

# POLÍTICAS FERROVIÁRIAS NO IMPÉRIO: O BRASIL E A BAHIA

*Aloísio Santos da Cunha*  
Mestrando em História Social pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)  
E-mail: metalangobr@gmail.com

**Palavras-chave:** Ferrovias. Política. Brasil. Bahia.

A partir de 1830 com a inauguração da primeira estrada de ferro comercial do mundo, a Liverpool a Manchester, os caminhos de ferro transformaram-se num poderoso instrumento de expansão capitalista. Cruzando os campos e rasgando as montanhas, transportando soldados ao *front* de batalha e agilizando a circulação de mercadorias e pessoas, os caminhos de ferro tiveram importante papel para a internacionalização das economias, inserção de diversas zonas no circuito comercial e fortalecimento do controle territorial por parte do Estado.

A exploração comercial de vias férreas mostrava-se viável no momento em que o sistema capitalista avançava velozmente. A revolução industrial inglesa mudava o ritmo do mundo e, por isso, os transportes passaram a ter um papel de enorme importância para sua consolidação. Aliando-se a navegação a vapor, as ferrovias ajudaram a acelerar o desenvolvimento do sistema capitalista. As estradas de ferro transformaram-se naquilo “que Marx chamou de ‘suprema realização’” (HOBSBAWN, 1996, p. 59), daí sua veloz expansão. No ano de 1840 havia cerca de 7,5 mil quilômetros de ferrovias no mundo, dez anos mais tarde já eram 39 mil quilômetros, em 1860, 109 mil, dobrando a quilometragem de década em década durante o restante do século.

A distribuição dessas vias férreas era desigual, concentrando-se na Europa e nos Estados Unidos, sendo que, no restante do mundo, o ritmo da expansão foi lento. Enquanto ingleses e norte americanos construíam ferrovias, o Brasil ainda lutava para consolidar seu Estado recém-independente e, apenas quando, durante o Segundo Reinado, o Império viveu momentos de relativa estabilidade política, o Estado brasileiro pode tomar medidas para estimular a implantação de estradas de ferro. Ainda na Regência, por obra de Diogo Feijó, promulgou-se o Decreto Legislativo nº 101, de 31 de outubro de 1835, que previa a ligação da capital do Império por via férrea com as províncias de Minas Gerais e São Paulo (BRASIL, 1922, p. 7), mas como dava poucas garantias aos interessados na construção, permaneceu letra

morta. Apenas a partir de 1852, o governo Imperial e as províncias tomaram medidas mais incisivas para fomentar as ferrovias no Brasil. Prevaleceu, durante todo o Império, o sistema de juros garantidos, criado na Rússia czarista e aplicado em amplas áreas do globo.

Por conta de ser um país onde o capitalismo ainda era recente, agrário e com uma economia de exportação de produtos primários que manteve a escravidão até 1888 (MELLO, 1984, p. 63), não se produziam os capitais necessários aos pesados investimentos exigidos pelo setor ferroviário, à exceção das regiões cafeeiras notadamente a província de São Paulo (HARDMAN; LEONARDI, 1982, p. 56). Por esta razão, no século XIX prevaleceram os investimentos das companhias inglesas ou nacionais em associação com capitais ingleses que, além de controlar as construções ferroviárias, também estavam ligados ao grande comércio de importação e exportação bem como à indústria, o que justifica seu interesse em investir na modernização dos transportes. Assim, as ferrovias no Brasil nasceram, basicamente, dos investimentos externos.

As estradas de ferro no Brasil precisam ser entendidas no contexto da expansão capitalista, mesmo com o caso brasileiro apresentando um grande dilema. Símbolo máximo de seu avanço, em terras brasileiras foi construído por uma economia “montada fundamentalmente na produção escravista” (EL-KAREH, 1982, p. 9). Não obstante, uma série de fatores permitiu o surto ferroviário brasileiro.

Sendo o comércio exterior o setor dinâmico da economia brasileira, seu desenvolvimento a partir de 1850, com a introdução e o sucesso da cafeicultura inicialmente no vale do Paraíba e depois no Oeste paulista, teve importância crucial para a economia do país. O café permitiu a acumulação de capitais que foram utilizados, dentre outras coisas, para construir estradas de ferro, estimulando os capitalistas, nacionais ou estrangeiros, a investir nos transportes para dinamizar o escoamento do produto, cujo consumo aumentava vertiginosamente no mundo, principalmente nos Estados Unidos. Investir em ferrovias era o mesmo que modernizar a cadeia de produção do café. Foi o crescimento de sua produção e aceitação no mercado mundial que mais influenciou na balança de exportações brasileiras na segunda metade do XIX.

Não resta dúvida que o comércio exterior foi o responsável direto pelas ferrovias no Brasil. Mesmo em regiões que viviam certo ostracismo econômico e que perdiam importância, como as províncias do Norte, as estradas de ferro foram construídas para atender aos interesses do capital internacional associado aos poderes locais. Suas primeiras estradas cruzaram, inicialmente, as regiões produtoras de cana-de-açúcar, carro chefe da produção para exportação da região, e dirigiram-se aos portos, principalmente os de Recife e Salvador.

Outro fator de importância também se liga à expansão capitalista do século XIX. O comércio internacional de escravos, antes importante fonte de acumulação de capitais das nações européias e das elites locais, “converteu-se num poderoso obstáculo” ao desenvolvimento do sistema capitalista por imobilizar capitais que poderiam ser aplicados em setores mais produtivos e rentáveis (TENÓRIO, 1996, p. 14). Cedendo a pressões da Inglaterra, que tinha interesse em criar uma real capacidade de compra, ou seja, formar um mercado interno mais amplo para absorver seus produtos industrializados, o Brasil abole o tráfico de escravos para seu território em 1850 e os vultuosos capitais antes empregados neste comércio, passaram a ser utilizados em diversos setores da economia, dentre eles as ferrovias.

Ainda ligada à conjuntura internacional, devemos observar a onda modernizadora do capitalismo. Das exposições internacionais iniciadas em Londres em 1851 às transformações urbanas de algumas metrópoles ao redor do mundo, passando pelas invenções do telegrafo, do aço e do uso de cabos submarinos, o novo mundo capitalista é um mundo de velocidade (HARDMAN, 2005). A dinâmica mundial se altera e velocidade passa a ser sinônimo de lucro sendo locomotivas e bondes afiadas pontas de lança do processo de acumulação do capital. O Brasil também não ficou de fora da onda modernizante, participando das exposições internacionais a partir de 1862 e, no mesmo período, iniciando reformas urbanas em algumas cidades, principalmente naquelas do eixo Sul ligadas à produção de café. No Norte, as transformações foram mais lentas devido à estagnação econômica. Na esteira da modernidade, começa-se a implantar no país serviços de iluminação pública a gás, fornecimento de água e *tram roads* (bondes puxados por animais).

A conjuntura internacional do período tem grande peso no processo de implantação das ferrovias no Brasil, mas seríamos ingênuos se acreditássemos que das transformações que citamos, todas estivessem ligadas somente aos desejos do capitalismo industrial europeu. Se o fizéssemos, despreziáramos as necessidades e desejos das classes dominantes locais. Que houve imposições de fora não resta dúvida, contudo, as transformações da segunda metade do século XIX não seriam possíveis se as elites político-econômicas nacionais não as desejassem.

Os diversos interesses envolvidos nas construções ferroviárias criaram um espaço de conflito e acomodação entre as elites locais e os representantes do capital internacional no Brasil, onde o Império tinha de manobrar para, ao mesmo tempo em que atendia as demandas internas e externas, dotar o país de melhoramentos como as estradas de ferro, importante instrumento para se exercer um controle efetivo do imenso território do país e inserir regiões no circuito do comércio internacional.

Como já afirmamos, é a partir de 1852 que o governo Imperial toma medidas mais incisivas para o setor ferroviário com a promulgação do Decreto Legislativo 641. Essa lei determinava que fosse construído um caminho de ferro que, partindo da Corte, fosse terminar nos pontos que fossem julgados mais adequados nas províncias de Minas Gerais e São Paulo. Para isso, dava privilégio por 90 anos para os construtores explorarem a via, garantia os investimentos com juros de até 5% ao ano e criava uma zona de 30 km de cada lado da via onde não poderiam ser construídas outras estradas. O parágrafo 14º, artigo 2º dizia que “se aparecerem Companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaisquer outros pontos do Império” (BRASIL, 1922, p. 18), o governo aplicaria o mesmo decreto às empresas interessadas, mas numa importante ressalva, dizia que as concessões antes de serem efetivadas pelo governo do Império seriam submetidas à aprovação das Assembléias Provinciais. Percebia o governo do Rio a necessidade de articular seus interesses com os das províncias.

O disposto no Decreto nº 641 se tornou a base para construção de estradas de ferro em todo território nacional. Vale ressaltar que, para atender aos interesses dos capitalistas ingleses, o decreto vedava a utilização de trabalhadores escravos nas construções ferroviárias. Por um lado, os ingleses buscavam impedir a manutenção da escravidão com capitais gerados no circuito comercial que eles próprios dominavam, por outro, visavam exportar para o Brasil não somente os capitais e seu *know-how* ferroviário, mas também parte da mão-de-obra.

Com a medida de 1852, foi possível atrair o capital externo e também, em menor volume, o nacional para o setor ferroviário, graças principalmente a garantia de juros. De tudo que era investido, o governo pagava em parcelas de 5% do valor das obras aos construtores até que as estradas atingissem determinada rentabilidade. Mesmo que não dessem lucro, o retorno dos investimentos era garantido pelos repasses do governo.

O Estado brasileiro deu importante passo com a aplicação do sistema de garantias, porém, como efeitos colaterais, os juros garantidos sangravam os cofres públicos, absorvendo os escassos recursos do Tesouro Nacional, também servindo para reforçar a estrutura produtiva agroexportadora do país e para aumentar a dependência para com o capital externo. A modernidade proporcionada pela estrada de ferro estava a serviço da economia tradicional brasileira, baseada na escravidão e na agricultura. O fato dos transportes no Brasil estarem subordinados ao Ministério da Agricultura é um forte indicativo de sua dependência para com a economia agroexportadora.

Na esteira das ações do Império, as províncias também agiam tomando medidas próprias. Em trabalho que vai de encontro à historiografia tradicional, que prega que o Estado

brasileiro se consolidou a partir da elite da Corte, Mirian Dolhnikoff (2003) defende que, na formação do Estado Nacional brasileiro “prevaleceu uma organização institucional que garantiu a articulação das várias partes do território em um todo, preservando a autonomia de cada uma delas, sob direção do governo central” (DOLHNIKOFF, 2003, p. 433). O que ela demonstra é que as elites regionais tiveram peso considerável tanto na formação quanto na consolidação do Estado brasileiro. Elas “se responsabilizaram pela condução do novo Estado Nacional” (DOLHNIKOFF, 2003, p. 433). Mesmo sendo diferentes, havia entre esses grupos pontos comuns, deixando margem para articulação entre eles e o governo Central. No setor ferroviário, nas disputas de grupos regionais entre si ou contra ele próprio, o Império criou um “negócio da Corte” em torno das concessões para se equilibrar entre os seus interesses e os das províncias (CAMELO FILHO, 2000, p. 30). Por trás desse ambiente, pairava a sombra dos investidores ingleses. Foi devido a esses inúmeros interesses envolvidos que o sistema ferroviário brasileiro foi constituído de linhas não interligadas, muitas delas completamente isoladas, sem se articular a outros meios de transporte, como a navegação fluvial e aos antigos caminhos de terra.

Das estradas concedidas nas duas décadas posteriores ao Decreto nº 641, a grande maioria foi construída por capitais ingleses. Já afirmamos anteriormente que a estrutura econômica do Brasil não permitia a acumulação de capitais necessários às construções, além do que, o grosso da reprodução do capital no país se encontrava no eixo centro sul na lavoura cafeeira e era natural que os senhores do café investissem em ferrovias em suas áreas de produção. Em São Paulo, por exemplo, apenas uma ferrovia, a *São Paulo Railway*, foi construída com capital inglês. Todas as outras foram materializadas pelos homens de negócio paulistas, utilizando capitais nacionais e sob a concessão da Província de São Paulo.

No Rio de Janeiro, sede do poder, as concessões foram do governo Central e a mais importante ferrovia do Brasil de então, a Companhia de Estradas de Ferro D. Pedro II, começou a ser construída pela associação de grupos cafeeiros do Vale do Paraíba e com capitais nacionais. Nesse caso, os recursos empregados eram oriundos do fim do tráfico de escravos, já que os cafeicultores fluminenses tinham íntima ligação com este comércio. A estrada de ferro D. Pedro II foi o primeiro caso onde o governo imperial tomou para si a responsabilidade da empresa. Já em 1865, considerando a importância estratégica da estrada que ligaria os mais importantes centros políticos e econômicos do país, Rio, São Paulo e Minas Gerais, o controle da ferrovia passou ao governo. Era o início de um demorado processo de concentração da malha ferroviária nacional nas mãos do Estado e da ligação de grandes áreas do território à sua capital através dos modais ferroviário e aquaviário. Promover

a ligação do Rio de Janeiro a outras regiões do Brasil pelo interior foi a estratégia utilizada pelo governo para aumentar o controle sobre o território e para implementar sua política econômica centrada no porto do Rio.

Como parte do jogo político as províncias davam as concessões, mas os construtores não conseguiam levantar os capitais sob a fiança delas. Dessa forma, elas acabavam empurrando as concessões para o governo central que iria arcar com as garantias e benesses, ficando livres do ônus financeiro gerado pelos juros garantidos. Podemos ver nessa atitude uma forma de pressão junto ao Império.

As províncias do Sul possuíam substrato econômico que justificava a construção de estradas de ferro, já no Norte o mesmo não se dava. Vejamos o caso da Bahia.

As discussões em torno de vias férreas na Bahia se iniciam antes do Decreto nº 641. No mesmo ano de 1852, em 21 de junho, a Assembléia Provincial aprova a Lei Estadual nº 450 que lança as bases para as construções ferroviárias. Esta Lei colocava nas mãos dos membros da Junta da Lavoura, órgão que representava as classes dominantes da Bahia, e da Província a responsabilidade pela construção de estradas de ferro. Devemos ver nesta atitude dos deputados baianos uma tentativa de demonstrar uma pujança econômica que não mais existia.

No ano seguinte, o presidente João Mauricio Wanderley tendo uma visão mais realista da situação financeira, aborta o projeto dando a entender que o custeio e as garantias deveriam vir do governo central e não dos cofres da Província. Vejamos sua opinião, que no final foi a que prevaleceu:

Sem capitaes estrangeiros não são por em quanto realisaveis entre nós obras, que demandam milhares de contos; e se a companhia de que me occupo entende que pode pôr-se a frente da empresa, melhor será que trate de solicitar ao Governo imperial um privilégio com a garantia do juro; e então autorisareis quando muito a Presidência a tomar por conta da Província certo número de ações (BAHIA, 1853, p. 66).

Além de se eximir da responsabilidade das construções devido a razões financeiras, o presidente delineia a política que daí para frente seria seguida para a maioria das ferrovias na Bahia: as estradas foram construídas por concessão e garantia do governo do Império com capitais estrangeiros e a Província deu uma contraparte, uma garantia menor em ações e juros suplementares de 2%, perfazendo em 7% o total de juros garantidos. Assim nasceu a primeira ferrovia baiana, a *Bahia and San Francisco Railway Company*. Partindo da capital baiana, mirava as margens do São Francisco em Juazeiro, mas estacionou em Alagoinhas por muitos

anos já que o trecho garantido com juros correspondia a este. Como o restante da estrada até Juazeiro não tinha garantia, os ingleses não tiveram interesse em continuar as obras até o grande rio, ficando os serviços paralisados até 1874 quando nova concessão é dada a um grupo econômico capitaneado pelo engenheiro Miguel de Teive e Argollo, que levou a estrada até Juazeiro. Dada à importância de se atingir o rio São Francisco, navegável até o norte de Minas onde os trilhos da D. Pedro II levariam à capital do Império, possibilitando a ligação das províncias do Norte às do Sul, o trecho levado a cabo por Teive e Argollo foi construído tal qual os prolongamentos da D. Pedro II, por empreitada direta do governo imperial. A outra ponta da estrada do São Francisco que seguia em direção a Sergipe, o ramal do Timbó, também foi construída neste modelo.

Também pelo sistema proposto por Wanderley foi construída a segunda ferrovia baiana, a Central da Bahia, que partia de São Felix, no Recôncavo, e atingia a importante cidade de Feira de Santana em uma de suas pontas e, na outra, seguia o curso do rio Paraguassú até a encosta da Chapada Diamantina. O diferencial entre ela e a do São Francisco é que, durante todo o Império, suas linhas estiveram sob controle dos capitalistas ingleses da *Imperial Central Bahia Railway Company* e a São Francisco tinha uma parte controlada pelo capital estrangeiro e outra pelo governo imperial.

Fora as estradas construídas por subvenção do Império, na tentativa de recolocar a Bahia em posição de destaque no cenário nacional, a Província conseguiu abrir ao tráfego até 1889 três outras estradas de ferro: a de Nazaré, a Santo Amaro e a Bahia e Minas. Note-se que o peso político da zona açucareira e entorno tiveram forte peso na decisão da Província em apoiar estas iniciativas já que das três estradas, a Nazaré e a Santo Amaro, estavam nesta região. Tal qual o Império, a Província visava centralizar em um porto, o de sua capital, a vida econômica da Bahia. Findo o Império, a Bahia contava com 212 quilômetros de ferrovias sob sua fiança e outros 808 garantidos pelo Império com subvenções adicionais da Província.

Quanto ao que as estradas significavam, identificamos dois momentos e sentidos diferentes. As estradas construídas no início do período aqui analisado, como já afirmamos, tinham caráter localista, por atender as pressões políticas e econômicas locais e não constituíam uma rede propriamente dita, ou seja, a maioria delas não se interligava nem se articulava a outros meios de transporte mesmo com algumas delas carregando, desde sua origem, a idéia de penetração no território. Faltaram força e interesse político. Num segundo momento, em meados da década de 1860, principalmente devido a Guerra do Paraguai, algumas vias férreas de penetração mereceram atenção especial dos governos e novos planos, mais amplos e que previam interligações multimodais, foram encomendados. O governo

Imperial, por exemplo, financiou diversos planos e expedições ao interior do Brasil, porém, na prática, muito pouco do previsto por eles foram executados. Podemos citar os planos Moraes (1869), Queiroz e Rebouças (ambos de 1874) além das expedições da Comissão Hidráulica (1879 – 1880) no vale do São Francisco e da missão dos engenheiros Keller na zona dos rios Madeira e Mamoré (1867) (BRASIL, 1973). Tentava o governo conhecer e articular o território para melhor controlá-lo, mas para que isto ocorresse foi necessário que a guerra demonstrasse o quão precárias eram as comunicações internas do país e, por conseguinte, o controle e a presença do Estado no território nacional.

No século XIX, principalmente nas províncias nortistas, mas também no seio do Império, se tinha a visão de que investimentos a fundo perdido como as garantias das estradas de ferro, não constituíam gastos desnecessários, pois estes se pagariam quando as ferrovias promovessem o desenvolvimento das zonas que as cruzassem. Era a idéia de que as estradas de ferro seriam portadoras do progresso e que sua implantação era suficiente para promover o desenvolvimento. Este argumento errôneo, pois somente uma via férrea não tem o poder de sozinha transformar as realidades econômica e fundiária, foi muitas vezes repetido pelos presidentes de Província e pelos ministros da agricultura. Esta argumentação também deve ser vista como uma forma de pressão sobre o governo central que, no pesado jogo de interesses envolvidos, tinha de ceder e garantir investimentos sem muitas possibilidades de retorno seja financeiro ou em melhorias para as zonas servidas pelos trilhos, agravando tanto a situação financeira do Império quanto a dependência ao capital estrangeiro.

Num balanço final, concluímos que o Império e as províncias viam nas ferrovias formas de empurrar o Brasil para modernidade e de assegurar o controle do território, mas mantiveram-se apegados a velha economia agroexportadora e aos mesmos métodos de se fazer política. Através da barganha, do jogo de compensações e do agrado a determinados grupos nacionais ou estrangeiros, fizeram o país como um todo perder, seja pelo endividamento gerado pelo sistema de juros garantidos, seja pelo resultado final de muitas ferrovias que, mal equipadas, com traçados antieconômicos, serviços irregulares e sem medidas complementares como reforma fundiária e maior acesso ao crédito, serviram de instrumento de manutenção de amplas regiões do país nas mesmas condições sócio econômicas de antes delas, ou seja, afastadas da economia de mercado. Por outro lado, devemos reconhecer que apesar dos problemas gerados pela forma como se agiu sobre o setor ferroviário brasileiro, as intervenções imperiais e provinciais foram decisivas para a implantação das ferrovias no país. Sem o fomento do Estado, teria sido ainda mais difícil dotar o país de tão importante melhoramento.



## Referências

BAHIA. *Falla que recitou o Exmo. presidente da provincia da Bahia, dr. João Mauricio Wanderley, n'abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia no 1.o de março de 1853*. Bahia, Typ. Const. de Vicente Ribeiro Moreira, 1853. Disponível em: <<http://www.crl.edu/contents.asp>>. Acesso em: 25 maio 2010.

BRASIL. Conselho Nacional dos Transportes. *Planos Nacionais de Viação: evolução histórica (1808 – 1973)*. Rio de Janeiro, 1973.

\_\_\_\_\_. *Legislação ferroviária federal do Brazil: leis, decretos, regulamentos, instrucções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1922*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. v. 1.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

DOLHNIKOFF, Mirian. Elites regionais e a construção do Estado nacional. In: JANCÓS, István (Org.). *Brasil: formação do Estado e da nação*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/EDUSP/Imp. Of. do Estado, 2003.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a companhia da estrada de ferro D. Pedro II (1855 – 1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

HARDMAN, Francisco Foot. LEONARDI, Vitor. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. São Paulo: Global Editora, 1982.

\_\_\_\_\_. *Trem-Fantasma. A ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

HOBSBAWN, Eric. *A Era do Capital (1848 – 1875)*. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

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

TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e Ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.