Vieira. Bahia, Of. do Diário

da Bahia, 1903.

V - LEIS, DECRETOS E RESOLUÇÕES DA PROVÍNCIA E DO ESTADO DA BAHIA. (Arquivo Público do Estado da Bahia).

1. Coleção de Leis e Resoluções da Assembléia Legislativa e Regulamentos do Governo da Província da Bahia. Sancionados entre os anos de 1850 a 1889.

2. Leis e Resoluções da Assembléia do Estado da Bahia e Decretos do Poder Executivo. Sancionados e Publicados entre os anos de 1891 a 1967.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Capistrano de Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. Rio de Janeiro, Edição da Sociedade Capistrano de Abreu, Livraria Briguet, 1930.

_____., Fróes. Alguns Aspéctos da Bahia. Rio de Janeiro, Tip. do Jornal do Comércio, 1926.

AGUIAR, Manoel Pinto de. Notas sobre o "Enigma Baiano. In Planejamento, n. 4, vol. 5. Salvador, outubro/dezembro, 1977.

A Inserção da Bahia na Evolução Nacional.1ª Etapa: 1850 - 1889. Atividades Produtivas. Governo do Estado da Bahia; Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia; Fundação de Pesquisas CPE, vol. 2, Salvador, 1978.

ALMEIDA, Rômulo Barreto de. Traços da História Econômica da Bahia no Último Século e Meio. In Revista Planejamento, vol. 5, nº 4, Salvador, outubro/dezembro, 1977.

ALVAREZ, J. Rey. O Transporte Ferroviário no Nordeste do Brasil. SUDENE, Divisão de Documentação, Recife, 1962.

ALVES, Isaias. -Motas do Sertão de Baixo. Rio de Janeiro. Editora e Publicidade Guanabara, 1967.

AMARAL, Braz H. do. História da Bahia do Império à República. Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1923.

Anuário Estatístico da Bahia. Anos de 1926 - 1927. Economia e Finanças. Bahia, Imprensa Oficial do Estado, 1930.

ARGOLLO, Miguel de Teive e. Informação sobre o Arrendamento das Estradas de Ferro Pertencentes à União. Bahia, Oficina Dos Dois Mundos, 1896.

_____., Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino da Silveira. Memória sobre as Estradas de Ferro do Estado da Bahia. Bahia, Typ. e Enc. Reis & Comp. 1908.

AZEVEDO, Fernando. Um Trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. Obras completas, vol. XII, 2ª Edição,São Paulo, Edições Melhoramentos, s/d.

BARBOSA, Mario Ferreira. A Bahia através cem anos.Notas estatísticas. In Diário Oficial do Estado da Bahia, 1823 - 1923. Salvador, Imprensa Oficial, 1923.

Aspéctos Econômicos e Financeiros do Estado da Bahia. Bahia, Imprensa Oficial, 1931.

BENÉVOLO, Ademar. História Ferroviária do Brasil. Recife, Folha da Manhã, 1953.

BRITO, João Rodrigues de. A econômia brasileira no alvo

recer do século XIX. Salvador, Livraria Progresso Editora, s/d.

CALMON, Francisco Marques de. Vida Economica - Financeira da Bahia (elementos para a História) de 1808 a 1899. Bahia, Imprensa Oficial, 1925.

Ensaio de Retrospecto sobre o Comércio e a Vida Econômica e Comercial da Bahia de 1823 a 1900. Bahia, 1923.

CARVALHO, Joaquim Pires Muniz de. Viação Férrea e Porto Rio, 1920.

CAVALCANTI, Amaro. Resenha Financeira do Ex-Império do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890.

CRAIG, Neville B.. Estrada de Ferro Madeira - Mamoré. História Trágica de uma Expedição. São Paulo, Companheira Editora Nacional, 1947.

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909.

Debate sem conclusão: Rodovia ou Ferrovia? BOLSA, Nº 301, 12 set. 1977.

Desenvolvimento do Sudoeste Baiano: Plano de Reequipamento da Estrada de Ferro de Nazaré. Serviços de Planejamento, Engenheiros e Economistas Associados; Comissão de Planejamento Econômico, Direção da E.F.N. e Secretaria de Viação e Obras Públicas. Salvador, "Edições Mimeografadas CPE", 1958.

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICIPIOS BRASILEIROS. XX volume, I. B. G. E., Rio de Janeiro, 1958.

XXI volume, I. B. G. E., Rio de Janeiro, 1958

Estatística das Estradas de Ferro do Brasil. Exercício 1968. Ministério dos Transportes, DNEF, Rio de Janeiro.

Estrada de Ferro de Nazareth. Regulamento Geral dos Transportes. Salvador, Livraria e Typ. do Comércio, 1927.

FERRÃO, V. A. Argolo. A Bahia Agrícola: Zonas Climáticas. In Diário Oficial do Estado da Bahia, Edição Especial do Centenário, 2 de julho de 1923.

FERREIRA, Waldemar. O conhecimento do Transporte Ferroviário. São Paulo E. G. Revista dos Tribunais. 1932.

LINS, Alcides. A Função das Estradas de Ferros nos meios de Comunicação e Transporte no Brasil. Boletim Geográfico, nº 58, Ano V.

MACIEL, Affonso Glycério da Cunha. Memória Histórica e e Descritiva da Tram. Road de Nazareth. In Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 52. Bahia Oficina da Livraria Duas Américas, 1926.

MANCHESTER, Alan K. Preeminencia Inglesa no Brasil. São Paulo, Editora Brasiliense, 1973.

MARIANI, Clemente. Análise do Problema Econômico Baiano. In. Planejamento, nº 4, vol. 5, Salvador, outubro/dezembro, 1977.

MATOS, Waldemar. Panorama Econômico da Bahia. 1908-1960. Salvador, Tip. Manu, 1961.

MATTOS, Odilon Nogueira de. O Desenvolvimento da Rede Ferroviária e a Expansão da Cultura do Café em São Paulo In. Boletim Geográfico, nº 133, Ano XIV.
Café e Ferrovias. A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira. São Paulo, Editora Alfa Omega, 1974.

MATTOSO, Kátia M. de Queiroz. A Bahia, a Cidade do Salvador e seu Mercado no Séc. XIX. Salvador, Editora Hucitec Ltda, 1978.

MESQUITA, Elpidio de. Viação Férrea da Bahia. Rio de Janeiro, Tip. do Jornal do Comércio, 1910.

O Romance da Maria Fumaça. Rodovia, nº 306, 1973.

OTTONI, Homero Benedicto. Viação Férrea Brasileira - Planejamento. São Paulo, 1948.

PINHO, Joaquim Wanderley de Araújo. A Viação da Bahia. Artigo publicado no Diário Oficial do Estado da Bahia, Ed. Especial do Centenário, 2 de julho de 1923.

A Bahia. 1908 - 1956. In História Geral da Civilização Brasileira. Vol. 4, São Paulo, 1964.

PINTO, Estevão. História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste (Contribuição) para o estudo da formação e desenvolvimento da Empreza "The Great Western" e das suas relações com a economia do nordeste brasileiro. Rio de Janeiro. Coleção Documentos Brasileiros, Livraria José Olympio Editora, 1949.

PLANOS DE VIAÇÃO: Evolução - História (1808-1973). Conselho Nacional de Transportes, 1974.

PRADO JÚNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo Editora Brasiliense, 21ª Edição, 1978.

REDONDO, Garcia. A primeira concessão de estrada de ferro dada no Brasil. Memória lida na Sessão Magna do Instituto Histórico de 1º de novembro de 1895. São Paulo, Tip. do "Diário Oficial", 1901.

Relatório das Atividades da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado da Bahia. Exercício de 1943, Bahia., Tip. da E.F.N., 1944.

Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional. 1958-67. DNEF, Rio de Janeiro, 1967.

SAMPAIO, Theodoro. O Estado da Bahia. Agricultura, Criação de Gado Indústria Comércio. Bahia, Imprensa Oficial, 1925.

SODRÉ, Nelson Wermeck. O Problema Ferroviário. In: Boletim Geográfico, nº 172, Ano XXI, Conselho Nacional de Geografia, I.B.G.E.

Formação Historica do Brasil. São Paulo, Editora Brasileira, 8a. Edição, 1973.

Stephenson e Bessemer - Os Pioneiros das Ferrovias. Manchete, Nº 1.130, Rua 21, 15 de dezembro de 1973.

TAVARES, Luís Henrique Dias. O Problema da Inuolução Industrial da Bahia. Salvador, Publicação da Universidade Federal da Bahia. 1966.

VASCONCELOS, Max. A Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio, Livraria Pimenta de Mello & C., 1928.

VIEIRA, Flávio. As Estradas de Ferro Brasileiras e sua classificação Regional. In. Boletim Geográfico, nº36, Ano III.

Interligações do Sistema Ferroviário Brasileiro. In. Boletim Geográfico, nº 60, Ano VI.

A Via Férrea Rio de Janeiro - Cidade do Salvador. In. Boletim Geográfico, nº 93, Ano VIII.

Estrada de Ferro Brasil - Bolívia. In. Boletim Geográfico, nº 48, Ano IV.

Interligações Ferroviárias das Capitais Brasileiras , In. Boletim Geográfico, nº 65, Ano VI.

Ferrovias Amazonicas In. Boletim Geográfico, nº 67, - Ano VI.

Ferrovias Amazônicas II. In. Boletim Geográfico, 68, Ano VI.

Ferrovias Amazônicas III. In. Boletim Geográfico, 69- Ano VI.

A Ligação Ferroviária Cuiabá - Santos. In. Boletim Geográfico, nº 79, Ano VI.

Linhas Integrantes do Sistema Ferroviário Brasileiro. In Boletim Geográfico, nºs 86 e 87, Ano VIII.

VIANNA, Francisco Vicente. Memória sôbre o Estado da Bahia. Bahia, Tip. e Enc. do "Diário da Bahia", 1893.

VIANNA, Hélio. História da Viação Brasileira. Rio de Janeiro, Gráfica Laemmert Limitada, Edição da Biblioteca do Exército, 1949.