

FERROVIA NA FEIRA: AS RELAÇÕES DE COTIDIANO ENTRE O TREM E A POPULAÇÃO FEIRENSE (1900-1914)

Jorge Raimundo de Sousa Filho

Graduando em História pela Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)

E-mail: jorgesousafilho@yahoo.com.br

Palavras-chave: Ferrovia. Comércio. Horários do trem e Cotidiano. Feira de Santana.

Esse trabalho tem por objetivo analisar as relações estabelecidas entre os comerciantes e a população, em geral, com os horários de funcionamento do trem na cidade de Feira de Santana no período de 1900 a 1914. Sabendo que o trem funciona como dinamizador do transporte de mercadorias e passageiros, seus horários de funcionamento (ida e vinda) do ponto de origem ao destino final acarretaram numa mudança do cotidiano de uma população acostumada com o “vai e vem” de mercadores e de tropeiros para o transporte e envio de suas mercadorias que, possivelmente, abasteceria a cidade de Sant’Anna e o recôncavo baiano.

A cidade de Feira de Santana, em dias de feira-livre, mais precisamente às segundas-feiras, possuía um grande fluxo de pessoas, de mercadorias vindas de todas as partes do Estado. Estabelecendo contato com a cidade de Cachoeira, destino final/inicial desse ramal ferroviário, a cidade tem no trem o aumento do fluxo no traslado das mercadorias, do gado e de passageiros, devido à velocidade e dinamicidade empregada por esse veículo locomotor.

A ferrovia, inaugurada em 1876, em meio ao já exponencial comércio, trouxe significativa importância à cidade, visto que Feira de Santana era catalisadora das mercadorias produzidas nas demais cidades e regiões. Nesse contexto, a localidade se aproximava de algumas cidades do interior, do recôncavo e da capital, mantendo assim uma alta rotatividade de pessoas, boiadeiros, tropeiros, negociantes, compradores.

Sob a administração da *Estrada de Ferro Central da Bahia*, o ramal de Feira de Santana atendia as prerrogativas pensadas pelo governo imperial para o desenvolvimento do sistema férreo no País. Para Camelo Filho (2000) três pontos básicos nortearam o processo de incrementação do sistema de ferrovias no Brasil: permitir o desenvolvimento econômico,

assegurar a segurança nacional¹ e a integração da nação, pois o Brasil é um País de extensa massa territorial.

Assegurada a conexão entre o interior e a zona litorânea, a ferrovia facilitaria o escoamento dos produtos para o mercado interno e externo, pois os portos importantes em certas ocasiões somente atendiam as cidades mais próximas. Segundo Mattoso (1992), várias mercadorias nem sequer eram contabilizadas e controladas pela província baiana, e isso contribuía para a não arrecadação de impostos provenientes dessas transações econômicas.

Fumaças soltas ao vento... O trem, o tempo e o espaço

Para Camelo Filho (2000, p. 141-150) um dos pontos básicos que nortearam, dentre as demais citadas, o desenvolvimento das ferrovias no País foi a ideia do progresso econômico. Esse progresso estaria ligado não somente com o desenvolvimento das *urbes* brasileiras, mas também com a agilidade no deslocamento e no transporte de itens que se perdiam no interior brasileiro.

Possibilitar conexões com o interior baiano, e ligações rápidas aos seus portos, permitiria uma dinâmica econômica para a arrecadação monetária baiana e, além disso, o desenvolvimento dessas localidades. O “tempo” associado à economia transformaria por excelência o transporte na Bahia, pois reduziria significativamente o tempo de locomoção gasto entre as localidades produtoras e os portos baianos.

Em uma nota extraída no jornal *Vinte e Cinco de Junho* de circulação em Salvador, do ano de 1876, percebemos a preocupação dos redatores com o desenvolvimento ferroviário no Brasil, mais precisamente com a Bahia.

A Bahia, que conta de área, mais ou menos, quatorze mil legoas quadradas, dotada de um recôncavo, cuja uberidade do solo e' sem superior no mundo, pode-se dizer, não conta uma estrada.

[...] esses males são commum a toda o império [...]. [...] as nossas irmãs do norte e do sul prosperão; [...] porque por lá digamol-o francamente pois que a verdade deve ser sempre dita, muito maior patriotismo se há desenvolvido. [...] As estradas são o maior e mais importante meio de progresso e de riqueza pública.²

¹ Para o governo imperial era de extrema importância promover projetos que impulsionassem a construção de malhas férreas com o objetivo de delimitar as fronteiras da nação. Pensando na segurança nacional, em caso de guerra, os trilhos permitiriam um rápido deslocamento de tropas e armamentos para a região afetada. Como foi o caso da Guerra de Canudos que para Camelo Filho as ferrovias foram coadjuvantes nesse motim, pois facilitou o transporte de armamento e contingente militar (CAMELO FILHO, 2000).

² VINTE E CINCO DE JUNHO, 25 abr. 1876, n. 5. Disponível no Arquivo Público do Estado da Bahia.

Para os redatores, a “grandeza” de alguns países se deu a partir do desenvolvimento ferroviário. Na continuidade da matéria, o artigo considerava que os Estados Unidos e Inglaterra, visionários ao progresso econômico, promoveram um investimento inimaginável no setor de transportes terrestres. Haja vista que o trem possibilitou a ascensão econômica desses países.

Outro ponto que nos chama a atenção nesse artigo é a discussão da valia de um projeto que vise à conexão entre o interior e os portos. Referindo-se ao interior baiano como “sem superior no mundo”, demonstra a preocupação dos redatores com a economia baiana (artigos produzidos) e a falta de comunicação entre o litoral e as cidades produtoras interioranas.

Nos relatórios ministeriais de 1900, mais precisamente o da Indústria, Viação e Obras Públicas, o relator comunica a União sobre os problemas encontrados na Estrada de Ferro Central da Bahia. No documento foi dito que os problemas com o tráfego registrados no ano de 1900 se deram por conta da grande seca que afetou a região.

Cessionaria. – The Brazillan Central Bahia Railway.

A sêcca que, durante dous annos consecutivos, flagella o Estado da Bahia, principalmente a zona percorrida por esta estrada de ferro, foi, incontestavelmente, o maior obstaculo que a mesma estrada encontrou em todos os ramos do serviço.

A sêcca, reflectindo-se sobre a parte financeira, trouxe o accrescimo de despeza e a diminuição consideravel de receita; dahi o *déficit* elevado.

*Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1900.*³

O trafego, apesar do infortúnio vivido em seu trecho, segue normalmente. No mesmo documento o relator expõe que as atividades precisavam continuar, pois o trem era a única alternativa para o transporte de cereais para o interior.

O trem imperou, mesmo passando por alguns prejuízos de ordem estrutural, no quesito de transporte de bens e sujeitos. De modo que alternativas foram pensadas para que fossem mantidas as atividades de transporte, pois atendia as localidades e a quem necessitasse de seus serviços.

Para o memorialista Raymundo Pinto (1971), as viagens feitas a Cachoeira eram por caminhos ruins. Eram estradas por aonde os vaqueiros conduziam suas boiadas. Segundo o autor (1971), foi o trem um dos acontecimentos que tiveram muita importância para Feira de Santana no século XIX, assim [...],

³ Relatório do MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. Capítulo V – Viação Férrea – Estrada de Ferro Central da Bahia. n. 532, p. 503. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/industr.html>>. Acesso em: 09 mar. 2010.

EU – [...], ou seja em 1876, inaugurou-se a estrada de ferro que ligava essas duas cidades [no caso se referindo a Feira de Santana e Cachoeira].

ZÉ – O povo deve ter gostado muito. Eu me lembro que você me disse que, para ir a Salvador, antigamente, primeiro tinha de viajar para Cachoeira. Eu pergunto: e antes de existir a estrada de ferro, como se ia a Salvador?

EU – Havia uma estrada de boiadas por onde os viajantes atingiam Cachoeira. Era um caminho muito ruim, utilizado apenas por vaqueiros conduzindo boiadas ou por pessoas que viajam a pé ou a cavalo. De Cachoeira a capital, como sempre, o transporte era feito de navio (PINTO, 1971, p. 125).

O trem tornou-se disciplinador das atividades humanas, pois conduzia o homem a uma dependência sem precedentes. Esse *fetichê* oferecido fez com que as atividades comerciais criassem laços de dependência aos transportes diários da ferrovia. Além do que permitiria uma transgressão do tempo regular para aquele período, aquela localidade, já que as atividades seguiam uma lógica de transporte e o trem impusera uma nova dinâmica no traslado das mercadorias diversas que antes seguiam com destino a capital pelas estradas de boi.

Para Andrade (2003, p. 16-21), o trem permitiu a mobilidade e a intercomunicação entre as regiões de modo que interferiu no processo de urbanização das localidades permitindo a variação dos sujeitos para outras e, ou, obrigando-os consciente e inconscientemente a utilizar seus serviços. Assim, os sujeitos e as mercadorias transmutariam invariavelmente de locais, coisa que aconteceria, mas de modo lento, na ausência desse transporte.

Como assim sugeriu Foot Hardman (1988), o trem é a dinâmica do transporte, é a velocidade, é a transgressão de marco existente entre os limites do tempo, do homem e do espaço. E, assim o trem foi tornando sujeito na cidade de Feira de Santana, o que para Lajedinho (2004) [...],

[A cidade] tinha uma grande Estação Ferroviária que, por falta de rodovias, tornara-se o principal meio de transporte de passageiros, cargas e gado, e o ponto chave do comércio. Situada no fundo da Igreja Matriz [...] quase no centro da Cidade, tinha seus movimentos acompanhados pela comunidade, a qual identificava, pelo apito da máquina, se era trem de passageiro ou carga. Duas ou três vezes por semana saía uma composição com passageiros para Cachoeira, como outras tantas vezes viam de Cachoeira (LAJEDINHO, 2004, p. 128-129).

Os transportes passaram a contar com dias e horas marcadas. Isso nos leva a crer que as transações seguiriam com o trem uma rotina de “duas ou três vezes por semana”, de maneira que a comunidade feirense já acompanhava os horários impostos pela Companhia

férrea. Mas, como se comportavam os comerciantes que dependiam das mercadorias em dias que não houvesse o traslado férreo? Sugerimos duas hipóteses: 1) os comerciantes, já atentados com os horários do trem na estação, adequaram-se “pacificamente”; e, ou, 2) os comerciantes encontravam alternativas, recorrendo aos antigos transportes para a cidade, ou seja, os tropeiros.

Em uma matéria extraída do jornal *Folha do Norte* de 1909, *animais a alugar*⁴, revela a presença de atividades de transportes (cargas, passeios) mesmo com o trem em plena atividade regular. Nesse mesmo jornal uma notícia chamada *prisão ilegal*⁵ traz a tona a presença de pessoas responsáveis pela condução de cargas e fretes de animais. Assim, isso nos leva a crer que os transportes de cargas mantiveram suas atividades e nos leva a supor que atenderiam a localidades mais próximas aonde o ramal feirense não abarcaria (ARAÚJO, 2005, p. 43).

Estrada Central e o Ramal de Feira: implicações na economia local

As movimentações econômicas aconteciam em Feira de Santana independente dos infortúnios que a ferrovia pudesse trazer. O comércio não parava, logo, as conexões estabelecidas com as cidades mais próximas também não paravam. Foram registrados no período de 1909, acompanhado pelo jornal *Folha do Norte*, na estação da cidade sucessivos movimentos que atravancaram o funcionamento regular das atividades executadas pelo trem.

Altas tarifas taxadas pela empresa ferroviária, a melhoria dos serviços, fizeram com que esse transporte passasse por uma série de turbulências, como observamos nos jornais catalogados do ano de 1909. Em uma dessas matérias publicadas, observamos a postura do redator em questionar as tarifas e os embaraços que ela causou a economia local, assim,

Estrada de Ferro Central Ramal da Feira

Dia a dia nos sentimos na dura contingencia declamar contra as tarifas estabelecidas para o transporte dos gêneros importados para o consumo [da cidade de Feira de Santana].

⁴ “Estinaslau Alves Barreto, possui optimos animaes de sella que aluga por preço convencional”. Nota extraída do jornal FOLHA DO NORTE, Sabbado, 18 dez. 1909. Digitalizado, n. 54. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

⁵ A matéria noticia uma prisão ocorrida na casa de comércio do Sr. Pedro Britto Sobrinho. Certo carregador (nome não revelado na noticia), preso por engano (segundo o próprio jornal) vivia “honrosamente do seu trabalho em condução de cargas, de fretes em seus animaes” (parte mais significativa para a nossa discussão). FOLHA DO NORTE, Sabbado, 4 dez. 1909. Digitalizado, n. 45. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

O exagero das suas taxas para toda e qualquer mercadoria essencialmente indispensavel a vida orgânica da população, causamos uma verdadeira extorsão a par de sensíveis embarços ao movimento mercantil desta localidade.

Não forao transporte em animais, que, não obstante a sua morosidade, vao dia a dia augmentando gradualmente, offerecendo grande concorrência á conducção da Estrada de Ferro, pelo menos ramal, estarmos completamente [...], não somente porque o nosso commercio custosamente receberia as suas mercadorias como tambem porque os sens parcos lucros serião absorvidos pelos exorbitantes tarifas cobradas pela [...] empreza.

Não encontramos tambem razão alguma que justifique a mudança do horário da partida dos trens nos dias de segunda e terça-feira.

São estes dias da semana de maior labor para o nosso commercio; o primeiro é o dia em que se realiza entre nós a feira de gado, e o segundo é o dia de correspondencia e de remessas de dinheiro para a capital.

Ora, até então os trens partião desta localidade para Cachoeira ás 4 horas da tarde, tendo o commercio quase o tempo bastante para desempenhar-se das suas obrigações, e actualmente, com a mudança do horario, os três estão partindo ás 8 horas da tarde, soffrendo o commercio grandes prejuízos em a actual escassez de tempo, que não lhe favorece com o prazo bastante mysteres de suas transacções.⁶

No conteúdo da matéria observamos o discurso destinado ao ministro da Viação faz um levantamento do andamento do transporte ferroviário em Feira de Santana. Os horários, ao que nos parece, não seguiam a dinâmica local; os preços não condiziam com os serviços prestados pela empresa e, além do mais, prejudicava o andamento das mercadorias para Cachoeira e, ou, Feira de Santana.

O jornal ainda sugeriu que seriam utilizadas para o transporte as cidades do recôncavo os animais. Segundo os redatores o transporte feito por animais vai “offerecendo grande concorrência á conducção da Estrada de Ferro” (FOLHA DO NORTE, 1909) mesmo sendo mais lento o transporte dessas mercadorias. Isso se explicaria da seguinte forma: as mercadorias estavam soffrendo algum dano por conta do péssimo transporte, e, ou, as tarifas eram exorbitantes de tal maneira que o refúgio seria o transporte de carga feita por animais.

Pensaríamos, seguindo as ideias apresentadas na matéria, que a empresa soffreria algum dano referente à arrecadação no final do ano. Mesmo oferecendo uma viabilidade momentânea para confrontar com o trem, a conducção de mercadorias feita à tração animal, lógico, não teria capacidade alguma de competir com a voracidade e rapidez da qual aquele maquinário possuía.

Analisando os relatórios ministeriais, percebemos que a empresa no final de 1909 teve um saldo positivo, a sua receita foi de 883:460\$281 reis, a despesa foi 733:207\$979 reis, com

⁶ FOLHA DO NORTE, Sexta-feira, Anno 1, 01 out. 1909. Digitalizado n. 09. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

a arrecadação de 150:252\$302 reis.⁷ Mas, em contraposição a esses dados, a empresa possuiu um *déficit* no segundo semestre de 19:765\$670 reis.⁸ Seria leviano supormos que tal saldo negativo fosse proveniente da estação de Feira de Santana, e mais leviano ainda propor que tal decréscimo de rendimento seria causado pela carência de mercadoria e passageiros a serem transportados pelo trem.

Consultando as documentações do período de 1909, a estação de Feira de Santana sofreu, além dessas constantes queixas sobre o valor taxado sobre as mercadorias e passagens, constantes paralisações em suas atividades. Várias foram às greves que ocorreram nas estradas de ferro na Bahia e a estação feirense também acompanhou tal processo,

GREVE NA VIAÇÃO GERAL DO ESTADO

[telegrama mandado pelo “Nosso Commercio”, segundo o jornal, para o Ministro da Viação e Associação Commercial da Bahia.]

Exmos. Presidente da Republica, Ministro Viação. Múltiplo / Rio.

Commercio Feira de Sant’Anna solidário congêneres servidos viação ferrea Bahia, vem perante V. Exa. reclamar contra grave anomalia econômica decorrente greve ressurgida estradas ultimamente affecta ramal desta cidade, justificada orgaos competentes.

Sentindo-se de há muito onerado altas tarifas protesta contra continuação taes vexames.

Espera V. Exa. providenciará fazendo cessar urgente esse estado coisas restabelecendo-se trafego, modificando tarifas, confia patriotismo.

Folha do Norte defende causa greve, Saudações Ruy Bacellar.⁹

Ou seja, tais acontecimentos pararam por quase quatro meses as atividades das estradas e dos ramais, e talvez justificasse assim a despesa obtida pela empresa no segundo semestre de 1909.

Algumas demoras... “Parada” do trem em 1909.

Partindo da leitura de nossas fontes, mais precisamente o jornal *Folha do Norte*, percebemos que o segundo semestre de 1909 para as estradas de ferro na Bahia foi um período turbulento. Vários motins aconteceram, fazendo com que as atividades da ferrovia, que apresentava regularidade, fossem travadas, ao passo que os descontentos tornaram-se rotineiros nos discursos dos redatores do jornal,

⁷ MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909. Estrada de Ferro Central da Bahia. n. 164, p. 163. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/viacao.html>>. Acesso em: 09 mar. 2010.

⁸ MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1909. Estradas Ferro Central da Bahia. n. 158, p. 158. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/viacao.html>>. Acesso em: 09 mar. 2010.

⁹ FOLHA DO NORTE, Anno 1, 13 nov. 1909. Digitalizado nº 34. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

Exmos. Presidente Republica, Ministro Viação. Múltiplo / Rio.

Commercio Feira Sant'Anna solidário congeres servidos viação ferrea Bahia, vem perante V. Exa. reclamar contra greve resurgida estradas ultimamente affecta ramal desta cidade, justificada orgaos competentes.

Sentindo-se de há muito onerado altas tarifas protesta contra continuação taes vexames.

Espera V. Exa. providenciará fazendo cessar urgente esse estado coisas restabelecendo-se trafego, modificando tarifas, confia patriotismo.

Folha do Norte defende causa greve. Saudações Ruy Bacellar.¹⁰

Afetar a economia local, que de certo não esperava a eclosão de tal movimento no ramal da cidade, quebraria, sem dúvidas, com a rotina dos comerciantes que dependeriam do transporte ferroviário para o traslado de suas mercadorias. Ao mesmo passo que a greve não significasse a normalização desse transporte, a redação do jornal aproveitou o ensejo para direcionar críticas a respeito das tarifas cobradas para o tráfego. Os comerciantes, ao que pensemos o contrário, mantiveram suas atividades normalmente, assim, como nos é relatado em nota,

Aceitando o offerecimento feito pela casa Ramos & Irmão desta praça, de animaes para a condução das malas que se achavam em Cachoeira, ordenou o sr. dr. Administrador dos correios a respectiva entrega pelo Agente de Cachoeira, chegando as mesmas, em numero de 15, a esta cidade na tarde de ante-hontem, acompanhadas pelo ambulante Fernando Queiroz.¹¹

Segundo o jornal, muitas “pessoas ligadas a interesses commerciaes, desceram a cavallo [lê-se cavalo], hoje, para S. Gonçalo e Cachoeira”.¹² E, ao mesmo tempo, a população espera que as providências sejam tomadas pelos órgãos superiores, afim de que normalize as atividades no ramal, “[...] os habitantes procuram com avidéz noticias dos acontecimentos, confiando no próximo termo de tal estado de cousas que não pode e não deve perdurar”.¹³

Trilhos arrancados, inutilização de alguns ao longo dos trechos, “deixando trem seguir hoje Cachoeira”, promoveu, hipoteticamente, algo negativo para o andamento do comércio na cidade. Mas, talvez o ensejo provocado pelos trabalhadores serviu como uma alternativa dos “necessitados” do serviço do trem para uma cobrança mais contundente ao Ministro da

¹⁰ FOLHA DO NORTE, Sabbado, Anno 1, 11 dez. 1909. Digitalizado n. 54. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

¹¹ Id.

¹² FOLHA DO NORTE, Anno 1, 13 nov. 1909. Digitalizado n. 34. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana. Algo que devemos observar nessa matéria foi o processo de depreciação do material rodante do trem que seguia a Feira de Santana. “Arrancados trilhos Kilometro 42” e “Tuneis, pontes, trilhos arrancados”.

¹³ Id.

Viação e também ao Presidente da República, já que as atenções voltaram-se para as Estradas de Ferro da Bahia.

Em nota, o redator enfatizou que a revolta foi uma revolta popular. Envolveria todos os setores da sociedade, pois foram prejudicados pelo mau serviço disponibilizado pela empresa *Estrada de Ferro Central da Bahia*. Assim,

O que la se dá é a revolta de uma população por demais explorada, é a revolta dos operários por demais perseguidos, é o commercio protestando contra o mau serviço e as tarifas de verdadeira extorsão [...] do trabalhador exausto tão em desaccordo com a exígua remuneração que lhe é concedida.¹⁴

Segundo a *Folha do Norte*, que transcreveu a fala do dep. Pedro Lago, o problema das ferrovias na Bahia era um agravante para os operários, explorados em seus serviços; para os comerciantes, devido às altas taxas cobradas; e, para a população que se indignava com o sucateamento das suas aparelhagens e materiais rodantes.

O dep. Lago assumiu sua postura em defesa do trabalhador e, ao mesmo tempo, ressalta sua defesa em prol do Comércio e da Lavoura, ambos prejudicados com essa postura da empresa ferroviária na Bahia. Qual a alternativa sugerida para a melhoria do tráfego ferroviário para esta cidade, e também para a Bahia? Encampação das estradas.

O processo de encampação das estradas na Bahia, nas primeiras décadas do século XX, se deu por dois motivos que devemos destacar: o descaso e sucateamento dos maquinários e estradas, e, as taxas de juros que a União pagava aos empresários. No artigo *Situação Incandescente*, o redator traça uma crítica ferrenha aos diretores da empresa que administra a Viação Geral Baiana e propõe que o Governo seja rígido nas suas posições, e reconheça a soberania do povo baiano frente essas imposições postas pela administração ferroviária. Deste modo,

A rescisão do contrato é indiscutivelmente, o meio mas prompto e eficaz [...]", ou seja, "[...] repelindo seu seio, os corvejadores das rendas e detractores indignos do seu valor e do seu nome.¹⁵

Seguindo de sucessivas cobranças do jornal, que a nosso vê representava os interesses de alguém, o meio periódico tornou-se um aporte no auxílio da difusão dos acontecimentos

¹⁴ FOLHA DO NORTE, Anno 1, Sabbado, 04 dez. 1909. Digitalizado n. 45. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

¹⁵ FOLHA DO NORTE, Anno 1, Sabbado, 11 dez. 1909. Digitalizado n. 49. Museu Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.

ocorridos, nesse caso, no ramal ferroviário de Feira de Santana. Nesse caso, se utilizando da greve, a *Folha do Norte* aproveitou para defender os interesses “mais seus” que dos grevistas, na medida em que os redatores demonstravam apoio ao movimento grevista, porém somente publicavam telegramas, notas, comentários feitos pelos membros do comércio e deputados.

Considerações Finais

Como já havíamos antecipado, o objetivo desse artigo é compreender as relações estabelecidas entre os comerciantes, e a população, de um modo geral, com os horários estabelecidos pela ferrovia em Feira de Santana.

Essas relações foram visualizadas a partir da investigação de documentações, no nosso caso os jornais locais do período, relatórios ministeriais e memorialistas. Tais materiais nos permitiram elucidar a participação do trem na cidade de Feira de Santana como veículo que movimentou o comércio, participando ativamente do cotidiano feirense de 1900 a 1914.

Fazendo um contraponto, devemos ressaltar a resistência de alguns comerciantes a utilização do trem.¹⁶ Sem contar que alguns comerciantes não utilizaram esse transporte devido aos custos cobrados para a condução de animais. Além do que alguns animais não resistiam à viagem, pois eram transportados em péssimas condições.

Por bem, como referencial metodológico nos baseamos na História Regional e Local, pois permitiu a compreensão dos espaços urbanos, vilas, cidades, enquanto sujeitos históricos que sofrem e se modificam nas cinzas do tempo (BARROS, 2007; SILVA, 1990). Assim atentaríamos para movimentos de agentes urbanos que ganharam outras conotações, outros significados. Cabe ressaltar que as cidades ainda se certificam enquanto lugares “[...] de trocas materiais e culturais [...]” (BARROS, 2007, p. 53).

Consideramos que o nosso trabalho apresenta uma leitura pontual acerca da ferrovia, ou melhor, do trem em Feira de Santana, no período supracitado, e a sua relação com os sujeitos históricos que viviam nesta cidade (os comerciantes, o comércio e a população de um modo geral).

¹⁶ Para Thompson a inovação é mais evidente na camada superior e mais resistente à plebe. Nesse sentido, todo processo tecnológico (modernização) passa por uma resistência das camadas populares, já que em boa parte dessas situações (a exemplo das disciplinas de trabalho, inovações econômicas) surgem como uma imposição dos governantes, comerciantes e “empregadores” à população. Cf. THOMPSON, E. Palmer. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 13-24.

Referências

- AMADO, Janaína. História e Região: reconhecendo e construindo espaços. In: SILVA, Marcos A. da (Coord.). *República em Migalhas: história regional e local*. São Paulo: Ed. Marco Zero, 1990.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Ferrovias, nômades e exilados. *Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, n. 1, p. 16-21, 2003.
- ARAÚJO, Alessandra O. *Redes e Centralidade em Feira de Santana (BA): o centro de abastecimento e o comércio de feijão*. 2005. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.
- BARROS, José D. Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis: Vozes, 2007.
- CAMELO FILHO, José V. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste Brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Ciências Econômicas) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.
- FOLHA DO NORTE. Feira de Santana. Digitalizado. Museu da Casa do Sertão, Universidade Estadual de Feira de Santana.
- FOOT HARDMAN, Francisco. *O trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- LAJEDINHO, Antonio do. *A Feira na década de 30 (memórias)*. Feira de Santana: 2004.
- MATTOSO, Kátia. *Bahia do século XIX: uma província do Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.
- MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Estrada de Ferro Central da Bahia. 1909. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/viaçao.html>>. Acesso em: 09 mar. 2010.
- PINTO, Raymundo A. C. *Pequena História de Feira de Santana*. Feira de Santana: SICLA, 1971.
- POPPINO, Rollie E. *Feira de Santana*. Salvador: Itapuã, 1968.
- SOUZA, Robério Santos. *Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892 – 1909)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- SOUSA FILHO, Jorge Raimundo. Ferrovias na Feira: O apito do trem, a hospedagem dos trilhos... (1877-1914). In: ENCONTRO ESTADUAL DE HISTÓRIA ANPUH/BA, 4, 2008, Vitória da Conquista. *Lista de Resumos*. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2008.
- TENÓRIO, Douglas Apratto. *Capitalismo e ferrovias no Brasil: as ferrovias em Alagoas*. Maceió: EDUFAL, 1979.

THOMPSON, Edward P. *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VINTE E CINCO DE JUNHO. Salvador, 1876. Arquivo Público do Estado da Bahia.