



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
Instituto de Economia

## A QUESTÃO FERROVIÁRIA NO DEBATE DO SENADO IMPERIAL (1835-1889)

**Rafael da Costa Natera**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Econômico – área de concentração: História Econômica, sob a orientação do Prof. Dr. Hernani Maia Costa.

*Este exemplar corresponde ao original da dissertação defendido por **Rafael da Costa Natera** em 22/02/2010 e orientado pelo Prof. Dr. **Hernani Maia Costa**.*

CPG, 22/02/2010

A handwritten signature in black ink, reading "Hernani Maia Costa", is written over a horizontal line.

Campinas, 2010

**Ficha catalográfica elaborada pela biblioteca  
do Instituto de Economia/UNICAMP**

N192q	Natera, Rafael da Costa. A questão ferroviária no debate do senado imperial (1835-1889) / Rafael da Costa Natera. -- Campinas, SP: [s.n.], 2010.  Orientador : Hernani Maia Costa. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia.  1. Ferrovias – História – Brasil. 2. História econômica – Brasil. 3. Brasil - História – Império – 1822-1889. I. Costa, Hernani Maia. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título
	10-016-BIE

**Título em Inglês: The railroad question in the imperial senate debate (1835-1889)**

**Keywords: Railroad – History – Brazil ; Economic History – Brazil ; Brazil – Imperial history – 1822-1889**

**Area de Concentração :** História Econômica

**Titulação:** Mestre em Desenvolvimento Econômico

**Banca examinadora:** Prof. Dr. Hernani Maia Costa  
Prof. Dr. Pedro Paulo Zahluth Bastos  
Prof. Dr. Pedro Geraldo Tosi

**Data da defesa:** 22-02-2010

**Programa de Pós-Graduação:** Desenvolvimento Econômico

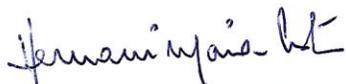
Dissertação de Mestrado

Aluno: RAFAEL DA COSTA NATERA

“A Questão Ferroviária no Debate do Senado Imperial (1835-1889)”

Defendida em 22 / 02 / 2010

### COMISSÃO JULGADORA



**Prof. Dr. HERNANI MAIA COSTA**  
Orientador – IE / UNICAMP



**Prof. Dr. PEDRO PAULO ZAHLUTH BASTOS**  
IE / UNICAMP



**Prof. Dr. PEDRO GERALDO TOSI**  
UNESP / Franca

## AGRADECIMENTOS

Ao Instituto de Economia da UNICAMP e ao CNPq, pelo espaço acadêmico e pelo financiamento de pesquisa que permitiram a realização deste trabalho.

Ao Professor Dr. Hernani Maia Costa, orientador que me instruiu na análise dos documentos e na correção e revisão do trabalho. Obrigado pela paciência e atenção

Ao Professor Dr. Pedro Paulo Zahluth Bastos por suas sugestões no exame de qualificação, assim como por sua prontidão em atender toda e qualquer demanda dos alunos do mestrado em História Econômica.

Ao Professor Dr. Pedro Geraldo Tosi, por me acompanhar com suas críticas e apoio desde os primeiros tempos de graduação, e por tutoriar o Grupo PET da UNESP Franca, que sem dúvida faz parte substantiva da minha formação como indivíduo e como acadêmico.

Ao Professor Dr. José Ricardo Barbosa Gonçalves, por compartilhar longas conversas e por suas críticas duras que sempre instigavam o pensamento crítico.

Aos amigos da UNESP Franca: Gabriel Terra (Thunder), Rafael Lopes Prianti (Pyratinha), Leonardo Guerra, Augusto, Danielle, Bruno, Davi, Denny, Carol, Isabela. Vocês são amigos eternos.

A Michele Salgado pela leitura e correção do texto.

Aos amigos da pós-graduação, com quem convivi e compartilhei idéias importantes: Emmanuel Nakamura, Gabriel Rossini, Manuela Santos e Mário Morato.

A Érika Lopes, William Nozaki, Roberto Pereira Silva e Bianca Giudici pela amizade, viagens, uísques, cervejas. Vocês são companheiros incomparáveis. Obrigado William e Roberto pela leitura e sugestões a esse trabalho.

E muitíssimo obrigado a minha família: meu pai Antonio Carlos Natera, minha mãe Erica Patrícia Vieira da Costa Natera e a minha irmã Camila da Costa Natera, pelo apoio e amor incondicional, sem o qual seria impossível viver. Agradeço as orações e a preocupação com a minha vida pessoal e intelectual.

## **RESUMO**

Nesse trabalho procuramos entender como foi conduzido o debate político em relação à concessão das ferrovias e como foi feita a distribuição de verbas governamentais entre as diferentes regiões do Império. Procuraremos compreender como se deu as negociações entre as diferentes regiões brasileiras, tanto no âmbito Legislativo como no Executivo, e quais as principais diretrizes que norteavam a decisão da classe dirigente imperial em relação a concessões e privilégios para a construção de estradas de ferro. Usaremos para tal as discussões empreendidas no Senado Imperial de 1835 a 1889 e os Relatórios Anuais do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1865 a 1884

Palavra chave: Ferrovia - História Econômica - Senado - Classe dirigente

## **ABSTRACT**

In this text we tried to understand how politic debate was conducted in relation to concession railways and also, how was done the distribution of the governmental budget for the different regions of the Empire. We tried to understand how was done negotiation the between the different Brazilian regions, as in the ambit of Legislative as in the ambit of Executive, and which the main guidelines that guided the decision of the imperial ruling class in relation to the concession and privileges for building railways. We used for it the discussions attempted at the Senate Imperial from 1835 to 1889 and the Annual Reports of the Ministry of Agriculture, Commerce and Public works from 1865 to 1884.

Key words: Railway – Economic History – Senate - Ruling class

# A QUESTÃO FERROVIÁRIA NO DEBATE DO SENADO IMPERIAL (1835-1889)

## SUMÁRIO

Introdução.....	01
 <b>Capítulo 1 - O debate político e a concessão de ferrovias no Império</b>	
1.1 – Uma periodização política do Império.....	13
1.2 - Os partidos políticos do Império e seus programas.....	20
1.3 -Uma análise das primeiras tentativas ferroviárias brasileiras.....	27
1.4 - O impacto da abolição do tráfico de escravos e as novas garantias ferroviárias.....	37
1.5 - A ferrovia e a integração nacional e internacional.....	46
1.6 - O jogo político da concessão das estradas de ferro.....	48
 <b>Capítulo 2 – O debate ferroviário</b>	
2.1 - Primeiros debates.....	55
2.2 - As disputas ferroviárias.....	69
2.3 -Aspectos estratégicos das concessões ferroviárias: as ferrovias da seca.....	75
2.4 – As ferrovias paulistas.....	78
2.5- A centralização do Império e suas conseqüências nas diretrizes ferroviárias.....	82
 <b>Capítulo 3 - Um balanço quantitativo das concessões ferroviárias e seus resultados</b>	
3.1 - O orçamento Imperial e os investimentos.....	89
3.2 - Um balanço quantitativo de três ferrovias: Estrada de Ferro Dom Pedro II, Estrada de Ferro de Recife ao São Francisco e Estrada de Ferro Bahia a Juazeiro.....	96

Considerações finais.....	113
Referências Bibliográficas.....	117

## Índice de Tabela

### Capítulo 1

- 1.1 - Fontes de recursos para financiar a Guerra do Paraguai - p.19
- 1.2 - Principais despesas administrativas por itens no Brasil 1841-1889 (%) - p.19
- 1.3 - Senadores que participaram das discussões ferroviárias e suas filiações partidárias p.23
- 1.4 - Vias férreas no mundo em milhas - p.27
- 1.5 - Despesas do Governo Central por categorias 1841-1889 - p.40

### Capítulo 2

- 2.1 - Origem provincial dos ministros por períodos, 1822-1889 - p.74
- 2.2 - Produção de café por região em São Paulo 1834 - p.80
- 2.3 - Produção de café por região em São Paulo 1854 - p.81
- 2.4 - Produção de café por região em São Paulo 1886 p - 81

### Capítulo 3

- 3.1 - Participação da receita arrecadada na Corte e nas províncias da receita geral do Império (%) - p.92
- 3.2 - Participação na receita e despesa das províncias (em £) - p.94
- 3.3 - Participação na receita e despesa das regiões (em £) - p.95
- 3.4 - Expansão das estradas de ferro por décadas – p.100
- 3.5 - Estradas de Ferro do Estado até dezembro de 1888 - p.100
- 3.6 - Garantia de juros assegurado pelo Estado – p.101
- 3.7 - Capital despendido pelo Império em estradas de ferro – p.101
- 3.8 - Resultado financeiro operacional da D. Pedro II –p.102
- 3.9 - Investimentos na Estrada de Ferro D. Pedro II – p.103
- 3.10- Número de passageiros transportados por ano pela D. Pedro II – p.104
- 3.11- Mercadorias transportadas por ano em kilogramas pela D. Pedro II – p.104
- 3.12- Resultado financeiro operacional da Recife ao São Francisco – p.106
- 3.13-Número de passageiros transportados por ano da Recife ao São Francisco – p.107
- 3.14-Mercadorias transportadas por ano em kilogramas da Recife ao São Francisco - p.108

3.15 - Resultado financeiro operacional da Bahia ao Juazeiro - p.109

3.16 - Número de passageiros transportados por ano da Bahia ao Juazeiro - p.110

3.17 - Mercadorias transportadas por ano em kilogramas da Bahia ao Juazeiro - p.111

## **Índice de Gráfico**

Capítulo 1

1.1 - Composição da riqueza em São Paulo - p.41

## **Índice de Quadro**

Capítulo 1

1.1 - Evolução do sistema partidário do Império - p.22

## Introdução

Buscamos demonstrar como foi conduzido o debate político em relação à concessão das ferrovias e como foi feita a distribuição de verbas governamentais entre as diferentes regiões do Império durante o século XIX. Procuramos entender como se deram as disputas políticas entre as diferentes regiões brasileiras, tanto no âmbito Legislativo como no Executivo, em busca de concessões e privilégios para a construção de estradas de ferro em seus territórios, pois não raro, essas concessões e privilégios eram usados como moeda de troca pelo Governo Central em busca de apoio político no Parlamento. Usaremos para isso, as discussões envolvendo os membros do Senado Imperial e ainda fizemos um levantamento da rentabilidade, volume transportado e andamento das obras das três ferrovias que mais se destacaram nos debates políticos e que pressupunham ser o tronco do sistema ferroviário brasileiro, ao propiciar a integração do Norte com o Sul do Império através da ligação com o Rio São Francisco: Estrada de Ferro D. Pedro II, Estrada de Ferro de Recife ao São Francisco e Estrada de Ferro Bahia ao Juazeiro.

Antes de entrarmos propriamente no cerne do trabalho, cabe aqui um breve histórico das condições do transporte antes da existência da ferrovia e como sua presença mudou a dinâmica das trocas em escala mundial, pois durante quase toda a Época Moderna até o advento das ferrovias, a morosidade no transporte de pessoas e cargas sempre entravou as relações humanas e, sobretudo as relações comerciais impondo um limite permanente ao crescimento das economias.

Ao passarmos um breve olhar sobre os transportes entre o século XV e XVIII, observamos que o transporte marítimo, base de um sistema de ligações universal, foi à melhor opção<sup>1</sup> para época, mas mesmo assim, não alterou o caráter de lentidão e de irregularidades dos prazos que caracterizavam os transportes na Época Moderna, e que continuava a ser um limite à expansão econômica do Antigo Regime. A navegação tinha suas limitações: as naus portuguesas, por exemplo, chegavam a deslocar no século XVI apenas 200 toneladas, somente sendo possível ultrapassar essa capacidade por volta de

---

<sup>1</sup> Em *A Era do Capital*, Hobsbawm coloca que a irregularidade dos prazos e da velocidade dos navios somente foi modificada com a introdução da navegação a vapor no século XIX. Dados mostrariam que o transporte marítimo a vapor expandiu de 14% do transporte mundial em 1840 para 49% em 1870, superando a navegação a vela na década de 1870, e principalmente na de 1880, quando a vela foi reduzida a 25% do transporte global.

1840 com o emprego do ferro na confecção dos cascos dos navios. Não bastasse o reduzido volume de carga, as viagens por mar sofriam com a inconstância dos prazos, já que os ventos regulavam a velocidade dos navios.

O panorama do transporte terrestre era ainda mais desanimador, pois era raro encontrar estradas pavimentadas ou empedradas, e os albergues e as casas de pouso constituíam privilégios de uns poucos países desenvolvidos. Poucos foram as melhorias que se observou desde os tempos do Império Romano. Uma descrição que sintetiza as condições do transporte no século XVIII pode ser encontrada no historiador Fernand Braudel:

(...) a troca , que é o instrumento de qualquer sociedade econômica em progresso, foi prejudicada pelos limites que lhe eram impostos pelos transportes: a lentidão, o seu magro fluxo, a sua irregularidade e, finalmente, o seu elevado custo. Tudo encalha nestas dificuldades. Para nos familiarizarmos com essa antiga e persistente realidade, podemos repetir a frase já citada de Paul Valery: “Napoleão desloca-se à mesma velocidade de Julio Cesar. (BRAUDEL,1995, p.390).

Para exemplificar, no caso específico da Inglaterra, berço da ferrovia, cabia ao Parlamento a definição das normas e obrigações concernentes à abertura e conservação das estradas de rodagem, distribuindo-as entre as autoridades governamentais, paroquiais e indivíduos, cujo objetivo era apenas a manutenção de um sistema viário arcaico, dentro de um mundo econômico essencialmente doméstico e rural. No século XVIII, quando importantes transformações processaram-se na vida econômica inglesa, esse sistema começou a desmoronar. O peso do crescente tráfego de veículos de tração animal, responsável pelo desgaste das estradas, exigiu sua adequação ao volume também crescente da circulação de mercadorias e pessoas; assim, autorizadas pelo Parlamento, as paróquias passaram a cobrar taxas de passagem visando a conservação dos caminhos, o que acabou por dar origem as *turnpikes roads*, as estradas de barreiras e, por conseguinte, a criação das Companhias de Estradas de Barreiras (Turnpikes Roads Companies), altamente lucrativas para aqueles que as exploravam<sup>2</sup>. A melhora nas estradas e caminhos tem íntima relação com a Revolução Industrial e com a produção em larga escala, que evidenciou a precariedade dos transportes e exigiu soluções mais adequadas para o escoamento mais

---

<sup>2</sup> Cf. COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo no século XIX*. USP, São Paulo, 1984, p. 11-12

rápido das mercadorias. A Revolução Industrial potencializou a revolução dos transportes, assim como essa, reversamente, dinamizou o processo de industrialização.

Na América Portuguesa a navegação se firmou como a via de transporte mais abrangente, sendo responsável pela maior parte das comunicações humanas e comerciais, uma vez que o Pacto Colonial determinava um padrão de comércio voltado para fora, onde a colônia exportava produtos tropicais e riquezas minerais e importava produtos manufaturados da metrópole. A produção no litoral facilitava o controle político da metrópole e diminuía os custos de transportes até o mercado europeu, o que explica a concentração de grande parte da população no litoral até que o aparecimento do ouro abrisse novos horizontes econômicos e propiciasse a interiorização do povoamento na colônia.

Mas mesmo após a descoberta do ouro, os investimentos em infra-estrutura terrestre eram exíguos, e as precárias estradas só poderiam ser utilizadas por animais e pedestres em época de seca, uma vez que as chuvas tropicais as transformavam em atoleiros intransitáveis. Na falta de cavalos ou de outro animal de carga, raros na colônia até o final do século XVIII, a circulação de mercadorias por via terrestre era feito no lombo de homens. Escravos, negros e índios formavam as tropas de carregadores – esses tratados por “bestas humanas” – que atuavam principalmente nos deslocamentos de São Paulo à Santos e de Minas Gerais à Bahia e ao Rio de Janeiro.

Os animais criados no Nordeste não chegaram para a demanda. Por outro lado, no Sul do país, havia cavalos e mulas selvagens à vontade. Foi por volta de 1730, que esses animais começaram a aportar com mais frequência do Sul para o Sudeste do Brasil e acabaram por substituir, em parte, o lombo humano pelo lombo animal. A partir daí, os muare<sup>3</sup> seriam o principal meio de transporte de carga da economia brasileira. Vindos das regiões sulinas, as tropas passavam pelo posto de registro de Curitiba e chegavam em São Paulo para a Feira de Sorocaba, e dali eram vendidas para várias regiões, principalmente Minas Gerais e Rio de Janeiro.

---

<sup>3</sup> A preferência do muar em detrimento do cavalo se explica pelo fato de um cavalo agüentar em média seis arrobas de carga, enquanto uma mula carrega até doze arrobas. A respeito, ver entre outros: ELLIS JR. Alfredo. *O ciclo do muar*. In: Revista de História. São Paulo, v. 1, 1950 e ainda, GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.

Com a introdução da ferrovia no Brasil, o lombo animal foi sendo gradualmente substituído pelo transporte ferroviário. Podemos considerar o ano de 1875 como o marco simbólico da decadência do transporte feito por muares, em virtude da inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana que dá fim à Feira de Sorocaba. Porém o transporte de muar persistiria até a década de 30 no norte mineiro, no transporte de carvão para os fornos siderúrgicos.

Verificamos que a America Portuguesa em nada se diferenciava do mundo em relação às dificuldades com os transportes, que pouco avançou em velocidade e eficiência num longo espaço de tempo. Desta forma podemos dizer que a ferrovia foi uma inovação como definido por Schumpeter<sup>4</sup>, pois representou um processo de mutação industrial que “incessantemente revoluciona a estrutura econômica a partir de dentro, incessantemente destruindo a velha, incessantemente criando uma nova” Esse processo é chamado por Schumpeter de “destruição criadora” que é explicada na passagem a seguir:

O capitalismo (...) é, pela própria natureza, uma forma ou método de mudança econômica, e não apenas nunca está, mas nunca pode estar estacionário. (...) O impulso fundamental que inicia e mantém o movimento da máquina capitalista decorre dos novos bens de consumo, dos novos métodos de produção ou transporte, dos novos mercados, das novas formas de organização industrial que a empresa cria” (SCHUMPETER, 1984, p.113)

A ferrovia impôs um novo padrão aos transportes, mudando a dinâmica do mercado e decretando a obsolescência dos transportes terrestres até então utilizados<sup>5</sup>. O sistema de viação férrea deve ser sempre considerado um ramo de grande importância para a expansão do comércio mundial. A ferrovia foi a invenção símbolo do progresso e da industrialização no século XIX, pois sua eficiência nos transportes terrestres de passageiros e mercadorias em grande quantidade, cortando longas distâncias em um curto espaço de tempo e a custos menores revolucionou o mundo por uma nova dimensão de tempo e espaço. Não é por acaso que Eric Hobsbawm define “a primeira máquina a vapor, um maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora, fazendo seu caminho onde

---

<sup>4</sup> Schumpeter procurou mostrar o caráter progressivo (não estacionário) do sistema capitalista. O capitalismo é descrito como um sistema evolutivo em permanente transformação, onde a produtividade é crescente.

<sup>5</sup> A tropa de muares continuaria a existir, mas claramente existia uma diferença de velocidade e custo entre as duas em que a ferrovia levava vantagem. Gradualmente o uso de animais foi sendo substituído pela ferrovia por onde estas passavam, e no século XX será suplantado definitivamente pela transporte rodoviário.

nada havia passado antes, exceto animais e carroças” (HOBSBAWM, 2005, p.89). Graças aos caminhos de ferro que cortaram o globo, mercados foram unificados e expandidos e o capitalismo pôde alcançar regiões até então inóspitas aos seus domínios.

Companhias de estradas de ferro são empresas essencialmente capitalistas, e como tal, por onde passaram, levaram consigo os princípios do próprio capitalista, como novas relações de produção e as sensíveis transformações das estruturas econômicas e sociais. A ferrovia foi apenas um dos instrumentos do avanço do capitalismo industrial no século XIX, porém um instrumento de vital importância.

É vasta a bibliografia e os estudiosos que centraram seus estudos nas ferrovias e nos efeitos diretos e indiretos que ela tem sobre a vida material, política e social. Não é nossa intenção fazer aqui uma discussão bibliográfica sobre todos os trabalhos realizados que tiveram como foco a ferrovia, e, sim, indicar e demonstrar as obras que são referências no assunto, suas contribuições e suas lacunas.

Um dos primeiros a se aventurar no assunto ferroviário foi Christiano Benedicto Ottoni<sup>6</sup>, homem de vida política ativa e que possuía profundo conhecimento técnico em engenharia, seu livro *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil* de 1859, abre a bibliografia sobre o tema no país. Em seu livro, o autor dá sua perspectiva sobre qual seria o melhor caminho para se regularizar as concessões de estradas de ferro e tornar mais proveitoso os auxílios do Estado Imperial, propondo definir “as grandes linhas que um dia devem compor nossa rede” (OTTONI, 1859, p.21). Ottoni tem sua visão voltada para a integração nacional, num transporte que une o sistema fluvial ao sistema ferroviário, vê no Rio São Francisco o ponto de encontro das primeiras linhas férreas. Afirma que a Estrada de Ferro D. Pedro II “amesquinhará os seus fins e a sua importância se não oferecer um de seus braços, penetrando pelo interior de Minas para apertar o abraço de que falei entre o Norte e o Sul”<sup>7</sup> (OTTONI, 1859, p.22).

---

<sup>6</sup> Nascido em 1811, foi eleito deputado geral pelo Partido Liberal na província de Minas Gerais em 1835, sendo reeleito várias vezes. Participou da Revolução de 1842 que foi suprimida por Caxias. Foi capitão-tenente da marinha, engenheiro, 1º Diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II e senador do Império em 1879 pela província do Espírito Santo, também o sendo senador na República pelo Estado de Minas Gerais. Faleceu em 1896.

<sup>7</sup> Ottoni vê na ligação com o São Francisco apenas o primeiro passo da nossa rede ferroviária e deixa para as gerações seguintes iniciar “a grande comunicação do Rio do Prata ao Amazonas por barcos a vapor e por trilhos de ferro, imenso arco concêntrico ao do São Francisco, e que ligado a ele por diversos raios, constituirá a rede brasileira” (OTTONI, 1938, p.22)

Em sua autobiografia *Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá e Cia e ao Público*, datada de 1878, Mauá<sup>8</sup> relata em seu momento de crise, as dificuldades que enfrentou para a constituição de empresas férreas. Descreve, como uma ousadia, o primeiro empreendimento férreo no Brasil de qual foi fundador, a Estrada de Ferro Mauá, ligando a Corte à Petrópolis, pois, na época, havia uma descrença a respeito da introdução das vias férreas no Brasil. Mauá acusa o Estado Imperial de beneficiar o capital inglês em detrimento do capital nacional. Apresenta a figura de um Estado paternalista e clientelista, que nega um tratamento equitativo e neutro<sup>9</sup> entre as partes, beneficiando aqueles interesses diretamente ligados ao da classe política dirigente e do capital inglês. Claramente é necessário termos um cuidado com as impressões e opiniões de Mauá, pois ela está impregnada de ressentimento em relação ao Estado Imperial e do capital inglês, pois o primeiro, não lhe socorreu no momento de dificuldade apesar dos inúmeros esforços por ele prestados ao país; e o segundo, lhe fazia concorrência além de lhe dar um calote com o não pagamento dos adiantamentos feitos na construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Em seu livro *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*, Liberato de Castro<sup>10</sup> não deixou escapar a importância das estradas de ferro nas questões orçamentárias e financeiras no Império e inicia um estudo sintético sobre cada ferrovia, cuja concessão foi feita no Império, fornecendo ano de concessão, desenvolvimento dos trabalhos, extensão, se contava com garantia de juros, quantidade despendida com a construção e o balanço da empresa, verificando *déficits e superávits* das companhias<sup>11</sup>. Podemos dizer que Liberato de Castro Carreira faz uma investigação documental sobre dados quantitativos das empresas férreas sem aprofundá-los numa análise.

---

<sup>8</sup> Mauá além de construir a primeira estrada de ferro deu sua contribuição financeira e pessoal a uma gama de estradas de ferro como: Dom Pedro II, Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, Estrada de ferro da Bahia, Estrada de ferro de Antonina à Curitiba, Estrada de ferro do Paraná a Mato Grosso, Estrada de ferro do Rio Verde e a Estrada de ferro de Santos a Jundiaí, cujos pagamentos antecipados para sua construção nunca lhe foram pagos pela companhia inglesa, a qual acusa de ter contribuído para sua derrocada financeira

<sup>9</sup> A imparcialidade do Estado Imperial é ressaltada por Mauá na negativa da garantia de juros a Estrada de Ferro Mauá, enquanto ao mesmo tempo, a Companhia União Indústria contratava com o governo Imperial entregar à estrada de ferro Dom Pedro II, todas as cargas que de Minas transportava, além de um empréstimo de seis mil contos depois perdoado.

<sup>10</sup> Nasceu na Província do Ceará em 1820, tendo sido Senador em 1881 até 1889. Foi idealizador e liderou a construção, em 1872, da Estrada de Ferro de Baturité, assim como organiza, como um dos principais acionistas, o Banco Comercial e Hipotecário, criado em 1877. Foi membro da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e do Instituto Histórico e Geográfico. Morreu em 1903.

<sup>11</sup> Todas as informações são condicionadas a existência de documentos. Os balanços, muitas vezes ausentes em alguns anos, são explicados devido a lacunas na documentação.

Adolpho Pinto<sup>12</sup> será a primeira referência sobre as estradas de ferro paulista, dando os pormenores das questões políticas, jurídicas e técnicas que envolviam as companhias férreas na província de São Paulo. Seu estudo detalhou cada estrada de ferro da província de São Paulo em sua especificidade. A relação entre a ferrovia e a cultura cafeeira não escapou ao autor, mas esse apenas as trabalhou de maneira superficial. O autor dividiu o desenvolvimento ferroviário paulista em 4 fases:

- 1º fase: seria a dos esforços malogrados; é o período dos precursores mais ou menos fantasiosos, que não raro sacrificaram tudo ao seu ideal.
- 2º fase: seria a dos notáveis resultados positivos, caracterizada pelas concessões ferroviárias feitas com os favores de zona privilegiada e garantia de juros.
- 3º fase: quando as estradas ainda se constroem com o privilégio de zona, mas já dispensam a garantia de juros.
- 4º fase: a indústria ferroviária em completo desenvolvimento emancipa-se da proteção do Estado, tornando-se livre a qualquer a construção de estradas de ferro, com a única restrição de respeitarem os direitos adquiridos.

O modelo apresentado por Pinto é esquemático e acaba ignorando especificidades de determinadas regiões e ferrovias, mas de um modo geral, apresenta o panorama do desenvolvimento ferroviário em São Paulo.

Todos os autores que apresentamos até agora são contemporâneos do século XIX e participaram ativamente na construção de companhias férreas, seja atuando no campo político, técnico ou empresarial. Foram homens que idealizaram a construção de um sistema ferroviário que trouxesse o progresso ao Brasil. A proximidade desses autores com seu objeto de trabalho fez com que o caráter analítico ficasse prejudicado e limitado, contribuindo muito mais por suas informações documentais e pelos relatos de suas experiências pessoais. Tentaram uma análise global do desenvolvimento ferroviário, que apesar de nos parecer insatisfatória sobre o ponto de vista analítico e reflexivo foi

---

<sup>12</sup> PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública de São Paulo*. 2 ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.

importante para dar margem a novos estudos que se utilizaram de seus dados, relatos e documentações.

Os autores do século XX por sua vez se afastaram do conhecimento prático sobre as ferrovias, pois eram em sua quase totalidade pesquisadores e estudiosos, geralmente historiadores, economistas e sociólogos, que se propunham fazer uma análise de acordo com os parâmetros metodológico-científicos das universidades. Os recortes espaciais e temporais ficaram menores, são ampliados os temas, ganha-se em especificidade, perde-se por não se tentar uma leitura global do processo.

Estudos visando mais a totalidade do processo ferroviário foram realizados por José Luiz Baptista<sup>13</sup> e Ademar Benévolo<sup>14</sup> que contam as fases do desenvolvimento férreo brasileiro com sua primeira etapa de malogros e fracassos; a segunda, como das primeiras construções férreas, caracterizadas pelas concessões ferroviárias com favores de privilégio de zona e garantia de juros; a terceira, com a emancipação da proteção do Estado. Assim como a classificação de Adolpho Pinto esse modelo é demasiadamente esquemático, não dando conta das especificidades de realidades regionais distintas em que estavam inseridos o Norte e o Sul do Império.

Um dos temas mais abordados em vários estudos ferroviários é a relação ferrovia/café, que foi melhor analisada por Odilon Nogueira de Matos<sup>15</sup> em seu livro *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, onde faz um verdadeiro mapa da cultura cafeeira e seus efeitos sobre o desenvolvimento férreo. O autor salienta que a estrada de ferro nas províncias do Rio de Janeiro e São Paulo nasceu intimamente ligada ao café, pois os seus promotores foram fazendeiros e comissários do café, sendo toda a rede ferroviária, com raras exceções, construída em função da cafeicultura. Uma das especificidades das ferrovias do café seria o fato de não abrirem novas fronteiras, como foi em todo o processo de desenvolvimento de redes ferroviárias no mundo, mas pelo contrário, acompanharam aquelas rotas que iam sendo desbravadas pela expansão colonizadora desencadeada pelo café.

---

<sup>13</sup> BAPTISTA, José Luiz. *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Anais do III Congresso de História Nacional. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942

<sup>14</sup> BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, Recife, 1952

<sup>15</sup> MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega. 1974

Para o entendimento das especificidades das ferrovias nordestinas contamos com o estudo de José Vieira Camelo Filho<sup>16</sup> em sua tese de doutorado “A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste Brasileiro” que aborda pontos como a concessão das ferrovias no Nordeste, os favores políticos e a especulação financeira que as envolvia, a especificidade da região em relação às áreas cafeeiras, assim como o ritmo de expansão e os resultados operacionais das ferrovias nordestinas.

Ao confrontarmos o estudo José Vieira Camelo Filho ao de Odilon Nogueira de Matos fica claro que as realidades econômicas, sociais e culturais de cada região influíram no modo como as ferrovias se organizaram, impossibilitando um quadro esquemático evolutivo em etapas como se ambas tivessem mais características em comum do que divergências. No caso do Norte do Império, as primeiras ferrovias foram implantadas com o capital privado estrangeiro, sobretudo inglês, com apoio decisivo do Governo Imperial. Já nas ferrovias do café, era o capital nacional ligado ao setor produtivo e mercantil que dava a dinâmica da expansão, e apesar dos incentivos do governo num primeiro momento, nem de longe se comparavam aos gastos despendidos com as ferrovias nortistas. A rentabilidade de algumas ferrovias do café era tão alta que algumas abdicaram o direito da garantia de juros. Fica claro para nós que o diferente estágio econômico por que passava cada região, o café em ascensão e o açúcar em declínio, fez com que se apresentassem diferentes formas de desenvolvimento ferroviário, impossibilitando uma história global das estradas de ferro que não apontasse e confrontasse essas especificidades e divergências.

O impacto da ferrovia é tão grande no cotidiano das pessoas que alguns autores centraram-se nos efeitos que a ferrovia tem sobre determinada esfera da vida social, como é o caso do trabalho de Wilma Peres Costa<sup>17</sup> e de Maria Lúcia Lamounier<sup>18</sup> que mostram o impacto da ferrovia no mercado de trabalho da época. Wilma Perez Costa coloca a ferrovia como o embrião das relações de trabalho assalariado no Brasil e Lamounier analisa as condições de trabalho nas obras férreas, e como o emprego de trabalhadores escravos, desafiando a legislação vigente que proibia sua utilização, e de trabalhadores brasileiros e

---

<sup>16</sup> CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Campinas, SP, 2000.

<sup>17</sup> COSTA, Wilma Peres. *Ferrovia e transição para o trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1976.

<sup>18</sup> LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX*. Livre Docência. USP. 2008.

estrangeiros contratados sob condições e legislações repressivas, revelariam as dificuldades de inserção do país nas instituições capitalistas “modernas”.

Os estudos sobre ferrovias específicas aumentaram significativamente, podendo citar como exemplos os trabalhos de Paulo Roberto Cimo Queiroz<sup>19</sup> com a Ferrovia Noroeste, Francisco Foot Hardman<sup>20</sup> com a Ferrovia Madeira Mamoré, Benedito Genésio Ferreira<sup>21</sup> com a Estrada de Ferro de Baturité, assim como Célio Debes<sup>22</sup> com a Paulista e Zamboni<sup>23</sup> com a Mogiana. Essa multiplicação de trabalhos permitiu-nos conhecer as particularidades de cada ferrovia, o que nos possibilita hoje uma maior gama de informações para que possamos fazer uma melhor síntese da história ferroviária brasileira.

Embora esse trabalho não proponha uma síntese sobre o desenvolvimento ferroviário nacional, ele vem preencher uma lacuna não discutida nos demais estudos sobre ferrovia: a relação entre interesses políticos e estradas de ferro. Quais interesses se confrontavam? Havia um caráter regional na disputa pelas concessões? Como se articulava as coalizões? Houve privilegiamento de uma região sobre a outra? Entender a relação entre a intervenção consciente e deliberada da classe dirigente, a definição de concessões ferroviárias e alocação de recursos do Estado é o nosso principal objetivo.

Trata-se de uma pesquisa documental-histórica, de forma que coletamos os dados na Biblioteca da Faculdade de Direito da USP e no site da Universidade de Chicago <http://catalog.crl.edu.com>, no primeiro semestre de 2008, sendo que analisamos neste trabalhos os discursos senatoriais e os relatórios do Ministério da Agricultura que tratam sobre a questão ferroviária entre 1835 a 1889.

Este trabalho encontra-se organizado em três capítulos: o primeiro compreende uma análise do desenvolvimento ferroviário brasileiro, que é dividido em duas fases distintas: a primeira, sendo as das tentativas malogradas, em que não houve construção de ferrovias; a segunda fase, posterior a abolição do tráfico de escravos e aprovação da lei de garantia de juros, deu início a construção das estradas de ferro no Império. Mostramos também, como

---

<sup>19</sup> QUEIROZ, Paulo R. Cimó . *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na 1ª metade do século XX*. 1ª. ed. Bauru: EDUSC, 2004.

<sup>20</sup> HARDMANN, Francisco Foot. *Trem fantasma*. São Paulo: Ed. Schwarcz, 1988.

<sup>21</sup> FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.

<sup>22</sup> DEBES, Célio. *A caminho do oeste*. São Paulo: Bentivegna, 1968.

<sup>23</sup> ZAMBONI, M. C. *A Mogiana e o café: contribuições para a historiografia da estrada de ferro Mogiana*. Franca: Unesp, 1993 (dissertação mestrado).

se deu o jogo político da concessão ferroviária entre os diferentes partidos políticos. No segundo capítulo, tratamos dos debates ferroviários, como foi concedida a garantia de juros e concessões ferroviárias, quais eram os atores políticos envolvidos, e quais os interesses que representavam. Discutimos também a questão da centralização política do Império e quais suas conseqüências nas diretrizes ferroviárias. E, no último capítulo, tratamos sobre o orçamento imperial, verificando se houve o privilegiamento na concessão de verbas para as províncias do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Fizemos também, um balanço quantitativo das três ferrovias que mais se destacaram no debate senatorial: Estrada de Ferro Dom Pedro II, Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e Estrada de Ferro Bahia à Juazeiro.

Se, restringimos o recorte temporal ao período Imperial é por acreditarmos que os interesses e a classe dirigente sofrem um processo de ruptura com a República. Esperamos que através do confronto entre o debate político e a efetivação da ação estatal frente às ferrovias, possamos mapear os interesses da classe dirigente imperial, qual o seu projeto ferroviário, seus beneficiários e os excluídos. Questões essas que pretendemos discutir até o final desta dissertação.

## **Capítulo – 1 – O debate político e a concessão de ferrovias no Império**

### **1.1 – Uma periodização política do Império**

Na história política do Império é possível definir alguns marcos cronológicos para seu estudo. Assim, de 1822 a 1831, o Primeiro Reinado foi marcado por transformações e adequações devido à total libertação da tutela de Portugal e a necessidade de se constituir como um país autônomo e soberano. A fase da Regência, entre 1831 e 1840, que se iniciou com a abdicação de D. Pedro I e terminou com o Golpe da Maioridade, foi um momento marcado por profundas turbulências na sociedade e na política brasileira; o Golpe da Maioridade coloca D. Pedro II com quinze anos no trono e de, 1840 a 1850, assiste-se a preparação para o Segundo Reinado propriamente dito, caracterizado pelo fim das turbulências da década precedente, a votação das leis garantidoras da ordem e o amadurecimento do Imperador. De 1850 a 1864, o Império conhece relativa estabilidade e o primeiro surto de realizações materiais significativas, de 1864 a 1870, a Guerra do Paraguai se torna o epicentro das atenções, e, por último, de 1870 a 1889, quando apesar da relativa ordem e de certo desenvolvimento, as contradições do sistema se aguçam até o golpe final na Monarquia e a ascensão da República.

De acordo com Emilia Viotti<sup>24</sup>, as elites brasileiras que tomaram o poder em 1822 eram formadas por fazendeiros e comerciantes ligados à economia de importação e exportação, cujos interesses estavam voltados para manutenção das estruturas tradicionais de produção baseada no trabalho escravo e na grande propriedade. Organizaram um governo centralizado, onde as diretrizes eram ditadas pelo Governo Central ao governo provincial e municipal. Nos anos que se seguiram, o grupo no poder sofreu oposição de liberais que se ressentiam da excessiva centralização e pleiteava um regime federativo, outros demandavam a nacionalização do comércio, ainda nas mãos de portugueses. A oposição ao excessivo absolutismo de D. Pedro I, suas intromissões na política portuguesa, assim como a manutenção de vários de seus patrícios em postos de comandos, a derrota brasileira na guerra da Banda Oriental e as dificuldades econômicas causaram grandes

---

<sup>24</sup> COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo. 8. Ed. Editora UNESP, 2007.

descontentamentos. Diante de um cenário de conturbações sociais D. Pedro I abdica em favor de seu filho, em 7 de abril de 1831. A abdicação marca, portanto, a afirmação da nacionalidade e dos princípios liberais contra o absolutismo e os interesses portugueses, identificados com o primeiro imperador.

Com a Independência em 1822, os gastos governamentais só aumentaram devido à necessidade de aparelhamento do novo Estado, os conflitos de Independência e a indenização paga ao governo português. Além do aumento dos gastos na década de 1820, foram feitas negociações para o reconhecimento da Independência do Brasil que atingiam a base da receita imperial, pois se mantinham as alíquotas de importação que vigoravam de acordo com o tratado de 1810, sendo mantidas em 15% *ad valorem* até 1844. A balança de pagamentos se tornava assim cada vez mais deficitária, dado que as importações cresciam mais rapidamente que as exportações devido à liberalidade do comércio, e os tratados comerciais que reduziam as tarifas alfandegárias sobre os produtos importados minando a principal fonte de arrecadação do Império. A não ser em anos isolados, vale a frase “o Império é o déficit”. Dessa forma, as diversas contas do governo só poderiam ser financiadas por mais emissões do Banco do Brasil e por empréstimos internacionais.

O período Regencial foi extremamente agitado com vários levantes contra as autoridades no poder, o que colocou em jogo a unidade territorial do Império. O centro do debate político girava em torno das medidas regenciais de descentralização do poder e de uma maior autonomia das províncias. A Regência iniciou uma fase de revisão da estrutura institucional, fortemente marcada pelas rivalidades entre os Liberais Moderados, defensores do *status quo* e do parlamentarismo à inglesa, dentro dos quadros da monarquia e os Liberais Exaltados que defendiam reformas profundas de sentido federalistas.

O Código do Processo Penal de 1832 representou uma mudança no sistema político-administrativo do Império, consagrando a autonomia local no âmbito da Justiça, pois dava amplos poderes às autoridades eletivas locais: o juiz de paz, agora habilitado a formar culpa, prender e julgar pessoas acusadas de pequenos delitos, acumulando funções judiciárias e de polícia. Outra medida de caráter descentralizador foi o Ato Adicional de 1834, que aboliu o Conselho de Estado e estabeleceu a Regência Una, eletiva e temporária. As províncias ganharam vida, não eram mais simples unidades administrativas, mas, sim políticas, e com significativa margem de autonomia – embora os presidentes das províncias

fossem ainda nomeados pelo Imperador. Os Conselhos Gerais das províncias foram abolidos e substituídos pelas Assembléias Legislativas Provinciais, ganhando a prerrogativa de fixar as receitas e despesas provinciais, incluindo a possibilidade de criar impostos. Para Paula Beiguelman,<sup>25</sup> a Reforma Constitucional de 1834 representou uma concessão dos Moderados tanto aos Restauradores, por manter o Senado vitalício e o Poder Moderador, como aos Exaltados, por criar Assembléias Provinciais com amplos poderes.

A criação da Guarda Nacional, em agosto de 1831, compartilhava do espírito localista presente no Código de Processo, pois determinou que os oficiais inferiores fossem escolhidos pelos membros da corporação, em eleição presidida pelo juiz de paz.

Os anos que se seguiram à promulgação do Ato Adicional e à formação da Guarda Nacional foram de ameaças reais à unidade nacional. O incremento da importância política das províncias fez-se acompanhar também de um acirramento das lutas entre as facções locais pelo controle do poder. Esse cenário de turbulência nacional com revoltas em vários pontos do território nacional fez com que Feijó renunciasse em 1837, sendo substituído por Pedro Araújo Lima, futuro Marquês de Olinda, que simbolizou o Regresso Conservador, movimento que sob a liderança de representantes políticos da cafeicultura do Vale do Paraíba e dos grandes comerciantes na cidade do Rio de Janeiro, propôs o restabelecimento da centralização política do Império.

Araújo Lima reforçou a centralização política e a autoridade do governo Central principalmente por três medidas: 1) Lei de Interpretação do Ato Adicional; 2) Reforma do Código de Processos; e, 3) a Reforma da Guarda Nacional. A Lei de Interpretação do Ato Adicional retirava das províncias várias de suas atribuições, como impedir que as províncias continuassem a legislar sobre a organização policial e judiciária, e também fizessem nomeação de funcionários públicos. A Reforma do Código de Processo estabelecia um chefe de polícia para cada província, a qual ficavam subordinados os delegados e os sub-delegados atuantes nos municípios, sendo todos funcionários diretamente nomeados pelo Governo Central ou pelo presidente da província; delegados e subdelegados acumulariam as funções policiais e judiciárias, podendo julgar pequenas causas criminais. Desta forma, as atribuições do juiz de paz foram limitadas. A Reforma da

---

<sup>25</sup> BEIGUELMAN, Paula. *Formação Política do Brasil. V.I. Teoria e Ação no Pensamento Abolicionista*. São Paulo: Pioneira, 1967

Guarda Nacional acabava totalmente com o princípio eletivo, pois seus oficiais passariam a ser escolhidos pelo Governo Central ou pelos presidentes de província. Para José Murilo de Carvalho<sup>26</sup>, o Regresso Conservador parece corresponder a um relativo consenso entre os setores da grande lavoura quanto à necessidade de construção do Estado – forte e centralizado – como a melhor forma de preservação de seus monopólios de mão-de-obra e da terra. A manutenção da unidade e integridade do Império está intimamente ligada a manutenção do *status quo* reinante da classe senhorial e a manutenção de seus monopólios.

Os conservadores na década de 40 trataram da consolidação do Estado pela centralização política, no qual conferia ao Imperador, pelo exercício do Poder Moderador, o controle efetivo do Executivo e do Legislativo, tentando dessa forma neutralizar a “anarquia” atribuída ao período regencial. Os regressistas entendiam que a liberdade concedida no período pós-abdicação tornava-se uma ameaça perigosa, num momento onde as tensões sociais colocavam em xeque a ordem social. Os conservadores trataram de reprimir outros projetos políticos, inclusive dos liberais, acabando com as revoltas herdadas do período anterior – a Farroupilha (1845) e a Balaiada (1841) – bem como as revoltas liberais de 1842, ocorridas em São Paulo e Minas Gerais. Somente com o Golpe da Maioridade os liberais voltariam ao poder, mesmo assim não ficariam muito tempo.

Depois de terminado o chamado quinquênio liberal de 2 de fevereiro de 1844 a 29 de setembro de 1848, houve nova ascensão dos conservadores sobre a presidência de Araújo Lima, Marquês de Olinda, que foi marcado principalmente pela contenção da Revolução Praieira de 1848, a cessação e a repressão ao tráfico de escravos, a Lei de Terras e pelo Código Comercial. Esse conjunto de medidas administrativas buscava assegurar o fluxo de recursos para o Tesouro, cujas necessidades cresciam em paralelo à organização do Estado. O Gabinete ao ver esgotadas suas forças políticas na Câmara é substituído por outro inteiramente seu continuador presidido por Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí. Esse se mantém até 6 de setembro de 1853, quando a vida política toma as formas da política da conciliação.

No final de 1852, os conservadores se encontravam com maioria esmagadora na Câmara, porém a unanimidade fazia com que a oposição parlamentar viesse, sobretudo, de

---

<sup>26</sup> CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

suas próprias fileiras que não apoiavam o Gabinete, rachando o próprio partido. Já os Liberais, que já haviam cogitado uma conciliação no Gabinete de 2 de fevereiro de 1844, estavam dispostos a uma composição conciliadora, pelo esgotamento nas lutas em que se empenharam e pela ausência prolongada do poder. Criavam-se os condicionantes políticos para uma conciliação depois de períodos de conturbações sociais.

De acordo com Francisco Iglesias<sup>27</sup>, durante a conciliação, os partidos continuaram a existir, mas amorteceram seu ímpeto, pois tanto o Partido Conservador como o Partido Liberal desejavam uma trégua. Não se teve a unanimidade, nem se tentou: o apoio obtido era somente o suficiente para o cumprimento do programa do Gabinete. A atração dos elementos moderados dos dois partidos foi feita por um programa em que se acenava para um e outro e de um aproveitamento de pessoas, fosse qual fosse a filiação política, nos cargos públicos, embora só se admitisse para os postos de confiança quem participasse do pensamento do Governo. Esse arranjo político é feito sobre o predomínio conservador sobre o liberal mantendo-se até 1862. Dessa forma, os atritos políticos diminuiram podendo o governo focar em seu programa político e econômico. Segundo Ilmar Mattos, a grande obra do Regresso foi a conciliação entre liberais e conservadores sob a direção saquarema realizada pelo Gabinete da Conciliação (1853-1856), presidido por Honório Hermeto Carneiro Leão, o Marquês do Paraná.

Além da estabilidade no plano político, esse período da década de 50 foi marcado pela prosperidade econômica e os investimentos provocados pela lei do tráfico e pela expansão da lavoura cafeeira, assim como a valorização do produto no mercado internacional, foram fatores econômicos que agregavam a unidade política para melhor defesa dos interesses econômicos do Império. O café aparecia como um produto em plena ascensão e importante gerador de divisas do Império, prestando um importante auxílio na manutenção de um câmbio estável, que não sofresse forte desvalorização em relação à libra esterlina, prejudicando desse modo os mais diversos setores da sociedade com o aumento dos preços internos. Dessa forma, a defesa dos interesses do café aparecia como a defesa do interesse geral dos demais setores do Império, inclusive a classe senhorial ligada a outros gêneros de exportação como açúcar, fumo, algodão. O Império também é beneficiado com a Tarifa

---

<sup>27</sup> IGLESIAS, Francisco. “A vida política, (1848-1866). In: HOLANDA, Sergio Buarque. *Historia Geral da Civilização Brasileira*, Vol-5, 2004, pp.18-31

Alves Branco de 1844, que traz maiores receitas ao Estado e protegem as fábricas nacionais que se multiplicam no Rio de Janeiro e nas províncias, para produção de tecidos, chapéus, couros, cerveja, sabão. Constroem-se ferrovias e instala-se o telégrafo, em busca da integração nacional. A centralização política e a conciliação diminuem os atritos políticos e sufocam as revoltas armadas, podendo a classe dirigente atender melhor para as demandas econômicas e diminuir as despesas do Estado com contenção de turbulências sociais.

Em 1862, inaugura-se uma nova composição política com o surgimento do Partido Progressista, formado por conservadores moderados e liberais. O Partido Conservador perderá a unidade, nomes ilustres do partido como Olinda formavam grupos que se compunham com os liberais. O Partido Progressista unia os liberais, já há muito tempo afastados do poder, aos conservadores moderados que não se entendiam com os setores dominantes de suas fileiras. O Partido foi grandemente influenciado pelo conservador dissidente Nabuco de Araújo, cujas preocupações se encontravam nos problemas de organização e processos judiciários. Para ele, tornava-se necessário a separação das funções judiciais das policiais, assim como uma maior autonomia e profissionalização dos magistrados. O programa do partido também atendia as demandas liberais por mais descentralização.

O Partido Progressista foi aos poucos sendo minado internamente pela divisão entre liberais históricos e conservadores dissidentes. A queda de Zacarias, em 1868, deu o golpe final à coalizão progressista. Em seu lugar, organizou-se o novo Partido Liberal e, em 1870 com os elementos mais radicais, o Partido Republicano.

No período de 1865 a 1870 as atenções do país estavam inteiramente voltadas para Guerra do Paraguai que consome recursos humanos e financeiros do Império. A Guerra do Paraguai foi amplamente financiada por emissão interna de moeda e principalmente por títulos públicos, impedindo o retorno à paridade cambial estabelecida em 1846, e provocando a desvalorização cambial que atingiu a economia interna principalmente depois de 1867. Segundo Peláez e Suzigan<sup>28</sup> os gastos com a Guerra somaram 614 milhares de contos de reis e o déficit se elevava a 349.000 de contos de reis. As fontes de recursos para

---

<sup>28</sup> PELÁEZ, Carlos Manuel & SUZIGAN, Wilson. *História Monetária do Brasil: análise da política e instituições monetárias*. 2º ed. Brasília: 1981. Editora Universidade de Brasília, 1981.

financiar este déficit foram 14% com empréstimos externos, 29,3% com emissão de moeda e, 56,7% com emissão de dívida interna.

**Tabela 1.1 - Fontes de recursos para financiar a Guerra do Paraguai**

Empréstimo estrangeiro	49.000 contos de reis
Empréstimo interno	27.000 contos de reis
Emissão de dinheiro	102.000 contos de reis
Emissão de títulos	171.000 contos de reis

Fonte: PELÁEZ, Carlos Manuel & SUZIGAN, Wilson. *História Monetária do Brasil: análise da política e instituições monetárias*. 2ª edição. Brasília. Editora Universidade de Brasília, 1981

Observamos o aumento do peso da dívida pública interna e externa nas despesas imperiais, a primeira se elevando de 5,03% das despesas administrativas do Império, em 1865-66, para 23,85%, em 1870, e chegando a 32,1%, em 1880. Já a dívida externa se elevou, em 1865-66 de 4,61% para 9,15% chegando a 22,01%, em 1889.

**Tabela 1.2 - Principais despesas administrativas por itens no Brasil 1841-1889 (%)**

Anos	Família Imperial	Governo Geral	Exército e Marinha	Justiça	Dívida Interna	Dívida Externa
1841-42	4,05	10,38	58,21	2,25	8,73	10,2
1845-46	4,26	12,02	52,47	2,90	11,21	11,29
1850-51	3,80	15,71	29,60	2,83	11,44	9,43
1855-56	3,48	12,93	51,75	3,77	11,01	11,01
1859-60	2,57	13,71	56,41	4,56	8,16	7,88
1865-66	1,27	8,00	74,54	1,59	5,03	4,61
1870-71	1,92	13,28	44,01	3,35	23,83	9,15
1875-76	1,41	10,99	44,38	4,32	21,65	12,15
1880-81	1,37	12,96	29,14	4,75	32,10	14,73
1885-86	1,25	11,73	28,65	4,65	28,30	21,01
1889	1,06	13,02	31,75	4,50	19,24	22,01

Fonte: Carvalho, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2006.

Em 1870, teve início o declínio da Monarquia: o aumento da pressão abolicionista nos centros urbanos, a promulgação de leis emancipacionistas e a agitação dos escravos acabaram por desarticular a economia escravista e a base de apoio político da Monarquia. Profundas divergências dividiam a classe senhorial. Em São Paulo, os fazendeiros do Oeste Paulista estimulavam a imigração e a construção de estradas de ferro, enquanto que os fazendeiros do Vale do Paraíba faziam a oposição, pois não podiam melhorar seu sistema de produção porque não dispunham de capitais devido à baixa produtividade de seus cafezais e do elevado peso de seu endividamento.

De acordo com Emilia Viotti, essa oposição também ocorria, embora em menor escala, na economia açucareira. Os proprietários de engenhos mais bem situados conseguem introduzir aperfeiçoamentos no fabrico do açúcar, enquanto se via a decadência dos bangüês. O enfraquecimento de setores tradicionais, que tinham sido o suporte da Monarquia durante o Império, abalou as bases do Trono. A abolição representaria para os grupos incapazes de fazerem o processo de modernização um duro golpe, enfraquecendo ainda mais a Monarquia. A manutenção do monopólio da mão de obra, um dos principais pilares que distinguiam a classe senhorial, estava sendo colocada em xeque, e juntamente com ela, o apoio da classe senhorial, a monarquia. Para agravar a situação política o Exército se indispusera com o sistema monárquico desde a Guerra do Paraguai. Foi pela aliança entre os setores militares e os republicanos que culminou a derrubada da Monarquia.

## **1.2 - Os partidos políticos do Império e seus programas**

No que tange à evolução político-partidária, e em especial durante o Segundo Reinado, o Império brasileiro foi marcado pela existência de dois partidos políticos: o Partido Liberal e o Partido Conservador, muito embora tenha surgido no decurso de sua história, o Partido Progressista em 1864 – de curta duração, pois foi extinto em 1869 – e o Partido Republicano em 1870. Sobre os dois principais partidos do período são várias as teses que tratam de sua origem social e sua ideologia. De acordo com a classificação feita por José Murilo de Carvalho há três posições radicalmente distintas: os que negam qualquer diferença entre o Partido Conservador e o Partido Liberal, os que os distinguem

em termos de classe social e, finalmente, aqueles que os distinguem de acordo com a origem regional ou origem rural ou urbana.

Entre aqueles que não vêem qualquer diferença substancial entre os partidos estão Caio Prado Junior, Nelson Werneck Sodré, Nestor Duarte e Maria Isaura Pereira de Queiroz. Caio Prado admitia a existência de um conflito entre uma burguesia reacionária, representada pelos senhores de terra e escravos, e a burguesia progressista representada pelo comércio e pelas finanças; segundo ele, contudo, esta divergência não se manifestava nos partidos. Nestor Duarte e Maria Isaura Pereira de Queiroz consideram os dois partidos como simples representantes de interesses agrários que, de acordo com eles, dominavam a política imperial.

Entre aqueles que admitem a diferença na origem social dos membros dos partidos do Império, podemos citar Raymundo Faoro e Afonso Arinos de Melo Franco. Mas a diferença não é a mesma para cada autor. Para Raymundo Faoro, o Partido Conservador era o representante do estamento burocrático, enquanto os liberais representariam os interesses agrários, opostos aos avanços do Poder Central que eram promovidos pela burocracia. Já Afonso Arinos vê a facção conservadora como representante dos interesses agrários e a facção liberal como representante da burguesia urbana, dos comerciantes, dos intelectuais e dos magistrados.

Uma terceira vertente, com Fernando de Azevedo e João Camilo de Oliveira Torres, vê uma distinção do tipo rural/urbano nos partidos Conservador e Liberal, sendo o primeiro representante do grupo rural e o segundo dos grupos urbanos. Para João Camilo, essa variedade de visões sobre a composição social dos partidos, tem por base as concepções totalmente diversas entre os autores sobre a estrutura social e o sistema de poder vigentes do Império. Essas concepções vão desde o império burguês de Caio Prado, à sociedade patriarcal de Nestor Duarte e a do estamento burocrático de Faoro, sendo os partidos forçados a refletir sobre essas variadas concepções assumindo diversas fisionomias.<sup>29</sup>

De acordo com José Murilo de Carvalho não se pode falar em partidos políticos antes de 1837, pois as organizações políticas ou para-políticas que existiam antes da Independência constituíam-se em verdadeiras entidades secretas. Foram os embates entre

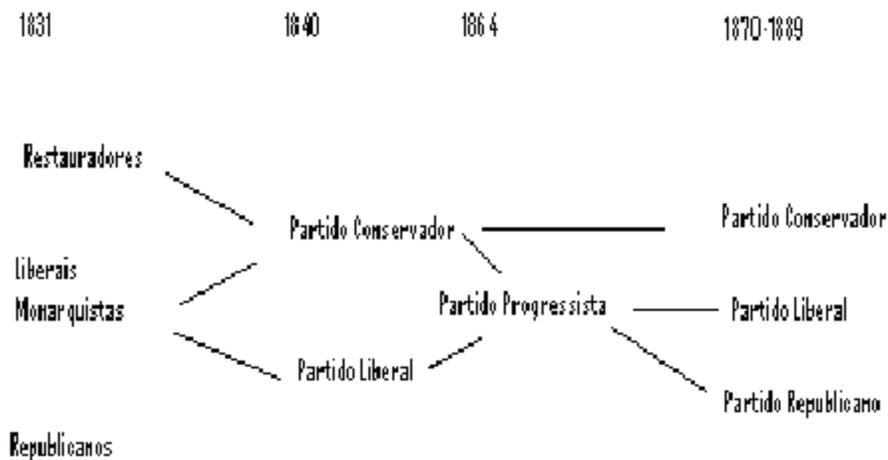
---

<sup>29</sup> Cf. Carvalho, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2006. p.202-203

centralização e descentralização, as cisões entre os detentores do poder político e as rebeliões provinciais da década de 1830, que possibilitaram a formação de um sistema bipartidário em que se destacaram dois partidos: o Partido Conservador, surgido da coalizão entre moderados e ex-restauradores propunha reformas nas leis de descentralização, defendendo o fortalecimento do Poder Central, o controle centralizado da magistratura e da polícia. O Partido Liberal era organizado pelos defensores da descentralização, de uma maior autonomia provincial, da justiça eletiva e da redução da ação do Poder Moderador.

A única modificação do ponto de vista formal foi o surgimento do Partido Progressista em 1864, produto da conciliação de 1853, formado por conservadores dissidentes e liberais históricos, e que teve vida breve, pois, dissolveu-se em 1868 com a queda do Gabinete de Zacarias. Com seu término, parte dos progressistas formou o novo Partido Liberal e parte ingressou no Partido Republicano fundado em 1870. Assim, tivemos três partidos de 1870 até o final do Império: o Republicano, o Conservador e o Liberal.

**Quadro 1.1 - Evolução do sistema partidário do Império**



Fonte: CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006

Não pretendemos aqui fazer um estudo sobre as divergências ideológicas e sociais entre os dois partidos. O que nos interessa é verificar como cada partido se posiciona no

debate político em relação à questão ferroviária. Importa-nos analisar se existiu uma diretriz partidária que definiu qual seria a postura dos membros do partido em relação à questão ferroviária nos diferentes períodos do Império, e como cada partido se posicionou em relação a ela, caso haja diferentes posicionamentos entre os partidos. Para tanto, fizemos um quadro dos senadores que participaram do debate ferroviário, província que representava, legislatura em que atuou e o partido ao qual pertenciam:

**Tabela 1.3 - Senadores que participaram das discussões ferroviárias e suas filiações partidárias**

Senador	Título	Província	Legislatura	Partido
Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque	Visconde de Albuquerque	Pernambuco	4ª a 11ª	Liberal
Antonio Marcelino Nunes Gonçalves	Visconde de São Luís do Maranhão	Maranhão	12ª a 20ª	Liberal
Antonio Paulino Limpo de Abreu	Visconde de Abaeté	Minas	7ª a 18ª	Liberal
Antonio Pedro da Costa Ferreira	Barão de Pindaré	Maranhão	3ª a 10ª	Liberal
Bernardo de Souza Franco	Visconde de Sousa Franco	Pará	9ª a 15ª	Liberal
Bernardo Pereira de Vasconcelos		Minas Gerais	4ª a 8ª	Conservador
Candido Batista de Oliveira		Ceará	7ª a 12ª	Liberal
Cassiano Espiridião de Mello Mattos		Bahia	3ª a 10ª	Conservador
Francisco Geacaiaba de Montezuma	Visconde de Jequitinhonha	Bahia	8ª a 14ª	Liberal

Francisco Gonçalves Martins	Visconde de São Lourenço	Bahia	8ª a 14ª	Conservador
Francisco de Paula e Sousa e Melo		São Paulo	2ª a 8ª	
Gabriel Mendes Pereira		Minas Gerais	8ª a 15ª	Conservador
Honório Hermeto de Carneiro Leão	Marquês do Paraná	Minas Gerais	5ª a 9ª	Conservador
Joaquim Antão Fernandes Leão		Minas gerais	14ª a 20ª	Conservador
Joaquim Jerônimo Fernandes da Cunha		Bahia	14ª a 20ª	Conservador
João Alfredo Correia de Oliveira		Pernambuco	16º a 20º	Conservador
João Lins Vieira Cansação de Sinimbu	Visconde de Sinimbu	Alagoas	10º a 20º	Liberal
Joaquim José Rodrigues Torres	Visconde de Itaboraí	Rio de Janeiro	5ª a 14ª	Conservador
Jose Antonio Correia da Câmara	Visconde de Pelotas	Rio Grande do Sul	17ª a 20ª	Liberal
José Antonio Saraiva		Bahia	14ª a 20ª	Liberal
José Clemente Pereira		Pará	8ª a 9ª	Liberal
José Inácio Silveira da Mota		Goiás	9ª a 20ª	Liberal
José Maria da Silva Paranhos	Visconde do Rio Branco	Mato Grosso	11ª a 17ª	Conservador
Luis José de Oliveira Mendes	Barão de Monte Santo	Piauí	1ª a 8ª	
Manuel Alves Branco	Visconde de Caravelas	Bahia	3ª a 9ª	Conservador

Manuel de Assis Mascarenhas		Rio Grande do Norte	8 <sup>a</sup> a 13 <sup>a</sup>	Conservador
Manuel do Nascimento Castro e Silva		Ceará	4 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup>	Liberal
Manuel Pinto de Sousa Dantas		Bahia	17 <sup>a</sup> a 20 <sup>a</sup>	Liberal
Nicolau Pereira de Campos Vergueiro		Minas Gerais	1 <sup>a</sup> a 10 <sup>a</sup>	Liberal
Pedro de Araújo Lima	Marquês de Olinda	Pernambuco	3 <sup>o</sup> a 14 <sup>o</sup>	Conservador
Tomas Pompeu de Sousa Brasil		Ceará	12 <sup>a</sup> a 16 <sup>a</sup>	Liberal
Zacarias de Góis e Vasconcelos		Bahia	12 <sup>a</sup> a 16 <sup>a</sup>	Liberal

Na primeira fase do desenvolvimento ferroviário brasileiro de 1835 a 1852, verificamos uma divisão de posições sobre a implantação da ferrovia no Império. Depois de aprovada a primeira lei ferroviária em 1835, na qual o governo ficava autorizado a outorgar a concessão a uma ou mais companhias para a construção de uma estrada de ferro, que ligasse o Rio de Janeiro com as capitais das províncias, tivemos o contato com o primeiro debate senatorial sobre estrada de ferro no Senado em 1843, que discutia uma autorização para o governo subscrever duas mil ações como acionista da companhia de estrada de ferro de Thomas Cockrane, que começasse no município da Corte e acabasse na província de São Paulo.

Os dois partidos políticos do Império assumiram posições distintas sobre o tema. O Partido Conservador representado por grandes personalidades de seu partido como Bernardo Pereira de Vasconcelos, Honório Hermeto de Carneiro Leão e Manuel Alves Branco se mostra contrário à implantação da estrada de ferro, alegando que existem outras prioridades que o Império deve prover, como a conservação das estradas de rodagem já existentes. O custo financeiro para o Império, que já se via com *déficits* constantes, também era ressaltado pelos conservadores. Especialmente na fala do senador Bernardo Pereira de Vasconcelos houve o questionamento de uma relação favorável em termos de

custo/benefício da construção de uma estrada de ferro numa sociedade baseada na mão de obra escrava. Para ele, o Estado Imperial deveria empenhar suas forças no provimento adequado de braços africanos para lavoura, no intuito de evitar uma crise na lavoura e, conseqüentemente, na economia.

Já para o Partido Liberal, também representado por grandes personalidades de seu partido como Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Antonio Pedro da Costa Ferreira e Manuel do Nascimento Castro e Silva, o auxílio do governo imperial à ferrovia era necessário, tendo em vista os grandes benefícios que elas trariam à lavoura e como fator de integração nacional. Antonio Pedro da Costa Ferreira chega a afirmar os malefícios da escravidão para a sociedade, a riqueza do Império e os benefícios do emprego das máquinas à vapor para a economia nacional.

No debate senatorial que ocorreu no período anterior à abolição do tráfico, notamos visões distintas dos dois partidos em relação a estradas de ferro. O Partido Conservador sendo contrário ao incentivo do Estado a ferrovia, argumentando sobre a situação precária do Tesouro e a defesa de um meio de transporte adequado a uma economia mercantil-escravista. Já o Partido Liberal incentiva a intervenção do Estado no intuito de diminuir os custos de produção e com isso aumentar os lucros da lavoura.

No período pós abolição do tráfico não houve uma distinção clara entre posições do Partido Conservador e Liberal, nem uma conduta uniforme dos membros de ambos os partidos sobre o tema. Vimos que após a aprovação da lei nº 641 de 1852, que concedeu garantia de juros de 5% aos investimentos ferroviários, a posição de um senador variou segundo seus interesses provinciais. Existiu uma defesa sistemática dos senadores na concessões e garantias de juros para investimentos ferroviários que destinem-se à província que representavam. Dados os escassos recursos do Governo Central e a demanda elevada por recursos requeridos pelas províncias, houve o privilégio das províncias com maior representatividade política, como Bahia e Pernambuco, que faziam valer sua força política em detrimento de províncias menores. Já a ferrovia D. Pedro II receberia constante auxílio do Governo Central, visto que seus interesses estavam estreitamente ligados a ela.

### 1.3 -Uma análise das primeiras tentativas ferroviárias brasileiras

O início da história das estradas de ferro começa na Inglaterra em 1801 com o primeiro projeto de lei para a abertura de uma via férrea para ligar as localidades de Wauds, Worth e Croydon, com o nome de Surrey Railway. Desde então, até 1825, vinte e oito leis foram promulgadas na Inglaterra para a construção de ferrovias, das quais apenas algumas de pequena extensão foram realizadas. Importante salientar que as precursoras das estradas de ferro tinham começado a aparecer na Europa, mais especificamente na Inglaterra, já a partir de 1760 em New Castle, apareceu a primeira estrada com trilhos de madeira e movida por tração animal. Em 1770, esse tipo de estrada passou usar trilhos de ferro fundido e mais tarde, em 1820, apareceram os trilhos de ferro laminado que logo em seguida, foram utilizados pelas primeiras locomotivas a vapor, entre elas, a de Shephenson em 1829, que fazia o caminho Liverpool a Manchester. Contudo, foi somente a partir de 1826, que as estradas de ferro passariam do domínio da especulação para a realidade em execução. A partir daí seu progresso seria espantoso, haja vista a evolução da construção de vias férreas no mundo apresentados na tabela que se segue:

**Tabela 1.4 - Vias férreas no mundo em milhas  
(milhares de milhas)**

	1840	1850	1860	1870	1880
Europa	1,7	14,5	31,9	63,3	101,7
América do Norte	2,8	9,1	32,7	56,0	100,6
Índia	-	-	0,8	4,8	9,3
Resto da Ásia	-	-	-	-	-
Australásia	-	-	-*	1,2	5,4
América Latina	-	-	-*	2,2	6,3
África	-	-	-*	0,6	2,9
Total mundial	4,5	23,6	66,3	128,2	228,4

\*Menos de quinhentas milhas

Fonte: Hobsbawm, Eric. *A Era do Capital*, 2005, p.87.

O Brasil não ficou de fora dessa “febre de ferrovias” que assolou o mundo. Porém seu ingresso na era ferroviária foi tardio comparado às grandes potências europeias e aos Estados Unidos. O Brasil foi o 21º país a construir uma ferrovia em seu território, sendo o 7º país na América, somente atrás de Estados Unidos (1830); Ilha de Cuba (1838); Jamaica (1845); México (1850); Peru (1850) e Chile (1852). Só tínhamos nossa primeira ferrovia em 1854, com a Estrada de Ferro Mauá.

No Brasil, a primeira lei sobre estradas de ferro foi a Lei nº 101, de 31 de outubro de 1835, promulgada pelo então regente do Império, padre Diogo Antonio Feijó. Por essa lei, o governo ficava autorizado a outorgar a concessão a uma ou mais companhias para a construção de uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro com as capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Para tal empreendimento o governo concedeu os seguintes privilégios:

- Privilégio exclusivo de 40 anos para o serviço de transporte.
- Isenção do direito de importação, durante os 5 primeiros anos, para todas as máquinas, instrumentos ou outros artefatos de ferro ou qualquer metal.
- Cessão gratuita de todos os terrenos necessários para as estradas e dependências, no caso de pertencerem ao Governo; o direito de desapropriação por utilidade pública no caso de pertencerem a particulares.
- O prazo das concessões era de 80 anos, findo o qual, as estradas reverteriam ao patrimônio nacional.<sup>30</sup>

O primeiro passo, para a implantação de uma ferroviária no Brasil foi dado com a aprovação da referida lei, cujo fracasso foi notório, visto que nenhuma ferrovia foi construída até que a lei de nº. 641 de 1852 desse maior garantia e segurança aos investidores. A grandiosidade do plano em relação às possibilidades nacionais, as agitações

---

<sup>30</sup> O direito de resgate das estradas de ferro pelo Governo ficou estabelecido no artº 9 do decreto n. 24 de 17 de setembro de 1835, que assim era redigido: “As taxas que a Companhia estabelecer em seu benefício pelo trânsito das estradas, pontes, canais ou pela navegação que lhe é privativa, serão consideradas interesse do capital nos primeiros 40 anos, reservando-se a Nação, passando esse prazo, o direito de remir as obras pelo valor e modo que for estabelecido a juízo dos árbitros ou de prorrogar o privilégio por mais 40 anos, findos os quais reverterão a Nação as mencionadas obras, sem indenização alguma, obrigada a Companhia a entregá-las em bom estado.” (BAPTISTA, 1942)

políticas que conturbaram a vida do Brasil nos anos da Regência, bem como, as maiores vantagens oferecidas por países estrangeiros foram os principais responsáveis por nenhum resultado ter produzido essa primeira lei ferroviária. Do ponto de vista econômico, o café ainda não aparecia como destaque na produção nacional, tendo sua produção ganho grande proporções somente na década de 40 e 50, e a lavoura açucareira sofria com a concorrência e com os baixos preços. É importante salientar que até mesmo na Europa ainda se colocava em dúvida as vantagens das estradas de ferro. O período que vai de 1835 até 1852 é considerado pela bibliografia, que trata da questão ferroviária como a primeira fase ferroviária do Brasil, marcada pelos malogrados esforços dos precursores, um tanto quanto fantasiosos, que não raro sacrificaram tudo ao seu ideal.<sup>31</sup>

Em nossa análise dos Anais do Senado do Império do Brasil, debruçamo-nos sobre os discursos e debates ocorridos na Casa referente à questão ferroviária entre 1835 e 1889. Por essa documentação detectamos os motivos que levaram os senadores a rejeitarem ou proporem a ferrovia como uma solução para as dificuldades por que passava o Império. Escolhemos os Anais do Senado, pois estes se destacaram no debate político e econômico referente a concessões, privilégios e financiamentos das companhias férreas. Além disso, os senadores ao aprovarem o orçamento destinado a financiar a construção das estradas de ferro, sejam elas privadas ou governamentais, defendiam os interesses da classe senhorial as quais pertenciam. Interesses esses que ganhavam contornos regionais em vários casos, porém mesmo defendendo os interesses das províncias as quais representavam, nem por isso deixavam de respeitar a principal diretriz sob a qual alicerçava suas decisões: a manutenção dos privilégios enquanto classe senhorial e seu monopólio sob o trabalho e terra e a ordem social do Império.

Todas as tentativas de construção de ferrovias mediante privilégios e concessões obtidos pela Lei Feijó de 1835 tiveram como resultado final sua não execução. Analisemos agora, os determinantes que entre 1835 e 1852 acabaram por frustrar esses primeiros empreendimentos ferroviários nacionais.

Primeiramente temos que atentar para os interesses da classe dirigente imperial no período. Chamaremos de classe dirigente aqueles que por meio de uma ação estatal

---

<sup>31</sup> Tal caracterização é feita por uma ampla gama de autores, dos quais podemos exemplificar Adolpho Augusto Pinto e José Luiz Baptista.

exercem uma direção intelectual e moral, definindo e ditando as diretrizes sob a qual os Estado deve se alicerçar. A natureza da classe aqui é tida como uma categoria histórica, isto porque,

(...) aparece como resultado de experiências comuns vividas por determinados homens, experiências que lhe possibilitam sentir e se identificar seus interesses como algo que lhes é comum, e dessa forma contrapor-se a outros grupos de homens cujos interesses são diferentes e até antagônicos aos seus (MATTOS,2004, p.16).

O poder político dessa classe dirigente imperial representada pelos Saquaremas<sup>32</sup> funda-se num equilíbrio instável de compromissos. Parafraseando Gramsci, Poulantzas<sup>33</sup> coloca que a hegemonia política da classe dirigente supõe que se dê conta dos interesses e das tendências dos grupos sobre as quais a hegemonia será exercida, que se forme um certo equilíbrio de compromisso, isto é; que o grupo dirigente faça sacrifícios de ordem econômica corporativa, mas tal compromisso e tais sacrifícios não podem dizer respeito ao essencial. Para ele, a hegemonia não se reduz à dominação pela força e pela violência, antes, comporta uma função de direção.

(...) o conceito de hegemonia parece indicar uma situação histórica na qual a dominação de classe não se reduz à simples dominação pela força e pela violência, antes comporta uma função de direção e uma função ideológica particular, por intermédio das quais a relação dominantes-dominados se funda num “consentimento activo” das classes dominadas. (...) A classe hegemônica é aquela que em si concentra, ao nível político, a dupla função de representar o interesse geral do povo nação e de manter uma dominância específica entre as classes e fracções dominantes; e isto, na sua relação particular com o Estado capitalista (POULANTZAS, 1971, p.163-167).

Foi num cenário político, cuja direção foi exercida pelos Saquaremas, que as negociações ferroviárias foram debatidas, e foi pela constante barganha com os diversos grupos políticos em troca de apoio político que sua direção pode ser constantemente legitimada. A concessão de ferrovias e garantias de juros era um dos instrumentos com o qual a classe dirigente se utilizava para angariar apoio entre os diferentes agrupamentos políticos, sem perder de vista seu programa de defesa dos privilégios da classe senhorial.

<sup>32</sup> Por saquaremas se denominariam antes de tudo os conservadores fluminenses.

<sup>33</sup> POULANTZAS, Nico. *Poder político e classes sociais*. Editora Portucalense. Lisboa,1971.

A partir do regresso conservador de 1840, a unidade nacional foi obtida pela centralização política e direção administrativa dos Saquaremas, que tinham como elementos norteadores para um projeto de Estado Imperial os princípios de Ordem e Civilização. Eles erigiram a Coroa como Partido, reservando-lhe o monopólio da responsabilidade, que por sua vez deveria garantir a manutenção e expansão dos monopólios de mão de obra e terra que fundavam a classe senhorial. Dentro da discussão ferroviária, o monopólio da mão de obra era colocado em xeque e preocupou o Partido Conservador e os Saquaremas, o que poderá ser verificado nas palavras de Bernardo Pereira de Vasconcelos que coloca o principal problema do país na falta de escravos para lavoura, e que os recursos do Estado deveriam ser canalizados para sua resolução ao invés de serem alocados em estradas de ferro. A relação entre escravidão e unidade do Império esteve intrinsecamente ligada, pois a classe senhorial se une, mesmo com suas divergências regionais, em torno de um objetivo comum: a manutenção do monopólio da mão de obra.

O Brasil Imperial era uma sociedade baseada no latifúndio monocultor escravista, cujo pilar central era a escravidão e sua constante reprodução, via tráfico negreiro, que não comportaria outro meio de transporte que não tivesse relação direta com a escravidão. “Um setor produtor mercantil escravista deve corresponder um setor de transporte também mercantil e escravista, isto é com escravos e tração animal.” (CARDOSO DE MELLO, 1998, p.64), isto é, um meio de transporte baseado no lombo de mulas sobre a condução de escravos até os portos. As estruturas sociais da sociedade brasileira baseadas na escravidão e no tráfico negreiro impossibilitam a implantação do transporte ferroviário, pois esse negava o caráter escravista da sociedade e sua perpetuação. A classe dirigente não objetivava de forma alguma mudar o caráter escravista dessa sociedade, sob a qual estava assentada sua economia e seu modo de vida. Deste modo, a classe dirigente imperial colocou todos os obstáculos para a concretização do projeto ferroviário em 1835 e conseguiu atrasá-lo até o momento em que não poderia mais ser rejeitado, pois de ameaça ao sistema escravista antes da abolição do tráfico de escravos em 1850, ela apareceria como um instrumento para dar sobrevida ao sistema no pós - abolição e desta forma, atendia os interesses a manutenção dos monopólios que distinguiam a classe senhorial.

Deve-se ressaltar, contudo, que não foi o escravismo em si que impediu a implantação de ferrovias, visto que varias delas foram construídas durante sua vigência, mas, sim, a

possibilidade da constante renovação e reprodução da mão de obra escrava, via tráfico negreiro, a baixo custo. Uma vez proibido o tráfico, a elevação do preço do escravo, e conseqüentemente o aumento do custo de produção, fez com que a ferrovia se tornasse um instrumento que dá sobrevida ao sistema escravista, pelo menos num espaço curto de tempo, diminuindo os custos de transportes e liberando os cativos nele alocados para a lavoura. Porém como bem apontou João Manuel (1998), ao mesmo tempo em que a ferrovia dá sobrevida ao sistema mercantil escravista, ela se opõe a ele, ao criar a emergência do trabalho assalariado.

Outra causa para o fracasso ferroviário no período regencial foi a dificuldade de atrair capital estrangeiro e nacional para tais empreendimentos; ferrovias são investimentos de longo prazo que requerem altas inversões de capital com elevado risco para seus acionistas, que nunca estão dispostos a invertê-los sem garantias de valorização por parte do Estado. No Brasil, a carência de capitais que se faz presente desde os primórdios da colônia, haja vista o baixíssimo meio circulante em operação no país, impossibilita a captação de grandes somas de capital no mercado interno. Já no exterior, o prestígio do Brasil não era dos melhores, nas praças européias sua imagem era estreitamente ligada à escravidão e ao tráfico de escravos, e da mesma forma, o ciclo de rebeliões regenciais colocava em dúvida a manutenção da ordem e a unidade do Império Brasileiro.

Não bastasse isso, as vantagens e concessões de outros países, como Rússia, Alemanha, Bélgica e França, que tinham melhor prestígio que o Brasil no cenário internacional, garantiam maior segurança às inversões feitas no setor ferroviário, do que os favores e concessões previstas pela Lei Feijó. O ponto fundamental da maior vantagem dos outros países sobre o Brasil estava na concessão da garantia de juros aos capitais aplicados na construção das ferrovias. Esse benefício ao investidor teve seu início na Rússia, sendo praticado até mesmo pelo governo inglês para captação de capitais para a construção de estradas de ferro na Índia. Com a concessão da garantia de juros pelos países europeus e a Rússia, ficava difícil ao país, obter capitais no exterior.

Até 1850, as rebeliões e a manutenção do tráfico de escravos ofuscavam a questão ferroviária, somente com o cessar do tráfico e a estabilidade política e social do Império que as ferrovias, assim como outros melhoramentos materiais, ganham espaço no cenário político. Até então o Império do Brasil não estava preparado em nenhum dos planos, seja

social, político ou econômico, para a implantação da ferrovia. Logicamente, a estrada de ferro tem grandes dificuldades para sua concretização e, que são inerentes a ela, seu elevado custo, tamanho da obra, técnicas avançadas de engenharia, uso de maquinário pesado, além de ser uma inovação como meio de transporte, trazendo preocupações e desconfianças quanto à sua viabilidade e seus resultados. A utilização de exemplos de países que já possuíam estradas de ferro como a Bélgica, Inglaterra<sup>34</sup>, França<sup>35</sup> e EUA são freqüentes nas falas daqueles que defendem e, dos que se opõem à implantação da estrada de ferro. Os integrantes da classe política têm convicção das vantagens da estrada de ferro em si, o que se coloca em dúvida, nesse primeiro momento, são quais as vantagens que o Império poderia tirar de tamanha empresa e se os custos envolvidos valeriam tais vantagens. Sem sombra de dúvida, são as condições endógenas do Império em suas dimensões sociais, políticas e econômicas, as grandes responsáveis pelo ingresso atrasado do Brasil na era da ferrovia.

Observamos que com a abolição do tráfico, em 1850, o conflito entre escravidão e ferrovia não tem mais sentido, e sai da discussão da questão ferroviária. Se antes havia uma contradição entre ambos, agora a ferrovia aparece como uma solução de curto prazo à classe senhorial, ao poupar trabalho escravo no transporte e dar continuidade ao processo de acumulação, e assim ajudar a manter o seu monopólio da mão de obra.

Não é difícil entender que a estrada de ferro, muito especialmente, e a grande indústria do beneficiamento reforçam a economia mercantil escravista ao poupar trabalho escravo, reduzir os custos de transportes e melhorar a qualidade do café. Reforçam, em suma, ao remover os obstáculos que entravam seu desenvolvimento, incrementado tanto a rentabilidade corrente quanto às perspectivas de lucro do investimento. Permitia-se, desta forma, que a acumulação pudesse ter curso, apoiada ainda no trabalho escravo (...) (CARDOSO DE MELLO, 1998, p.85).

Se a ferrovia é apenas uma solução de curto prazo, isso se deve ao fato de que ao possibilitar a acumulação e a expansão da lavoura retorna-se novamente a questão da falta de mão de obra escrava, que por sua vez obstruía a acumulação. Como bem colocado por João Manuel Cardoso de Mello “não é preciso que o escravismo se desintegre, porque não

---

<sup>34</sup> Na Inglaterra, os investimentos em ferrovias seria deixado aos particulares, com exceção das ferrovias construídas na Índia, nas quais, o governo se utilizava da garantia de juros para captar o capital necessário.

<sup>35</sup> Na França, era adotado o sistema de garantia de juros, compra de ações e subvenções às companhias férreas.

ofereça nenhuma rentabilidade às empresas existentes; para ser colocado em xeque basta que se obste a acumulação” (1998, p.87). Desta forma, “A estrada de ferro e a maquinização do beneficiamento não somente reforçam a economia mercantil-escravista nacional. Ao mesmo tempo, se opõem a ela criando condições para a emergência do trabalho assalariado.” (1998, p.85).

Dos motivos contrários à construção de estradas de ferro, a partir de 1850, dois deles se destacaram nos debates: o problema fiscal, isto é; o custo financeiro que caberá ao Estado nos incentivos e garantia de juros; e o caráter impolítico da concessão e privilégios a uma determinada região em detrimento das demais regiões do Império, mais especificamente o privilegiamento do Sul em relação ao Norte.

A discussão sobre a garantia de juros e seu custo financeiro para o Estado foi um ponto de intenso debate no Senado, pois havia dúvidas sobre a necessidade de intervenção do Estado garantindo a rentabilidade dos empresários para que a ferrovia se efetivasse e se os benefícios provenientes da ferrovia compensariam os custos financeiros que recairiam sobre o Estado. Mesmo nos Estados Unidos, onde o capital era mais abundante, a presença do Estado se fez presente. Desde a primeira estrada de ferro americana, Baltimore & Oil Railway, que com 13 milhas entrou em operação em 1830, a construção das estradas de ferro foi financiada tanto por capital privado, como público, porém na primeira fase da construção das estradas de ferro de 1830-1860, o capital privado era tímido, pois com a economia expandindo num ritmo acelerado, os investidores tinham uma gama de setores mais seguros, ou pelo menos mais conhecidos, onde poderiam valorizar seu capital, deixando para o setor público a maior parte do capital empregado. Nas áreas de população rarefeita onde as receitas só poderiam ser suficientes para cobrir as despesas depois de muitos anos, os Estados e municípios contribuía em larga escala, seja subscrevendo ações, concedendo empréstimos ou isentando impostos. De acordo com Ross Robertson<sup>36</sup> até 1860, os fundos públicos representavam 40% das construções do norte e mais de 50% da construção no sul<sup>37</sup>. Em 1862, a Union Pacific e a Central Pacific, que juntas ligariam o Oeste e o Leste dos EUA, tiveram o apoio do Estado Americano que doou uma enorme

---

<sup>36</sup> ROBERTSON, Ross M. *História da Economia Americana*. Rio de Janeiro: Record, 1967

<sup>37</sup> Apesar do dinheiro público, a maioria das ferrovias eram consideradas empresas privadas. As companhias construtoras descobriram um meio de manter em suas mãos os direitos de voto. Uma das inovações foi o lançamento de um novo certificado denominado ação preferencial, sem direito a voto, mas com prioridade na distribuição de dividendos e taxa fixa de rendimento.

quantidade de terra às companhias e lhes concedeu empréstimos no valor de 175 milhões de dólares em títulos governamentais. Em 1869, as duas se encontrariam formando a primeira ferrovia transcontinental. O governo americano ajudaria na construção de outras 4 ferrovias transcontinentais. Em 1870, o grosso do capital não provinha mais do Estado, mas de fontes privadas nacionais e estrangeiras, que viam na ferrovia um investimento onde podiam obter lucros avultados. Mesmo nos Estados Unidos houve a necessidade de um Estado presente na primeira etapa ferroviária para assegurar o retorno do investimento, e num segundo momento, depois de diminuírem as condições de incerteza quanto à rentabilidade do empreendimento, deixou-o nas mãos do setor privado. A necessidade de dar segurança aos capitais investidos não fugia à realidade brasileira, muito menos acostumada à formação de companhias por sociedades anônimas do que os Estados Unidos.

Em relação ao caráter impolítico que a concessão da ferrovia causaria entre Sul e Norte é necessário uma análise mais apurada. A questão colocada é que o privilegiamento da região Sul em detrimento da região Norte colocaria em risco a unidade e a ordem do Império, uma das principais diretrizes do programa Conservador e Saquarema. Porém é necessário lembrar que muitos dos senadores favoráveis à construção da ferrovia na região sul, que tinha seu início na Corte, eram representantes nortistas, como é o caso de Gonçalves Martins, Clemente Pereira e Candido Batista. Se o que estava em jogo era uma disputa regionalista, por que os senadores nortistas seriam favoráveis à concessão de ferrovias para o Sul do Império? A resposta a essa pergunta pode ser encontrada no fato do regresso conservador de 1840 e a vitória da centralização política e administrativa nas mãos da Corte ter feito com que a classe dirigente, mesmo com seus diferentes interesses vinculados às suas regiões de origem, ficassem comprometidas com uma determinada política nacional. Essa tinha na Corte seu centro decisório, onde o Imperador era o responsável pela manutenção da ordem e dos privilégios e monopólios da classe senhorial, a construção de uma ferrovia que partisse da Corte em direção ao interior ia de encontro ao projeto de maior centralização política e integração do Império. Além disso, a primeira estrada de ferro com auxílio governamental foi a D. Pedro II, que além de seu caráter estratégico militar e de integração do território, atendia aos interesses dos produtores de café do Vale do Paraíba fluminense e paulista, que possuíam grande influência junto à classe dirigente imperial. A adesão ao projeto nacional fazia com que a classe política se

distanciasse dos interesses puramente provinciais em nome de um projeto nacional. Isso, no entanto, não eliminava o jogo de interesses em torno de uma dinâmica regional, simplesmente sujeitava-o ao plano nacional.

Será o debate e as discussões no plano político durante o período de 1835 e 1852, com o amadurecimento das questões ferroviárias e a mudança da conjuntura imperial, que levará à aprovação da lei n.º 641, de 1852. A construção da ferrovia se torna viável no país a partir dessa lei que possibilitou a concessão de favores mais sólidos, juntamente com uma conjuntura interna favorável com a abolição do tráfico, encerrando a fase inicial, de tentativas e ensaios dos precursores, e abre efetivamente a construção de linhas férreas no Brasil. São duas as inovações que dando condições internas ao aparecimento das primeiras ferrovias no país, permitem que a construção de ferrovias no Brasil se torne uma realidade:

- 1) O privilégio de zona estabelecia 5 léguas para cada lado do eixo da linha.
- 2) O governo garantia juros de 5% sobre o capital empreendido e previamente aprovado pelo Legislativo Imperial.

O privilégio de zona propiciava que uma companhia teria o monopólio do transporte por onde cruzasse suas linhas férreas, impedindo assim uma concorrência entre as empresas ferroviárias, o que pressionaria uma baixa no preço do frete e por conseqüência uma baixa na taxa de lucratividade da empresa. A segunda inovação, e mais importante, é a garantia de juros de 5% sobre o capital empreendido e previamente aprovado pelo Legislativo Imperial, uma vez que esse dispositivo legal garantia a lucratividade dos acionistas em relação ao investimento, dando maior segurança a esses. Algumas províncias no afã de atrair os capitais para tais empreendimentos estabeleciam uma garantia de juros suplementar de 2%, além dos 5% já oferecidos pelo governo Imperial. O governo Imperial, visto que as províncias não gozavam de prestígio e, algumas vezes, nem meios para arcar com a garantia de juros de 2%, acabava por assumir tal encargo caso fosse constatado a impossibilidade da província de arcar com eles. A garantia suplementar se tornou uma constante, dando às ferrovias, a garantia de juros de 7% do capital empregado.

Ao analisarmos a primeira fase ferroviária nos ficou evidente que se faz-se necessária uma crítica à bibliografia que trata da primeira fase ferroviária que vai de 1835

até 1852, que para autores como Adolpho Pinto<sup>38</sup>, José Luiz Baptista<sup>39</sup> e Ademar Benévolo<sup>40</sup> é considerada uma fase de malogros e fracassos - o que não deixa de ser realidade - uma vez que nenhuma das ferrovias planejadas e idealizadas nesse período foi construída. Mas verificamos que o que ocorreu, foi uma fase de amadurecimento e debate para a implantação da ferrovia no Brasil. Entendemos que o amadurecimento da questão ferroviária passou necessariamente pelo debate político, que definiram as diretrizes que seriam adotadas pelo Estado.

#### **1.4 - O impacto da abolição do tráfico de escravos e as novas garantias ferroviárias**

Em 1850, a eliminação do tráfico de escravos e a crescente importância do café como produto de exportação, acarretou uma mudança fundamental na estrutura econômica e social do Brasil. Será a partir de 1850, que os bons negócios proporcionados pelo café, o fim do tráfico de escravos e a conjuntura externa favorável à obtenção de empréstimos na Europa e nos EUA, possibilitaram um redirecionamento do capital, antes concentrado no tráfico de escravos, tornando propícia a inversões de capitais em novos investimentos como a ferrovia. Esse cenário não deixou de ser percebido por Mauá em sua exposição aos credores:

Acompanhei com vivo interesse a solução desse grave problema; compreendi que o contrabando não podia reerguer-se, desde que a 'vontade nacional' estava ao lado do ministério que decretara a supressão do tráfico. Reunir os capitais que se viam repentinamente deslocados de ilícito comércio e fazê-los convergir onde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país foi o pensamento que me surgiu na mente, ao ter certeza que aquele fato era irrevogável (MAUÁ, 1842, p.123).

A segunda metade do século XIX é marcada pela mudança nas condições econômicas e políticas do país. O café se consolida como uma fonte de divisa internacional sólida, melhorando os saldos da balança comercial brasileira. Ao gerar maiores divisas em

---

<sup>38</sup> PINTO, Adolpho Augusto. *Historia da viação pública de São Paulo*. 2 ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.

<sup>39</sup> BAPTISTA, José Luiz. *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Anais do III Congresso de História Nacional. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942

<sup>40</sup> BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, Recife, 1952

moeda estrangeira, o café permite a estabilidade cambial vinculada ao padrão ouro, estabelecido em 1846, beneficiando os mais diversos setores da sociedade Imperial que se veriam prejudicados com a desvalorização da moeda e seus reflexos sobre o preço dos produtos e o custo de vida nas cidades. Com isso a defesa da produção do café torna-se um interesse geral do Império, agregando à classe política e a Coroa a seu favor. De acordo com Celso Furtado, há uma elevação da taxa de crescimento no período de 1840 a 1890 graças à melhora do setor exportador.

Um aumento de 214 por cento do quantum das exportações acompanhado de uma melhoria de 58 por cento na relação de preços do intercâmbio significa um incremento de 396 por cento na renda real gerada pelo setor exportador. (FURTADO, 2007, p.206)

Essa elevação da renda gerada pelo setor exportador se deu graças, principalmente, às divisas geradas pelo café, que contou com preços internacionais favoráveis e passou de uma representação na pauta de exportação de, 18,4% entre 1821-1830, para 61,5% nos anos finais do Império.

A melhora da renda do setor exportador e as mudanças institucionais por que passou o Império, a partir de 1850, acabaram por possibilitar substanciais melhoramentos materiais, que se traduziram numa série de grandes iniciativas no que toca ao desenvolvimento urbano como transporte, abastecimento de água, saneamento e iluminação à gás. A economia acompanhou o setor exportador em plena expansão.

O fim do tráfico negreiro teve seu impacto sobre o redirecionamento da riqueza dos grandes traficantes de escravos, homens que detinham grande soma de capitais e que agora se viam obrigados a diversificar seus investimentos com a proibição do tráfico. Uma parte desse capital foi convertido no tráfico inter-provincial de escravos, na navegação de cabotagem, especulação imobiliária, ações de empresas ferroviárias e no setor bancário<sup>41</sup>.

Com a supressão do tráfico negreiro dera-se, em verdade, o primeiro passo para a abolição das barreiras ao triunfo decisivo dos mercadores e especuladores urbanos, mas a obra começada em 1850 só será completada efetivamente em 1888 (HOLANDA, 1995, p.78)

---

<sup>41</sup> Como é sabido a ligação entre os capitais dos traficantes de escravos e o setor bancário vem desde a fundação do primeiro Banco do Brasil, que teve muitas de suas ações subscritas por estes.

Em termos institucionais e jurídicos, tivemos avanços consideráveis como a formulação de um Código Comercial que possibilitou a legalização de uma série de títulos, como letras de câmbio, facilitando assim, as trocas comerciais, a Lei de Sociedades Anônimas<sup>42</sup>, que facilitou a constituição de empresas e a Lei de Terras que reconheceu a estrutura fundiária então vigente, possibilitando que as propriedades, agora reconhecidas no âmbito legal, fossem objetos de transações comerciais e principalmente hipotecas. Essas mudanças institucionais acabaram por fomentar e possibilitar a inversão de capitais em diversos ramos da economia que estavam estagnados, tais como o sistema de transporte, seja fluvial ou ferroviário, indústrias e os bancos.

Outra mudança substancial que ocorre em meados dos anos 50, se dá por conta da alocação dos gastos Imperiais. Durante o período regencial, a grande preocupação do governo ficaria por conta da manutenção da ordem, unidade e segurança do Império frente às constantes agitações provinciais; com a ascensão de D. Pedro II ao trono, a principal preocupação ficaria por parte das pressões inglesas e internacionais para a proibição definitiva do tráfico de escravos. Somente a partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz, extinguindo em definitivo o tráfico negreiro e com a estabilidade política do Império, é que se poderia atentar para melhoramentos materiais como as ferrovias. Observamos a seguir a mudança de diretrizes do governo por meio da sua evolução nas despesas correntes do Governo Central.

---

<sup>42</sup> As Sociedades Anônimas necessitavam da autorização dos Tribunais de Comércio para funcionar. A partir da Lei de Sociedades Anônimas só as que quisessem gozar de privilégios precisariam de autorização do governo para funcionar.

**Tabela 1.5 - Despesas do Governo Central por categorias<sup>43</sup> 1841-1889**

Anos	Administrativas	Categorias Econômicas	Sociais	Outras	Total
1841/43	88,21	6,88	3,66	1,25	100,00
1845/46	90,94	3,82	4,21	1,03	100,00
1850/51	84,80	8,64	4,77	1,79	100,00
1855/56	77,59	11,52	10,43	0,46	100,00
1859/60	79,20	15,35	4,97	0,48	100,00
1865/66	88,45	9,18	2,12	0,25	100,00
1870/71	74,78	20,67	3,44	1,11	100,00
1875/76	67,54	27,01	4,60	0,85	100,00
1880/81	58,11	25,85	7,29	8,75	100,00
1885/86	63,72	27,99	6,65	1,64	100,00
1889	58,56	34,33	5,55	1,56	100,00

Fonte: Carvalho, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2006. p.430.

Observando a tabela acima constatamos que as maiores despesas do governo imperial ficam por conta das despesas administrativas, que aumentam de 88,21% do período de 1841/43 para 90,94%, em 1845/46, para em seguida, dar início a uma queda, só interrompida pela Guerra do Paraguai e chegar a 58,56% em 1889. Enquanto isso, as despesas relacionadas com as categorias econômicas que se situavam em 3,82%, em 1845/46, tem constantes aumentos a partir 1850, com a exceção feita ao período da Guerra do Paraguai, chegando a 34,33% no último ano do Império. Nota-se que a partir de 1850, quando o Brasil se consolida politicamente, há um aumento dos gastos relativos a categorias econômicas acompanhado de uma correspondente redução da preocupação com

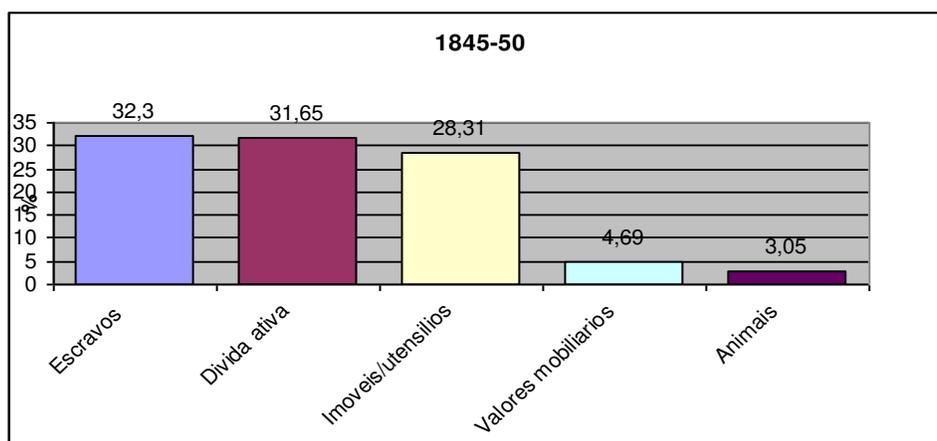
<sup>43</sup> Gastos administrativos eram considerados despesas de custeio, o qual engloba os referidos gastos: Família Real, Governo Geral, polícia e bombeiros, Guarda Nacional, justiça, culto, relações externas, dívida externa, dívida externa e principalmente marinha e exército. Os gastos econômicos seriam o investimento social em capital físico, englobando gastos com estradas ferro, navegação, correios e telégrafos, obras públicas, dívida externa para investimento. Os gastos sociais seriam o investimento social em capital humano, englobando educação e cultura, saúde pública, assistência social, escravos.

administração, segurança e justiça. Existe uma mudança clara nas diretrizes do Império a partir de 1850, na qual o Estado passa a investir maior porcentagem da sua receita em obras de infra-estrutura, e sem a qual, dificilmente ocorreria o aparecimento da ferrovia no Brasil, como aponta Carvalho:

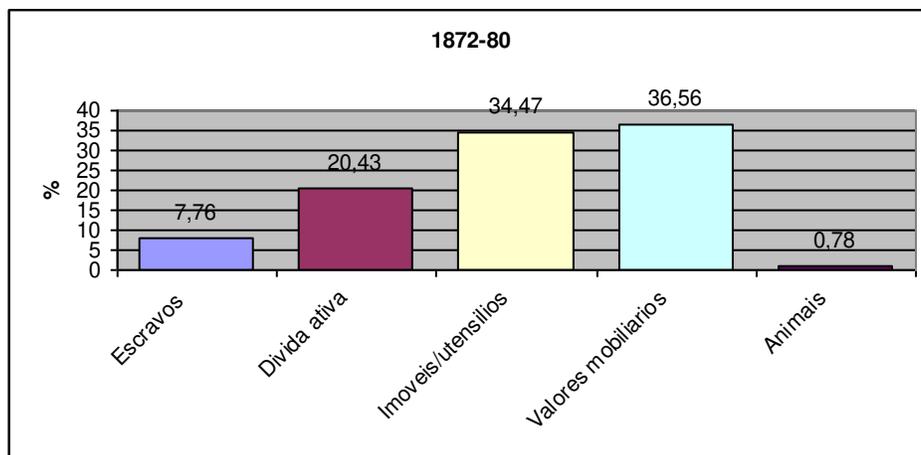
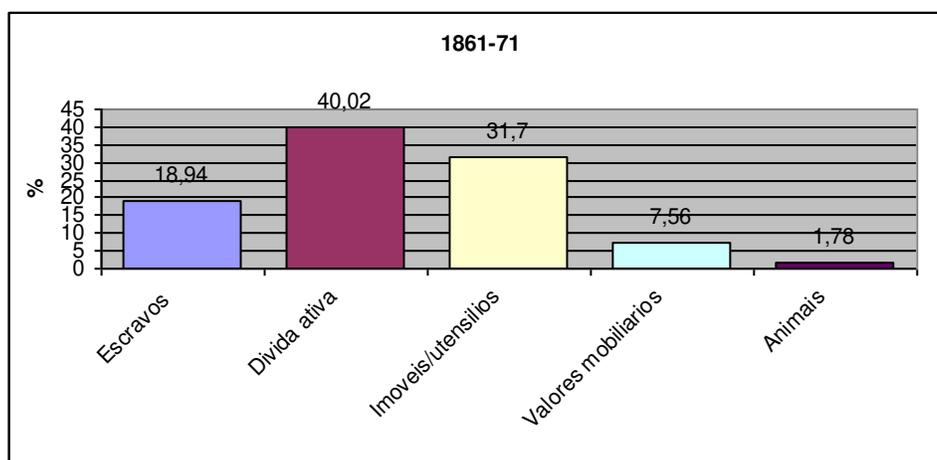
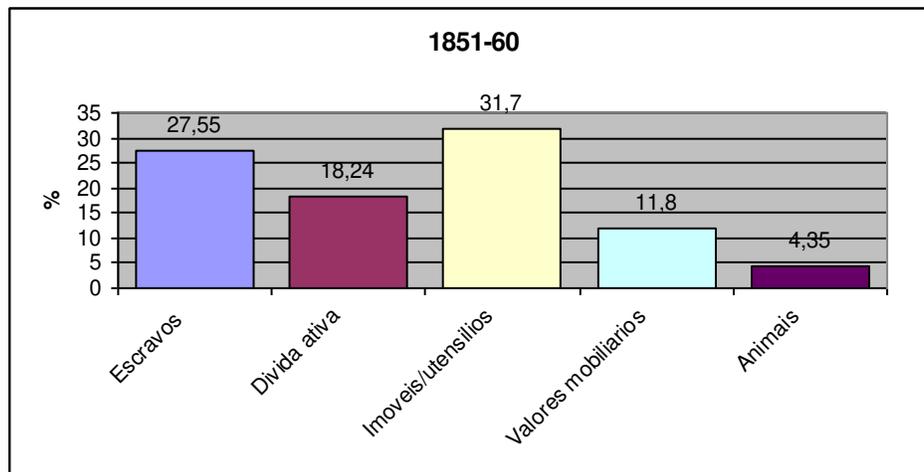
O exame das receitas e despesas do governo nos mostra assim um quadro de mudança de orientação do governo em busca de ação mais agressiva na direção do desenvolvimento econômico, afastando-se das tarefas já cumpridas de construir as bases do poder. Este esforço se dirige fundamentalmente na direção de investimentos que maximizem as vantagens econômica de exportação, sobretudo do café (CARVALHO, 2006, p.285-286).

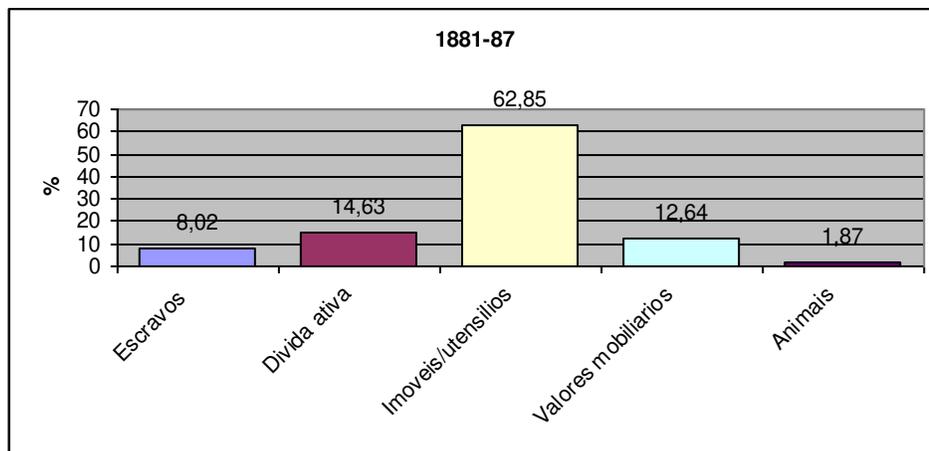
Em seu estudo *Metamorfoses da riqueza: São Paulo (1845–1895)*, Zélia Maria Cardoso de Mello<sup>44</sup> mostra como se deu a mudança da composição da riqueza, em São Paulo no período posterior à abolição do tráfico.

**Gráfico 1.1 – Composição da riqueza em São Paulo**



<sup>44</sup> MARIA CARDOSO DE MELLO, Zélia. *Metamorfoses da riqueza : São Paulo, 1845-1895*. 2. Ed . São Paulo, Hucitec. 1990





Até 1850 o ativo em que se está alocada a maior parte da riqueza é em ordem decrescente quanto à importância, escravos, dívidas ativas<sup>45</sup> e imóveis. Entre 1851/60, os mesmos ativos continuam a responder pela maior parcela de riqueza, alterando-se entretanto a relação de importância entre eles, predominando agora os imóveis, seguido de escravos e dívidas ativas. Nos anos de 1860/71, continuam os 3 itens na respectiva seqüência decrescente: dívidas ativas, imóveis e escravos, onde se observa um declínio acentuado do último em relação ao valor total da riqueza. Nos anos 70, destacam-se os valores mobiliários, seguidos pelos imóveis e pela dívida ativa. Entre 1881/87 predominam os imóveis, dívidas ativas e valores mobiliários. Deve-se notar que o item escravo não figura como ativo de importante alocação de riqueza a partir da década de 70. O movimento detectado por Maria Cardoso de Mello, isto é, o declínio dos escravos e dos animais na composição da riqueza vis-à-vis o aumento dos imóveis, o aparecimento de formas mais avançadas de riqueza, ações e letras bancárias e a presença constante das dívidas ativas mostram como as transformações institucionais e estruturais da sociedade brasileira após a abolição do tráfico modificou a composição da riqueza na província de São Paulo, assim como no restante do país.

Apesar do estudo de Maria Cardoso de Mello se restringir à província de São Paulo, podemos ampliar as conclusões desse estudo e dizer que o escravo decaiu como ativo de riqueza em todo o país, visto que o tráfico interprovincial é positivo no sentido Norte – Sul

<sup>45</sup> Importante ressaltar a presença do item dívidas ativas, que evidencia os empréstimos particulares que se estabeleciam numa sociedade onde não havia sistema bancário. Os créditos particulares seriam comuns na maioria das relações de troca.

do Império, eliminando do Norte, aos poucos, esse tipo de ativo. Nesse sentido, concluímos que com a queda do ativo escravo, outras formas de riqueza ganham mais espaço tais como os imóveis, sociedades anônimas e as instituições bancárias. Em linhas gerais passava-se aos poucos de uma sociedade baseada na riqueza escravista para uma sociedade baseada na riqueza capitalista com mão de obra livre.

São todas essas transformações no Império do Brasil que criam um cenário favorável ao surgimento da primeira ferrovia no país. Em 1852, com a aprovação da Lei nº 641 de 26 de junho de 1852, estabeleceu-se o privilégio de zona e garantia de 5% sobre o capital investido em ferrovias, posteriormente acrescido de 2%, alcançando-se assim os condicionantes necessários para iniciar um programa de construção ferroviária no Brasil. O Estado Imperial assume o risco dos empreendimentos ferroviários assegurando a rentabilidade aos acionistas. Com um cenário interno e externo favorável, foi iniciada a segunda fase do desenvolvimento ferroviário, marcada por resultados positivos e pelas concessões ferroviárias feitas com privilégio de zona e garantia de juros. A ferrovia enquanto um empreendimento que exige elevada concentração de capital só seria possível por um aparato institucional que desse segurança e possibilitasse à concentração dos recursos, seja pela intermediação bancária, seja pela constituição de uma Sociedade Anônima, empréstimos externos, ou a intervenção do governo Imperial na própria construção das ferrovias. Tal cenário só foi possível graças a um desenvolvimento jurídico e político que redefiniu as atividades comerciais e bancárias em 1850. A necessidade da intervenção do Estado no intuito de garantir a rentabilidade dos capitais que fossem aplicados na construção de ferrovias, fica claro na fala do senador Cansação de Sinimbu:

Todos sabem que no estado do nosso paiz difficilmente se encontra o capital necessário para a construção de estradas, e por isto são necessários estímulos para que o capital estrangeiro venha fecundar o nosso paiz, immigrando e empregando-se nessas empresas de grande utilidade. (...) Como pois, se poderia esperar que capitalistas ingleses viessem depositar seus capitais em nosso paiz, onde como todos sabem, a moeda é sempre oscillante, sem que tivessem certeza de que as operações seriam baseadas sobre um typo certo e invariavel<sup>46</sup>? (João Lins Vieira Cansação de Sinimbu, Anais do Senado, 1878, p.306).

---

<sup>46</sup> Os juros do dinheiro levantado em Londres para a construção de estradas de ferro eram pagos em libras, visto a desvalorização constante de nossa moeda.

No período entre 1840 e 1860, a consolidação do Estado Imperial, a reorientação de gastos, e a mudança do aparelhamento jurídico são ações planejadas por uma classe dirigente que tem um projeto nacional, baseado na manutenção da ordem da unidade do Império e dos privilégios da classe senhorial. A implantação da ferrovia não pode ser vista apenas como um projeto de modernização por si só, pois está inserida num projeto político de construção de um Estado Nacional pensado pela classe dirigente imperial. A estrada de ferro ao diminuir as distâncias entre a Corte e as demais províncias do Império possibilita um maior controle sobre o território, preservando mais facilmente a Ordem e a unidade do Império, que é um dos pilares básicos do projeto Conservador Saquarema, como podemos ver na fala do Marquês de São Vicente:

(...) o território do Império não constitui somente a sua mais valiosa propriedade; a integridade, a indivisibilidade dele é de mais a mais não só um direito fundamental, mas um dogma político. É um atributo sagrado de seu poder e de sua independência; é uma das bases primordiais de sua grandeza interior e exterior (MATTOS, 2004, p.83).

A partir de 1850, a nova conjuntura trouxe uma mudança de prioridades: consolidado o Estado, trata-se agora de capacitá-lo a fazer frente ao processo de modernização em curso. A conjuntura externa de expansão do capital buscando novas zonas de valorização, principalmente capital inglês, seja por meio de inversões diretas ou por meio de empréstimos, se liga à conjuntura favorável no plano interno, uma vez que a centralização política está nas mãos da Coroa e o Estado Nacional encontra-se consolidado, cria-se mecanismos jurídicos e institucionais para que o capitalismo financeiro internacional encontre aqui novas áreas para valorização de seu excedente. A lei de Sociedades Anônimas e da garantia de juros não foi pensada apenas para a construção das ferrovias, mas para integrar o Brasil ao quadro da finança mundial. É a combinação de um cenário externo e interno favorável que permite a inversão dos capitais nas ferrovias e sua execução.

## 1.5 - A ferrovia e a integração nacional e internacional

Quando observamos as obras de Capistrano de Abreu *Caminhos Antigos e Povoamentos do Brasil*<sup>47</sup> e de Sergio Buarque de Holanda *Caminhos e Fronteiras*<sup>48</sup> é possível estabelecer uma comparação entre as rotas indígenas e as dos bandeirantes com os traçados das estradas de ferro brasileiras com vista à ocupação e ao controle político do território. A colaboração do índio foi indispensável ao conhecimento sobre as particularidades do território como passagens e gargantas mais adequadas para atravessar regiões com relevos íngremes, tais conhecimentos foram apropriados pelas companhias férreas sendo que vários traçados das estradas de ferro seguiram antigas trilhas guaianases, tupiniquins, cariris, tapuias, tremembés, entre outras. As companhias férreas aproveitaram a direção e as gargantas já conhecidas anteriormente para passar com seus trilhos. José Vieira Camelo Filho<sup>49</sup> deixa claro em seu trabalho, a coincidência entre os caminhos indígenas e os traçados das ferrovias, demonstrando que seguem a mesma lógica e a mesma direção<sup>50</sup>.

Como sabemos, nenhum plano geral de construção de ferrovias foi concluído na época Imperial. Um dos claros objetivos da política Imperial foi a ocupação do interior e a conseqüente manutenção da unidade nacional. Em muitas áreas do interior do território brasileiro os rios funcionavam como artérias para estabelecer comunicações com o interior e para a ocupação e colonização de vazios demográficos. A ferrovia é pensada como um facilitador e um instrumento para ocupar o interior do país por meio de uma integração entre o sistema ferroviário e o sistema fluvial. Ao observarmos os primeiros projetos ferroviários com o objetivo de integrar o interior ao litoral, vimos que todos objetivavam alcançar as margens do rio São Francisco e ligar a navegação fluvial com a ferroviária, como um meio para interligar o Brasil de Norte a Sul. A ferrovia deveria ser o “elo” entre a navegação fluvial com a marítima, permitindo que homens que viviam no litoral buscassem novas oportunidades de vida no interior, assim como garantir aqueles que viviam no

---

<sup>47</sup> ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

<sup>48</sup> HOLANDA, Sergio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994

<sup>49</sup> CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Campinas, SP, 2000

<sup>50</sup> Hoje verificamos que na época, com certeza, a escolha do traçado não poderia ser melhor. Um exemplo é o caso da E. F. Santos-Jundiá que poderia ser feito outro traçado, porém esse resultaria na necessidade de perfuração de túneis e outras obras de engenharia que aumentariam o custo de sua construção.

interior acesso às regiões mais desenvolvidas do país que estão localizadas no litoral, sobretudo a capital do Império, centro decisório do país.

A proposta de domínio do território brasileiro, por intermédio do uso de ferrovias, compunha o ideal de progresso, desenvolvimento e civilização, caro à época. A linha do centro da E.F. Dom Pedro II, posteriormente Central do Brasil, aparece neste quadro como elemento de ligação, o traçado central dessa trama, à medida que será vista por seus defensores como a solução do centro do território, levando o progresso e o desenvolvimento econômico para o interior do país ( Lessa, 1993, p.61)

A interligação do litoral com o interior do Brasil deve também ser pensada pela ótica da expansão dos mercados. Com a Revolução Industrial, a gama de produtos disponíveis para serem consumidos coloca para as indústrias o problema da demanda desses produtos, assim como a necessidade de novas regiões produtoras de matérias primas para suprir sua crescente produção. De acordo com Hobsbawm (2005), havia na época a idéia de que a industrialização poderia crescer rapidamente, mas parecia incapaz de aumentar o mercado para seus produtos, proporcionar saídas lucrativas ao seu capital acumulado, isso sem mencionar a capacidade de gerar empregos a uma taxa comparável ou com salários razoáveis. Os homens de negócios temiam que isso pudesse estrangular seu sistema industrial. Hobsbawm mostra dois motivos pelo qual esses medos seriam inverossímeis:

Por duas razões esses medos se tornaram infundados. Em primeiro lugar, a economia industrial, nos seus primórdios, descobriu – graças em grande parte à pressão da busca de lucro da acumulação do capital.- o que Marx chamou de sua “suprema realização”: a estrada de ferro. Em segundo lugar – e particularmente devido a estrada de ferro ao vapor e ao telégrafo (...) o espaço geográfico da economia capitalista poderia multiplicar-se repentinamente na medida em que a intensidade das transações comerciais aumentasse. Essa criação de um único mundo expandido é talvez a mais importante manifestação do nosso período (HOBSBAWM, 2005, p.59).

A ferrovia, assim como a navegação a vapor possibilitou a resolução desses dois problemas, uma vez que possibilita a integração do interior dos países com a faixa litorânea, integrando-os a rede do comércio mundial ao disponibilizar produtos até então inexistentes em determinadas regiões, e desta forma, aumentando o mercado para seus produtos, assim como, a área de fornecimento de matéria prima a custos rentáveis para as

indústrias dos países desenvolvidos. Estávamos inseridos na divisão internacional do trabalho como fornecedores de matérias primas e consumidores de produtos industrializados.

Mais importante do que o mero conhecimento das mais remotas regiões do mundo era sua interligação por meios de comunicação que não tinham precedentes pela regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e números de pessoas e, acima de tudo, pela velocidade: a estrada de ferro, o navio à vapor e o telégrafo. De 1840 a 1875, o valor das trocas comerciais havia-se multiplicado por seis. O mundo se tornará unificado; o mercado subjuga todas as regiões aos seus ditames, e o Império do Brasil não estava isento desse movimento em escala global.

### **1.6 - O jogo político da concessão das estradas de ferro**

Dada a amplitude dos capitais envolvidos na construção de uma estrada de ferro e os benefícios diretos e indiretos que ela proporciona a uma região ou província, os “grupos de pressão” eram constantes no embate político para decidirem quais seriam as estradas de ferro que contariam com as garantias imperiais e a concessão para serem construídas. A política de concessões representou um grande negócio para os grupos dominantes locais e nacionais, principalmente quando estas vieram acrescidas de garantias de juros e privilégio de zona.

O Brasil rural e patriarcal<sup>51</sup> do período colonial não deixaria de sê-lo tão rapidamente e sem encontrar resistências em suas transformações. Em 1850, já havia se formado dois mundos distintos com duas mentalidades distintas que se opunham e se hostilizavam com frequência, o racional se opõe ao tradicional, o abstrato ao corpóreo, a cidade ao rural, esses conflitos são inerentes a um país rural patriarcal e escravocrata que está sendo empurrado, tanto por pressões internas, como externas, para transformações que alteram profundamente sua fisionomia. A família patriarcal foi o modelo em que foi

---

<sup>51</sup> Em geral os termos patriarcal e patriarcalismo são utilizados nas ciências sociais como referência a uma sociedade em que o homem exerce o poder de liderança na família, tendo a mulher numa condição inferior, No Brasil colonial a expressão ganhou contornos próprios, pois além de se referir ao poder masculino dentro da família engloba o seu domínio sobre os escravos, dependentes e a política. O chefe da família determinava a organização interna de sua casa e da sua clientela, estendendo seu poder por arranjos políticos e também pela violência.

baseada a vida política, onde os vínculos biológicos e afetivos que unem o político aos seus descendentes e amigos preponderam sobre as demais considerações, inclusive as de cunho racionalista<sup>52</sup>. Formou-se assim um sistema social e político em que as pessoas estão associadas umas as outras por sentimentos e deveres e não por deveres e ideias.

O que principalmente os distingue é, isto sim, certa incapacidade, que se diria congênita, de fazer prevalecer qualquer forma de ordenação impessoal e mecânica sobre as relações de caráter orgânico e comunal, como o são as que fundam no parentesco, na vizinhança e na amizade (HOLANDA, 1995, p.137).

A racionalização da coisa pública, dos negócios públicos, e as relações impessoais que exigem o Estado moderno entram em constante atrito com as estruturas sociais e políticas brasileiras pautadas na tradição da família patriarcal, como a personificação, a amizade e o parentesco, características que marcam a orientação das decisões políticas. Segundo Sergio Buarque, as relações patriarcais mantidas na vida política são “Uma lei moral inflexível, superior a todos os cálculos e vontades dos homens, pode regular a boa harmonia social e, portanto, deve ser rigorosamente respeitada e cumprida” (1995, p.85). O autor aponta que não era fácil aos detentores das posições públicas compreenderem a distinção entre público e privado. O funcionário público via a própria gestão política como instrumento de seu interesse particular e não a interesses objetivos, como sucede no Estado burocrático, em que prevalece os esforços para se assegurarem garantias jurídicas aos cidadãos.

O Estado não é uma ampliação do círculo familiar, e de certas vontades particularistas, existe antes, uma oposição entre Estado e família do que uma complementaridade. As dificuldades que se opõem à abolição da ordem familiar na vida pública por instituições e relações sociais fundadas em princípios abstratos, estão presentes até os dias atuais.

As concessões das estradas de ferro não escaparam do jogo de interesses dos membros da classe dirigente e dos grupos políticos provinciais que visavam, acima de tudo, à satisfação dos interesses específicos da fração de classe que estavam mais diretamente ligados, seja a lavoura canavieira da Bahia ou Recife, seja a lavoura cafeeira do Vale do

---

<sup>52</sup> Sergio Buarque coloca que um dos traços marcantes dos povos de estirpe ibérica é a repulsa a todas as modalidades de racionalização e de despersonalização.

Paraíba ou do Oeste Paulista, sendo raros aqueles que tinham uma visão ampla das demandas nacionais, em detrimento de uma visão focalizada e restrita ao âmbito provincial e local. As ferrovias serviam como moeda política para o Governo Central, pois à medida que estas concessões eram feitas, o Poder Central atendia às exigências locais e ao mesmo tempo era beneficiado com o apoio político dos grupos beneficiados. O Governo Central, dessa maneira, jogava com as concessões ferroviárias privilegiando os grupos políticos fortes no Legislativo, que em troca lhe dessem apoio nas questões de interesse do Governo e ao projeto Saquarema de manutenção da ordem e dos privilégios da classe senhorial, ao qual faziam parte e representavam.

Para a classe dirigente imperial, detentora do poder político, um território efetivamente ocupado e uma economia relativamente integrada são as bases para as definições da nação brasileira e suportes para a soberania e a manutenção da ordem no Império. As ferrovias implantadas no Norte e no Sul do país contaram com um decisivo empenho político e econômico do Governo Central, que assegurou o funcionamento operacional e financeiro delas, pois uma parte era deficitária.

A própria organização espacial e econômica do país contribuiu para acirradas disputas política entre as principais regiões brasileiras em busca de concessões e privilégios para a construção de estradas de ferro em seus territórios; no entanto, deveriam combinar os interesses regionais com os da nação que ainda estavam se constituindo, algo que pelos debates senatoriais percebemos que estava bem longe da realidade, pois cada agrupamento político defendia o interesse de sua região em detrimento de outra ou com suas preocupações voltadas somente para seus objetivos específicos, não os enquadrando numa articulação de caráter nacional.

A política de concessão e privilégios concedida pelo Governo Imperial, em termos legais, era feita igualmente para todas as regiões; porém, com efeitos políticos e econômicos diferenciados, expressos pela expansão e pelos resultados financeiros das vias férreas paulistas, fluminenses e nordestinas, incluindo as ferrovias de caráter nacional e estratégico, construídas nessas regiões.

Havia todo um discurso em defesa da presença do Estado na construção de ferrovias tidas como essenciais para o desenvolvimento do país, assim como havia a defesa da abstenção do Estado. Porém fica claro em toda a discussão da legislação que precede a

instalação das ferrovias no Brasil, como na sua execução, que sem a presença do Estado essa se tornaria inviável. A dificuldade da obtenção de capitais nacionais ou estrangeiros na praça de Londres, no volume necessário para a construção de uma ferrovia, fazia necessário um fiador à altura do investimento. O Estado entra como garantidor da rentabilidade do capital, num investimento de longa maturação, elevado volume e alto risco. O Estado dessa forma subsidia o investimento ferroviário, dando garantias ao investimento. Quando nem mesmo o subsídio basta para a realização de uma companhia férrea de interesse de um grupamento político, o Estado toma para si a execução da obra, como é flagrante nas palavras do senador João Alfredo em 1877:

Nos sabemos que os indivíduos ou companhias, concessionários de estradas de ferro, estão lutando com grandes embaraços, provenientes das dificuldades de levantarem capital em Londres, já pelo estado geral da Europa, já pela concorrência que as empresas fazem entre si, já pela incerteza dos lucros, etc. Além desses tem resultado das concessões outros inconvenientes; os concessionários procuram transferir as estradas mediante grandes lucros, e assim o capital garantido pelo governo se depauperava-se, distribuindo-se por todos esses intermediários, que aparecem desde o governo até o governo até os accionistas. Se recorremos ao meio de construírem-se as estradas de ferro por conta do governo, como se esta fazendo nos prolongamentos da Bahia e Pernambuco, resultará, certamente, uma economia, que já tem sido reconhecida em muitos outros estados, e que entre nos se vae verificando (João Alfredo Correia de Oliveira, Anais do Senado, 1877, p.148).

Além da defesa da presença direta do Estado na construção das ferrovias, verificamos como a implantação de ferrovias se tornou um grande negócio na Corte, surgindo as pressões por todos os lados; dos aliados, dos adversários, dos fazendeiros e dos empresários. Todos buscavam obter concessões para a construção de estradas de ferro. Uma vez conseguida a concessão e assegurados os privilégios de zona e a garantia de juros, a Companhia ou empresário favorecido tratava de negociar esses privilégios no mercado da Corte e até mesmo na Praça de Londres, onde repassava o benefício com alta lucratividade, sem ao menos construir um trilho da estrada. As especulações sobre as garantias concedidas às companhias era uma prática que limitava os efeitos indiretos que o governo esperava obter, mas o fato é, que sem a garantia de juros não seria possível investimentos para tais empreendimentos, sobretudo no Norte do Império, que não contava com uma estrutura econômica capaz de custear a implantação de ferrovias, cabendo ao governo conceder privilégios, e quando esses não bastavam, assumia a construção.

Uma das disputas ferroviárias que teve um intenso debate foi travada em torno da ferrovia que entraria em contato com a região do Rio São Francisco. As ferrovias que estariam nesse atrito de interesses seriam a Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro da Bahia a Juazeiro e a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco. A importância da comunicação com o Rio São Francisco<sup>53</sup> é evidente em termos de estratégia de Estado, uma vez que possibilita uma maior integração do território nacional, integrando o sistema de transporte ferroviário ao fluvial desse rio que une a região Sul do Império com o Norte.

Porém na construção de uma ferrovia tem que se levar em conta os custos e a rentabilidade de tal empreendimento, a região do São Francisco tem suas áreas produtoras, mas nenhum produto com elevado valor de mercado que instigue investidores a se arriscarem numa obra como a ferrovia, além disso, o caminho que leva até o Rio São Francisco é permeado de vários vazios demográficos, necessitando essa região de uma política de povoamento. Desta forma, fica claro que a construção da ferrovia não seria feita pelos agentes privados sem a tutela do Estado, garantindo o retorno financeiro a esses investidores, ou mesmo a construção da ferrovia pelo próprio Estado. Essa disputa entre as ferrovias para ver quem chegaria primeiro ao Rio São Francisco e, dessa forma, tomaria conta daquela área de influência, será discutida e demonstrada no capítulo seguinte quando adentrarmos nos debates senatoriais.

A rivalidade entre Norte e Sul do Império por recursos do Governo Central é algo constante no debate político do Império. Uma das esferas sob o qual os recursos são transferidos do Governo Central para as províncias é por meio de inversões diretas do Estado em ferrovias, ou por incentivos indiretos como garantia de juros. Também os nortistas em relação à distribuição das verbas ferroviárias se sentem desprivilegiados em relação ao Sul, principalmente devido à atenção que o Governo Central dá à Estrada de Ferro D. Pedro II e rejeita o mesmo tratamento a ferrovias do Norte como a Recife São Francisco e a Bahia ao Juazeiro. O confronto por recursos não se dá apenas na esfera econômica, pois existe o embate político, a rivalidade regional, as diferentes sociabilidades, diferentes situações socioeconômicas que cada região enfrenta.

---

<sup>53</sup> Entre suas várias denominações como Rio dos Currais e o Velho Chico, estão o Rio da Integração Nacional e o Rio da Unidade Nacional, o que reforça sua posição estratégica.

O Norte pelas dificuldades financeiras que enfrenta, ao olhar o crescimento da riqueza que o café faz florescer no Sul, atribui tal situação ao privilegiamento na distribuição de recursos pelo Governo Central em detrimento do Norte. Veremos mais a frente, se tal argumento procede ao verificarmos as Balanças de Receitas e Despesas do Império, como se deu a distribuição desses recursos. Porém o que não podemos deixar de notar é que a situação econômica divergente porque passam as diferentes regiões do país coloca sob pressão a unidade do Império, que coloca a classe dirigente do país em uma constante negociação e barganha com as elites regionais e provinciais, afim de manter a unidade. Dessa forma, a hegemonia da classe dirigente que dirige todo o processo de negociação tenta manter um equilíbrio de compromisso entre as forças políticas, fazendo concessões de ordem econômica aos grupos políticos que lhe dão apoio, sem que com isso mexam no essencial do projeto de Estado que visam manter.

Outra preocupação do governo Imperial foi a manutenção da ordem social em regiões atingidas por calamidades naturais como a seca. O símbolo das estradas de ferro da seca é a Estrada de Ferro Baturité, que liga o porto com a região de Baturité, área produtora de café com o porto. Sua presença só é notada em 1875, quando inicia o processo de encampação, concretizando-se em 1878, quando esta não é mais uma ferrovia de interesse local, pretendendo estabelecer ligação com a Corte ao Sul, ligando o Ceará com o Sudeste através desta via férrea e por meio da navegação fluvial do São Francisco.

A preocupação com a ordem social era uma realidade no Império, pois além da Estrada de Ferro Baturité, outras ferrovias por conta dos flagelos da seca obtiveram concessões e contaram com o empenho do Imperador para iniciar suas obras, receberam a denominação de “ferrovias da seca”. São elas: as estradas de ferro de Sobral, entre Camocim e Sobral no Ceará, e Paulo Afonso, em Alagoas e Pernambuco, ligando o baixo e o médio São Francisco. As ferrovias da seca tinham como objetivo levar trabalho e progresso as regiões que sofriam com a estiagem, acalmando assim os efeitos que estas poderiam causar.

O avanço da E.F Baturité sempre foi impulsionado pela ocorrência de secas. Sua principal função era a manutenção da ordem social e a integração com as demais áreas do Império, deixando em segundo plano a questão dos lucros, mas por atravessar regiões que exportavam café, algodão, fumo de, 1877 até 1889, houve apenas três *déficits*. O próprio

Imperador estava convicto de que somente estradas de ferro de embrenhamento, que não levassem como fator fundamental de implementação a variante econômica, poderia destruir a antinomia geográfica litoral-sertão e consolidar a unidade nacional. O critério de integração nacional, controle político ou mesmo o de dominação de algumas áreas não se mediria economicamente, é um valor que não se mede em termos financeiros, embora tenha um preço que necessite ser pago. E que o governo Imperial estava disposto a pagar.

## Capítulo 2 – O debate ferroviário

### 2.1 - Primeiros debates

Depois de aprovada a primeira lei ferroviária em 1835, na qual o governo ficava autorizado a outorgar a concessão a uma ou mais companhias para a construção de uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro com as capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, tivemos o primeiro contato com a questão ferroviária no Senado na sessão de 23 de fevereiro de 1843. Nela, estava em discussão, a resolução relativa à empresa de Thomas Cockrane sobre uma autorização para o governo subscrever duas mil ações como acionista da companhia para a construção de uma estrada de ferro que começasse no município da Corte e acabasse na província de São Paulo. A resolução, já aprovada pela Câmara dos Deputados, vinha a ser analisada pelo Senado e pela comissão da Fazenda para posterior aprovação ou rejeição. Discutida por essa comissão, no dia 31 de janeiro de 1843, assinada por Bernardo Pereira de Vasconcelos e Manuel Alves Branco, opinou-se contra a aprovação da citada resolução, visto estarem convencidos da não realização da empresa projetada.

A comissão, convencida, como está, da não realização da empresa projetada, a qual servirá somente para dificultar qualquer melhoramento das estradas existentes que por ventura se empreenda, e atendendo aos apuros do tesouro, é de parecer que não seja aprovada a dita resolução (Bernardo Pereira de Vasconcelos, Anais do Senado, 1843, p.240).

Em apoio à comissão da Fazenda do Senado, que rejeitava a subscrição, estavam os senadores Luis José de Oliveira Mendes, Honório Hermeto de Carneiro Leão, Francisco de Paula e Sousa e Melo, além de Bernardo Pereira de Vasconcelos e Manuel Alves Branco. O Senador Luis José de Oliveira Mendes acreditava que “as estradas de ferro entre nós é uma daquelas apresentadas por especuladores que nenhuma intenção tem de realizá-las” (Anais do Senado, 1843, p. 420). Além disso, acrescentava a falta de recursos do governo para acudir tal companhia, o que seria uma temeridade:

Ora, nós não temos meios de acudir às despesas de primeira necessidade, estamos vivendo do crédito, e havemos fazer com que o governo seja sócio desta

companhia! Havemos de onerar mais a nação de dívidas, para quê? Só para proveito dos diretores da companhia e de mais ninguém! (Luis José de Oliveira Mendes, Anais do Senado, 1843, p.421).

Honório Hermeto de Carneiro Leão concordava com os argumentos de Luis José de Oliveira Mendes e acusava o projeto de Cockrane de especulador:

Para se organizar um projeto destes, cumpre que os homens da arte estudem por largo espaço a possibilidade e utilidade da empresa, e orcem a quantia que se presume dever gastar-se com ela; só depois disto é que o governo a pode auxiliar; mas aqui o que vejo é um particular que não é profissional concebeu esta empresa e requer auxílio da nação, e desconfio muito que isto seja um meio de passar as ações para poder vender na praça o privilégio. O corpo legislativo, senhores, deve ao meu ver acautelarse muito desses especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxílio do governo e privilégios, só para vende-los na praça; o corpo legislativo deve somente auxiliar as empresas seriamente concebidas, e cuja possibilidade de serem postas em prática seja evidentemente reconhecida (Honório Hermeto de Carneiro Leão, Anais do Senado, 1843, p. 423).

Para o Senador Honório Hermeto de Carneiro Leão era necessário atentar para o problema dos especuladores da Praça do Rio de Janeiro que formavam companhias e vendiam suas ações sem a menor intenção de realizá-las, ocasionando grandes prejuízos para os tomadores das ações dessas empresas e para o Império como um todo. O governo imperial teria que fiscalizar a real condição de realização das empresas antes de proporcionar qualquer benefício a elas, sinalizando assim, aos investidores, a segurança de um determinado empreendimento.

Apesar de seguir a opinião de Luis José de Oliveira Mendes e Honório Hermeto de Carneiro Leão sobre a rejeição da subscrição de ações da companhia pelo governo, o senador Bernardo Pereira de Vasconcelos segue outra linha de raciocínio e argumentação para a rejeição. A seu ver as vantagens das estradas de ferro são várias, “mas a questão não é se são vantajosas as estradas de ferro, se é o meio de comunicação mais pronto e mais seguro: a questão é saber se nas nossas circunstâncias podemos ter, uma estrada de ferro, e da extensão da que trata o projeto” (Anais do Senado, 1843, p. 426). A grande questão de Vasconcelos não é negar as vantagens da estrada de ferro, ele, na verdade, tenta olhar uma relação custo/ benefício, isto é, a grande interrogação de Vasconcelos era se os altos custos da companhia valeriam os benefícios que ela irá trazer?

São muito convenientes as estradas de ferro, são um meio de comunicar as províncias com toda a celeridade possível. Não desconheço isso, mas uma empresa destas irá ou não causar prejuízos? É útil uma estrada de ferro com a direção proposta no projeto, e na extensão designada? Eis a questão (Bernardo Pereira de Vasconcelos, Anais do Senado, 1843, p.426).

Para ressaltar o alto custo das estradas de ferro, Bernardo Pereira de Vasconcelos cita uma frase do Barão Carlos Dupin: “Com manifesto equívoco tem sido denominados estas estradas de ferro: seu nome próprio é estradas de ouro, porque com sua construção gastasse tanto dinheiro como se fossem calçadas de peças de ouro” (Anais do Senado, 1843, p.427). Argumenta também que não teríamos produtos para conduzir por essa estrada a não ser no período de safra do café, ficando essa estrada ociosa durante o resto do ano o que acarretaria uma alta despesa de manutenção para tal companhia.

Em oposição à opinião da comissão da Fazenda e favorável à continuidade da discussão no Senado, ao invés da rejeição imediata da subscrição do governo, estavam os senadores Manuel do Nascimento Castro e Silva, Antonio Pedro da Costa Ferreira, Cassiano Espiridião de Mello Mattos e Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque. Todos esses senadores estariam convencidos de que empresas dessa magnitude de capitais, como as estradas de ferro, deviam ser auxiliadas pelo governo imperial, tendo em vista os grandes benefícios que elas trariam à lavoura, fonte da maior parte da riqueza do país, e como fator de integração, possibilitando a união do Centro com todos os pontos do Brasil.

E estou também persuadido que essas estradas jamais se realizarão sem que o governo se ponha a testa da sua execução, sem sua proteção, sem uma direção direta do governo. Se esperarmos por associações particulares, nunca teremos tais estradas, pois que o produto, as grandes vantagens de uma estrada de ferro não são o trânsito, nem a postagem que se paga, ou com que contribuem os passageiros e os gêneros que se transportam pela mesma estrada. Isso, na verdade, é o único interesse que terão os capitalistas que empregarem seus capitais; mas as grandes vantagens são verdadeiramente nacionais, e por isso a nação, o cofre geral, devem empenhar-se por todos os meios para levar a efeito no país semelhante estabelecimento (Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Anais do Senado, 1843, p. 416-417).

Nas palavras do Senador Cavalcanti de Albuquerque, fica claro que a necessidade de implantação de ferrovias no Brasil, ultrapassa os motivos meramente econômicos para sua realização, apesar deste ter uma elevada relevância para sua construção. É necessário

levar em conta todos os benefícios de uma melhor comunicação com outras partes do Império. Sob o ponto de vista político-administrativo, a melhoria das comunicações traria um adequado controle sobre as províncias, visto que o “braço” administrativo da Corte ampliaria sua influencia sobre regiões, até então sob constantes ingerências de oligarquias locais, que afrontavam as instituições do Estado Imperial que pretende exercer a plena soberania sobre o território.

O Senador Antonio Pedro da Costa Ferreira chama a atenção para os malefícios da escravidão e os benefícios do emprego das máquinas à vapor, entrando em aberto conflito com o mineiro Bernardo Pereira de Vasconcelos, que afirma categoricamente que o principal problema com o qual o país devia se preocupar, seria o provimento adequado de braços africanos para lavoura, no intuito de evitar uma crise na lavoura e conseqüentemente na economia do Império.

Disse o Nobre senador por Minas Gerais que a maior necessidade do Brasil são os braços africanos; eu entendo que esta máxima é muito prejudicial ao meu país; persuado-me que não nos são úteis os braços africanos e sim as máquinas; portanto é necessário que eu mostre o dano que nos podem trazer os africanos, e a utilidade das maquinas; porém, se V. Ex. quer que me cale, obedecerei (Antonio Pedro da Costa Ferreira, Anais do Senado, p.442).

No intuito de demonstrar os benefícios da liberdade e os malefícios da escravidão, Antonio Pedro da Costa Ferreira compara os estados de Ohio e Kentucky nos EUA, sendo que o primeiro, situado à margem direita do Rio Mississippi não se consente o braço escravo e “tudo aí se prospera e a indústria aviventa tudo”, enquanto no segundo, à margem esquerda do Rio onde a escravidão prospera “não se vê senão sinais de morte” (Anais do Senado, 25 e fevereiro de 1843, p.442).

Outro tópico levantado por Bernardo Pereira de Vasconcelos contra a construção da dita estrada de ferro é que ela beneficiaria somente uma pequena região ao Sul do Império, em detrimento de todas as demais regiões do Império que poderiam ser beneficiadas com a construção de boas estradas ao mesmo custo. O privilégio de uma pequena região em detrimento das demais províncias do Império, acarretaria um ciúme destas, o que poderia abalar a sustentação política do Império em termos regionais e prejudicar a manutenção da ordem.

O Senador Holanda Cavalcanti, em resposta a Bernardo Pereira de Vasconcelos, e no intuito de defender a construção da estrada de ferro chega a empregar uma argumentação de cunho regionalista que será usada constantemente entre os políticos do Império, ora na defesa, ora na oposição, sobre a construção de estradas de ferro no Império.

Sr presidente, eu teria uma razão muito forte para ir contra essa medida, e eu não oculto; e é necessário advertir que eu suponho que desgraçados serão os brasileiros se o espírito de provincialismo se extinguir neles. Eu nego que estes grandes melhoramentos são só para as províncias do sul, e não para as do norte; sim, reconheço que aqueles que argumentam com este ciúme têm alguma razão; mas eu, Sr presidente, vejo que é um erro, por que estes melhoramentos do sul reverterão também em benefício do norte, e eu o que mais desejo é que se ensaiem estes grandes meios de felicidade no meu país (Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Anais do Senado, 1843, p.432).

Essa rivalidade entre o Norte e o Sul do Império no que refere à distribuição dos investimentos e benefícios imperiais é parte presente na discussão ferroviária. A análise dessa rivalidade entre as regiões e o provincialismo no tocante à questão ferroviária será melhor trabalhada no terceiro capítulo. Por enquanto, atentemo-nos em apontar que antes mesmo da construção da primeira ferroviária, tal argumentação já é colocada em pauta.

Para Holanda Cavalcanti, a boa comunicação com as províncias é meio para alcançar o cumprimento da lei e da ordem, e tomando como exemplo os países europeus e os Estados Unidos, mostra como a ferrovia foi um fator de relevância para a integração do interior com os grandes centros. Ciente do problema financeiro por que passa o Império, o senador ao invés de vê-lo como um empecilho, propõe que assim como a construção das ferrovias é um meio para a conservação da unidade do Império, a formação de um banco nacional também o é para a solução dos problemas financeiros do Império.

Na minha opinião, a força, a ordem, a conservação, a possibilidade de prosperidade no país, só dependem de duas medidas: Banco Nacional e caminhos de ferro -; as outras medidas poderão ser muito boas; mas se estas duas não existirem, não sei quem poderá conter a unidade do Brasil; e se as nossas finanças vão de maneira por que sabemos, se não tratarmos do nosso meio circulante, não sei como outras medidas poderão ser recebidas pelo país (Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Anais do Senado, 1843, p.425).

Em resposta aos senadores contrários à subscrição das ações por parte do governo devido aos déficits constantes do Império, Manuel do Nascimento Castro e Silva argumenta

que antes de agravar a situação fiscal do Império, as estradas possibilitarão o aumento da renda do Estado Imperial, visto a maior facilidade de comunicação e transporte dos gêneros do país que acabarão possibilitando a expansão da produção ao interior a custos rentáveis. O fato de grande parte da produção agrícola de exportação estar situada no litoral é causa das péssimas condições de transporte e comunicação com o interior do Brasil, que é impossibilitado qualquer tipo de produção comercialmente viável em concorrência com os produtos litorâneos, mais pertos do porto e, por conseqüência, com menores custos de transporte. Restava ao interior, a produção de subsistência e a produção de gêneros alimentícios para as grandes cidades, assim como, a criação de animais, como porcos, galinhas e gado que abasteceriam o mercado na cidade.

Disse um nobre senador que temos um grande déficit constante; é por isso mesmo que ao meu ver devemos procurar todos os meios de aumentar as nossas rendas, e um desses meios é sem dúvida a maior facilidade de comunicação e de transporte de nossos gêneros. De que serve haver nesses grandes mercados porque não há facilidade de sua condução, e a despesa dessa condução excede ao valor do gênero? (Manuel do Nascimento Castro e Silva, Anais do Senado, 1843, p. 423).

Depois de amplamente discutida pelos senadores, a matéria foi colocada em votação no dia 27 de março de 1843, sendo rejeitada pelo Senado, juntamente com o artigo que isentava o imposto de importação por 5 anos, máquinas, carros e instrumentos importados exclusivamente necessários para o uso da companhia. A companhia de Thomas Cockrane fracassou.

Houve quatro tentativas<sup>54</sup> de construção de ferrovias que se basearam na lei de 1835: uma paulista, duas fluminenses e uma do britânico Thomas Cockrane. A Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo aprovou, em 1836, um plano grandioso de viação, num sistema que combinaria estradas de ferro e vias fluviais. O projeto foi traduzido na lei com o n°. 51, de 18 de março de 1836; lei que não chegou a ser executada, pois foi revogada e substituída pela lei de n°. 115, de 30 de março de 1838, que outorgou à Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. e à Platt e Reid a seguinte concessão<sup>55</sup>:

---

<sup>54</sup>As tentativas fluminense e paulista são apenas discutidas em suas Assembléias Provinciais, por isso não aparecem no debate senatorial.

<sup>55</sup>Já aqui o governo provincial de São Paulo se preocupava com os problemas de colonização e de trabalho livre, tanto que uma das cláusulas do contrato proibia o emprego de mão-de-obra escrava nos trabalhos de

Carta de privilégio exclusivo para a fatura de estrada de ferro ou outras de construção mais moderna e perfeita invenção ou canais ou uma e outra coisa, apropriados para trânsito de carros, de vapor, ou sem vapor puxados por animais, barcos de vapor ou sem vapor com tração a vapor ou não, para transporte dos gêneros e viajantes desde a Vila de Santos até as de São Carlos, Constituição (Piracicaba), Itu ou Porto Feliz, e Mogi das Cruzes, podendo juntar o Rio Paraíba ao Tiete, no ponto mais conveniente. Devia ser prontificada em primeiro lugar a estrada de São Paulo a Santos, cujas obras começariam no prazo de três anos e findariam no de sete, continuando a construção dos outros trechos (BAPTISTA, 1942, p.446).

O resultado: a firma concessionária não conseguiu organizar a companhia. Tal concessão foi transferida para o Barão de Monte Alegre e ao Barão de Mauá, que negociarão a construção da estrada com os ingleses, nascendo daí a futura Estrada de Ferro Santos-Jundiá

As tentativas da Assembléia Legislativa Provincial Fluminense foram duas: a primeira nasceu com a lei provincial n.º. 192, de 9 de maio de 1840, que autorizou o presidente da província a contratar com Antonio da Silva Caldeira, ou com a companhia que organizasse a construção de uma estrada de ferro, entre Vila Iguassú e qualquer outro ponto da Bahia de Niterói, que fosse julgado mais conveniente. Essa estrada não teve sequer início. A outra tentativa consta da lei provincial, de 28 de maio de 1846, que concedeu ao Visconde de Barbacena o privilégio para organizar uma estrada de ferro que partindo do porto do Brejo, na Freguesia de Santo Antonio de Jacutinga, se dirigisse até o Guandu, com direito a lançar um ramal para a Vila de Iguassú. Essa estrada, da mesma forma, também não teve execução.

A quarta tentativa desse período, foi a do britânico Thomas Cockrane, que em primeiro de julho de 1839, requereu a Câmara dos Deputados com base na lei de 1835, o privilégio exclusivo para a construção e exploração comercial de uma estrada de ferro que partindo do município da Corte alcançasse o Vale do Paraíba. Em 4 de novembro de 1840, foi-lhe outorgada à concessão até a província de SP, com ponto terminal em Cachoeira, ou seja até o ponto onde o Rio Paraíba era considerado navegável. Organizou-se, assim, a

---

construção da estrada. Wilma Perez Costa em sua dissertação de mestrado *Ferrovias e Trabalho Assalariado em SP* demonstra como a cafeicultura paulista, a expansão ferroviária e a maquinização do beneficiamento contribuíram para a introdução do trabalho assalariado. Wilma apresenta o período de exportação das ferrovias para outros países como um aspecto de generalização das relações de produção capitalistas em escala internacional, pressionada pela nova etapa do modo de produção capitalista, onde a grande indústria é hegemônica e o comércio é uma esfera subordinada da produção.

Imperial Companhia de Estrada de Ferro, outro empreendimento que fracassou dada a dificuldade de se obter capitais para sua empreitada. A rejeição de uma maior ajuda por parte do governo ao empreendimento, seja subscrevendo ações, seja concedendo garantia de juros e as dificuldades que esta teve na captação de capitais para a organização da companhia, demonstram a inadequação do Brasil para adentrar na era das ferrovias.

Após o fracasso da empresa de Cockrane, o Senado somente voltaria a discutir a questão ferroviária com afincos na sessão do dia 9 de setembro de 1851, onde entrou em discussão a resolução que autorizava o governo a conceber um privilégio a uma ou mais companhias para a construção total ou parcial de um caminho de ferro, que partindo do município da corte, vá terminar nas províncias de Minas Gerais e São Paulo. A grande e decisiva alteração nas discussões fica por parte da possibilidade de inclusão da concessão de uma garantia de 5% do capital a ser aplicada à companhia.

Nesta sessão, o Senador Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, apoiado pelo senador Manoel Assis Mascarenhas, e pelo mineiro Honório Hermeto Carneiro Leão, julgava que este projeto não poderia passar, pois seria necessário tomar em consideração uma questão preliminar, que vinha a ser, se o país se achava em condições para levar adiante este grande melhoramento material, isto é, construir estradas de ferro. Para Francisco Gê Acaiaba Montezuma, uma das principais problemáticas fica a cargo do alto custo da estrada de ferro ao Tesouro, visto que este garantiria juros de 5% à empresa. Além dos 5% de garantia de juros, o senador chama a atenção para a isenção de direitos de importação para todo e qualquer maquinário e produto a ser utilizado pela companhia. Na sua linha de raciocínio, o subsídio dado pelo Estado é maior que 5%, devido à isenção dessas potenciais receitas. Argumenta o Senador que primeiramente deve-se cuidar de um sistema de comunicação por meio da construção de novas estradas comuns, mais baratas, e da conservação das já existentes antes de iniciar a construção de estradas de ferro. Para isso, utilizava-se do exemplo de países como a Inglaterra, França, Bélgica e os EUA, que não teriam principiado a construção de estradas de ferro sem que antes as estradas comuns estivessem em excelente estado, e assim possibilitando um maior desenvolvimento à indústria agrícola. Tamanha a dúvida sobre os benefícios de tão avultado empreendimento se vê no prognóstico do senador sobre a estrada de ferro no Brasil:

Primeiro, nenhuma população, indústria ainda muito acanhada, nenhum espírito de viajar (...), pois as estradas de ferro devem de viajantes produzir o quê? Um resultado diametralmente oposto<sup>56</sup>. Ora acrescente-se a isso que a nossa indústria não tem necessidade, não reclama imperiosamente o estabelecimento de estradas de ferro; todo o mundo esta contente com conduzir o seu café e seus gêneros sobre as costas de mulas, contanto que haja boas estradas para elas (Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, Anais do Senado, 1851, p.217).

O Senador Montezuma afirmava que em nosso país tais estradas não produziram renda superior a 3%, o que sobrecarregaria as contas do Tesouro, obrigando-o a arcar agora com a garantia de juros. Uma frase resume sua idéia: “Senhores, ter estradas de ferro ainda é luxo para o Brasil” (Anais do Senado, 1851, p.216). Também o Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, na sessão do dia 10 de setembro de 1851, demonstra sua preocupação sobre os elevados custos da estrada de ferro, principalmente os gastos necessários ao nivelamento do terreno na subida da serra. Diz o Senador “Que uma estrada de ferro é útil não há dúvidas; mas todas as estradas de ferro, em qualquer parte que sejam feitas, compensarão os desembolsos que necessitam? Esta é a questão.” (Anais do Senado, 1851, p. 261). Vergueiro pensa na distribuição de novos gastos tendo em conta às prioridades do Império, e aponta como urgente a questão da mão de obra e da colonização no Brasil. O senador é a favor do adiamento da estrada de ferro, a fim de se obterem maiores informações e estudos, pois uma vez construída com garantia de juros e não obtendo uma rentabilidade de 7%, caberá ao Estado complementá-lo.

No que diz respeito ao custo do transporte, encontramos outro ponto de concordância entre os senadores Honório Hermeto Carneiro Leão, Francisco Gê Acaiaba Montezuma e Vergueiro, que reclamam do artigo que determina que se tome por máximo do frete da estrada de ferro o custo atual das conduções, pois uma vez que os empreendedores da companhia eram capitalistas, e como tal enxergavam sobretudo o rendimento da empresa, optariam sempre pelos fretes mais altos, entrando em conflito com os interesses dos lavradores que reclamariam fretes mais baixos. A manutenção do custo do frete nas condições já preexistentes não traria benefícios para a lavoura, visto que não diminuiria seus custos com transportes. Calculavam os senadores que a melhoria das estradas comuns já seria suficiente para baixar o frete em 1/3, melhorando assim as condições de desenvolvimento da lavoura.

---

<sup>56</sup> Refere-se às estradas de ferro na Inglaterra, a qual a receita com o transporte de passageiros é volumoso.

Outro ponto de descontentamento do Senador Montezuma sobre a referida empresa estaria no elevado gasto do Tesouro numa empresa que beneficiaria apenas a uma parte da população do Rio de Janeiro<sup>57</sup>, enquanto que o capital despendido com tal empresa poderia ser aplicado na conservação e construção de novas estradas comuns que beneficiariam uma maior porção do território imperial. Chamava o projeto de impolítico, pois beneficiaria as províncias do Sul, em nada contribuindo com as províncias do Norte. Além do privilégio dos melhoramentos materiais, Montezuma observa que as rendas do Império estariam sendo drenados para a província do Rio Grande do Sul, cujas tensões no Prata fazem necessárias tais despesas. Mais uma vez se retorna às questões regionalistas como elemento de argumentação para negação da construção das ferrovias.

Pois não vedes, senhores, o estado em que se acham as províncias do Norte? Não observais o ciúme que nelas causa certa preferência dada às províncias do Sul? Pois bem! Dirão as províncias do norte: “O que é que nós lucramos com a parte do imposto que pagamos para o benefício de cinco ou seis municípios da província do Rio de Janeiro? (Francisco Gê Acaiaba de Montezuma, Anais do Senado, 1851, p.247).

Encontramos a mesma insatisfação no Senador Pedro de Araújo Lima, Visconde de Olinda, ao enfatizar que o governo deveria tratar de uma linha geral que ligasse o Norte ao Sul do Império ao invés de estradas parciais que beneficiem apenas alguns municípios, assim como pensava o Senador potiguar Manuel de Assis Mascarenhas:

Sr presidente, se todas as províncias do império concorrem com seu contingente para as despesas públicas, se têm igual direito aos melhoramentos materiais de que carecem, como é que se vai fazer um melhoramento material da maior importância a alguns municípios de uma província do império, deixando todas as outras nesse estado lastimoso em que se acham? (...) Note V.Ex que as províncias não tem estradas, que alguns portos, como o do Maranhão, estão obstruídos, que algumas províncias como o Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará, reclamam, não digo só de estradas mas algumas fontes artesianas; mas diz-se que não há dinheiro para se empreender essas obras, obras da primeira, da mais urgente necessidade; entretanto emprega-se uma grande soma em benefício de 5 ou 6 abençoados municípios da província do Rio de Janeiro! (Manuel de Assis Mascarenhas, Anais do Senado, 1851, p.303).

---

<sup>57</sup>O nobre Senador Montezuma faz uma estimativa que a referida estrada teria 100 léguas, e que cada légua custaria, no Brasil, o equivalente a 400:000\$000 fazendo um custo total de 40,000:000\$. Dado a garantia de 5% do governo, temos que os gastos do governo com esta empresa poderiam chegar a 2,000:000\$. Lembramos que esse cálculo é uma estimativa do Senador e carece de cálculos e estudos para tal afirmação.

Discordando da opinião de seus colegas senadores que se opõem à construção da linha férrea, estão os senadores Candido Batista de Oliveira, Joaquim José Rodrigues Torres, Francisco Gonçalves Martins, José Clemente Pereira, Gabriel Mendes dos Santos, Antonio Paulino Limpo de Abreu. Estes eram a favor da concessão e contra o adiamento da empresa, pois acreditam que tal projeto atenderia aos interesses do Tesouro Nacional e em nada pesaria sobre as contas do governo, pois a empresa teria lucros sempre acima de 5%. Candido Batista de Oliveira e Francisco Gonçalvez Martins, olhando sobre a ótica da lucratividade, defendiam que a estrada de ferro fosse construída no Sul do país, partindo do ponto mais importante do Império, isto é, a Corte, uma vez que eles consideravam a construção de tal estrada de ferro um ensaio, de cujo sucesso dependeria todas as demais construções desse tipo, inclusive aquelas que irão beneficiar o Norte. Segundo eles, um empreendimento de tal monta assim não poderia começar essa empresa pelas províncias mais pobres, visto que as chances de insucesso seriam maiores, o que justificaria o início de tamanha empresa nas províncias mais prósperas e ricas do Império, a fim de garantir seu sucesso inicial.

Uma estrada de ferro tem de ter princípio em alguma província; se não for no Norte, será no Sul; e naturalmente deverá ser onde a população for maior e a riqueza mais desenvolvida, porque essa espécie de melhoramento indica que há riqueza e população nos lugares onde se estabelece; não há de fazer por conseguinte nos desertos do Pará, nem nos sertões do Ceará e outros lugares semelhantes; há de ser onde os especuladores e empresários tenham esperanças de obter lucros, desembaraçado o governo de sacrifícios improditivos (Francisco Gonçalves Martins, Anais do Senado, 1852, p.63).

Em resposta aos ciúmes e acusações das províncias nortistas sobre o tratamento privilegiado dado pelo governo central às províncias do Sul em detrimento das do Norte, Limpo de Abreu aponta que a prosperidade do Sul seria resultante do alto preço do café no mercado internacional, e não de uma proteção especial com a exclusão das províncias do Norte.

Uma lei que garante 7% de juros ao capital empregado na construção de ferrovias não seria aprovada sem provocar tensões e atritos nos palcos da política Imperial. A discussão central colocada em questão, era qual seria o custo a recair sobre o Estado, que já se via sufocado por constantes *déficits* e com uma crescente dívida pública. O Estado Imperial conseguiria suportar com os compromissos firmados com tais empresas? Seria a

garantia de juros uma prioridade a ponto de deixar de custear gastos em outros setores como a melhoria de estradas e o subsídio à lavoura? Na sessão de 3 de junho de 1852, o Senador Manoel Mascarenhas coloca diversas preocupações sobre a concessão de garantia de juros por parte do Estado às companhias férreas. A questão da prioridade dos gastos não passou despercebida ao Senador, que ressalta a falta de juízo e prudência com os gastos públicos.

O que nos falta é juízo para não emprendermos obras muito superiores às nossas faculdades; o que nos falta é juízo para não esquecermos do exemplo das nações do mundo que dão lições de civilização; o que nos falta é juízo para não termos em vista, mais os interesses do momento do que os interesses do futuro; o que nos falta é juízo para não vermos o incremento de odiosidade que este projeto há de criar necessariamente; o que nos falta é juízo para não vermos as ruas da cidade no estado em que estão, para não termos uma cadeia, para vermos as províncias todas entregues a miséria; entretanto querer aprovar um projeto de estrada de ferro que deve gastar 40.000:000\$, e obrigar o tesouro a um mínimo de 2000:000\$, o que nos falta é juízo para não condescendermos cegamente com a vontade de alguns potentados; o que nos falta é juízo para não quereremos aumentar o valor de certas fazendas elevando – as a 100 ou 200 mais do que valiam e deixando ao mesmo tempo outras províncias em abandono; o que nos falta é juízo para preferirmos o bem público ao particular (Manuel de Assis Mascarenhas, Anais do Senado, 1852, p.36).

Esse trecho do discurso do Senador Manoel Mascarenhas é uma síntese das preocupações e dos argumentos contrários à participação direta (construindo as estradas) e indireta (garantia de juros) do Estado na construção das ferrovias. Para ele, a ferrovia se mostra acima das capacidades atuais do Império, visto a situação financeira em que se encontra e a demandas que têm prioridade em relação à construção de estradas de ferro. Colocou-se também a questão do privilegiamento das províncias que serão beneficiadas com a grande soma de capital garantido pelo Estado na construção da ferrovia, em detrimento da grande parte das províncias, que reclamam poucos recursos ao governo Imperial, mas não são atendidas.

(...) se queremos , por exemplo uma estrada de ferro no valor de 40.000:000\$ que atravesse alguns municípios do Rio de Janeiro, é preciso primeiro dar estradas a pobres províncias onde nem caminhos há, é necessário primeiro dar água a essas províncias onde a seca ceifa milhares de indivíduos, é preciso fazer obras que são de urgente necessidade, e depois de as ter construído, iremos então a essas obras magníficas que tudo satisfazem ao nobre Senador pelo Pará (Manuel de Assis Mascarenhas, Anais do Senado, 1852, p- 39).

O Senador Holanda Cavalcanti concorda com os argumentos apontados pelo senador Manoel Mascarenhas e aponta a situação de calamidade e desordem que se encontra a Província de Pernambuco onde “os proprietários estão a toda hora vendo-se expostos aos maiores horrores; não há segurança individual nem de propriedade (Anais do Senado, 1852, p.48)” para justificar o adiamento da construção da estrada de ferro, uma vez que ela beneficia somente a província do Rio de Janeiro e algumas cidades de São Paulo e Minas Gerais. Para o Senador as províncias nortistas estavam passando por um período de conturbação social e carestia de recursos e a concessão de privilégios para as províncias do Sul deixariam com ciúme as províncias nortistas que poderiam se levantar contra o Governo Central. A questão colocada, em foco, pelo Senador é a unidade do Império, pois vê no projeto de concessão da estrada de ferro um projeto “anárquico” e que vai contra os princípios da união das províncias e a favor das ideias de separação.

O Senador Manoel Mascarenhas argumenta que haveria uma elevada receita do Estado destinada a garantir os juros das empresas férreas privilegiando poucas províncias em detrimento de muitas, o que por sua vez contrariaria o princípio do tratamento equitativo com as províncias por parte do Governo Central, tratamento esse, que em relação à destinação de rendas do Governo Imperial, nunca foi equitativo, como veremos mais a frente.

Outro ponto de contestação do Senador Manoel, em relação à garantia de juros é que uma vez que todos os senadores e deputados argumentam que as ferrovias são empresas extremamente vantajosas e lucrativas, que facilmente obterão lucros acima de 7%, por que necessitam de uma garantia do Estado para executar investimento tão vantajoso?

Na Inglaterra o Estado não concorre com um real para as estradas de ferro, porque confia inteiramente no poder dessa alavanca chamada indústria, que tantas maravilhas tem ali produzido. Se a companhia como o nobre Senador confessa, pode tirar lucros superiores a 5%, se o nobre ministro do império tem a convicção de que esses lucros se hão de realizar, por que exige com tanto afincamento a garantia do mínimo? (Manuel de Assis Mascarenhas, Anais do Senado, 1852, p. 39).

O Senado durante a discussão sobre a questão ferroviária se mostra consciente dos riscos inerentes ao grande montante de capital necessário ao investimento numa ferrovia,

principalmente num país escravista, com capitais escassos e de pouco prestígio internacional como o Brasil. O Estado aparece como fiador do risco dos empresários, uma vez que se deixados a escolha do mercado, existem países e opções mais seguras de lucratividade do capital. Sem a proteção do Estado, as ferrovias não sairiam do papel, dado à necessidade de elevado montante de capital e aos riscos elevados de sua construção.

No âmbito do debate senatorial, houve todo um discurso em defesa da presença do Estado na construção de ferrovias, tidas como essenciais para o desenvolvimento do país, assim como havia a defesa da abstenção do Estado. Porém, fica claro em toda a discussão da legislação que precede a instalação das ferrovias no Brasil, como na sua execução, que sem a presença do Estado, essa se tornaria inviável. A dificuldade da obtenção de capitais nacionais ou estrangeiros, na Praça de Londres, no volume necessário para a construção de uma ferrovia, fazia necessário um fiador à altura do investimento. O Estado entra como garantidor da rentabilidade do capital, num investimento de longa maturação, elevado volume e alto risco. O Estado, dessa forma, subsidia o investimento ferroviário, dando garantias ao investimento. Quando nem mesmo o subsídio basta para a realização de uma companhia férrea de interesse de um grupamento político, o Estado toma para si, a execução da obra, como é flagrante nas palavras do Senador João Alfredo Correia de Oliveira, em 1877:

Nós sabemos que os indivíduos ou companhias, concessionários de estradas de ferro, estão lutando com grandes embaraços, provenientes das dificuldades de levantarem capital em Londres, já pelo estado geral da Europa, já pela concorrência que as empresas fazem entre si, já pela incerteza dos lucros, etc. Além desses tem resultado das concessões outros inconvenientes; os concessionários procuram transferir as estradas mediante grandes lucros, e assim o capital garantido pelo governo se depauperava-se, distribuindo-se por todos esses intermediários, que aparecem desde o governo até o governo até os accionistas. Se recorremos ao meio de construírem-se as estradas de ferro por conta do governo, como se está fazendo nos prolongamentos da Bahia e Pernambuco, resultará, certamente, uma economia, que já tem sido reconhecida em muitos outros estados, e que entre nos se vae verificando. (João Alfredo Correia de Oliveira, Anais do Senado, 1877, p.148).

Em suma, os motivos contrários à construção de estradas de ferro nessa primeira fase ferroviária foram:

1. Falta de informações e estudos suficientes.

2. Os altos custos sobrecarregarem o Tesouro Nacional.
3. Alta relação custo/benefício.
4. Especulação na Praça do Rio de Janeiro com papéis de empresas e companhias garantidos pelo governo. Tais empresas desde o início não teriam as condições de realização concreta de seus projetos, seriam criadas somente para obtenção de lucro proveniente da especulação dos papéis da companhia.
5. Caráter impolítico da estrada de ferro: as províncias do Sul são beneficiadas em detrimento das províncias do Norte.

## **2.2 - As disputas ferroviárias**

Depois de aprovada a lei nº 621, que concedia garantia de juros de 5% acrescida posteriormente de 2% pela província e o privilégio de zona, a construção de ferrovias no Brasil começou a se tornar realidade. As disputas por concessões e subsídios por parte do Governo Imperial eram constantes. Uma dessas disputas ferroviárias que teve um intenso debate foi travada em torno da ferrovia que entraria em contato com a região do Rio São Francisco. As estradas de ferro que disputaram a comunicação com a região do São Francisco foram: a Dom Pedro II, a Estrada de Ferro da Bahia à Juazeiro e a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco. Essas três estradas de ferro tiveram início de suas construções praticamente no mesmo período. A construção da estrada de ferro D. Pedro II teve início no dia 11 de junho de 1855, tendo sido inaugurado o primeiro trecho em 1858, com extensão de 48,210Km. A Estrada de Ferro de Pernambuco teve sua construção iniciada em 7 de setembro de 1855, tendo seu primeiro trecho entregue em 1858. A Estrada de Ferro da Bahia à Juazeiro começou sua construção em 24 de maio de 1856, tendo o seu primeiro trecho inaugurado em 28 de junho de 1860. Esse fato não é mera coincidência, e, sim, resultado das negociações no âmbito político e das pressões da bancada nortista, principalmente da Bahia e Pernambuco, que uma vez aprovado a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, buscaram o mesmo benefício para suas províncias. De acordo com o Senador José Inácio Silveira da Mota “há, pois três pontos a escolher por onde se há de fazer a comunicação do mar com o valle do rio São Francisco” (Anais do Senado, 1867, p.123). O Senador Silveira da Mota defende em sua fala, que o que se devia estar em vista

era optar, escolher qual destes pontos deve ligar com o extremo, e não projetar tantas estradas de ferro, quantas são os pontos no oceano litoral no Brasil, que têm estradas de ferro para o interior.

A importância da comunicação com o Rio São Francisco<sup>58</sup> é evidente em termos de estratégia de Estado, uma vez que possibilita uma maior integração do território nacional, integrando o sistema de transporte ferroviário ao fluvial deste rio que une a região Sul do Império com a do Norte. Porém na construção de uma ferrovia, deve-se levar em conta os custos e a rentabilidade de tal empreendimento, a região do São Francisco tem suas áreas produtoras, mas não há nenhum produto com elevado valor de mercado que instigue investidores a se arriscarem numa obra como a ferrovia, além disso, o caminho que leva até o Rio São Francisco é permeado de vários vazios demográficos, necessitando essas regiões de uma política de povoamento. Desta forma, fica claro que a construção da ferrovia não seria feita pelos agentes privados, sem a tutela do Estado, garantindo o retorno financeiro a esses investidores, ou mesmo a construção da ferrovia pelo próprio Estado. A importância estratégica e do Estado no empreendimento fica clara no discurso do Senador Francisco Gonçalves Martins, o Barão de São Lourenço:

Um caminho de ferro partindo dessa corte em procura do Rio São Francisco – é uma grande empresa sem dúvida; é natural por que realiza a comunicação do coração do Império com suas extremidades, e no futuro nos dará a possibilidade de uma comunicação interior tão necessária para os casos de uma guerra marítima; é ainda importante por que atravessa a industriosa, moralizada e populosa província de Minas Geraes; porém seu dispêndio para chegar até aquellas águas, dellas por muito tempo não receberá compensação satisfactória (Francisco Gonçalves Martins, Anais do Senado, 1867).

O Senador Manuel Pinto de Sousa Dantas é contrario a uma hierarquização das concessões de estradas de ferro por lucratividade. Para ele, as ferrovias que têm expectativa maior de retorno financeiro, isto é, maior capacidade de gerar dividendo, em um menor espaço de tempo, não teria obrigatoriamente prioridade sobre as demais. É necessário levar em conta, o impacto da estrada de ferro no contexto nacional e não apenas os lucros que tal empresa pode render.

---

<sup>58</sup> Entre suas várias denominações como Rio dos Currais e o Velho Chico, estão o Rio da Integração Nacional e o Rio da Unidade Nacional, o que reforça sua posição estratégica.

Em geral os caminhos de ferro em todos os paízes não primam pelos seus grandes dividendos; as grandes vantagens dos caminhos de ferro não são reguladas nos paizes que os adoptão pelos dividendos e immediatos lucros pecuniários, mas sim pelo desenvolvimento da riqueza pública e por outros benefícios que dellas se derivão. Uma linha férrea pode não dar desde logo dividendos, mas pode realizar grandes melhoramentos e vantagens de outra ordem, capazes de justificar por parte do estado o auxilio ou garantias que prestar-lhe (Manuel Pinto de Sousa Dantas, Anais do Senado, 1967).

A falta de retorno financeiro da empresa ferroviária a curto prazo, assim como sua defesa da estrada de ferro da Bahia, em detrimento da estrada de ferro de Pernambuco, são expressos nos discursos do Barão de Lourenço logo abaixo:

Os productos naturaes do rio S. Francisco, a não ser algum de grande preciosidade, não poderia suportar as despesas do trajecto, e concorrerem com outros de terrenos intermédios, que existem em grande quantidade incultos e de muita fertilidade. A produção do Rio São Francisco desceria mais facilmente suas águas e viria ao litoral da Bahia com um terço do custo (...) Não assignei o com satisfação o contrato da estrada de ferro de Pernambuco, porque entendi não estar habilitado para o fazer com os estudos existentes, e tive de ceder a pressão parlamentar, e sobretudo ao prestigio do nobre senador Marquez de Olinda que cheio de serviços batia nessa balaustrada que o contrato havia de fazer! (Francisco Gonçalves Martins, Anais do Senado, 1867).

Importante salientar que a oposição à construção de uma linha férrea que se ligue ao Rio São Francisco restringe-se à ferrovia de Pernambuco, pois o Senador não é contrário à construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, pois ela está intimamente ligada aos interesses da Corte e da Praça do Rio de Janeiro, e antes de se confrontar, se alia a ela, no sentido que a bancada baiana dá apoio em troca da não obstrução do Governo Central à estrada de ferro da Bahia a Juazeiro.

Sem me oppor, portanto, a realização deste vasto plano para a estrada Dom Pedro II por que não o julgo louco nem impossível, não darei meu voto desde já para elle, e sim para se ir progredindo paulatinamente no seguimento della por territórios industriosos, que tem direito a nossa protecção e que pagão mesmo a despeza (...) Sr presidente eu faço uma excepção em favor de certos trabalhos da estrada de Pedro II, por que não posso querer retardar os melhoramentos que estão em proporção com a riqueza local, que os compensa; e portanto não me recuso aos trabalhos em andamento, e sim a todo o plano projectado que ficará para diante (Francisco Gonçalves Martins, 1867, p.155-157).

A rivalidade entre as companhias de estrada de ferro por recursos do Estado era evidente já em 1852, quando o Ministério Itaboraí negou-se a estender as ferrovias de

Pernambuco e da Bahia os mesmos favores que concederam a Estrada de ferro D. Pedro II. Neste caso, a bancada baiana e pernambucana, tiveram que dizer claramente ao Ministro do Império:

(...) retirávamos o apoio ao ministério se acaso não nos ajudasse a promover a passagem do projeto de estradas de ferro para a BA e PE”, pois a solidariedade ao gabinete fundava-se “na persuasão de que podem e querem promover a prosperidade a todo Império, mas desde que se constituem o protetor de uma parte dele e negam benefício a que outra parte tem direito, seremos constringidos a retirar-lhes nosso apoio (MELLO, 1999, p.196).

O Governo acabou cedendo às pressões da bancada baiana e pernambucana, mas a D. Pedro II já havia se transformado na “menina dos olhos de ouro” do governo Imperial, como dizia, o Senador baiano Joaquim Jerônimo Fernandes da Cunha. Muito dos privilégios da ferrovia D. Pedro II, deu-se em função da preponderância dos interesses da Praça do Rio de Janeiro nas decisões políticas e de alocação dos recursos do Império. Enquanto o Governo Imperial encampava a Dom Pedro II e votava cada vez mais créditos para sua construção, as ferrovias da Bahia e Pernambuco prosseguiram lentamente ao cargo das companhias inglesas. O Governo acelerava a construção da Pedro II com o objetivo de fazer do porto do Rio de Janeiro, o escoadouro do vale do São Francisco, em detrimento principalmente da cidade de Salvador que exercia esse papel desde o período colonial. O Senador José Antonio Saraiva denunciava isso como sendo um “sistema de centralização industrial” – que queria fazer do Rio “o centro comercial e industrial do norte do Império”

Em 1871, no Ministério Rio Branco, novas negociações foram abertas entre o Governo Central e os liberais e conservadores do norte, que condicionaram a abertura de crédito destinado à construção do trecho final da D. Pedro II em território mineiro, de Entre Rios ao rio das Velhas, a adoção de medidas em benefícios das estradas de Pernambuco e da Bahia. Assim como da primeira vez, o governo cedeu, porém mais uma vez, os benefícios das estradas nortistas foram obstaculizados pela burocracia ou falta de vontade política dos agentes do Executivo, que as esqueceram na Secretaria da Agricultura e Obras Públicas. As ferrovias nortistas ficaram praticamente paradas durante quase 13 anos. É de se ressaltar que no final do Império, a Estrada de Ferro D. Pedro II tinha aproximadamente 828 Km, contra, aproximadamente, 124 Km de cada uma das ferrovias nortistas.

Cabe salientar que apesar dos esforços do governo Imperial não foi possível que uma estrada de ferro se interligasse com as margens do Rio São Francisco até o final do Império. Somente duas ferrovias alcançaram esse ponto já no período republicano, que foram a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco em 1896 e a Central do Brasil, ex D. Pedro II, em 1910.

Nesse jogo parlamentar, as províncias da Bahia e de Pernambuco, que contavam com uma bancada expressiva no Parlamento, podiam fazer com que suas reivindicações fossem atendidas pela negociação política com o Governo Central e com o Imperador. As províncias menores, por sua vez, não teriam a mesma sorte, já que não possuíam meios de pressão política eficazes para serem atendidas suas demandas. As ferrovias deveriam servir de instrumento da emancipação provincial, desviando para as pequenas capitais o movimento comercial, porém ocorria o movimento inverso, pois as grandes praças regionais drenavam o fluxo comercial das pequenas capitais fazendo-as subordinadas. Os dirigentes políticos que representavam as províncias menores e defendiam a provincialização, condicionavam o progresso das províncias à conquista de suas autonomias frente aos grandes entrepostos comerciais e ao comércio direto com o exterior, porém as províncias da Bahia e Pernambuco fizeram valer sua influência preservando sua dominação da economia agrário-exportadora em sentido oposto a da provincialização, mantendo várias províncias nortistas como suas áreas de influência. No final do período imperial, as províncias do Maranhão e do Piauí ainda não dispunham de nenhuma ferrovia, e as demais ferrovias nortistas, com exceção da província do Ceará, possuíam mais como um símbolo.

O peso de fatores provinciais era muito relevante na distribuição de concessões de favores políticos. Ao examinar a origem provincial dos ministros verificamos claramente uma idéia da predominância de um grupo de províncias sobre as demais.

**Tabela 2.1 - Origem provincial dos Ministros por períodos, 1822-1889**

Províncias	1822-31	1831-40	1840-53	1853-71	1871-89	Total
Bahia	17,78	22,86	26,09	20,00	15,16	19,18
Corte	13,34	17,15	17,39	26,00	16,66	18,27
Minas Gerais	15,56	11,43	21,75	8,00	13,63	13,25
Pernambuco	6,66	14,29	4,34	6,00	15,16	10,05
São Paulo	6,66	8,57	21,75	10,00	9,09	10,04
Rio Grande do Sul	-	11,42	-	4,00	12,12	6,39
Subtotal	60,00	85,72	91,32	74,00	81,82	77,18
Outras Províncias	6,66	8,57	8,68	20,00	18,18	13,69
Outro País	33,34	5,71	-	6	-	9,13
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2006. p.134.

Observa-se que, aproximadamente, 80% dos ministros em todo o período provinham das seis províncias, entre as dezenove que então existiam. E que apesar do aumento da representatividade das províncias menores no final do Império, a concentração política continuou elevada, trazendo consigo seus reflexos nas diretrizes de alocações de recursos.

A tentativa de obstrução das verbas ferroviárias das pequenas províncias, em detrimento das grandes praças comerciais do Norte, é facilmente verificável no discurso do Senador Joaquim Jerônimo Fernandes da Cunha, que defende os interesses baianos e contraria as aspirações de Alagoas pela instalação da ferrovia Jatobá – Piranhas.

Eu não podia votar nessa linha de Jatobá e Piranhas (...) Com os recursos pedidos e autorizados é inexecutável a linha. Decretá-la, e já, seria seguramente preterir e prejudicar a grande natural e necessária via do Juazeiro. À Bahia que satisfaz a todas as províncias centrais do Brasil, que demoram a margem daquele rio (Joaquim Jerônimo Fernandes da Cunha, Anais do Senado, 1875, p.96).

As pressões políticas para atender determinados interesses ferroviários não ficam restritas apenas ao âmbito dos agentes políticos, mas também as associações comerciais se fazem valer de sua força, trazendo suas demandas aos dirigentes políticos, fazendo suas reclamações e propondo soluções para a construção das linhas férreas. Um dos exemplos foi dado pela Associação Comercial Beneficente de Pernambuco em 1877, que se dirige ao senado por intermédio dos senadores de sua província, no intuito de levar a efeito, a construção da Estrada de Ferro Limoeiro. Propõe a criação de um imposto cujos fundos fossem destinados exclusivamente para a construção da estrada de ferro. Essa medida é rejeitada pelo Senador João Alfredo, que acredita não ser necessário esse recurso para a construção da estrada, na qual “a agricultura da província aceitaria como doente que se resolve a tomar remédio heróico”. No embate político pelas estradas de ferro, as demandas regionais também se fazem presentes e representadas pelas suas Associações Comerciais, que fazem pressão junto ao Legislativo para aprovação de verbas e concessões.

### **2.3 -Aspectos estratégicos das concessões ferroviárias: as ferrovias da seca**

Lembre-mos que por trás de toda concessão ferroviária, havia uma estratégia do Governo Imperial para assegurar a integração e o controle do território brasileiro por meio de uma intensa rede ferroviária composta por vias férreas de embrenhamento e povoamento, combinada com a navegação fluvial e marítima, assim como atender as demandas regionais e manter a ordem e o controle político do Império.

A Estrada de Ferro Baturité, por mais que fosse uma ferrovia estratégica, com finalidade de conter turbulências sociais causadas pela seca e assim manter a ordem no Império, não estava à salva da necessidade de barganha política para sua realização. Um exemplo disso, é o debate parlamentar no dia 1 de setembro de 1875, em que os defensores da interferência do Estado na construção da Estrada de Ferro Baturité, se aliam aos defensores dos subsídios governamentais para a estrada de ferro Macaé – Campos, a fim de conseguirem os benefícios do Estado Imperial.

O Senador Tomás Pompeu de Sousa Brasil e Antonio Marcelino Nunes Gonçalves em seção que colocava como tópico a concepção de um empréstimo à ferrovia Macaé à Campos apoiam a aprovação desse, defendendo o mesmo privilégio, para a estrada de ferro

Baturité na província do Ceará. O Senador Nunes Gonçalves apoia o auxílio governamental a Baturité.

E como se trata de conceder vantagem semelhante à companhia de estradas de ferro Macahé e Campos, é de equidade, é de primeira justiça que seja também concedida a Companhia Cearense. (...) Sustento em these a conveniência que há em não deixar fallir essa empresa, que realizou tão grande beneficio a industria, porém o senado me permittira que eu aproveite esta occasião em que o corpo legislativo é chamado a apreciar esse serviço e atender ao justo reclamo de uma empresa, cujo fim é tão útil, para também solicitar a atenção do senado em favor da empresa Cearense, que tem por fim abrir a communição ou dar sahida a produtos de determinada zona, a mais importante do Ceará (Tomás Pompeu de Sousa Brasil, Anais do Senado, 1875, p.13-15).

Contrário ao empréstimo à ferrovia Macaé, estão os senadores José Antonio Saraiva e Zacarias de Góis e Vasconcelos. O argumento dos dois senadores para rejeição do empréstimo às companhias são os mesmos: preocupação com a intervenção do Estado em companhias férreas e os custos financeiros que isso acarreta:

Nos todos que temos uma vida pública de vinte annos, sabemos quaes os desastres do principio de emprestar o Estado dinheiro as companhias (...) não quero saber se a companhia tem razão ou não; o que digo é que se o governo sustenta o principio do empréstimo as companhias, sustenta o principio da bancarrota do Estado (José Antonio Saraiva, Anais do Senado, 1875).

Se a camara quer fazer um empréstimo a esta companhia, de se a razão verdadeira por que se estende a mão a mesma empresa: é porque ella fiou-se em um banco, este não foi favorecido pelo governo, exigiu-lhe o seu dinheiro, ella não pode pagar e esta em risco de quebrar, porque não pode obter 3000000\$000 por juro baixo e a largos prazos na praça. Aqui só há um banqueiro que possa fazer semelhante transação: o governo (Zacarias de Góis e Vasconcelos, Anais do Senado, 1875).

De acordo com Zacarias, a crise da empresa de ferro Macaé à Campos teria como causa, a crise bancária de Março de 1875 e o adiantamento dos pagamentos ao Banco Nacional exigido por esse, à ferrovia, colocando-a em má situação financeira. Para o Senador, a grande oposição que se pode fazer ao projeto, provém do princípio de equidade perante o governo, pois uma vez que o governo auxilie a Macaé à Campos, todas as demais companhias exigirão igual auxilio, vide a companhia Baturité.

O Senador Joaquim Antão Fernandes Leão coloca-se também contrário ao empréstimo à Macaé à Campos, pois o Estado não tem a obrigação, nem pode, dar suporte a empresas mal administradas pelos seus diretores e acionistas:

(...) estabelecia um precedente perigoso, que eu encontrava na disposição do projecto uma grande ruína para as finanças do país; por que dessa maneira se iria associar o Estado a empresas particulares que, mal planejadas e mal executadas, vêm-se na necessidade de recorrer ao thesouro público” (Joaquim Antão Fernandes Leão, Anais do Senado, 1875, p.6).

O Visconde do Rio Branco entra no debate colocando-se como favorável ao empréstimo à Macaé Campos, mas mostra-se contrário ao empréstimo à Estrada de Ferro Baturité, pois ela já teria um favor governamental, a garantia de juros, e conceder mais esse benefício, um empréstimo, seria um paternalismo para com o empreendimento. Já a estrada de Macaé à Campos não teve nenhum benefício governamental e teria sido construída por meio de capitais privados que devido a uma crise bancário, agora necessitavam da ajuda do governo para finalizar suas obras.

Se em 1873 o legislador entendeu conveniente promover a construção de vias férreas, como primeira necessidade, como o auxilio mais prompto e eficaz, que podemos levar a producção agricola do paiz e a todas as industrias nacionaes, porque razão quando encontramos uma empresa já em atividade, e quase concluída, havemos de cerrar os ouvidos a todas as suas allegações para recusar-lhe o auxilio de que carece . que não é considerável e para o qual offerece ella garantias sufficientes? (Visconde do Rio Branco, Anais do Senado, 1875, p.19).

Zacarias responde a Rio Branco que a concessão de empréstimos à empresa Macaé – Campos é uma atitude paternalista, pois “A empresa diz que tem a protecção do nobre duque de Caxias. Ah! Se Baturité tivesse o bafejo de um duque, a protecção de um marquez e de alguns viscondes talvez fosse mais feliz.” e que essas atitudes acabarão por levar o Estado Imperial à bancarrota e ao conflito entre províncias do Norte e do Sul.

Se este for approved, há de dizer-se no paiz que para negócios de certa zona não há embaraços possíveis. Os favores só regateiam quando se trata das províncias do Norte (...) ou de províncias mais remotas; mas quando se trata da província do Rio de Janeiro, então não são precisas representações, nem é preciso emittir acções: é pedir por boca uma garantia de empréstimo de 3.000:000\$! (Zacarias de Góis e Vasconcelos, Anais do Senado, 1875, p.41).

O Senador Pompeu reclama da parcialidade do Governo Central que emprestaria ou garantiria um empréstimo de até 3.000.000\$ à companhia Macaé à Campos, e recusa à estrada de ferro de Baturité, nas mesmas condições e sob as mesmas garantias. O Governo Central, desta forma, exalta os ânimos entre os nortistas do Parlamento, e eleva a tensão existente nas províncias do Norte, que se vêm desprestigiadas e esquecidas.

#### **2.4 – As ferrovias paulistas.**

Por mais que as ferrovias paulistas apareçam no debate senatorial apenas para discussão de questões técnicas, cabe aqui um pequeno resumo de seu desenvolvimento. A rede ferroviária paulista seguiu os rumos do café, uma vez que foram feitas para atender às demandas da cultura cafeeira. Para o Engenheiro Adolfo Pinto, a rede ferroviária paulista surgiu “à feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção dos seus meios de ação” (PINTO, 1903, p.41). São os próprios cafeicultores que organizados e interessados na construção da ferrovia que reúnem capital para sua execução.

Organizada em Londres em 1860 e contando com privilégio de zona e garantia de juros de 5% com adicional provincial de 2% a *São Paulo Railway* inaugurou seu tráfego em 1868, com 138 Km de extensão, ligando Santos à cidade de Jundiaí. A ferrovia, no entanto, não se interessou pelo prolongamento de suas linhas além de Jundiaí, pois o privilégio de zona assegurava o monopólio de todas as mercadorias que tinham destino ao porto de Santos, oriundos da província de São Paulo, formava-se um funil por onde todos teriam que passar, e pela qual, qualquer estrada que se constituísse no interior acabaria sua tributária.

A necessidade da ampliação da rede ferroviária rumo ao centro da província de São Paulo fez com que os capitalistas e cafeicultores, juntamente com o Presidente da Província Saldanha Marinho, se organizassem em prol da fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Após os entendimentos entre Saldanha Marinho e a companhia inglesa, dos quais, a companhia inglesa abria mão do prolongamento até Campinas, fundou-se, em 30 de janeiro, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, que segundo Saldanha Marinho; “É o primeiro exemplo desta ordem, no país. É a Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estranhos e se libertado jugo comercial estrangeiro. É de fato

um alcance enorme para o futuro” (DEBES, 1968, p.152) . Saldanha Marinho reconhecia a importância de uma estrada de ferro que adentrasse o interior da província, pois:

(...) a demora desse prolongamento induz a enorme sacrifício a importantíssima lavoura, dessa parte considerável da província (...) um desfalque no interesse do agricultor, desfalque que acumulado progressivamente dará em poucos anos uma soma de atraso cuja conseqüência será a total ruína desses principais fatores da riqueza da província e com ela a sua bancarrota (EGAS, 1926, p.390).

A década de 1870 é considerada por Odilon Matos como a década do desenvolvimento ferroviário de São Paulo. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro seria a primeira que se organizou na província de São Paulo, e a primeira com elementos exclusivamente provinciais. Entre os participantes da organização da companhia estavam os Barões de Itapetininga, de Limeira, de Piracicaba, de Cascalho, de Tiête, de Atibaia, de Indaiatuba, Souza Queiroz, os Viscondes de Vergueiro, Martinho Prado, os irmãos Souza Aranha, entre outros, o que indica a presença de grandes personalidades políticas do Império como de fazendeiros do centro-oeste e do oeste de São Paulo. É digno de nota, o fato de a Paulista ter sido organizada exclusivamente por capitais levantados na província. Os incorporadores da companhia não se viram satisfeito com a chegada da ferrovia à Campinas, pois muitos fazendeiros incorporados à estrada tinham seus interesses vinculados às regiões de Limeira, Rio Claro, e Vale do Mogi-Guaçu. Desta forma, não se demorou a propor a expansão da ferrovia para estas regiões.

Em 19 de janeiro de 1874, a companhia paulista inauguraria os trabalhos para sua expansão, chegando em Santa Bárbara, em 27 de agosto de 1875, em Limeira, em 30 de junho de 1876 e até Rio Claro, em 11 de agosto do mesmo ano. Nem havia sido finalizada essa linha, a Paulista já trabalhava na construção da linha da estação Cordeiro até Porto Ferreira à margem do Mogi-Guaçu, onde chegou no início de 1880.

Em 1872, outra companhia férrea de grande importância fora criada, a Companhia São Paulo e Rio de Janeiro, que ligaria a cidade de São Paulo e todo o Vale do Paraíba paulista, onde se achava condensada uma grande parte da população e riqueza da província, em seus grandes municípios como Bananal e Areias, ao Rio de Janeiro, através da ligação com a Estrada de Ferro D.Pedro II, que se concretizou em 8 de junho de 1877.

No ano de 1872, nascera a quarta ferrovia paulista: a Mogiana, fundada por homens ligados ao café como Souza Aranha e Queiroz Telles. Esta ferrovia serviria uma das mais ricas regiões da província de São Paulo. O plano inicial de levar a estrada de ferro até Mogi-Mirim foi, de pronto, superado, e essa se prolongou até a margem do Rio Grande passando pelas cidades de Casa Branca e Franca, atingindo, no fim do século, a divisa de Minas Gerais, onde se articulava com outras ferrovias. De acordo com Matos “ A Mogiana estaria fadado (...) o extraordinário papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas e do chamado Triangulo Mineiro.” ( MATTOS, 1974, p.90).

O decênio de 1880 a 1890 é o de maior vulto no desenvolvimento ferroviário paulista no século XIX, dobrando-se a quilometragem existente chegando à 2425 Km. Essa ampliação se deve à ampliação da área do café, pois as terras do oeste paulista eram já reconhecidas como superiores às terras do Vale do Paraíba, cuja produção vai decaindo, ao contrário do Oeste Paulista, que tem aumentada sua produção no montante total da província.

Observemos na tabela 2.2 o desenvolvimento da produção cafeeira e de população por região. Em 1836 a região Norte da Província contava com 45,65% da população da província e era responsável por 86,50% da produção de café, enquanto a região Central tinha 44,30% da população e produzia 11,93% do café.

**Tabela 2.2 – Produção de café por região em São Paulo 1836**

Região	População	% pop/ Total	Café/arrobas	% café total
Norte	105.679	45,65	510.406	86,50
Central	102.733	44,30	70.378	11,93
Mogiana	20.341	8,79	821	0,14
Paulista	2.764	1,26	8.462	1,43
Total	231,517	100,00	590.066	100,00

Fonte: MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega. 1974

A segunda data de referência de Matos é 1854, que mostra a supremacia do Vale do Paraíba em relação à produção, perdendo a posição de região mais populosa para a região

Central, que avança na participação da produção da província. As demais regiões tem um crescimento expressivo, seja em contingente populacional, seja na participação da produção cafeeira, como podemos verificar na tabela 2.3:

**Tabela 2.3 – Produção de café por região em São Paulo 1854**

Região	População	%pop/total	Café/arrobas	% café total
Norte	146.055	38,00	2.737.639	77,46
Central	126.429	39,27	491.397	13,91
Mogiana	51.265	15,92	81.750	2,31
Paulista	21.889	6,81	223.470	6,32
Total	346.638	100,00	3.534.256	100,00

Fonte: MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega. 1974

Naquela época, as dificuldades de transporte faziam com que a produção se concentrasse na faixa litorânea, pois os custos de transporte do interior aos portos tornavam inviável à produção. Esse seria um dos motivos pelo quais a produção se concentrou nesse período no Vale do Paraíba, que tinha suas ligações facilitadas com o porto do Rio de Janeiro.

A terceira data de referência é 1886, que apresenta as quatro regiões em uma situação de equilíbrio em relação à produção cafeeira, aparecendo duas novas regiões: a Araraquarense com 4,05% da produção e a Alta Sorocabana com 1,46%. A primazia da produção cafeeira passa para a região Central que produz 3 milhões de arrobas, 1 milhão a mais que o Vale do Paraíba<sup>59</sup>.

**Tabela 2.4 – Produção de café por região em São Paulo 1886**

Região	População	%pop/total	Café/arrobas	% café total
Norte	338.533	32,66	2.074.267	19,99

<sup>59</sup> Seria o começo do declínio do Vale do Paraíba, que em 1935, será responsável por apenas 1,71% da produção cafeeira da província.

Central	299.216	28,86	3.008.350	29,00
Mogiana	163.831	15,80	2.262.599	21,81
Paulista	133.697	12,90	2.458.134	23,69
Araraquarense	43.497	4,18	420.000	4,05
Alta Sorocabana	58.004	5,60	151.000	1,46
Total	1.036.639	100,00	10.374.350	100,00

Fonte: MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega. 1974

Se olharmos o desenvolvimento ferroviário da província, observaremos que a ferrovia segue os rumos das plantações de café. As ferrovias do café de São Paulo apresentaram rentabilidade superior graças ao alto preço do produto no mercado e do tráfego de mercadorias e passageiros. As estradas de ferro Santos-Jundiaí e Paulista chegaram a pedir a suspensão da garantia de juros, uma vez que tinham lucros acima de 8%, e uma das cláusulas do privilégio, era que uma vez ultrapassado esse limite, ficaria a Companhia obrigada a dividir os lucros com o Governo.

As estradas de ferro paulista aparecem no debate senatorial apenas com discussões técnicas sobre o tamanho da bitola, as condições do terreno e a produção da região por onde seguirá o traçado. Se não há grande contestação sobre concessões ferroviárias na província de São Paulo, acreditamos que isso se deve à consciência da classe política imperial da importância do café para a economia Imperial, principalmente, na geração de receitas fiscais e divisas. Nesse segundo caso, evitava-se uma desvalorização cambial que prejudicaria os mais variados setores do Império. Desta forma, o café agregava apoio político a seu favor, por reunir em si, os interesses comuns as diversas regiões e classes do Império.

## **2.5- A centralização do Império e suas conseqüências nas diretrizes ferroviárias**

Apesar de as negociações entre o Governo Central e os grupos políticos serem constantes, os conflitos eram inerentes, seja dentro dos grupos políticos desfavorecidos, que viam sua autonomia bloqueada em nível provincial, sempre sendo necessária a aprovação

do Executivo e do Imperador, seja entre a classe dirigente imperial, que quase sempre tinha suas demandas atendidas. O caráter centralizador do Império limitava as províncias e foi um ponto de discórdia constante entre aqueles que gostariam de uma maior autonomia provincial no que diz respeito aos negócios da província, e aqueles que defendiam a centralização política como forma de manter a ordem no Império.

O Segundo Reinado teve sua estrutura político-administrativa bastante centralizada, tendo dois tipos de centralização: no plano político, o Poder Moderador, o Senado vitalício, o Conselho de Estado e a nomeação dos presidentes da província pelo governo central; no plano administrativo foi o fim do princípio eletivo no sistema judiciário e policial, e sua substituição pelo princípio hierárquico, sob o comando do poder central. Luiz Felipe de Alencastro<sup>60</sup> sustenta a tese de que a chave para entender esta “vontade de viverem juntas” de oligarquias regionais tão díspares provinha, sobretudo de um grande trunfo detido pelo Poder Central: a capacidade militar e diplomática de garantir a manutenção do tráfico de escravos, tornado ilícito em 1831. Após o fim do tráfico em 1850, o Estado ressurgiu, segundo o autor, com uma nova “razão de ser”: dispor de seus recursos financeiros para garantir – pelo investimento em infra-estrutura, de uma política agrária e de colonização - a perpetuação da economia de plantações. Seriam esses os motivos para que regiões com interesses tão distintos se curvassem ao poder central, sem que deixassem de reclamar por suas demandas regionais e fazer valer suas influências políticas.

Um grande número de intelectuais se debruçou sob o Estado Imperial no intuito de entender sua organização e suas diretrizes de atuação. De um lado, a visão de Nestor Duarte<sup>61</sup>, com a idéia do Estado como mero executor dos interesses dos proprietários rurais, sendo a elite imperial composta por representantes diretos do poder desses proprietários, de outro, a visão de Faoro<sup>62</sup>, segundo a qual, a elite e a burocracia formariam um estamento sólido e permanente no Estado, atuando como verdadeiro árbitro da nação e ditando seus rumos. Entre eles, a visão de José Murilo de Carvalho<sup>63</sup>, que vê na homogeneidade ideológica da elite brasileira, um facilitador para a construção e consolidação de um Estado

---

<sup>60</sup>ALENCASTRO, Luiz Felipe. “*La traite négrière et l’unité nationale brésilienne*”: In: Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer, tomo LXVI, n° 244-245, 1979.

<sup>61</sup>DUARTE, Nestor. *A ordem privada e a organização política nacional*. São Paulo: Nacional, 1939.

<sup>62</sup>FAORO, Raimundo. *Os donos do poder: formação do patronato brasileiro*. 9ª Ed, São Paulo: Globo, 1989.

<sup>63</sup>CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

centralizado. A importância da visão de José Murilo de Carvalho está no fato de chamar atenção para uma relativa autonomia do Estado em relação aos grandes interesses econômicos. Esses sempre tiveram sua influência e seu peso dentro das decisões políticas imperiais, porém não era o que determinava os rumos do Estado Imperial. A sociedade ainda se pautava pelo patrimonialismo, pelo clientelismo<sup>64</sup>, sendo as forças de mercado uma força nascente, ainda em fase de maturação, sem capacidade de ser o fiel da balança.

Paula Beiguelman<sup>65</sup> situa no início dos anos 60 o surgimento de uma nova configuração ideológica, marcada por uma orientação liberal em três domínios: administrativo (defesa da descentralização), econômico (defesa do livre comércio) e na doutrina sobre o escravismo (defesa da abolição). Esse novo liberalismo teria como ponto chave a ideia de modernização, e seria nele que beberiam as oligarquias regionais ao reclamarem maior autonomia frente às intervenções do Governo Central. Autonomia para definir concessão de estradas de ferro em seu território, para conceder garantias aos capitais estrangeiros e nacionais que viessem ao encontro dos investimentos necessários à província. Em suma, essa nova configuração ideológica alimenta as elites provinciais a se rebelarem contra as imposições do Governo Central e quererem uma maior autonomia para determinar os caminhos que desejam seguir.

Em sessão no Senado, em 1 de julho de 1867, em que se tratava da autonomia provincial para o provimento de uma ferroviária, o Senador Silveira Mota protesta não poder se estabelecer uma estrada de ferro em uma província sem que o governo central não se intrometa. Argumenta que é contra o sistema produzido e enraizado, que em uma província não se possa fazer uma estrada de ferro sem que o governo geral seja quem dê o privilégio.

Se acaso a província tem meios competentes, tem jurisdição para decretar certas vias de comunicação, entendo que, se aparecer uma empresa querendo contratar como governo provincial autorizado pela assembleia provincial para fazer uma estrada de ferro, não pode haver inconveniente nenhum nisso. (José Inácio Silveira da Mota, Anais do Senado, 1867, p.15).

---

<sup>64</sup> Paula Beiguelman chega a sustentar que os dois partidos políticos do Império são “partidos de patronagem”, uma vez que as definições doutrinárias não representavam as razões mais relevantes de suas atuações, pois o verdadeiro motivo de atritos entre ambos seria um competição entre clientelas opostas em buscas das vantagens do poder.

<sup>65</sup> BEIGUELMAN, Paula. *Formação Política do Brasil. V.I. Teoria e Ação no Pensamento Abolicionista*. São Paulo: Pioneira, 1967

O Senador Silveira Mota baseia-se na jurisprudência constitucional das províncias, que de acordo com o Ato Adicional de 1834 no art.10 & 8, que declarou competir às Assembléias Legislativas Provinciais legislar sobre obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva província, que não pertencessem à administração geral do Estado. Deste modo, era garantido à Assembléia Provincial o direito de outorgar a concessão da estrada de ferro e o seu exclusivo, desde que essa não ultrapasse os limites de seu território.

Em apoio ao Senador Silveira Motta, o Senador Bernardo de Souza Franco critica duramente o governo geral por se intrometer nos assuntos referentes a estradas de ferro provinciais, pois:

Se a competência da assembléia provincial estava fixada pelo ato adicional que é parte da constituição do império, se uma lei que o explicou firmando regra, veio a confirmar a idéia de que a assembléia e o governo geral nada tem com as estradas de ferro que sirvão a uma só província; como é que o governo a titulo de afastar embarços, erros, etc, se intromette em determinar e fiscalizar essas obras? Estes princípios serão bonitos, mas são do governo absoluto? (Bernardo de Souza Franco, Anais do Senado, 1867, p.16).

O Ministro da Agricultura em resposta aos senadores diz que:

Não se tolheu as assembléias provinciais, nem aos presidentes, de proverem a necessidade peculiares das províncias, não. O governo não restringiu-lhes nenhuma atribuições, somente por uma medida de prudência, aconselha seus delegados, nas províncias, que submettão a sua aprovação os contratos que celebrarem. (...) No exercício da função de presidente da província tive a occasião de apreciar este objeto: e depois no ministério tenho visto contratos que se prometem mundos e fundos, isenção de direitos, facilidades de embarque e desembarque, e muitas outras cousas que não são da competência das assembléias provinciaes, nem dos presidentes de província, com offensa das attribuições geraes ( Anais do Senado, 1867, p.16).

Foi comum no Império a concessão de garantia de juros pelos poderes provinciais, que uma vez não obtendo o privilégio do Governo Central, arcavam com o ônus de tal compromisso, que estava além de sua capacidade financeira. Uma vez que a província não cumprisse o acordo previamente firmado, a companhia férrea pediria a intervenção do Governo Central, que se veria obrigado a arcar com tais custos para que não se manche a credibilidade do Império nas praças europeias.

Vários foram os desentendimentos entre o Legislativo Imperial e o Governo Central sobre a jurisprudência nas questões referentes às ferrovias. Era necessária a discriminação

da competência dos poderes gerais e provinciais no que tocava à concessão das estradas de ferro, pois a competência na matéria se regulara unicamente pela regra geral do Ato Adicional, o qual colocava que cabia às Assembléias Provinciais legislarem sobre as estradas que não pertencessem à administração geral do Estado. Vários atritos se deram devido às constantes reclamações das províncias em relação à incessante intromissão e até mesmo obstrução do Governo Central nas questões ferroviárias. A questão da discriminação de atribuições dos poderes gerais e provinciais para a concessão das estradas de ferro era assunto recorrente no Conselho de Estado, que sustentava que os poderes provinciais não tinham competência sobre as vias férreas.

Diante das continuas dúvidas em relação às quais casos caberiam as questões ferroviárias ao âmbito provincial, e qual caberia ao Governo Central, ficou definido pelo decreto nº 5561, de 28 de fevereiro de 1874, a jurisprudência de cada um, fixando as normas para concessões de estradas de ferro e estabelecendo regras definitivas para a competência de cada uma das instancias de poder.

Estas regras constavam dos seguintes artigos do regulamento aprovado:

Art 1- Compete ao Governo Central à concessão de estradas de ferro:

- 1- Que ligam duas ou mais províncias, a Corte com as províncias, e o Império com os Estados limítrofes.
- 2- Que sejam especialmente destinadas ao serviço da administração geral do Estado, ainda que circunscrita nos limites do território provincial.
- 3- Que constituem prolongamentos das estradas atuais pertencentes ao Estado ou por eles decretadas.

Art 2- Compete às administrações provinciais a concessão de estradas de ferro:

- 1- Que não transponham os limites das respectivas províncias, salva a hipótese de haver a mesma direção, dentro de uma zona de 30 KM de

cada lado, outra estrada pertencente a administração do Estado ou já estabelecida ou iniciada pelo Governo Geral.

- 2- Que sejam ramais convergentes a estradas da competência do Governo Geral, uma vez que se circunscrevam no território da província.

Art 3- Compete cumulativamente ao Governo Geral e às administrações provinciais a concessão de estradas de ferro, no interior das províncias, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos marítimos, e possam ser consideradas como grandes artérias do movimento comercial da província. A competência neste caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art 4- Podem as administrações provinciais contratar o prolongamento das estradas que atualmente pertencem ao Estado, ou foram por ele decretadas no interior da província, uma vez que obtenham do Governo a necessária autorização e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Esse decreto apesar de não resolver por completo os atritos entre províncias e Governo Central no que tocava aos assuntos ferroviários, ao menos serviu para definir melhor até que ponto ia a jurisprudência de cada uma, diminuindo os confrontos entre essas duas instâncias de poder, mas não terminando-as definitivamente como mostra as reclamações do senador José Antonio Correia da Câmara sobre a intromissão do Governo Central na Estrada de Ferro Leopoldina e Rio Doce e seu desrespeito com o Estado de direito das Assembléias Provinciais:

(...) a verdade é que, tendo se conservado o governo impassível, enquanto se discutia na assembléa provincial o projecto de lei, que merecia seu assentimento; tendo mantido o nobre senador no seu elevado cargo, não lhe tendo dado successor, quando podia fazer sem offensa, desde que não concordava com a medida proposta, na assembléa provincial, de accordo com o relatório da presidência; tendo deixado com que a lei fosse approvada pela assembléa, sancionada e posta em execução, para então intervir e do modo por que o fez; semelhante proceder não pode, como em principio disse, merecer a approvação de quantos querem o cumprimento do acto adicional, cuja intelligência, em sentido extensivo promove a escola política, de que se diz representante o ministério, e cuja fiel execução tanto deseja o partido conservador (José Antonio Correia da Câmara, Anais do Senado, 1878, p.120).

A intervenção do Governo Central fazia-se sentir pelo ofício ao chefe de polícia em que obrigava a dispensar todos os trabalhadores da estrada de ferro Rio Doce e prender toda e qualquer pessoa que resistisse ao cumprimento da respectiva ordem, ficando assim, um ato criminoso e sujeito à prisão, o trabalho na dita estrada de ferro. Dantas coloca que intervindo o Governo Central dessa maneira, não só ofendeu os interesses da província de Minas Gerais, como ofendeu os direitos das assembleias legislativas provinciais asseguradas no ato adicional. A Assembleia Provincial havia usado o direito de legislar acerca das estradas de ferro no interior da província, não podendo o Governo Central lhe retirar suas prerrogativas por decreto. Decreto esse classificado pelo senador Silveira Lobo como um “acto despótico, é uma monstruosidade”.

De acordo com o Senador José Antonio Correia da Câmara ao votar o projeto convertido na lei nº2171 de 20 de novembro de 1875, que serviu de base para o contrato de 12 de dezembro de 1876 feito com a companhia de estrada de ferro do Rio Doce, firmava a competência da assembleia para legislar sobre o assunto uma vez que o Ato Adicional nos seus artigos 8 e 10 diz que: “Compete às assembleias provinciais legislar sobre obras publicas, estradas e navegação no interior da respectiva província, que não pertençam a administração geral do Estado”.

O Governo Central, por sua vez, argumenta que essa estrada de ferro é de administração geral do Estado e invoca o decreto nº5561 de 28 de fevereiro de 1874, no qual consta que compete ao governo geral a concessão de estradas de ferro, que sejam destinadas ao serviço da administração geral do Estado, ainda que se circunscrevam nos limites territoriais da província.

O fato é que mesmo juridicamente estabelecido o direito das províncias legislarem sobre concessões ferroviárias em seus territórios, não lhes garantia total autonomia em relação ao Governo Central, pois esse fazia sentir a força de seus interesses em todas as províncias pela centralização do poder político.

## Capítulo 3 - Um balanço quantitativo das concessões ferroviárias e seus resultados

### 3.1 - O orçamento Imperial e os investimentos

Um excelente indicador de distribuição de poder em um sistema político são as contas do governo. No caso do Império do Brasil, o modelo parlamentar adotado incluiu a prática de submeter, obrigatoriamente, ao parlamento, a aprovação da lei dos meios, como era chamado o orçamento.

Em seu trabalho *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*, Liberato de Castro mostra a marcha necessária para o fechamento do orçamento de um determinado ano. O orçamento tinha origem em uma proposta do Poder Executivo, dividida em duas partes: receita e despesa. Essa proposta baseava-se em tabelas com justificativas dos serviços constantes do orçamento, com especificações não só das verbas, como da legislação que autorizava o serviço. Para o cálculo, a tabela da receita fundava-se no termo médio da renda dos três últimos exercícios. As diversas repartições subordinadas calculavam a receita e despesa e, com os esclarecimentos precisos, remetiam aos competentes ministros, que examinavam e organizavam as tabelas justificativas, que enviavam ao Tesouro. A diretoria geral da contabilidade extraía os algarismos precisos para a proposta, e submetia à apreciação do Ministro da Fazenda, que fixava a soma dos pedidos tendo em consideração o equilíbrio do orçamento.

A proposta do orçamento era apresentada na Câmara dos Deputados dentro dos oito primeiros dias de sessão, e era depois remetida à Comissão de Orçamento. Depois de conferenciar com o Ministro da Fazenda, essa comissão dividia a proposta da despesa em tantos projetos quanto fossem os ministérios, formando a receita e as disposições gerais um projeto separado.

O orçamento era largamente discutido em ambas as casas do parlamento, podendo cada membro falar duas vezes em cada discussão, principiando pela despesa. Cada projeto tinha duas discussões. Na primeira votava-se artigo por artigo com assistência do respectivo ministro, e eram permitidos aditivos e emendas que entravam juntamente na discussão; na

segunda, a discussão e a votação eram em grupo, e podia-se apresentar emendas, contando que não criassem serviços.

Ambas as casas do parlamento tinham o direito de aumentar despesas, não intervindo o governo, senão indiretamente. Quando a Câmara dos Deputados não concordasse com as emendas do senado, havia o recurso da fusão dos dois ramos legislativos, e conforme o resultado da discussão se seguiria o que fosse deliberado. A lei votada pelo Legislativo era apresentada à sanção imperial por uma comissão especial da Câmara dos Deputados, que depois de sancionada entra em vigor.

O ritual de discussão do orçamento era seguido com rigor e constituía arma poderosa na mão do legislativo que podia negar ao Executivo os meios de governar. O orçamento refletia o conflito entre a burocracia, a máquina do Estado, sempre em busca de maiores recursos, e os grupos dominantes na sociedade, aqueles dos quais podia-se extrair estes recursos. Representava o conflito interno de uma classe dirigente que hesitava entre a necessidade do governo, que ela dirigia, e os interesses da classe senhorial que ela deveria representar.

Ao verificarmos as rubricas da receita<sup>66</sup> do orçamento vimos até onde ia a capacidade do governo de extrair recursos, e de que setores eles eram extraídos. Pelo lado das despesas, detectamos quais eram as prioridades do governo e a quem eles beneficiavam.

A despesa do orçamento Imperial é instrumento mais importante para a análise da ação do governo, pois por ele, passavam todos os investimentos. Nele se incluíam as empresas públicas, os incentivos à produção como a garantia de juros, subsídios e isenção de direitos alfandegários, a dívida pública, interna e externa. Fora do orçamento, o único instrumento de ação do governo na área econômica foi o Banco do Brasil.

A distribuição dos recursos fiscais do Império mostra um aspecto importante da relação política entre elites regionais e o Governo Central, porém as interpretações sobre o assunto apresentam-se divergentes entre os historiadores. Há um grupo que acredita que o Império praticava uma política fiscal distributiva e que a riqueza produzida pela

---

<sup>66</sup> A grande fonte de receita do Estado Imperial eram os impostos de exportação e importação.

cafeicultura paulista, era drenada para as regiões mais atrasadas do Império, principalmente para o Norte. Esta é a visão de Caio Prado Junior<sup>67</sup> e José Murilo de Carvalho

Outra via pela qual a riqueza cafeeira se disseminaria de São Paulo o resto do país, seria a via fiscal, isto é, através das finanças do governo imperial, e em seguida as federais, cuja arrecadação, realizada na maior parte em São Paulo, se distribui também na maior parte ,pelo Brasil afora, com a realização de obras públicas e o pagamento de desproporcionado funcionalismo federal que se espalha pelo território nacional levando-lhe recursos financeiros que de outra forma não teria onde buscar (PRADO JR, 1989, p.98).

São Paulo tornou-se a província mais rica e mais dinâmica e seus políticos apontavam a centralização como mecanismo de transferência de renda para outras províncias atrasadas. O poder político já não coincidia com o econômico (CARVALHO, 1993, p.66).

Uma visão oposta é apresentada por Evaldo Cabral de Mello<sup>68</sup> ao afirmar que a política financeira do Império promovia a transferência de recursos do Norte do Império para o Sul do Império.

(...) é inegável que durante todo o Segundo Reinado, verificou-se uma transferência de recursos do norte para o sul, sob a forma de movimento de fundos governamentais; e que o Império assentou-se num processo de espoliação que no norte se aparentou bastante a uma situação colonial do tipo clássico, isto é, de tipo fiscal (MELLO, 1999, p.247).

Em seu estudo sobre o debate de centralização e descentralização do Império, Gabriela Nunes Ferreira<sup>69</sup> aponta que tal visão também é contemplada por Tavares Bastos em *A Província*, pois esse chama atenção para a situação do Norte, região mais afetada pelos efeitos nocivos da centralização e da conseqüente “supremacia dos políticos da capital”. Segundo ele, a centralização produziu um nível preocupante de descontentamento naquela região. O aspecto financeiro é um dos mais sensíveis e ressaltados por Tavares Bastos, visto que as províncias do Norte, ao contrário do que se afirmaria na época, não

<sup>67</sup> PRADO JR., Caio. *Historia e Desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1989

<sup>68</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império 1871-1889*. Rio de Janeiro. Topbooks, 1999

<sup>69</sup> NUNES FERREIRA, Gabriela. *Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e o Visconde de Uruguai*. São Paulo: Departamento de Ciência Política da USP- Editora 34, 1999.

No estudo da autora percebemos as duas visões diferentes entre Tavares Bastos e o Visconde do Uruguai em relação à organização política e institucional do Império. Para o primeiro, a descentralização permitiria uma maior correspondência entre a esfera institucional e a base social do país, respeitando às particularidades e a diversidade regional de cada uma de suas partes constitutivas. Para o segundo, somente a centralização poderia fazer com que superássemos o atraso e melhorássemos o nosso grau de civilização, pois somente estendendo o raio de ação da autoridade e generalizando o princípio de ordem, poderíamos nos civilizar.

estão na dependência das províncias do Sul, antes produzem saldos consideráveis. De acordo com ele, subtraindo-se da receita das onze províncias setentrionais, os gastos nelas efetuados pelo governo central, seja para os serviços que lhes interessam, como vapores e estradas de ferro, seja para as despesas da administração geral naquelas províncias, ainda sobram recursos, que remetidos aos cofres nacionais, e principalmente à Corte, que concentraria os recursos. A centralização portanto estaria trazendo à região Norte do Brasil maiores sacrifícios do que benefícios.

Em seu estudo empírico com as Balanças da Receita e Despesa do Império, Adalton Franciozo Diniz<sup>70</sup> tenta esclarecer as lacunas entre essas duas visões divergentes. Segundo o autor, dentre as unidades administrativas do Império, a Corte e as províncias do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Ceará, Pará, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul eram responsáveis por 94% da receita total do Império, sendo que a Corte<sup>71</sup> gerava entre 48,76% e 55,47% da receita, acompanhada logo em seguida pelas províncias de Pernambuco entre 12,32% e 8,88% , Bahia entre 16,56% a 8,56%, e o Rio Grande do Sul entre 3,55% e 4,97%. Em termos de dispersão da origem espacial da receita por regiões, tem-se o Sudeste com uma participação crescente que vai de 54,18% a 63,31%, o Nordeste com uma participação decrescente entre 38,62% a 23,10%, o Sul entre 3,99% e 6,77%, o Norte entre 1,35% e 7,4% e o Centro-Oeste entre 0,38% e 0,12%.

**Tabela 3.1 - Participação da receita arrecadada na Corte e nas províncias da receita geral do Império (%)**

Período	Corte	RJ	ES	BA	SE	AL	PE
1830-39	48,76	0,83	0,21	16,56	0,41	0,75	12,32
1840-49	51,64	1,93	0,07	14,73	0,40	0,54	12,64
1850-59	51,80	1,73	0,09	13,55	0,33	0,54	14,39
1860-69	49,85	1,63	0,12	11,46	0,39	0,95	13,58

<sup>70</sup> DINIZ, Adalton F. . *Centralização política e concentração de riqueza. As finanças do Império Brasileiro no período de 1830 a 1889*. História e Economia. Revista Interdisciplinar., São Paulo, v. 1, n. 1, p. 47-65, 2005

<sup>71</sup> Todavia, cabe ressaltar que o elevado porcentual de arrecadação da Corte se deve ao papel de entreposto comercial desempenhado pela cidade do Rio de Janeiro. Pela alfândega da Corte passava toda a exportação e importação de Minas Gerais, Rio de Janeiro, além de uma parcela da província de São Paulo.

1870-79	55,47	1,47	0,11	9,73	0,31	0,64	10,50
1880-89	51,50	0,97	0,21	8,56	0,31	0,92	8,88
Período	PB	RN	CE	PI	MA	PA	AM
1830-39	1,15	0,26	1,03	0,68	5,45	1,35	-
1840-49	0,44	0,07	0,46	0,19	3,85	1,88	-
1850-59	0,57	0,27	0,83	0,25	2,88	3,15	0,02
1860-69	0,73	0,30	1,66	0,33	2,99	4,01	0,07
1870-79	0,30	0,17	1,70	0,18	2,08	4,33	0,14
1880-89	0,46	0,17	1,64	0,25	1,90	6,67	0,72
Período	SP	PR	SC	RS	MG	GO	MT
1830-39	1,94	-	0,44	3,55	2,44	0,19	0,19
1840-49	2,13	-	0,35	6,91	1,24	0,03	0,08
1850-59	2,15	0,31	0,22	5,40	1,14	0,05	0,11
1860-69	3,39	0,49	0,35	5,92	1,12	0,04	0,17
1870-79	5,02	0,40	0,42	5,33	1,24	0,05	0,17
1880-89	8,40	0,48	0,54	4,97	1,26	0,04	0,32

Fontes: Brasil. Ministério da Fazenda Balanço da Receita e Despesa do Império. Exercício de 1830-31 a 1888. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

Ao cruzar os dados entre as receitas extraídas de cada província e os recursos destinados, detectamos quais eram as províncias e regiões beneficiadas com os recursos financeiros arrecadados pelo governo imperial, e quais foram as províncias foram despojadas de seus recursos. De acordo com Diniz (2005), as províncias mais prejudicadas pela distribuição dos recursos do Império foram a Bahia e o Pernambuco, que em nenhum dos casos recolhidos receberam mais recursos do que forneceram ao Império. O Rio de Janeiro vem a seguir no rol das províncias mais prejudicadas, juntamente com São Paulo, pois receberam 40% menos do que os recursos que forneceram. Aqui fica claro que a política de extração de recursos por parte do Estado imperial não diferenciava províncias pobres das ricas<sup>72</sup>.

<sup>72</sup> Províncias pobres como Rio Grande do Norte, Piauí, Paraíba, Alagoas, Sergipe e Amazonas forneceram mais recursos que receberam.

Os grandes beneficiários da estrutura financeira do Império seriam a Corte e a província do Rio Grande do Sul. A Corte recebeu recursos 29,05% superior ao que gerou e o Rio Grande do Sul, 28,16%. Os gastos no Rio Grande do Sul podem ser explicados por ser uma região estratégica e que os conflitos são iminentes fazendo que haja uma forte presença do poder público na região. A situação da Corte pode ser explicada pelo fato de ser o centro político do Império fazendo-se necessária a manutenção de uma ampla e dispendiosa estrutura administrativa, e além disso, toda a dívida pública interna e externa estava fundada na Corte, era para lá que os recursos eram carreados.

**Tabela 3.2 - Participação na receita e despesa das províncias (em £)**

	Despesa	%	Receita	%	Proporção (D/R)
Corte	241.173.300,37	55,66	186.886.400,44	52,33	129,05
RS	24.419.068,56	5,64	19.054.217,35	5,34	128,16
BA	18.940.672,64	4,37	37.831.021,05	10,59	50,07
PE	18.002.136,10	4,15	39.580.989,55	11,08	45,48
CE	8.639.422,20	1,99	5.323.291,29	1,49	162,29
PA	7.011.755,77	1,62	16.620.510,98	4,65	42,19
SP	6.781.093,71	1,57	18.947.168,07	5,31	35,79
MA	6.355.245,16	1,47	8.770.771,12	2,46	72,46
MT	6.353.730,40	1,47	743.262,06	0,21	854,84
MG	5.072.405,46	1,17	4.520.132,55	1,27	112,22
SC	3.814.436,28	0,88	1.499.417,10	0,42	254,39
AL	2.937.795,54	0,68	2.771.661,55	0,78	105,99
PR	2.624.668,49	0,61	1.434.002,85	0,40	183,03
PB	2.394.772,04	0,55	1.798.381,31	0,50	133,16
GO	2.121.284,46	0,49	181.755,07	0,05	1.167,11
ES	2.075.013,67	0,48	506.653,14	0,14	409,55
AM	2.068.651,16	0,48	1.062.444,59	0,30	194,71

RN	1.932.874,10	0,45	730.451,28	0,20	264,61
PI	1.864.099,12	0,43	926.000,10	0,26	201,31
SE	1.644.519,46	0,38	1.180.615,21	0,33	139,29
RJ	1.605.172,50	0,37	4.898.480,16	1,37	32,77
Total	367.832.117,10	84,89	355.267.626,82	99,48	103,54

Fontes: Brasil. Ministério da Fazenda Balanço da Receita e Despesa do Império. Exercício de 1830-31 a 1888. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

Se levarmos em conta a distribuição regional dos recursos Evaldo Cabral de Mello estaria correto em sua argumentação sobre a drenagem de recursos do Norte pelo Sul, pois em cálculos gerais, a receita arrecada no Norte do Império – correspondendo as atuais regiões norte e nordeste – alcançou um volume de 116.596.138,03 libras, enquanto o valor despendido foi de 71.791.943,28 libras<sup>73</sup>. Em contrapartida, o Sul do Império, formada pelas regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, arrecadaram 238.671.488,79 libras e consumiram 296.040.173,82<sup>74</sup>.

**Tabela 3.3 - Participação na receita e despesa das regiões (em £)**

Região	Despesa (£)	Participação (%)	Receita (£)	Participação (%)	Proporção (%)
Norte	9.080.406,93	2,10	17.682.955,57	4,95	51,35
Nordeste	62.711.536,35	14,47	98.913.182,45	27,70	63,40
Sudeste	256.706.985,72	59,25	215.758.834,36	60,42	118,98
Sul	30.858.173,24	7,12	21.987.637,30	6,16	140,34
Centro-Oeste	8.475.014,85	1,96	925.017,13	0,26	916,2-
Total	367.832.117,10	84,89	355.267.626,82	99,48	103,54

Fontes: Brasil. Ministério da Fazenda Balanço da Receita e Despesa do Império. Exercício de 1830-31 a 1888. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

<sup>73</sup> A região norte permaneceu apenas com 51,35% do que se arrecadou, enquanto que na região nordeste ficou com 63,40% do que arrecadou.

<sup>74</sup> A região Sudeste recebeu recursos em porcentual 18,98 acima do que gerou, a região sul 40,34% e a centro-oeste 816,20%.

É necessário cautela ao analisar a distribuição regional dos recursos, pois havia províncias que forneciam recursos mais do que recebiam em regiões superavitárias como é o caso das províncias de São Paulo e Rio de Janeiro, assim como províncias localizadas em regiões deficitárias que recebiam mais do que forneciam, como é o caso do Piauí e de Sergipe.

Em sua conclusão, Diniz (2005) deixa explícito que uma pequena parte dos recursos do Império retirada das províncias ia para aquelas incapazes de custear sua estrutura administrativa, mas a grande parte era transferida para a província do Rio Grande do Sul devido a motivos estratégicos e, para Corte, que além de manter um aparato burocrático devido a sua posição de centro político, fazia valer a centralização política que impunha as demais províncias, fazendo convergir aos seus interesses os recursos disponíveis em todo o Império Brasileiro.

### **3.2 - Um balanço quantitativo de três ferrovias: Estrada de Ferro Dom Pedro II, Estrada de Ferro de Recife ao São Francisco e Estrada de Ferro Bahia a Juazeiro**

Procuraremos abordar aqui a rentabilidade, volume transportado e andamento das obras das três ferrovias que mais se destacaram nos debates políticos senatoriais e eram vistas como a base do tronco ferroviário brasileiro ao integrar o Sul com o Norte do Império por meio do Rio São Francisco: Estrada de Ferro D. Pedro II, Estrada de Ferro de Recife ao São Francisco e Estrada de Ferro Bahia a Juazeiro. Usaremos para isso, os Relatórios Anuais do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e do Ministério do Império.

#### **Ferrovias Dom Pedro II**

Em 1852, foi votada e sancionada a lei nº641 de 26 de junho, que autorizava o Governo a fazer uma concessão de uma linha férrea que ligasse a Corte com as províncias de São Paulo e Minas Gerais. A concessão só não foi aberta imediatamente pois Cockrane

ainda lutava pela validade de sua concessão, pleiteando os favores de garantia de juros e de isenção de direitos para o material importado, conforme vimos nos debates senatoriais.

No mesmo ano foram chamadas as propostas para a construção da linha, na qual se apresentaram:

1. João Batista de Fonseca e Teófilo Benedito Otoni, que se obrigavam a construir a estrada por conta própria, sem o favor da garantia de juros
2. Visconde de Barbacena, pedindo 4% de garantia de juros
3. Joaquim José Teixeira Leite, Caetano Furquim de Almeida e Carlos Teixeira Leite, pedido garantia de 4,5%

Devido a não apresentação dos estudos definitivos para a estrada de ferro em tempo previamente, determinado pelas autoridades brasileiras, o contrato de Cockrane foi considerado caduco em 13 de janeiro de 1853, abrindo a possibilidade para que se iniciassem as construções. Porém em seu livro *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*, José Luiz Baptista aponta que o Governo brasileiro não confiava na concorrência que havia sido aberta no país, tanto que sua delegação em Londres continuava a estudar o meio mais eficiente para promover a organização de uma companhia que tivesse capacidade financeira e técnica para a construção da linha. Por sugestão do Ministro do Brasil em Londres, Sérgio de Macedo, em 1854, foi aberta uma nova concorrência em Londres. No entanto, se naquele momento as disposições para organizar uma companhia eram favoráveis, essas foram corroídas pelo início da Guerra da Criméia (1854-1856), que impossibilitou a organização da companhia com capital inglês. Dessa forma, decidiu o Governo custear por suas custas a construção da linha.

Por se verificar o alto custo político e financeiro da construção ser feita diretamente pelo Tesouro, o governo brasileiro organizou uma comissão composta pelo Visconde do Rio Bonito, Dr Caetano Furquim de Almeida, João Batista da Fonseca, José Carlos Mayrink e Militão Maximo de Souza para organizar uma companhia, para a qual fossem transferidos o ônus do contrato, o que foi feito pelo decreto nº 1598 de 9 de maio de 1855.

Organizada companhia, o governo pelo contrato celebrado, em 10 de maio de 1855, fez-lhe a concessão com privilegio de 90 anos para custear, construir e usar uma estrada de

ferro que partisse do Rio de Janeiro, passando pelos municípios da Corte e de Iguassú, transpondo a Serra do Mar e que no espaço mais conveniente fosse dividida em dois rumos, um devendo dirigir-se para Cachoeira em São Paulo e o outro, para Porto Novo do Cunha nos limites do Rio de Janeiro com Minas Gerais.

A extensão dessas linhas foi de:

Rio à Barra do Piraí – 108 Km

Barra do Piraí à Cachoeira – 157 Km

Barra do Piraí à Porto Novo do Cunha – 153Km

Total – 418Km

Somente em, 29 de março de 1858, foi inaugurada a primeira seção com um trecho de 48 Km compreendidos entre a estação Aclamação e Queimados.

Em seu discurso de inauguração, Christiano Ottoni deixa explícita a função de manutenção da ordem e o princípio de civilização que a ferrovia traz consigo. É visível na fala dos principais dirigentes do Estado e da classe senhorial, o papel da ferrovia no projeto Conservador Saquarema:

Subordinem-se todos os projetos, são palavras do grande engenheiro, ao plano geral para que os esforços de cada um não a possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme para que as forças sociais não se fatiguem sem que do seu dispêndio colha sociedade a próxima vantagem para que o princípio civilizador circule sem interrupção por todo o corpo político, como o sangue pelas nossas artérias (OTTONI, 1866, p.43).

Em 1864, foi inaugurada a segunda seção da obra que iria de Belém até a Barra do Piraí; nessa mesma época, a terceira seção da Barra do Piraí e Entre Rios já estava adiantada e o trecho da Barra à Vassouras foi inaugurado em abril de 1865.

Se o avanço da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II é um fato, isto se deu mediante o grande apoio do Governo Central, pois já em 1856, a companhia encontrava-se em dificuldades financeiras para concluir os estudos do segundo trecho. Desta forma, foi requerida ao Estado, a garantia para um empréstimo no valor da terça parte do capital que gozava da garantia de juros, sendo concedido tal benefício pela lei nº 912 de 26 de agosto

de 1857, desde que os juros e amortizações anuais não excedessem os 7% do capital emprestado e, o empréstimo foi levantado por intermédio dos banqueiros Rothschild & Sons em 19 de maio de 1858.

Em 1865, mais uma vez, a companhia apresentava sérias dificuldades financeiras devido às despesas realizadas. A situação financeira já tinha sido prevista pela diretoria conforme se vê da representação ao Governo Imperial, em 26 de novembro de 1862:

Estando prestes a esgotar-se o capital realizado da Companhia e sendo manifesta a impossibilidade presente de uma nova emissão nesta praça e bem assim a grande dificuldade de realizarem atualmente novas estradas as ações emitidas, a diretoria se julga no dever de propor ao governo imperial um expediente que, sem aumentar presentemente os ônus a que está sujeito o tesouro e tendendo a auxiliá-los notavelmente para o futuro, no entanto, concilia todas as dificuldades. (Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas,1862).

O Governo Imperial não aceitou nenhum tipo de ajuda direta ou indireta à companhia, decidindo por sua encampação pelo decreto nº 3.503 de 10 de julho de 1865. Nessa data, o estado das obras era o seguinte: a extensão do tráfego era de 133 Km possuindo um material rodante de 22 locomotivas, 49 carros de passageiros e correios e 22 vagões para mercadorias e animais.

Em 1867, a estação de Entre Rios, ponto de bifurcação do ramal de Porto Novo Cunha, foi entregue ao tráfego, medindo a linha de Barra e Entre Rios com 89 Km. De Entre Rio à Porto Novo Cunha, a linha foi aberta em 2 de agosto de 1871 com 63 km. O ramal de São Paulo foi construído simultaneamente as linhas do norte do Vale do Paraíba, tendo sido concluído e chegado à cidade de Cachoeira, em junho de 1875, com um total de 157 Km.

Já em 1871, procediam-se os estudos para o traçado de uma linha que saindo de Entre Rios e seguindo o vale do Paraíba, atravessasse a Serra da Mantiqueira e chegasse ao vale do Rio São Francisco. A quarta seção que vai de Entre Rios à Rio Novo, hoje Mariano Procópio e Juiz de Fora foi aberta em 1875 com 81 Km. A quinta seção de Rio Novo à Barbacena ficou pronta, em 1880, com a extensão de 10 Km. Em outubro de 1881 foi construído o trecho de Barbacena à Carandaí com 40 Km, em 1884 de Carandaí à Lafaiete com 42Km, em 1886, de Lafaiete a Congonhas com 20 Km, em 1887, de Congonhas a Itabira do Campo com 40Km e em, janeiro de 1888, foi aberto o tráfego

provisório o ramal de Ouro Preto com 42 Km. Em 31 de dezembro de 1888, a extensão total da estrada era de 828 Km.

A tabela 3.4 mostra o progresso da construção das três estradas de ferro que visavam atingir o Rio São Francisco. Podemos ver claramente que deste o início da década e 60 as obras da Estrada de Ferro Dom Pedro II ocorrem com mais rapidez do que suas concorrentes.

**Tabela 3.4 - Expansão das estradas de ferro por décadas**

Estradas de Ferro	1860	1870	1880	1890
Recife ao São Francisco	58,160	124,739	124,739	124,739
Dom Pedro II	61,675	197,613	769,126	828,538
Bahia ao Juazeiro	36	123,340	123,340	123,340

Fonte: CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Campinas, SP, 2000.

A maior rapidez na construção da D. Pedro II nos remete às constantes queixas dos senadores nortistas em relação ao privilegiamento das ferrovias sulistas, porém se não podemos negar os constantes auxílios do Governo Central a Estrada de Ferro Dom Pedro II, este não deixou sem apoio as estradas nortistas que também obtiveram seus privilégios e suas demandas atendidas, por mais que esses não fossem feitas nas mesmas proporções em que foram feitas à Dom Pedro II, pois essa estava estritamente ligada aos interesses dos fazendeiros de café do Vale do Paraíba, da Corte e do próprio Imperador, cujo nome ela ostentava. Além de estar intimamente ligada ao projeto Conservador Saquarema de integração da Corte com as demais províncias, facilitando os meios para a centralização administrativa e a manutenção da ordem do Império.

O custo total da D. Pedro II em relação às demais estradas de ferro pertencentes ao Estado mostra a importância que ela possuía, visto que de um total de 195.636:004\$782 contos de réis empregados diretamente em ferrovias, 103.386:251\$012 foram direcionados a ela, o que representa 52% de todo capital.

**Tabela 3.5 - Estradas de Ferro do Estado até dezembro de 1888.**

Companhia	Km	Inversões
Estrada de Ferro D.Pedro II	842	103.386:251\$012
Estrada de Ferro Porto	306	21.399: 381\$150

Alegre a Uruguaiana		
Estrada de Ferro Alagoinha a Vila Nova	322	18.000:000\$000
Estrada de Ferro Palmares a Garanhuns	146	16.000:000\$000
Estrada de Ferro Caruaru	72	13.000:000\$000
Estrada de Ferro Baturité	109	6.543:558\$785
Estrada de Ferro Sobral	129	6.000:000\$000
Estrada de Ferro Paulo Afonso	116	6.000:000\$000
Estrada de Ferro Rio do Ouro	65	195:000\$000
Estrada de Ferro Bagé a Uruguaiana	283	110:813\$335

Fonte: Carreira, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Brasília, Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa Rui Barbosa, 1980.

**Tabela 3.6 - Garantia de juros assegurado pelo Estado<sup>75</sup>**

Juros de 7%	147.054:231\$800
Juros de 6%	15.650:000\$000
Juros de 5%	4.366:977\$778
Total	167.021:299\$678

Fonte: CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Brasília, Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa Rui Barbosa, 1980.

Em 1888, a D. Pedro era responsável por cerca de 1/5 de todo o capital empregado em estradas de ferro no país seja em inversões diretas ou indiretas, que alcançava a soma de 517.856:76\$620.

**Tabela 3.7 - Capital despendido pelo Império em estradas de ferro**

Estradas do Estado	195.636:004\$782
Com garantia de juros pelo Estado	167.021:299\$678
Com garantia de juros pela Província	78.272\$000\$000
Sem garantia	76.927:175\$160
Total	517.856:479\$620

Fonte: CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Brasília, Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa Rui Barbosa, 1980.

<sup>75</sup> Neste capital não está compreendido o que, pela lei de 24 de novembro de 1888, se tornará efetivo pela garantia na razão de 30:000\$ por Km.

O elevado custo financeiro que a ferrovia tinha sobre o Estado era uma preocupação constante da classe dirigente imperial, mas ficava claro os efeitos benéficos que a estrada trazia a produção, expansão da riqueza e a manutenção da ordem, ajudando assim, a preservação dos monopólios da classe senhorial. Se levarmos em conta os resultados operacionais da D. Pedro II, verificamos sucessivos lucros durante duas décadas. Se o custo financeiro para o Estado é negativo, isso se deve ao rápido processo de expansão da ferrovia, que faz com que sua despesa supere suas receitas, porém sua importância vai além do âmbito econômico, pois possui a função estratégica de interligar regiões antes isoladas com a Corte, e assim propiciar uma maior governabilidade e a manutenção da ordem sob todo o território. Podemos no quadro abaixo ter uma idéia do lucro operacional crescente da ferrovia durante os anos de 1865 a 1889.

**Tabela 3.8 - Resultado financeiro operacional da D. Pedro II**

Ano	Lucro operacional
1865	415:156\$573
1866	1.010:231\$381
1867	1.422:434\$402
1868	1.566:331\$059
1869	2.480:154\$071
1870	1.875:110\$430
1871	1.047:307\$495
1872	2.511:397\$866
1873	3.476:252\$827
1874	4.222:138\$177
1875	3.713:628\$440
1876	4.186:084\$141
1877	3.911:363\$434
1878	4.470:029\$878
1879	6.405:355\$276
1880	5.937:561\$327
1881	7.430:447\$256
1882	6.111:340\$416
1883	5.063:726\$760
1884	5.247:567\$574

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889

Desde o início da sua construção, até 31 de dezembro de 1884, os gastos com a Estrada de Ferro Dom Pedro II foram os seguintes:

**Tabela 3.9 – Investimentos na Estrada de Ferro D. Pedro II**

Linha Central da 1º seção	7.859:613\$910
Linha Central da 2º seção	13.519:771\$955
Linha Central da 3º seção	4.730:264\$528
Linha Central da 4º seção	11.928:429\$918
Linha Central da 5º seção	19.006:302\$932
Ramal de Santa Cruz	1.174:621\$694
Ramal dos Macacos	61:837\$937
Ramal de São Paulo	10.362:941\$470
Ramal do Porto Novo Cunha	5.323:684\$122
Ramal do Paty do Alferes	11:678\$770
Estações	8.596:355\$205
Oficinas e depósitos em São Diogo	1.194:116\$437
Oficinas do Engenho de Dentro	1.500:637\$203
Casa de maquinas na Barra e em Entre Rios	98:263\$247
Material rodante	8.549:676\$057
Moveis e utensílios	354:404\$805
Próprios diversos	200:600\$590
Material em ser	1.195:122\$869
Total	95.648:323\$649

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889

Houve durante os anos de 1865 a 1884 um lucro operacional de 72.503:618\$783 e um investimento total de 95.648:323\$649. Ao levarmos em conta o valor patrimonial da D. Pedro II e seu efeito sobre a riqueza pública e privada, assim como seus efeitos sobre a circulação de riquezas e pessoas, como se percebe pelo número crescente de passageiros e mercadorias transportadas<sup>76</sup>, concluímos que a ferrovia Dom Pedro II inaugurou um novo

<sup>76</sup> O fato de fazermos o levantamento de apenas 10 anos do tráfego de passageiros e mercadorias, ao invés de 20 anos como fizemos no caso da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e da Estrada de Ferro da Bahia ao

ritmo de dinamismo econômico nas regiões por ela atingida e beneficiando, não só a lavoura e a classe senhorial, mas todos aqueles que se utilizavam dos seus serviços, inclusive o Estado que com o aumento das áreas produtoras e, conseqüentemente da produção, tem suas receitas elevadas.

**Tabela 3.10 - Número de passageiros transportados por ano pela D. Pedro II**

Ano	Número de passageiros
1865	192.660
1866	405.520
1867	480.380
1868	-
1869	-
1870	791.426
1871	903.470
1872	1.013.621
1873	1.181.728
1874	1.280.114

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas 1840-1889

**Tabela 3.11 - Mercadorias transportadas por ano em kilogramas pela D. Pedro II**

Ano	Mercadoria em kilogramas
1865	35.912.565
1866	72.784.650
1867	100.610.685
1868	-
1869	-

Juazeiro, se deve ao fato que a documentação por nós analisada se mostrava em péssima condição de preservação, no que tocava aos números quantitativos da D. Pedro II, impossibilitando sua leitura nos anos posteriores a 1874.

1870	-
1871	165.925.101
1872	162.879.702
1873	176.466.438
1874	208.871.430

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889

Notamos perceber os números crescentes tanto de passageiros e mercadorias ao longo de 10 anos de tráfego. Isso foi possível devido à extensão constante da ferrovia e o aumento da produção agrícola, principalmente o café que tinha seu auge no Vale do Paraíba, antes de começar seu declínio na década de 80. O tráfego crescente e intenso e o preço do café em ascensão possibilitaram com que a rentabilidade da ferrovia fosse crescente e positiva.

### **Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco**

Pelo decreto nº1.030 de 7 de agosto de 1852, o Governo concedeu a Eduardo Mornay e Alfredo Mornay a concessão por noventa anos de uma estrada de ferro, que partindo da cidade do Recife fosse encontrar um ponto navegável do Rio São Francisco passando necessariamente por Garanhuns. Organizada em Londres, a companhia *Recife and São Francisco Railway* teve do governo Imperial garantia de juros de 5% sobre 1.200.000 libras, sendo esta elevada a 1.685.660 libras, em 1870, por gastos adicionais despendidos com a linha férrea, e a província de Pernambuco garantindo adicionais de 2% sobre esse capital. A construção da estrada foi iniciada em 7 de setembro de 1855, tendo sido aberto ao tráfego público, a primeira seção, em 1858, com aproximadamente, 31 Km ligando a cidade de Recife ao Cabo. Em 1862, a estrada já alcançava a extensão de 124 Km que ia da cidade do Recife até à Vila de Palmares.

O resultado operacional da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco durante o período de 1865 a 1884 é positivo. A ferrovia não tem como produto principal de transporte o café, mas o açúcar, que mesmo com os preços em declínio na década de 70 e 80, não fez com que a ferrovia tivesse prejuízos operacionais. O tráfego de passageiros e mercadorias é

suficiente para cobrir as despesas de custeio e proporcionar retorno ao investimento. Porém de acordo com Liberato de Castro, apesar do saldo positivo em sua receita, o Tesouro dispendeu com garantia de juros até 1887 a importância de 20.230:925\$313, compreendidos os 2% garantido pela província que nunca o pagou. Esse é o custo financeiro que o Estado teve que pagar para a execução da ferrovia e que foi arduamente discutido no Senado.

**Tabela 3.12 - Resultado financeiro operacional da Recife ao São Francisco**

Ano	Lucro operacional
1865	146:181\$512
1866	283:117\$397
1867	184:559\$108
1868	182:260\$789
1869	322:676\$115
1870	360:864\$528
1871	263:457\$563
1872	213:629\$470
1873	403:732\$469
1874	412:981\$235
1875	280:241\$979
1876	328:348\$380
1877	503:843\$507
1878	518:016\$689
1879	292:028\$702
1880	566:019\$489
1881	414:781\$250
1882	290:336\$426
1883	484:943\$204
1884	413:067\$479

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889.

**Tabela 3.13 - Número de passageiros transportados por ano da Recife ao São Francisco**

Ano	Número de passageiros
1865	163.404
1866	182.553
1867	-
1868	-
1869	207.370
1870	234,577
1871	201.738
1872	-
1873	217.278
1874	193.839
1875	162.712
1876	-
1877	188.013
1878	181.565
1879	179.348
1880	180.680
1881	210.997
1882	218.863
1883	222.426
1884	-

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889.

**Tabela 3.14 - Mercadorias transportadas por ano em kilogramas da Recife ao São Francisco**

Ano	Mercadoria em kilogramas
1865	-
1866	-
1867	-
1868	40.928.387
1869	59.718.468
1870	56.392.274
1871	51.293.722
1872	-
1873	68.211.404
1874	62.965.556
1875	51.255.827
1876	-
1877	67.660.288
1878	70.130.905
1879	65.244.711
1880	87.827.558
1881	92.134.917
1882	77.993.830
1883	89.213.828
1884	-

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889.

### **Estrada de Ferro da Bahia ao Juazeiro**

Em 19 de dezembro de 1853, o Governo Imperial, pelo decreto nº1299, concedeu a Joaquim Francisco Barbosa Alves Branco Muniz Barreto o privilégio, pelo tempo de 90 anos, para a construção de uma estrada de ferro que partindo de Salvador terminasse na vila

de Juazeiro, ou em outro lugar na margem direita do Rio São Francisco onde se julgasse mais conveniente. Em, junho de 1855, foram aprovados os estatutos da “Baía *and San Francisco Railway Company*” que havia sido incorporada em Londres, sendo feito os últimos acertos entre o concessionário e a Companhia a respeito dos direitos de concessão.

A construção teve início a 24 de maio de 1856, tendo sido inaugurado o primeiro trecho entre Jequiataia e Aratu, em 28 de junho de 1860. Em, 10 de setembro, do mesmo ano ficou pronto o trecho entre Aratu e o rio Joanes; deste ponto a Feira Velha, em 10 de setembro de 1861; de Feira Velha a Pitanga, em 4 de agosto de 1862 e de Pitanga à Alagoinhas, em 13 de fevereiro de 1863. Desta forma, a extensão total da estrada de ferro desde Jequiata à Alagoinhas alcançou 123 Km.

O resultado operacional da Estrada de Ferro da Bahia ao Juazeiro no período de 1865 a 1884 é negativo na maioria dos anos, e quando esse é positivo é quase inexpressivo. O motivo desses resultados operacionais negativos seria o baixo tráfego de passageiros e mercadorias dessa ferrovia. A Estrada de Ferro da Bahia ao Juazeiro tem quase a mesma kilometragem e as mesmas mercadorias principais de transportes que a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco: açúcar, tabaco, mel, aguardente, porém seu tráfego de mercadoria e de passageiros é menos da metade. Se compararmos somente os anos que temos os dados do transporte de passageiros e mercadorias para as duas ferrovias, vemos que a Estrada de Ferro da Bahia ao Juazeiro transporta 63% menos passageiros e 66,5% menos mercadorias do que é transportado pela Estrada de Ferro Recife ao São Francisco. O baixo tráfego de mercadorias e passageiros é, sem dúvida, um dos determinantes principais para os recorrentes prejuízos da companhia. De acordo com Liberato de Castro, desde a inauguração até 1887, essa empresa custou ao Estado em garantia de juros, a soma de 34.534:786\$946.

**Tabela 3.15 - Resultado financeiro operacional da Bahia ao Juazeiro**

Ano	Lucro operacional
1865	- 109:771\$836
1866	- 207:114\$411
1867	- 227:630\$092

1868	- 31:903\$760
1869	- 48:515\$570
1870	+ 6:908\$951
1871	+ 24:908\$209
1872	- 25:925\$654
1873	- 117:750\$192
1874	- 43:363\$917
1875	+ 8:274\$055
1876	- 34:533\$324
1877	+ 104:915\$216
1878	- 16:696\$470
1879	- 17:136\$740
1880	+ 15:450\$010
1881	+ 1:225\$670
1882	- 85:079\$720
1883	+ 27:989\$170
1884	+ 67:838\$650

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889.

**Tabela 3.16 - Número de passageiros transportados por ano da Bahia ao Juazeiro**

Ano	Número de passageiros
1865	37.236
1866	51.280
1867	48.764
1868	54.937
1869	62.617
1870	74.258
1871	77.299
1872	-

1873	-
1874	65.661
1875	69.579
1876	68.766
1877	72.085
1878	-
1879	74.206
1880	70.669
1881	70.867
1882	66.362
1883	65.368
1884	72.962

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889.

**Tabela 3.17 - Mercadorias transportadas por ano em kilogramas da Bahia ao Juazeiro**

Ano	Mercadoria em kilogramas
1865	5.600.000
1866	10.044.550
1867	9.009.564
1868	7.148.036
1869	11.341.614
1870	15.687.779
1871	18.476.699
1872	-
1873	-
1874	15.173.214
1875	10.548.177
1876	13.727.645
1877	-

1878	-
1879	28.348.532
1880	36.607.754
1881	34.470.634
1882	27.083.284
1883	41.455.874
1884	54.129.019

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura , Comércio e Obras Públicas 1840-1889.

## Considerações finais

Nessa dissertação procuramos elucidar alguns pontos referentes ao debate político e à questão ferroviária no Império, principalmente no que tange à negociação para a concessão, privilégio de garantia de juros e o investimento direto do Estado em estradas de ferro. Ao utilizarmos as discussões e votações no Senado Imperial, a Câmara Alta da Assembléia Geral, sobre a concessão e aprovação de privilégios concedidos na construção de uma ferrovia, procuramos mapear quais eram as principais preocupações da classe dirigente imperial em diferentes períodos do Império, e como essa usou da questão ferroviária como instrumento para cooptar apoio político para seu projeto de centralização política, manutenção da ordem e, assim, garantir os monopólios da classe senhorial.

Nossa análise se propôs, primeiramente, levantar quais foram as condições políticas e econômicas por que passou o Império e quais foram os interesses da classe dirigente imperial, em cada período em que houve uma mudança de conjuntura, e como essas mudanças influenciaram o desenvolvimento ferroviário na época da Monarquia. Observamos dois momentos distintos que mereceram nosso destaque: primeiramente, o período antes da abolição do tráfico de escravos, que vai da primeira lei ferroviária de 1835 até 1850; e o segundo, que vai da abolição até o final do Império em 1889.

Ao entendermos a classe dirigente como aquela que por meio de uma ação estatal exerce uma direção intelectual e moral, definindo e ditando as diretrizes sob as quais o Estado deve orientar-se, observou-se que essa tinha como objetivo principal, a manutenção da ordem Imperial e dos monopólios da mão-de-obra e da terra que distinguiam a classe senhorial. A esse objetivo estavam subordinadas todas as outras questões, inclusive a questão ferroviária.

A primeira vez que se cogitou a construção de uma estrada de ferro em 1835, constatamos que as condições estruturais da sociedade brasileira, baseadas na escravidão e no tráfico negreiro, impossibilitaram a implantação do transporte ferroviário, pois este negava o caráter escravista da sociedade e sua perpetuação. A classe dirigente, detentora do poder político, não poderia consentir um meio de transporte, que colocava em risco, a manutenção do sistema escravista e, por conseqüência, o monopólio da mão-de-obra da classe senhorial. Os debates senatoriais mostram claramente essa posição perante a

ferrovia, vista como desnecessária num país, onde a principal preocupação deveria ser o provimento de mão-de-obra escrava e a manutenção das estradas por onde os escravos e mulas deveriam escoar a produção até os portos.

Num segundo momento, após a abolição do tráfico, a classe dirigente via na ferrovia um instrumento que dava sobrevida ao sistema escravista, poupando a mão-de-obra escrava empregada no transporte e possibilitando a acumulação dos setores exportadores com a diminuição dos custos de produção. Desta forma, a classe dirigente passa de uma posição contrária à implantação da ferrovia para uma posição favorável em relação a ela, com aprovação de leis de garantia de juros, privilégio de zona e inversões diretas do Estado. O que na verdade ocorre, é que com o fim do tráfico de escravos, houve uma mudança de conjuntura no Império. A ferrovia que antes ia contra o sistema escravista, dá agora sobrevida a escravidão. Assim a classe dirigente imperial não muda de posição em relação ao principal: a manutenção dos monopólios da classe senhorial, que inclui o monopólio da mão de obra, a qual defendeu com toda sua força.

Após a aprovação da lei n° 641, de 1852, que garantiu a rentabilidade dos investimentos aplicados nas companhias férreas pela concessão de garantia de juros que chegavam até 7% - somando-se os 2% prometidos pelas províncias – a discussão no Senado ganhava novos rumos. A partir daí, a discussão seria sobre o custo que as garantias de juros e as inversões do Estado têm sobre as finanças imperiais; se a relação custo/benefício na construção de determinadas ferrovias é vantajosa; deveria-se levar em conta apenas o fator econômico ou a questão estratégica – integração e defesa – deveria prescindir o cálculo econômico; o caráter impolítico da concessão e privilégios ferroviários entre as províncias que a recebiam e aquelas as quais esses eram negados. Observamos que existiu principalmente uma queixa das províncias do Norte do Império que se sentiam desprestigiadas em relação aos benefícios concedidos ao Sul.

No que diz respeito à questão ferroviária, a classe dirigente esteve numa constante negociação e barganha com as elites regionais e provinciais, afim de manter a direção de seu programa político. A classe dirigente dirigiu todo o processo de negociação das concessões ferroviárias e aprovação da garantia de juros, e deste modo, tentou manter um equilíbrio de compromisso entre as forças políticas, fazendo concessões de ordem econômica aos grupos políticos que lhe deram apoio, sem que com isso, alterem no

essencial em seu projeto de Estado, isto é, garantir a manutenção da ordem no Império e os monopólios da classe senhorial.

Uma das disputas ferroviárias que teve um intenso debate foi sobre as ferrovias que entrariam em contato com o Rio São Francisco: D. Pedro II, a Estrada de Ferro da Bahia a Juazeiro e a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco. Apesar de observamos nos dados quantitativos que as obras da D. Pedro II andavam com maior velocidade, assim como os recursos destinados pelo Governo Central eram maiores, não podemos dizer que a Corte tenha deixado de dar apoio à construção da Estrada de Ferro da Bahia à Juazeiro e da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco. Houve, com certeza, um privilegiamento da primeira em relação às demais, até porque esta representava intimamente os interesses ligados a Corte do Rio de Janeiro e aos cafeicultores do Vale do Paraíba, porém ambas as ferrovias nortistas conseguiram fazer valer seu poder político através de reivindicações ao Governo Central por meio de negociações dos senadores e políticos que representavam as respectivas províncias, aprovando a concessão para a execução da obra e a garantia de juros.

Os resultados operacionais das três companhias indicaram a diferença de rentabilidade e do volume de mercadorias e de passageiros transportados, tendo a D. Pedro II um lucro muito maior que a Recife ao São Francisco e que a Estrada de Ferro da Bahia a Juazeiro, tendo essa última, prejuízos recorrentes. Tanto os dados quantitativos como os debates senatoriais, mostraram que a viabilidade econômica não é um fator determinante para a aprovação de uma concessão e execução de uma ferrovia, apesar de ser constante a preocupação com o custo monetário que acarretaria ao Tesouro o pagamento da garantia de juros. As questões de estratégia, integração, manutenção da ordem e centralização administrativa do Império fazem parte de um projeto de Estado Imperial, que a ferrovia ajudou a construir diminuindo distâncias e dinamizando a produção.

A questão econômica foi importante, mas não determinante na construção das ferrovias, pois elas foram pensadas em termos de estratégia de Estado e como instrumentos para a execução do projeto Squarema- Conservador de manutenção da ordem e dos privilégios da classe senhorial. A classe dirigente, que comandava a direção do Estado Imperial, buscou a todo momento negociar com as concessões ferroviárias e subsídios, na

busca de aliados que garantissem sua hegemonia política e o *status quo* da classe senhorial a qual representavam.

Essa dissertação buscou trazer um olhar crítico, a partir dos debates e relatos ocorridos sobre a questão ferroviária, proporcionando assim, uma resposta às questões que impulsionaram esta pesquisa, sem a pretensão de esgotar as possibilidades de análise do *cópus*, mas a de contribuir para os estudos sobre a ferrovia no Brasil

## Referências Bibliográficas

### Fontes:

Anais do Senado do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional/ Imprensa Nacional, 1835/1889.

Ministério da Fazenda Balanço da Receita e Despesa do Império. Exercício de 1830-31 a 1888. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Disponível em: <<http://catalog.crl.edu/search~S1?/Yrelatorio+ministeriais&searchscope=1&SORT=D/Yrelatorio+ministeriais&searchscope=1&SORT=D&SUBKEY=relatorio%20ministeriais/1,24,24,B/1856~b1546339&FF=Yrelatorio+ministeriais&searchscope=1&SORT=D&1,1,,2,0>>. Acesso em: 01 novembro de 2009.

### Bibliografia

ABREU, Capistrano de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. “*La traite négrière et l’unité nationale brésilienne*”: In: *Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer*, tomo LXVI, nº 244-245, 1979.

BAPTISTA, José Luiz. *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Anais do III Congresso de História Nacional. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942.

BEIGUELMAN, Paula. *Formação Política do Brasil. V.1. Teoria e Ação no Pensamento Abolicionista*. São Paulo: Pioneira, 1967

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, Recife, 1952.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Campinas, SP, 2000 (Tese de Doutorado).

- CARREIRA, Liberato de Castro, 1820-1903. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Brasília: Senado Federal; Rio de Janeiro: Fundação de Rui Barbosa, 1980.
- CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo. 8. ed. Editora UNESP, 2007.
- COSTA, Hernani Maia. *As barreiras de São Paulo no século XIX*. USP, São Paulo, 1984.
- COSTA, Wilma Peres. *Ferrovia e transição para o trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1976.
- DEBES, Célio. *A caminho do oeste*. São Paulo: Bentivegna, 1968.
- DINIZ, Adalton F. . *Centralização política e concentração de riqueza. As finanças do Império Brasileiro no período de 1830 a 1889*. História e Economia. Revista Interdisciplinar., São Paulo, v. 1, n. 1, p. 47-65, 2005.
- DUARTE, Nestor. *A ordem privada e a organização política nacional*. São Paulo: Nacional, 1939.
- EGAS, Eugênio. *Galeria dos Presidentes de São Paulo*. São Paulo, 1926. 3v.
- ELLIS JR. Alfredo. *O ciclo do luar*. In: Revista de História. São Paulo, v. 1, 1950.
- FAORO, Raimundo. *Os donos do poder: formação do patronato brasileiro*. 9º ed, São Paulo: Globo, 1989.
- FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza, Edições Universidade Federal do Ceará/ Stylus Comunicações, 1989.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 34 ed, São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GOULART, José Alípio. *Tropas e tropeiros na formação do Brasil*. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
- GREMAUD, Amaury Patrick. *Das Controvérsias Teóricas à Política Econômica: Pensamento Econômico e Economia Brasileira no Segundo Império e na Primeira República (184-1930)*. Tese de Doutorado FEA-USP. São Paulo, 1997.
- HARDMANN, Francisco Foot. *Trem fantasma*. São Paulo: Ed. Schwarcz, 1988.

HOLANDA, Sergio Buarque. *Raízes do Brasil*. 26 ed, São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

\_\_\_\_\_. *Caminhos e Fronteiras*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HOBBSAWN, Eric J. *A era do capital( 1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

IGLESIAS, Francisco. “A vida política, (1848-1866). In: HOLANDA, Sergio Buarque. *Historia Geral da Civilização Brasileira*. v-5, 2004, pp.18-31.

LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX*. Livre Docência. USP. 2008.

LESSA, Simone Narciso. *Trem de ferro: Do Cosmopolitismo ao Sertão*. Campinas: Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH-UNICAMP, 1993.

MARIA CARDOSO DE MELLO, Zélia. *Metamorfoses da riqueza : São Paulo, 1845-1895*. 2. Ed . São Paulo, Hucitec, 1990.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1974.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.

MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia: Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá e Cia e ao Público*. Rio de Janeiro, 1942.

MELLO, João Manuel Cardoso. *O capitalismo tardio - contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império 1871-1889*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

NUNES FERREIRA, Gabriela. *Centralização e descentralização no Império: o debate entre Tavares Bastos e o Visconde de Uruguai*. São Paulo: Departamento de Ciência Política da USP- Editora 34, 1999.

OTTONI, Christiano Beneditto. *Esboço histórico das estradas de ferro do Brasil*, 1866.

\_\_\_\_\_. *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*; 1859.

PELÁEZ, Carlos Manuel & SUZIGAN, Wilson. *História Monetária do Brasil: análise da política e instituições monetárias*. 2º ed. Brasília. Editora Universidade de Brasília, 1981.

PINTO, Adolpho Augusto. *Historia da viação pública de São Paulo*. 2 ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.

- POULANTZAS, Nicos. *Poder político e classes sociais*. Editora Portucalense, Lisboa, 1971.
- PRADO JR., Caio. *História e Desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó . *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na 1ª metade do século XX*. Bauru: EDUSC, 2004.
- RIOUX, Jean-Pierre. *A Revolução Industrial: 1780-1880*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1975.
- ROBERTSON, Ross M. *Historia da Economia Americana*. Rio de Janeiro: Record, 1967.
- SCHUMPETER, J.A. *Capitalismo, socialismo e democracia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.
- VAINFAS, Ronaldo. *Dicionário do Brasil Colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- ZAMBONI, M. C. *A Mogiana e o café: contribuições para a historiografia da estrada de ferro Mogiana*. Franca: Unesp, 1993 (dissertação mestrado).