

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

WALTER ALVES DE PAULA NETO

ENTRE TRILHOS, CAFEZAIS E GABINETES:
O PROCESSO DE EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA
NA ZONA DA MATA MINEIRA (1870-1879)

JUIZ DE FORA - MG

2019

WALTER ALVES DE PAULA NETO

ENTRE TRILHOS, CAFEZAIS E GABINETES:
O PROCESSO DE EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA
NA ZONA DA MATA MINEIRA (1870-1879)

JUIZ DE FORA - MG

2019

WALTER ALVES DE PAULA NETO

ENTRE TRILHOS, CAFEZAIS E GABINETES:
O PROCESSO DE EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA
NA ZONA DA MATA MINEIRA (1870-1879)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Ronaldo Pereira de Jesus

JUIZ DE FORA - MG

2019

WALTER ALVES DE PAULA NETO

ENTRE TRILHOS, CAFEZAIS E GABINETES:
O PROCESSO DE EXPANSÃO DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA NA ZONA
DA MATA MINEIRA (1870-1877)

DISSERTAÇÃO apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para obtenção do título de MESTRE EM HISTÓRIA.

Juiz de Fora, / /

Banca examinadora

Orientador

Membro interno

Membro externo

RESUMO

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina foi inaugurada em 1872, com o objetivo de conectar a Zona da Mata mineira ao ramal da Estrada de Ferro Pedro II na divisa entre as províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, facilitando o escoamento do café produzido na região. A partir do exposto, propomos a análise das relações estabelecidas entre as diversas personagens que atuaram na expansão dos ramais, como membros da companhia e as lideranças políticas das localidades atendidas pelos trilhos, discutindo questões sobre as relações de poder existentes entre estes agentes no processo de expansão da malha ferroviária da Leopoldina pelo território da Zona da Mata. Para tal, lançamos mão de documentos oficiais dos governos provincial e imperial, como os produzidos pelo Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas; pelos Presidentes de Província, Atas e Anais da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais e jornais oriundos das províncias mineira e fluminense. Assim, foi possível concluir a presença de disputas políticas no processo de expansão da ferrovia e também a estreita ligação entre a empresa e a produção cafeeira na região da Zona da Mata durante a década de 1870.

Palavras-chave: Zona da Mata, Estradas de ferro, Relações de poder.

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Importação de jul. de 1818 até o fim de jun. de 1819 em Barra do Pomba e em Minas Gerais.....	27
Tabela 02 – Exportação de jul. de 1818 até o fim de jun. de 1819 em Barra do Pomba e em Minas Gerais.....	28
Tabela 03 – Concessões, por parte da Presidência da Província de Minas Gerais, autorizadas pela Assembleia Legislativa Provincial.....	43
Tabela 04 – Extensão das linhas férreas em tráfego até 1870	57
Tabela 05 – Extensão das linhas férreas em construção até 1870	57
Tabela 06 – Síntese do “Índice Geral das Empresas de Estradas de Ferro do Brasil até 1º de fevereiro de 1877”	66
Tabela 07 – Concessões ferroviárias no Brasil até fev. de 1877	67
Tabela 08 – Itens transportados no ano de 1874 pela EFL	88
Tabela 09 – Movimento de passageiros nas estações da EFL em 1874	88
Tabela 10 - Mercadorias transportadas de 26 de jul. a 31 de dez. de 1874 (em kg)	91
Tabela 11 – Receitas e despesas da EFL em 1875.....	93
Tabela 12 – Receita da EFL entre 1874 e 1877	94
Tabela 13 – Variação do material rodante da EFL	94

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Estações da Estrada de Ferro Leopoldina até 1877	90
--	----

SUMÁRIO

Introdução.....	9
Capítulo 01 - A ocupação da Zona da Mata e seus processos econômicos	21
Capítulo 02 - As ferrovias brasileiras na década de 1870.....	46
Capítulo 03 - Uma nova Leopoldina na Zona da Mata mineira	72
Conclusão	95
Fontes	98
Referências Bibliográficas	102

Introdução

A evolução dos meios de transporte, sobretudo na segunda metade do século XIX, é fruto do aumento da necessidade dos diversos setores do sistema capitalista de levar a matéria-prima para o local em que será trabalhada e, depois, seu produto para o mercado consumidor. Em países com perfil profundamente agrário, como era o Brasil durante o Império, as vias de comunicação exerciam o papel de ligar os locais produtores aos locais consumidores e, devido à monocultura, conectar as *plantations* aos pontos de escoamento da produção. No âmbito desta pesquisa, a delimitação geográfica entendida como Zona da Mata é aquela que se expande a partir do sul das regiões de Mariana e Alto Rio Doce até a fronteira com a Província do Rio de Janeiro, atravessando a bacia do rio Pomba¹. Nesta delimitação as regiões próximas às cidades de Leopoldina e Cataguases tiveram maior destaque, seguindo a expansão do café, que avançou do sul da Zona da Mata continuamente em direção ao norte².

O recorte temporal abrange o período entre 1870 e 1877, marcado pelo crescimento das discussões sobre os melhoramentos das vias de comunicação da província na Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais. No início dos anos 1870 o debate foi influenciado pela chegada da Estrada de Ferro Pedro II em território mineiro em 1869; pela aprovação da concessão para uma ferrovia que ligasse Porto Novo do Cunha a Leopoldina em 1871 na Assembleia Provincial³; pela autorização para a organização da companhia por Antônio Paulo de Mello Barreto, pelo governo imperial em 1872⁴; e pela aprovação do estatuto da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina pelo governo imperial, também em 1872⁵. O desfecho do recorte, como já mencionado, é o ano de 1877, quando foram inauguradas as estações terminais da

¹RESTITUTI, Cristiano Corte. **As fronteiras da província:** rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884. 335p. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual Paulista – UNESP, Araraquara, 2006, p. 263.

²GIOVANINI, Rafael Rangel. **Regiões em Movimento:** Um olhar sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897). 204p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Belo Horizonte, 2006, p. 130.

³MINAS GERAIS, Província. Lei n. 1826, de 10 de outubro de 1871. Autoriza o governo a subvencionar com quantia não excedente a 9:00\$000 rs. por quilometro, ou garantir juros até 7% sobre capital não superior a 2.400:000\$ rs. a qualquer companhia ou empresa que se proponha a construir uma estrada de ferro ligando o Porto Novo do Cunha à cidade de Leopoldina. **Collecção das leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1871.** Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871, p. 121-123.

⁴BRASIL, Império. Decreto n. 4914, de 27 de março de 1872. Concede ao engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto autorização para organizar uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro econômica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita do Meia Pataca na Província de Minas Gerais. **Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1872.** Rio de Janeiro; Typographia Nacional, 1872, p. 136-145.

⁵BRASIL, Império. Decreto n. 4976, de 05 de junho de 1872. Concede á Companhia da Estrada de ferro da Leopoldina autorização para funcionar e approva seus estatutos **Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1872.** Rio de Janeiro; Typographia Nacional, 1872, p. 136-145.

concessão autorizada em 1871 nas cidades de Leopoldina e Cataguases. Dessa forma, propõe-se analisar a história da companhia até o período de conclusão deste primeiro grande trajeto.

O perfil econômico da região foi influenciado pela decadência da produção mineral na porção central da província a partir do final do século XVIII, o que fez com que os exploradores das minas buscassem novas formas de ocupação do território, expandindo suas atividades para as regiões fronteiriças, partindo para o interior dos “Sertões do Leste”, local considerado de grande perigo e proibido de circulação pelo Coroa⁶. A necessidade de explorar economicamente novos territórios fez com que colonos avançassem seus domínios pela região da Zona da Mata, gerando conflitos com os nativos que estavam naquelas localidades, principalmente aquelas próximas à bacia do rio Pomba. A fim de facilitar o processo de colonização, os nativos foram postos em aldeamentos pelo governo, dando espaço para o avanço da agricultura naquela região. Uma região da Província de Minas Gerais que, desde a década de 1830, foi tomada progressivamente pela cafeicultura de exportação, demandando, cada vez mais, novos e grandes terrenos para a manutenção dos lucros dos fazendeiros⁷. O avanço da produção cafeeira, partindo da região do vale do Paraíba na Província do Rio de Janeiro, sobre os territórios das regiões das atuais cidades de Mar de Espanha e Além Paraíba, resultou no aumento da necessidade de escoamento da produção para os portos no litoral, o que era dificultado pelo mal estado das estradas da Zona da Mata.

Com a intenção de melhorar as questões relativas ao transporte na região, a partir da década de 1850 foi apresentado para debate, pelos políticos mineiros, um projeto de construção de uma estrada macadamizada que ligasse a Zona da Mata à Província do Rio de Janeiro, de forma a facilitar o escoamento da produção cafeeira. Em 1861 foi finalizada a Estrada União e Indústria, partindo de Petrópolis até a cidade de Juiz de Fora, conectando a produção cafeeira da região com a Estrada de Ferro Pedro II, cujas obras de engenharia e de assentamento dos trilhos avançavam sobre a Serra do Mar, partindo da Corte em direção ao interior das províncias fluminense, mineira e paulista, sendo o principal projeto de melhoramento de vias de comunicação da província. Durante a década de 1860, a Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais era tomada pelos embates sobre as questões de criação, revogação, supressão, ampliação, elevação de distritos, vilas, cidades, freguesias e demais projetos que, em muitos casos, serviam para alimentar disputas políticas. Poucas discussões sobre melhoramentos

⁶ TAVARES, Aparecida de Fátima. **Entre o café e o açúcar**: perfil econômico dos produtores de Visconde do Rio Branco (1870-1889). 139p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF, Juiz de Fora, 2013, p. 23.

⁷ GIOVANINI, 2006, **op. cit.**, p. 130.

materiais em vias de comunicação eram realizadas de fato, prejudicando a comunicação entre as diversas regiões de Minas Gerais, situação que foi modificada a partir do final da década.

Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Pedro II ao território mineiro no ano de 1869, as discussões de projetos tiveram seus temas renovados e um novo plano viário foi posto em votação e aprovado em 1870. No mesmo ano, uma petição para concessão ferroviária entre Porto Novo do Cunha e Leopoldina foi feita, criou-se então um projeto de lei que foi aprovado no ano seguinte. Na década de 1870, iniciou-se o processo de pedidos para concessões que possibilitassem a construção de ferrovias em diversos pontos da Província de Minas Gerais, incluindo a Zona da Mata. A região se destacou neste quesito ao ter recebido 11 concessões durante a década de 1870, além de ter possuído 11 das 25 estações ferroviárias inauguradas até o final deste período⁸. Dentre essas concessões estava a do trecho que ia de Porto Novo do Cunha a Leopoldina, aprovada pelo governo mineiro em 1871⁹. Após desdobramentos envolvendo o governo imperial, foi criada em 1872 a Estrada de Ferro Leopoldina. O primeiro trecho desta companhia foi inaugurado em 1874 e, durante os quatro anos até a inauguração do mesmo, idas e vindas de projeto, debates na Assembleia e novas concessões marcaram as disputas políticas e os interesses econômicos envolvidos no processo.

Este trabalho tem como objetivo trazer à tona questões relativas aos meios de transporte na Província de Minas Gerais, tendo como principal ponto de interesse a expansão das vias de comunicações na região da Zona da Mata, buscando apontar as disputas políticas internas e externas ao processo de expansão da malha ferroviária da região, com enfoque na Companhia Estrada de Ferro Leopoldina e na expansão dos seus ramais, desde a estação em Porto Novo do Cunha, ligação com a Estrada de Ferro Pedro II, até a estação final de Cataguases, ou seja, o trecho compreendido pela concessão dada pelo governo imperial em 1872. Além disso, será analisado o papel que a economia cafeeira da região exerceu sobre a expansão dos trilhos da companhia. Buscar-se-á apresentar a forma como as lideranças políticas das regiões atendidas pela ferrovia atuaram no processo de expansão dos ramais, além de compreender as questões relativas ao poder político e às interações existentes entre os envolvidos no processo da expansão dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina pelo território da Mata.

Em 1874 foram inauguradas as três primeiras estações da companhia: São José, Pântano e Volta Grande, no ano seguinte foi a vez das estações de São Luiz, Providência e Santa Izabel,

⁸PEDROSA, Manoel Xavier de Vasconcellos. Zona Silenciosa da Historiografia Mineira – A Zona da Mata. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 257, pp. 122-162, out. – dez., 1962, p. 139.

⁹ Idem.

sendo então inauguradas as estações de Leopoldina e Cataguases em 1877 e a de Sinimbu em 1878. Em 1879, com os trilhos da ferrovia seguindo em direção ao norte da Mata, foram inauguradas as estações de Dona Euzébia, Santo Antônio, Pomba, Diamante e Ubá, esta em 26 de outubro. No ano seguinte inauguraram-se as de Presídio, atual Visconde do Rio Branco e São Geraldo¹⁰. Em 1885 tem-se o avanço sobre a serra de São Geraldo, com as inaugurações das estações de Coimbra, Turvo, atual Cajuri, e Viçosa em 15 de novembro, e de Teixeiras em 21 de dezembro. No ano seguinte foram inauguradas as estações de Váú-Assú, Ponte Nova e Rio Doce, e em fevereiro de 1887, foi a vez da estação de Saúde, ponto mais ao norte da Província de Minas Gerais alcançado pela companhia até a Proclamação da República¹¹.

Nesse processo, a Estrada de Ferro Leopoldina foi se expandindo, ao mesmo tempo em que outras ferrovias foram construídas na região. As empresas oriundas de outras concessões foram: a Estrada de Ferro Pirapetinga, inaugurada em 1880, com trecho entre Pirapetinga e a estação de Volta Grande da Leopoldina, comprada pela Leopoldina três anos após a construção, devido às dificuldades em se arcar com os custos; a Companhia Alto Muriaé, que tinha como função atender o noroeste da Mata e ligava-se à Estrada de Ferro Leopoldina na estação de Recreio, absorvida por esta, também em 1883; a União Mineira, que datava de uma concessão de 1871, como trajeto entre Juiz de Fora e Ponte Nova, passando entre os ramais da Estrada de Ferro Leopoldina e a Estrada de Ferro Pedro II, que devido a dificuldades financeiras foi vendida à Leopoldina em 1884¹²; e a Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, de 1881. Esta última atendia a uma região de produção cafeeira entre as cidades que lhe davam nome, porém, a impossibilidade de expandir seus caminhos, por causa dos trilhos da Leopoldina, dificultou a realização de novos fretes, comprometendo a manutenção da linha, resultando em sua venda para a Leopoldina em 1890¹³.

O grande número de concessões aos investidores que possuíam interesse em explorar financeiramente a exportação da produção cafeeira através dos fretes, além do baixo controle do governo provincial na distribuição das concessões na Zona da Mata expunha uma falha de planejamento. Muitas destas companhias competiam para exportar o café produzido na Mata, porém a produção não era suficiente para o grande número de ferrovias que foram construídas na região até a década de 1880, resultando em problemas financeiros e, conseqüentemente, na

¹⁰SIQUEIRA, Edmundo. **Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited**. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938, p. 127.

¹¹ Id., p. 128.

¹²BLASENHEIM, Peter Louis. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p. 81-110, 1996, p. 95.

¹³ Id., p. 96.

venda das companhias para as empresas com maior capital. Através da aquisição dos ramais de outras companhias, a Estrada de Ferro Leopoldina foi crescendo, visto que a produção de café nas regiões que a empresa atendia possibilitava o seu funcionamento e gerava lucros. Com a queda da produção cafeeira no sul da Zona da Mata, o grande número de ramais ferroviários na região cobrou seu preço. Com diversos ramais, principalmente aqueles adquiridos de outras companhias, competindo entre si e se tornando deficitários. Assim, sem a grande produção cafeeira no sul da Zona da Mata, principal fonte de renda da companhia, não foi mais possível para a diretoria cobrir o prejuízo dos ramais deficitários, resultando na falência da mesma na década de 1890¹⁴.

O Sul de Minas Gerais foi marcado pela expansão ferroviária em consonância com as necessidades comerciais das regiões atendidas, indo da exportação de itens de subsistência, passando pelo gado e, por fim, com o avanço da fronteira da cafeicultura vinda de São Paulo, a exportação de café. Ao mesmo tempo em que a produção do café na região sul crescia, a produção cafeeira da Zona da Mata estava em um processo de declínio, o que contribuiu para que as atenções dos políticos de Minas Gerais se voltassem para a região sul¹⁵. O processo de expansão dos ramais no sul de Minas foi marcado por uma diferença na distribuição das concessões. Como a estratégia de distribuir diversas concessões para uma única região produtora, principal perfil das ações do governo provincial nas décadas de 1870 e 1880, já havia demonstrado problemas, na década de 1890, o governo de Minas Gerais, apoiado por políticos da região sul, buscou distribuir as concessões de forma mais organizada, tornando difícil que diversas concessões disputassem entre si um mesmo ponto de interesse, como ocorreu na Zona da Mata¹⁶.

Diferentemente da região Sul, o Oeste de Minas teve um desenvolvimento ferroviário contemporâneo ao matense. Apesar disso, possuía um perfil econômico diferente, os ramais tinham como objetivo atender à demanda de importação de bens de consumo, principalmente daqueles oriundos da Corte. A principal ferrovia da região foi a Estrada de Ferro Oeste de Minas, que possuía ligação com a Estrada de Ferro Pedro II, ligando a região ao Rio de Janeiro. Por fim, a ferrovia Oeste de Minas era considerada pela elite política da época como uma propagadora do progresso. A necessidade de expandir a presença do Estado Imperial para o sertão, somada à visão dos governos de que as ferrovias consistiam em uma das principais

¹⁴ BLASENHEIM, 1996, *op. cit.*, p. 106.

¹⁵ Sobre os empreendimentos ferroviários no sul de Minas, cf. SILVA, Marcel. Pereira. **De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais**. 205p. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2012.

¹⁶ BLASENHEIM, 1996, *op. cit.*, p. 108.

ferramentas para o alcance do progresso econômico e científico, deu a esta companhia a “missão” de levar o progresso para os sertões de Minas Gerais e de Goiás, conectando estas regiões afastadas da Corte ao centro do poder político do Brasil¹⁷.

Em todas as regiões o modelo de construção e expansão das ferrovias seguiu praticamente o mesmo roteiro. Interesses de particulares investiam nas ferrovias como forma de lucrar com o transporte das produções locais, em meio à presença de diversos setores do governo, tanto provincial como imperial, através das concessões, garantias de juros, subvenções e acordos, quando eram necessários. Desde o primeiro grande empreendimento ferroviário brasileiro, a Estrada de Ferro Pedro II, o Estado esteve presente. Neste caso, o governo imperial foi pressionado pela elite econômica, os cafeicultores do vale do Paraíba da Província do Rio de Janeiro, que apontavam a necessidade das ferrovias para escoar a produção da região. O governo imperial lançou mão de decretos para a criação da companhia, a fim de ligar as províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, sendo aprovado o estatuto da companhia em 1855¹⁸. Além disso, com as constantes dívidas, a empresa foi adquirida pelo governo imperial em 1868, pouco tempo antes da chegada do ramal a Minas Gerais.

Em relação à Leopoldina, e às outras ferrovias na Província de Minas Gerais, também existia estreita ligação dos empreendimentos ferroviários com o auxílio do governo provincial. Em Minas Gerais, diversos debates foram travados nas sessões da Assembleia Legislativa Provincial, sobre as concessões e garantias de juros, que na visão de diversos deputados, exauriam as receitas do tesouro provincial. Ao mesmo tempo, as companhias utilizavam da influência política dos representantes de suas zonas de interesse para ter vantagem sobre outras companhias, sendo, em alguns casos, o poder público o juiz em entraves entre as ferrovias que disputavam uma mesma zona de preferência, como no caso entre a Leopoldina e a Estrada de Ferro União Mineira, em 1878. O conflito de interesses das companhias resultou na interferência do poder central em um assunto de origem provincial, dando ganho de causa à Leopoldina em detrimento da sentença dada pelos deputados mineiros a favor da União Mineira¹⁹.

Outro ponto importante da relação entre Estado e ferrovia era a propagação de um ideal de progresso e civilização, alimentado por diversos setores da sociedade imperial naquele

¹⁷ Sobre a Estrada de Ferro Oeste de Minas, cf. LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso – Memórias da ferrovia Oeste de Minas: entre o sertão e a civilização 1880-1930**. 204p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

¹⁸ Sobre os primeiros anos da Estrada de Ferro Pedro II, cf. EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: A Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

¹⁹ BLASENHEIM, 1996, **op. cit.**, p.102.

momento. É visível em diversos momentos a presença desta questão nos discursos dos deputados na Assembleia mineira²⁰. Esse discurso também era propagado pelas elites que agregavam à locomotiva e ao trabalho os valores de uma sociedade em busca do progresso e da organização, e também de uma sociedade que almejava, pela disciplina, uma possibilidade de avanço similar aos países europeus, inspirada pelos horários das ferrovias que demandavam pontualidade, em vista do processo organizacional que era necessário para o bom funcionamento das companhias ferroviárias²¹.

Compreende-se que diversas personagens estão relacionadas ao crescimento do transporte ferroviário no contexto do Império brasileiro, sendo as principais os diretores das companhias, os cafeicultores e os políticos da província²². Incluem-se também os empresários e acionistas²³, assim como as pessoas influentes devido ao poderio político ou econômico²⁴.

Este trabalho propõe demonstrar como se desenvolveu o processo de expansão da malha ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina, enquanto uma companhia sediada na cidade do Rio de Janeiro, que tinha como objetivo escoar o café produzido na Zona da Mata mineira, em meio a um contexto de expansão do cultivo na região. Além disso, apresentar o contexto político e econômico em que a ferrovia se expandiu e os procedimentos desta expansão, ao mesmo tempo em que pretende analisar as personagens inseridas nesse processo, desde membros da companhia até as lideranças políticas das localidades atendidas pela ferrovia.

Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Pedro II à Província de Minas Gerais, diversos setores da sociedade mineira vislumbraram a oportunidade de melhorar o transporte na província como um todo, além da possibilidade de crescimento do escoamento da produção do café que se expandia na Zona da Mata. No processo de criação de concessões e construção dos ramais, havia a presença de fazendeiros, lideranças políticas das regiões produtoras, barões, empresários e políticos, atuando para tornar os caminhos de ferro uma realidade e também para atender às demandas econômicas e políticas, fatores determinantes para a expansão das companhias ferroviárias na Zona da Mata, incluindo-se a Estrada de Ferro Leopoldina. A companhia se tornou o principal empreendimento ferroviário da região, sendo uma das maiores ferrovias de Minas Gerais durante o século XIX, atendendo a Zona da Mata e partes das

²⁰ BLASENHEIM, 1996, **op. cit.**, p. 90.

²¹ LIMA, 2013, **op. cit.**, p. 13.

²² BLASENHEIM, 1996, **op. cit.**, p. 88.

²³ EL-KAREH, 1982, **op. cit.**, p. 58.

²⁴ GENOVEZ, Patrícia Falco. Os barões e os trilhos: A Estrada de Ferro União Mineira e os laços de sangue na Zona da Mata de Minas Gerais. In: Seminário sobre a Economia Mineira, 13, 2008, Diamantina. **Anais do XIII Seminário sobre a Economia Mineira**, 2008, p. 03.

províncias do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, além de conectar a região matense aos trilhos da Estrada de Ferro Pedro II, possibilitando o escoamento da produção para o litoral do Império.

Sendo assim, o processo de expansão da malha ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina permite formular algumas questões históricas. Quais eram as vantagens relacionadas ao processo da expansão ferroviária para os setores da sociedade envolvidos? Como era a relação entre os responsáveis pela companhia e os políticos das regiões atendidas? Como os fazendeiros que utilizavam as composições da empresa para o escoamento da produção se relacionavam com o processo da expansão? Com tantos interesses envolvidos, teria o processo passado por diversas disputas de poder político e econômico? Se sim, quais tipos de disputas podem ser percebidas? São essas questões que buscamos responder nos capítulos a seguir.

No primeiro capítulo são apresentadas as principais questões da ocupação da Zona da Mata Mineira, analisando os seus aspectos econômicos e políticos, partindo do processo de ocupação do solo pelos colonos que chegaram à região a partir do centro de Minas Gerais, da expansão da agricultura de subsistência, com os produtores de gêneros agrícolas variados como algodão, café, cana-de-açúcar e feijão e da chegada da fronteira da cafeicultura pelo Vale do Paraíba fluminense. Neste capítulo, foram utilizadas fontes tais como as Coleções de Leis do Império do Brasil, os Livros de Lei da Província de Minas Gerais, os Relatórios do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Império, os Relatórios de Presidente da Província de Minas Gerais, as Atas e os Anais de Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais e jornais e periódicos produzidos nas províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro, entre os anos de 1869, data que marca a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Pedro II à Província de Minas Gerais e 1878, ano seguinte à inauguração das estações de Cataguases e Leopoldina da Estrada de Ferro Leopoldina. Também são apresentados diversos aspectos da política imperial e provincial do período analisado, marcados pelas disputas entre os partidos Conservador e Liberal nas diversas esferas do poder imperial e provincial, além do funcionamento político, divisão eleitoral da província e as questões que cercavam as eleições realizadas naquele período.

As Assembleias Provinciais eram um retrato de como o Ato Adicional possibilitou novas maneiras de se fazer política no Império. Antes disto, como já explicado anteriormente, o poder central irradiava pelo Império através do papel dos Presidentes da Província que, apesar do Conselho de Estado, tinha em suas ações o reflexo direto das influências do Imperador. A criação das Assembleias não veio a cortar tal situação, mas, pela primeira vez, possibilitou que diversos grupos regionais de poder se fortalecem perante a província e, desta forma, as lideranças locais viam novos meios de se alcançar o poder, para além das esferas do Senado,

ministérios e também na Assembleia Geral. As Assembleias Provinciais podem ser consideradas como locais que serviram de base para a promoção e fortalecimento das conexões entre os diferentes meios políticos daquela época, enfatizando as vontades de grupos locais perante o governo central²⁵.

O número de representantes da província também estava descrito no Ato Adicional de 1834. Minas Gerais estava no grupo das províncias com maior número de representantes, 36 no total, ao lado de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo; as províncias do Pará, Maranhão, Ceará, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Sul contavam com 28 deputados; e as províncias restantes possuíam 20 deputados²⁶. O grande número de deputados provinciais tornou as Assembleias Legislativas Provinciais locais que possibilitavam que estes buscassem, de alguma forma, exercer seu papel político naquela sociedade, mesmo com as diversas fraudes que cercavam as eleições naquele período, a entrada de líderes políticos locais nesta instituição era visto como uma ferramenta para fazer parte do estado monárquico parlamentarista em construção²⁷.

Mesmo com o grau de relevância da Assembleia para os grupos políticos regionais da província, a atuação desta era limitada, tendo como principal papel a criação de leis que autorizavam o Presidente da Província a realizar algumas ações necessárias a ela (como por exemplo, as já citadas concessões para ferrovias) e também a aprovação do orçamento provincial, situação que gerava o maior grau de disputa interna na casa, visto que esta ocasião gerava o principal embate entre os dois níveis do poder provincial, com os deputados buscando beneficiar seus interesses, com consumo de grandes valores do tesouro, enquanto o interesse do Presidente da Província era um menor uso dos valores arrecadados. Apesar do embate, era o presidente da província que tinha o controle sobre as Sessões Ordinárias e Extraordinárias da Assembleia, sendo assim, havia pouco tempo hábil para que houvesse maiores debates sobre os orçamentos tanto da província como dos municípios, amputando parte da importância dos deputados deste processo²⁸.

O governo imperial possuía em sua máquina estatal os seguintes ministérios, por ordem alfabética: Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; Ministério da Fazenda; Ministério da Guerra; Ministério do Império; Ministério da Marinha; e Ministério das Relações

²⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Política Provincial na Formação da Monarquia Constitucional Brasileira: Rio de Janeiro, 1820-1850. **Almanack brasileiro**, Juiz de Fora, v. 7, São Paulo: IEB-USP, p. 119-137, 2008, p. 120.

²⁶ BRASIL, Império. Lei n. 16, de 12 de agosto de 1834. Faz algumas alterações e adições a Constituição Política do Império, nos termos da Lei de 12 de outubro de 1832. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1834**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, p. 15-22.

²⁷ GOUVÊA, 2008, **op. cit.**, p. 122.

²⁸ *Ibid.*, p. 125.

Exteriores, tendo cada um atuações específicas no funcionamento do estado brasileiro. Baseado nos relatórios apresentados pelos ministros à Assembleia Geral em diversos anos é possível levantar as principais atribuições destes ministérios²⁹. O de Relações Exteriores, como deixa claro o nome, atuava nas políticas tratadas entre o Império do Brasil e as nações estrangeiras, era responsável pelos trabalhos dos diplomatas brasileiros em outros países, acompanhamento dos diplomatas estrangeiros no país, pelo corpo consular e também pela construção de acordos e comissões com outras nações, principalmente da Europa e os países vizinhos, como Argentina e Uruguai.

O Ministério da Marinha era responsável pelo controle das águas brasileiras, além de tratar da manutenção dos navios, fortes, diques, arsenais militares e faróis. Era responsável também pelo controle dos portos e pelo treinamento de oficiais para a manutenção e funcionamento de navios. O Ministério da Justiça abrangia os tribunais de justiça e também a polícia e a força pública, sendo responsável por diversas instâncias judiciais do país, além de controlar o corpo policial das províncias e a Guarda Nacional. A principal responsabilidade do Ministério do Império era o acompanhamento das eleições, das Assembleias Provinciais, do Conselho de Estado, das Câmaras municipais. Dentre os ministérios, era aquele de maior destaque político, visto que possuía forte ligação com o Imperador e a Família Real, também sendo responsável pelas terras públicas e a catequese de indígenas. Cabe neste momento ressaltar que era prerrogativa do Imperador a escolha dos ministros, que seguia a mesma lógica adotada para o Conselho de Ministros, ou seja, a escolha de nomes vinculados ao grupo político que estava em destaque no momento³⁰.

Além destes, o Ministério da Guerra tinha como responsabilidade a manutenção das forças do exército, do arsenal de guerra, das colônias militares e também da escola militar. As questões financeiras, como circulação monetária, dívidas passiva, externa e ativa, empréstimos, Banco do Brasil, Sociedade do Crédito Real, Caixa Econômica entre outras instituições vinculadas ao sistema financeiro do Império eram parte da jurisprudência do Ministério da Fazenda. O último Ministério a ser criado foi o de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que tem em seus relatórios informações de grande valor para a pesquisa, mas antes de citá-las, é necessário observar o papel deste ministério para o governo imperial. A pasta era responsável por todas as questões agrícolas (melhoramento de raças de animais, instituto agrícolas, jardins

²⁹ Todas as informações apresentadas a partir deste momento foram retiradas, de forma geral, dos Relatórios Ministeriais disponíveis digitalmente em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/rela%C3%A7oes_exteriores>. Acesso em 12 ago. 2018.

³⁰ Sobre a elite ministerial cf. CARVALHO, José Murilo. **A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

botânicos), emigração, catequese, terras públicas (em conjunto ao Ministério do Império), indústria, comércio, correios, navegação fluvial e costeira, estradas de ferro e obras de melhoramento no município da Corte.

O ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas era responsável pelo levantamento das estradas de ferro do Império, sendo assim, os relatórios eram preenchidos por conteúdos detalhados sobre as iniciativas ferroviárias brasileiras. Com a aquisição total da Estrada de Ferro Pedro II pelo governo imperial em 1865³¹, os relatórios anuais sobre a companhia, em específico, tornaram-se mais completos em relação aos de outras companhias, apresentando dados sobre o andamento das obras relativas a essa empresa e também balancetes de tráfego, passageiros e carga da companhia. Além desta, nos relatórios também eram apresentados dados sobre as ferrovias em todo o território brasileiro, ano a ano, possibilitando uma análise do crescimento da malha ferroviária imperial e das províncias, visto que também eram colocadas informações individuais das companhias.

A última fonte oficial são as Coleções de Leis do Império, nestas estão os principais regulamentos para as concessões ferroviárias que foram estabelecidas a partir da década de 1830 e foram utilizadas como base para a confecção de grande parte das leis de autorização de concessão pelos presidentes da província de Minas Gerais^{32,33}. Outros detalhes importantes são: o Decreto n. 575, de 10 de janeiro de 1849, possibilitando a criação das Sociedades Anônimas, que foi a base jurídica das companhias ferroviárias do país e o Código Comercial de 1850, publicado através da Lei n. 556, de 25 de junho, que assentou as bases para uma abertura comercial do Império e sustentou o mercado de ações brasileiro. A legislação imperial também tratou da concessão dada ao engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto, que foi base para o trajeto utilizado pela Estrada de Ferro Leopoldina e para aprovação do Estatuto da companhia no mesmo ano, através do decreto n. 4976, de 05 de junho. No estatuto da companhia também era definida a primeira diretoria da empresa, que será analisada através dos jornais em capítulos futuros.

Através do uso dos jornais e periódicos fluminenses e mineiros foi possível levantar as redes de sociabilidade e atividades dos primeiros diretores da EFL. Assim, através dos jornais,

³¹ BRASIL, Império. Decreto n. 3512, de 6 de setembro de 1865. Transfere ao domínio do Estado a propriedade do ramal dos Macacos na estrada de ferro de D. Pedro II. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1865**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, p. 335.

³²BRASIL, Império. Decreto n. 24, de 17 de setembro de 1835. Autoriza o Governo a conceder privilegio exclusivo por tempo de 10 anos a Companhia denominada do -Rio Doce- ou a outra Companhia na falta desta. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1835**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

³³ Ibid. Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia. **loc. cit.**

houve a possibilidade de rastrear parte dos passos políticos e sociais dos diretores, em conjunto aos documentos oficiais. Desta forma, foi possível analisar o modo como os políticos se aproveitavam da sua ligação com a expansão ferroviária para promoção da força política nas localidades. Nos jornais são expressos diversos relatos de inauguração de trechos ferroviários com a presença de políticos dos diversos níveis, além de textos contrários ou favoráveis as ações tomadas pelas companhias. Sendo assim, nos próximos capítulos estas questões serão aprofundadas, ao mesmo tempo em que será estabelecido um paralelo entre a expansão dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina com outras situações semelhantes no Império.

No segundo capítulo são trabalhadas as questões relativas aos transportes no Império do Brasil e na província mineira, os principais projetos aprovados pela Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais e as principais questões apresentadas pelos Ministros da Agricultura, Comércio e Obras Públicas à Assembleia Geral do Império do Brasil, destacando o processo de expansão dos trilhos pelas províncias, além apresentar um panorama geral das concessões distribuídas pelas províncias e pelo governo imperial durante os anos de 1870.

Por fim, no terceiro capítulo, é apresentada a Estrada de Ferro Leopoldina, desde o projeto levado à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, passando pelas discussões em torno do tema, pela questão dos transportes na província, e da mudança na origem da concessão. Além disso, traça-se o perfil dos primeiros membros da diretoria da companhia e delinea-se o processo de construção dos ramais, com a apresentação das estações construídas e os trajetos adotados pelos engenheiros. Por fim, procede-se à apresentação do crescimento do material rodante da companhia através dos anos e uma análise das receitas e das cargas transportadas, evidenciando a dependência do café durante os anos abordados neste trabalho.

Capítulo 01 - A ocupação da Zona da Mata e seus processos econômicos

A primeira expedição para a região da Zona da Mata é datada de 1531, buscava encontrar algum tipo de metal ou pedra preciosa para exploração³⁴. As diversas experiências negativas de exploração do território foram diminuindo o interesse da Coroa na exploração de suas terras, tornando difícil a ocupação para povoamento³⁵. Além disso, a área era evitada pelos portugueses devido à presença de nativos que dificultavam o avanço dos colonos pelo território, tornando-o hostil para a exploração³⁶.

Ao longo do século XVIII já é possível considerar a ocupação do território da Zona da Mata como algo em andamento. O assentamento de colonos às bordas do Caminho Novo, na altura do vale do Paraibuna, foi uma das primeiras etapas do processo de controle dos novos territórios, com a fixação de roças e a construção de locais para o abastecimento das tropas e dos animais de transporte que por ali passavam, levando o que era extraído da zona mineradora para o litoral³⁷.

Pelo motivo de estar próxima à região de mineração, a primeira localidade da Zona da Mata a ser explorada foi a norte, por volta de 1740, sendo marcada pelos confrontos com os Botocudos³⁸. Após 10 anos das primeiras ações de exploração ao norte da região, foi iniciado o processo na porção central, na região de Arrepiados, atual município de Araponga³⁹. Com o declínio da produção mineradora na região central de Minas Gerais, diversas expedições para a porção central da Mata foram realizadas, iniciando um processo de ocupação das terras, primeiro em busca de novos veios auríferos e, depois, de áreas para produção de itens de consumo e subsistência⁴⁰, acarretando em um interesse duplo ao povoamento.

O processo de ocupação deste território começou de forma lenta, porém atraindo a presença de colonos de diversas localidades, que fixavam raízes no território e ali iniciavam um processo de constituição de famílias, além das famílias oriundas da zona mineradora, que viam na região de fronteira uma chance de expansão das suas riquezas e posses, buscando também

³⁴ MERCADANTE, Paulo. **Os sertões do leste**: estudo de uma região, a Mata mineira. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973, p. 15.

³⁵ GIOVANINI, 2006, **op. cit.**, p. 36.

³⁶ *Ibid.*, p. 37.

³⁷ CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. Geografia histórica da ocupação da Zona da Mata Mineira: acerca do mito das “áreas proibidas”. In: Seminário sobre a Economia Mineira, 14, 2010, Diamantina. **Anais do XIV Seminário Sobre a Economia Mineira**, 2010, p. 15.

³⁸ CARRARA, 1999, **op. cit.** p. 14.

³⁹ *Ibid.*, p. 16.

⁴⁰ SARAIVA, Luiz Fernando. **O Império nas Minas Gerais**: Café e Poder na Zona da Mata mineira, 1853 – 1893. 365p. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói, 2008, p. 231.

explorar as oportunidades de negócios ao longo dos novos caminhos que iam surgindo, ligando a região às províncias do litoral⁴¹.

Com a chegada da Família Real à América portuguesa, o processo de ocupação do vale do rio Doce, na porção norte da Mata, se intensificou. Através da criação da “Junta Militar de Civilização dos Índios, Conquista, Colônia e Comércio do Rio Doce”, pela Carta Régia assinada por Dom João VI, príncipe regente, em 13 de maio de 1808, foram colocados em destaque os diversos “incidentes” envolvendo os nativos e os colonos que viviam nesta região:

Sendo-me as graves queixas da Capitania de Minas Gerais têm subido à minha real presença, sobre as invasões que diariamente estão praticando os índios Botocudos, antropófagos, em diversas e muito distantes partes da mesma Capitania, particularmente sobre as margens do Rio Doce e rios que no mesmo deságuam e onde não só devastam todas as fazendas sitas naquelas vizinhanças e tem até forçado muitos proprietários a abandoná-las com grave prejuízo seu e da minha Real Coroa, mas passam a praticar as mais horríveis e atrozes cenas da mais bárbara antropofagia, ora assassinando os Portugueses e os Índios mansos por meio de feridas, de que servem depois o sangue, ora dilacerando os corpos e comendo os seus tristes restos^{42,43}.

A motivação do príncipe regente foi facilitar a tomada da região por parte dos colonos que buscavam fixar suas posses na região, mas que enfrentavam a resistência das diversas tribos de nativos que já estavam no território antes da chegada dos portugueses. Em outro trecho evidencia-se o ponto de virada na relação entre a Coroa portuguesa e os nativos da região:

Tendo-se verificado na minha real presença a inutilidade de todos os meios humanos, pelos quais tenho mandado que se tente a sua civilização e o reduzi-los a aldear-se e a gozarem dos bens permanentes de uma sociedade pacífica e doce, debaixo das justas e humanas Leis que regem os meus povos; e até havendo-se demonstrado, quão pouco útil era o sistema de guerra defensivo que contra eles tenho mandado seguir, visto que os pontos de defesa em uma tão grande e extensa linha não podiam bastar a cobrir o país: sou servido por estes e outros justos motivos que ora fazem suspender os efeitos de humanidade que com eles tinha mandado praticar, ordenar-vos, em primeiro lugar: Que desde o momento, em que receberdes esta minha Carta Regia, deveis considerar como principiada contra estes Índios antropófagos uma guerra ofensiva que continuareis sempre em todos os anos nas estações secas e que não terá fim, senão quando tiverdes a felicidade de vos senhorear de suas habitações e de os capacitar da superioridade das minhas reais armas de maneira tal que movidos do justo terror das mesmas, peçam a paz e sujeitando-se ao doce jugo das leis e prometendo viver em sociedade, possam vir a ser vassallos úteis, como já o são as imensas variedades de Índios que nestes meus vastos Estados do Brasil se acham aldeados e gozam da felicidade que é consequência necessária do estado social⁴⁴.

⁴¹ ALVES, Romilda Oliveira. **Fronteiras em expansão: População, terra e família na Zona da Mata mineira – 1808-1850**. 229p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Belo Horizonte, 2009, p. 47-48.

⁴² Com o intuito de tornar a leitura dos excertos de documentos, citados neste texto, mais fluida e facilitada, quando possível, será utilizada a norma linguística vigente no período da confecção do mesmo.

⁴³ BRASIL, Estado. Carta Régia de 13 de maio de 1808. Manda fazer guerra aos índios Botocudos. **Collecção das Leis do Brazil de 1808**, Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1891, p. 37-38.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 38.

Havia por parte do discurso da Coroa a ideia de submissão dos nativos à realeza portuguesa, que resultaria em convivência pacífica, obtida através da catequese dos indígenas. Porém, nem todos os nativos foram afetados pelo processo de aculturação realizado pelo governo português e pela Igreja, assim, tornou-se necessária a realização da guerra aos “botocudos antropofágicos”, a fim de facilitar o processo de ocupação do território pelos colonos. Com as atribuições definidas pela Carta Régia, ficava a Junta Militar responsável pela segurança das regiões fronteiriças, além de tornar possível a navegação dos rios da bacia do rio Doce, com o afastamento dos nativos das margens, auxiliando ainda mais no processo de controle, por parte da Coroa, do interior desta região até então pouco explorada em Minas Gerais⁴⁵.

Para o controle dos índios, os militares da Junta ficavam responsáveis pela criação de presídios e aldeamentos. O intuito do governo era a criação de um sistema de controle da terra, seguindo uma dinâmica específica. Os agrupamentos de colonos nas regiões de fronteira com a mata virgem eram alvos de ataques dos Botocudos, com a criação da Junta Militar e a autorização da guerra aos nativos o governo abria possibilidade para a diminuição das hostilidades enfrentadas pelos colonos que buscavam explorar aquela região; com a prisão ou assassinato dos indígenas, parte daquele território antes hostil, foi aberto à colonização, além de tornar necessária a criação de locais para o aprisionamento e controle dos índios, que criavam resistência ou aceitavam a doutrinação. Os presídios ou aldeamentos geravam demanda alimentícia e de comércio, que atraía colonos interessados na mão de obra barata daqueles nativos que eram capturados, e na segurança do local, com a agricultura e assentamento dos colonos, novas vias de comunicação eram criadas para o transporte das mercadorias produzidas e, assim, o território ganhava os contornos de um processo de controle por parte do governo português; que estabelecia novos limites para seus postos de controle na região⁴⁶. Tal processo foi mantido e, à medida que avançava pelo território, maior era o número de colonos que voltavam ou começavam a fixar raízes na porção ao norte da Mata.

O diretor da Junta Militar, Caetano Monteiro Guedes, em revista à terceira divisão, informou que no período entre agosto de 1810 e junho de 1811, ingressaram 25 colonos na região, sendo que destes, seis estavam retornando às terras que haviam abandonado devido aos ataques dos nativos, e 19 novos colonos, trazendo dezenas de escravos, bestas e gado, foram

⁴⁵ SILVA, Tarcísio Glauco. **Junta de civilização e conquista dos índios**: fronteiras, apropriação de espaços e conflitos (1808-1841). 182p, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Espírito Santo – UFES, Vitória, 2006, p. 55-57.

⁴⁶ ALVES, 2009, **op. cit.**, p. 50.

para a localidade a fim de fixarem moradia na região⁴⁷. Dessa forma, a região consolidou o papel de produtora de bens de consumo para o comércio interno e também externo, atendendo às demandas de regiões com maior população. Esse perfil econômico ficou inalterado por grande parte do século XIX, fortificado pelo crescimento do número de migrantes que buscavam na Mata a posse de terras, atraídos pela facilidade, quando comparada às regiões já povoadas, do acesso a uma região em processo de ocupação, buscando novas opções após o surto populacional na região mineradora⁴⁸. Tal movimento era marcante na província e estava inserido em um contexto de mudança de predominância do perfil econômico, passando de minerador no fim do século XVIII para agrícola em meados do século XIX⁴⁹.

A predominância do perfil agrícola resultou em diversidade produtiva em Minas Gerais, o que gerou maior demanda para o uso de mão de obra escrava, que era utilizada em diversos tipos de produção na dinâmica econômica da província⁵⁰. Tal prática resultou em um grande número de escravos na localidade, visto que, em muitos casos, as unidades produtivas atendiam a demanda do comércio interno e de regiões próximas, principalmente do Rio de Janeiro, após a transferência da Família Real, e, além disso, a produção era constituída de uma grande variedade de produtos, principalmente itens têxteis, grãos e carne suína⁵¹. Em diversas localidades, desde o princípio da ocupação, já havia o cultivo de milho e cana-de-açúcar, sendo o café plantado desde meados de 1830 para abastecimento interno, mas não para exportação. Além disso, havia arroz, feijão e a criação de porcos, gado bovino e de animais de transporte, atividades que marcaram a economia da região por grande parte do século XIX⁵², sendo a cana-de-açúcar para produção de aguardente, o principal produto da região até finais do século XIX, substituído pelo café posteriormente, com o avanço da rubiácea pelo território da mata⁵³.

Foi durante o período da administração do governador da capitania Luís Diogo Lobo da Silva (1763 a 1768), que houve aumento do interesse do governo português em explorar a região mais central da Mata, buscando a criação de aldeamentos próximos aos rios, principalmente na

⁴⁷ Ibid., p. 53.

⁴⁸ RUSSEL-WOOD, Anthony John R. O Governo Local na América portuguesa: um estudo de divergência cultural. **Revista de História**, São Paulo, n. 109, v. 55, p. 25-79, 1977, p. 42.

⁴⁹ ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. Minas Gerais de 1750- 1850: bases da economia e tentativa de periodização. **LPH: Revista de História**, Departamento de História da UFOP, Mariana, n. 5, 1995, p. 111.

⁵⁰ PAIVA, Clotilde Andrade. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX**. 254p. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 1996, p. 115-117.

⁵¹ FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1970-1830)**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 20-21.

⁵² ALVES, 2009, **op. cit.**, p. 83.

⁵³ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 15.

bacia do rio Pomba⁵⁴. A ideia inicial do governo português era que essa ocupação do território, com a criação de um novo assentamento de colonos e a catequização dos nativos da região, auxiliasse nas disputas internas de fronteira na capitania, a fim de tornar mais claras as questões sobre as demandas fiscais, já que a má delimitação do território prejudicava o controle da Coroa sobre os transportes e tributação dos metais e outros produtos oriundos da região mineradora⁵⁵.

Um grande aldeamento foi criado na porção central da Mata em 1767, sendo ali instalada a “Freguesia do Mártir São Manuel dos Índios Croatos e Coropós dos Sertões dos Rios da Pomba e Peixe”, que funcionava como local de catequese para os nativos Coropós, Coroados e Purís, que habitavam o território próximo ao rio Pomba e dificultavam a expansão da área colonizada pelos portugueses⁵⁶. A tentativa de tornar mais claros os limites da capitania, apesar dos esforços da Coroa, não resultou em melhores condições, pois os limites jurídicos entre os povoados não ficaram bem definidos, principalmente em função do pequeno número de vilas existentes em Minas Gerais durante o século XVIII, chegando ao número de 14 vilas fundadas neste período, sendo três delas no núcleo minerador⁵⁷. Assim, as vilas criadas tinham território em demasia, sendo de difícil cobertura por agentes da Coroa na fiscalização dos territórios e na cobrança de tributos, principalmente na região da Mata mineira⁵⁸.

A investida do governo para a região do Pomba tornava claro que a Coroa portuguesa já estava, naquele momento, buscando uma forma de explorar, a até então “intocada”, região central da Mata. A freguesia ali instalada deu origem à povoação que viria a se tornar a cidade de Rio Pomba, com a instalação de uma capela e também com a vinda do padre Manoel de Jesus Maria, além da concessão de sesmarias a soldados que fizeram parte do contingente que auxiliou na instalação da vila⁵⁹. Com a diminuição da extração de metais preciosos na região mineradora, o processo de negociação de terras foi caminhando cada vez mais para as bordas dessa região⁶⁰.

No Caminho Novo, estrada real que partia de Ouro Preto a Petrópolis, apesar das poucas aglomerações de colonos ao longo da estrada, havia duas ligações desta com o interior da floresta que a cercava, aberta após dois anos da conclusão da mesma. Uma ligava a estrada à

⁵⁴ LAMAS, Fernando Gaudereto. **Conflitos agrários em Minas Gerais: o processo de conquista da terra na área Central da Zona da Mata (1767-1820)**. 298p. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói, 2013, p. 26.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 27.

⁵⁶ CARRARA, 1999, *op. cit.*, p. 16.

⁵⁷ São elas: Vila do Ribeirão do Carmo, atual Mariana; Vila Rica, atual Ouro Preto e Vila Real de Sabará, hoje Sabará. Ver: COSTA, Joaquim Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais: com estudo histórico da divisão territorial administrativa**, Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970, p. 16.

⁵⁸ COSTA, 1970, *op. cit.*, p. 80.

⁵⁹ GIOVANINI, 2006, *op. cit.*, p. 41.

⁶⁰ LAMAS, 2013, *op. cit.*, p. 30.

região de São João del-Rei, já a outra partia em direção às margens do rio Pomba, na região central da Mata⁶¹, demonstrando o crescimento da ocupação por parte dos colonos naquela região que, em 1780, já começava a ter por volta de cinco mil almas de confissão⁶².

A catequese dos nativos da porção central da Mata foi reforçada em 1813 com a liderança de Guido Thomaz Marlière⁶³. De origem francesa, o alferes⁶⁴ ingressou ao Exército da Coroa portuguesa em 1807, vindo para a América Portuguesa com a comitiva que acompanhava a Família Real, que fugia das forças napoleônicas na Europa. Em território matense, foi admitido como “Diretor de Índios da Freguesia de São Manoel do Pomba, de São João Batista e aldeias anexas”. Com o sucesso do trabalho, posteriormente foi nomeado Inspetor Geral de todas as tropas em território mineiro no ano de 1820⁶⁵. Até 1825 Marlière foi peça fundamental na criação de 25 capelas⁶⁶ na porção central da Mata, que possuíam produção em pequenas e médias propriedades de terra, tanto para o consumo, quanto para o comércio, com a presença de latifúndios com uso de mão de obra escrava⁶⁷.

Na década de 1810, houve um grande movimento de migração e posse de terras por parte de colonos, que iniciaram um processo de desmatamento do local, incentivados por concessão de sesmarias, isenções fiscais e privilégios distribuídos pela Coroa, que pretendia auxiliar na ocupação e exploração desse território, em consonância ao que já estava em andamento na porção norte da Mata, sendo iniciado o processo de ocupação regular da bacia do rio Pomba e seus afluentes na região de Presídio de São João Batista, São Januário de Ubá e São Manoel do Pomba. O processo foi encabeçado por Marlière até 1836, quando faleceu em sua fazenda na Serra do Onça⁶⁸.

Assim, a partir do apaziguamento dos nativos e do início do povoamento da região, assistiu-se a expansão da população, em grande parte das vilas, e também o fortalecimento da economia mercantil. Em grande parte, a primeira onda da expansão populacional, que iniciou

⁶¹ STEHLING, Luís José. **Juiz de Fora a Companhia União e Indústria e os alemães**: Documento histórico. Juiz de Fora: Funalfa, 1979, p. 103.

⁶² CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 16.

⁶³ *Ibid.*, p. 17.

⁶⁴ Sobre a biografia de Marlière cf. STEPHAN, Ítalo Itamar Caixeiro; SOARES, Josarlete Magalhães; RIBEIRO, Isadora Maria Floriano. Guido Thomaz Marlière, o “semeador” de cidades na Zona da Mata Mineira. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**, São Carlos-SP, v. 16, p. 50-60, 2012.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 52.

⁶⁶ É possível relacionar a influência de Marlière na fundação das seguintes cidades: Argirita, Cataguases, Guidoal, Miraf, Muriaé, Visconde do Rio Branco, Rio Pomba, Viçosa e Ubá. Sobre o papel de Marlière na fundação destas cidades cf. STEPHAN, Ítalo Itamar Caixeiro; SOARES, Josarlete Magalhães; RIBEIRO, Isadora Maria Floriano. Guido Thomaz Marlière, o “semeador” de cidades na Zona da Mata Mineira. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**, São Carlos-SP, v. 16, p. 50-60, 2012.

⁶⁷ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 18.

⁶⁸ STEPHAN, SOARES, RIBEIRO, 2012, **op. cit.**, p. 53.

o processo do estabelecimento das vilas que iam surgindo na região central, teve origem com a migração de produtores das localidades de Piranga, Calambau, Sumidouro e São Bartolomeu, sendo composta de colonos que possuíam pequenos grupos de escravos e poucos bens⁶⁹. Esse perfil de migrante ficou inalterado até parte do século XIX, contribuindo para a predominância das atividades com menos dependência do escravismo, diferente das atividades realizadas pelos migrantes de maior poder econômico, que foram para a porção sul da região⁷⁰.

Na Lista Nominativa de 1821, da freguesia do Presídio, 73% (432 de 590) dos fogos listados não informavam a presença de escravos, ressaltando o modelo mais familiar de produção econômica na sub-região⁷¹. Este perfil de produção é reforçado quando se analisa os números de exportações e importações dos produtos da região naquele momento. As tabelas elaboradas por Wilhelm Ludwig von Eschwege, na *Revista do Arquivo Público Mineiro*, demonstram a baixa atividade econômica inter-regional da localidade:

Tabela 01 – Importação de jul. de 1818 até o fim de jun. de 1819 em Barra do Pomba e em Minas Gerais

Itens	Medida	Barra do Pomba	Minas Gerais	% em relação ao Total
Louça e Vidro	Arroba	06	1570	0,38
Ferro Novo	Arroba	06	4328	0,13
Ferro Velho	Arroba	13	374	3,48
Cobre	Arroba	03	1076	0,28
Peixe Salgado	Arroba	02	4563	0,04
Pau-brasil	Arroba	01	3	33,34
Cavalo	Unidade	02	10	20,00
Vinho em barris	Unidade	09	8292	0,11
Sal em bruacas	Alqueire	2311	154140	1,50

Fonte: CARRARA, Ângelo Alves. **A Zona da Mata de Minas Gerais: diversidade econômica e continuísmo (1839-1909)**. 167p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói, 1993, p. 54 (Adaptado).

⁶⁹ CARRARA, Ângelo Alves. **A Zona da Mata de Minas Gerais: diversidade econômica e continuísmo (1839-1909)**. 167p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói, 1993, p. 50.

⁷⁰ TAVARES, 2013, **op. cit.**, p. 26-27.

⁷¹ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 18.

Tabela 02 – Exportação de jul. de 1818 até o fim de jun. de 1819 em Barra do Pomba e em Minas Gerais

Itens	Medida	Barra do Pomba	Minas Gerais	% em relação ao Total
Queijo	Unidades	10100	1059607	0,95
Gado Vacum	Unidades	2992	62106	4,82
Porco	Unidades	1493	40169	3,72
Galinha	Unidades	90	114654	0,08
Marmelada	Arrobas	228	11133	2,05
Tabaco ou Fumo	Arrobas	98	58657	0,17
Algodão em pano	Varas	2700	1242543	0,22

Fonte: CARRARA, Ângelo Alves. *A Zona da Mata de Minas Gerais: diversidade econômica e continuidade (1839-1909)*. 167p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói, 1993, p. 55 (Adaptado).

O movimento comercial, mesmo quando comparado ao baixo grau de ocupação demográfica da região, ainda em processo de ocupação do território⁷², era muito pequeno entre a sub-região central da Mata e outras localidades. Nas **Tabelas 01 e 02** foram citados apenas os itens em que havia algum dado de comércio por parte das recebedorias. Em relação à Barra do Pomba, nove produtos de importação e sete de exportação, visto que a tabela utilizada para as fontes dos dados possui 40 mercadorias no mapa de importação e 43 no de exportação. Essa diferença entre o total de produtos, 9 de 40 de importação e 7 para 43 de exportação, expressa o baixo nível de comércio realizado pela localidade e, além disso, o movimento econômico era muito baixo quando comparado ao total da província. Os itens de importação que chegaram à casa dos dois dígitos (cavalos e pau-brasil) são os mais altos em porcentagem mais por conta do baixo número total em relação à província do que por um intenso comércio na região, visto que apenas mais uma região (Jaguari), de outras 13 apresentadas na tabela original, importou também Pau-brasil; e mais duas regiões (Campanha de Toledo e Sapucahí mirim), de 13, importaram cavalos⁷³. Reforçando o que foi apresentado por Carrara, em relação ao baixo uso da mão de obra escrava na localidade, a porção central da mata, mesmo com o total de 1963

⁷² PAIVA, 1996, *op. cit.*, p. 128-129.

⁷³ ESCHWEGE, 1899, *op. cit.*, p. 746-747.

escravos novos que vieram para Minas Gerais, não recebeu nenhum escravo, enquanto a porção sul da Mata, no mesmo período, recebeu 10 escravos novos⁷⁴.

Os números sobre a importação também corroboram o argumento sobre a predominância da produção para o consumo e a venda interna dos itens produzidos na região. Apesar da diferença entre as porcentagens: 0,08% para galinha e 4,82% para o gado vacum, é possível colocar que havia um nivelamento no volume de exportação da região, sendo o queijo e o algodão em vara os produtos com maior volume de exportação na região em valores absolutos. Apesar de representarem apenas 0,95% e 0,22%, respectivamente, do total de Minas Gerais, ambas as mercadorias eram de fácil elaboração em âmbito familiar, sem a necessidade de uma grande dinâmica produtiva ou escravista.

Além disso, o mapa das exportações traz informações sobre o destino das mesmas, demonstrando uma predominância de exportações para o Rio de Janeiro: cinco (Caminho Novo ou Mathias Barbosa, Rio Preto, Presídio do Rio Preto, Porto do Cunha, Barra do Pomba, Mantiqueira) das 13 localidades apontadas tinham como destino único à Corte; uma (Sta. Anna ou Rio das Velhas) tinha como destino Rio de Janeiro e São Paulo; uma (Jaguari) apenas para São Paulo; uma (Malhada) para Bahia e Pernambuco; uma (Rio Pardo) apenas para Bahia; e três (Campanha de Toledo, Itajubá e Sapucaí mirim) não possuíam esse tipo de informação⁷⁵.

Na tabela também há dados sobre a produção de fumo, café, algodão, milho, aguardente, açúcar e rapadura nas regiões que abrangiam as cidades de Visconde do Rio Branco e Ubá⁷⁶. A plantação de café foi iniciada na porção central da Mata por volta de 1850⁷⁷, oriunda do avanço do plantio deste gênero, que tinha como principal característica a necessidade do uso de novas terras, com um perfil predatório de produção⁷⁸. Entre 1870 e 1880, a produção cafeeira chegou à porção norte, principalmente na região de Ponte Nova⁷⁹. O processo de expansão da produção cafeeira na Zona da Mata, vinda do vale do Paraíba fluminense, iniciado ainda em 1817 na porção sul, resultou na tomada de boa parte das terras produtivas da região até o século XIX⁸⁰.

A ocupação do sul da Mata teve um começo tímido à beira do Caminho Novo, em meados do século XVIII, mas a principal forma de ocupação desta região ocorreu apenas no século seguinte, com diversos proprietários de escravos, que migraram da região central de Minas Gerais, a fim de refletir a cafeicultura com base no trabalho escravo da província

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ Ibid., p. 748-749.

⁷⁶ TAVARES, 2013, **op. cit.**, p. 31-32.

⁷⁷ Ibid., p. 93.

⁷⁸ GIOVANINI, 2006, **op. cit.**, p. 130.

⁷⁹ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 15.

⁸⁰ Ibid., p. 19.

fluminense, sendo o processo facilitado pelo controle dos nativos nos aldeamentos na área central da região, que concentrou grande parte dos nativos que também habitavam algumas localidades da porção sul da região⁸¹. Uma das principais consequências do modelo produtivo da cafeicultura foi a menor divisão das terras, ou seja, as propriedades eram maiores em comparação às outras regiões da Mata, sendo o tamanho médio próximo dos 80 hectares (a média na porção central era inferior a 35 hectares e no norte, inferior a 60) e havia um menor número de proprietários, resultando em uma densidade populacional de 34 habitantes por cada quilometro quadrado do território, ressaltando a concentração de terras sob o controle de poucos proprietários⁸². Apesar do caráter marcante de uma espécie de *plantation* de café na porção sul, ainda no primeiro quartel do século XIX, havia na região uma diversificação da exportação da produção agrícola, com a plantação de trigo, algodão, fumo e também havia a presença da atividade pecuária, que correspondia a 89% do valor da exportação da região, sendo deste valor, 2150 cabeças de bovinos. A partir da década de 1840 há um aumento da produção de café, crescendo ainda mais a partir da década de 1852, chegando a 235 toneladas, e sendo responsável por 91% do valor das exportações da região⁸³.

De forma mais detalhada, na região da freguesia de Santo Antônio do Paraibuna, que englobava parte da porção sul da Mata, um registro datado de 1850 apresenta que 53 propriedades, entre 215, detinham aproximadamente 93% das terras, um total de 66816 hectares dos 71760 registrados⁸⁴. Nas freguesias de São Paulo do Muriaé e Nossa Senhora da Glória era seguida a mesma dinâmica, sendo que 82% das terras estavam distribuídas em apenas 26% das propriedades registradas nas localidades⁸⁵. Outra informação importante sobre a ocupação da Zona da Mata é o quesito populacional: em meados dos anos 1830 a região matense possuía uma das menores populações da província mineira, com apenas 7,18% (em torno de 45000 habitantes) da população total, porém detinha a maior proporção de escravos/livres de Minas Gerais (19911 escravos para 25089 livres, proporção de 1,26 escravos para cada livre),⁸⁶ sendo esse um diferencial da sua ocupação, quando comparada ao restante da Zona da Mata.

⁸¹ OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Negócios de famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870.** Bauru/Juiz de Fora: Edusc/FUNALFA, 2005, p. 103.

⁸² CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 13.

⁸³ RESTITUTI, Cristiano Corte. **As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884.** 335p. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual Paulista – UNESP, Araraquara, 2006, p. 283-284.

⁸⁴ ANDRADE, Rômulo Garcia. Formação de estruturas agrárias e seu dinamismo na Zona da Mata Mineira (Juiz de Fora e Muriaé, século XIX). In: Seminário sobre a Economia Mineira, 12, 2006, Diamantina. **Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira**, 2006, p. 3.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 4.

⁸⁶ SARAIVA, 2008, **op. cit.**, p. 107.

Os antigos proprietários de lavras que ocuparam o território sul da Mata foram responsáveis pela expansão da fronteira agrícola da rubiácea, que já ocupava grande parte do território do vale do Paraíba fluminense. O modelo predatório da produção cafeeira demandava a todo novo ciclo um grande número de terra fértil, além do uso de força de trabalho em grande quantidade para a manutenção dos lucros. A ligação que tornava ainda mais fácil aos antigos proprietários de jazidas a buscarem novos meios de enriquecimento na porção sul era a ligação, seja de origem familiar ou compadrio, com outros mineiros que viram oportunidade da exploração do café do vale fluminense, antes da chegada da produção à fronteira de Minas Gerais⁸⁷.

A primeira penetração do café em Minas Gerais, nas áreas dos atuais municípios de Juiz de Fora e Mar de Espanha, ocorreu até os anos finais da década de 1820. Ainda assim, havia pouca produção no começo do século, visto que, nos dados sobre as exportações da região entre 1815 e 1823, não era possível perceber um grande volume do produto, dados que mudaram a partir de 1828, quando aparecem registros sobre a produção de café oriunda de Mar de Espanha⁸⁸.

A chegada dos antigos proprietários de jazidas ao sul da Zona da Mata foi iniciada em 1809 com a preparação das terras próximas à bacia do rio Paraíba, dando origem ao processo de migração direto da região central para o sul da Zona da Mata. Em um primeiro momento a produção ficou estacionada nos distritos da fronteira, como os já citados: Mar de Espanha e Rio Preto, mas também em Matias Barbosa e Além Paraíba; após a passagem por Juiz de Fora, a produção do café avançou, por volta de 1840, para as localidades de Leopoldina e Cataguases, partindo depois em direção à Ubá⁸⁹. A partir da década de 1820 a produção da porção sul da Mata era definida por uma mescla de café, roças de subsistência/comércio local e também pecuária. De toda a produção, em volume, a primeira era a rubiácea com 345 toneladas, também havia 375 toneladas de toucinho, 190 de açúcar; além de diversos outros itens: algodão, bovinos, cavalos, galinhas e etc., sendo que, em questões monetárias, o café representava 43% do valor, o toucinho 20%, o açúcar 10% e o restante dos itens 27%, tendo, entre estes, maior destaque os bovinos (7%) e os cavalos (6%)⁹⁰.

O território da atual cidade de Leopoldina, anteriormente denominada São Sebastião do Feijão Cru, ou apenas Feijão Cru, antes da ocupação pelos colonos portugueses era povoado

⁸⁷ GIOVANINI, 2006, **op. cit.**, p. 105.

⁸⁸ RESTITUTI, 2006, **op. cit.**, p. 285.

⁸⁹ BLASENHEIM, Peter Louis. **A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906**. 744p. Tese (PhD em História), Stanford University, Stanford, 1982, p. 36.

⁹⁰ RESTITUTI, 2006, **loc. cit.**

pelos índios Purís, que ocupavam a faixa de terra que ia desde o território que hoje pertence à Manhuaçu, ao norte, até Leopoldina, ao sul⁹¹. Com os aldeamentos concentrados na porção central e os trabalhos realizados por Marlière, o território dos nativos foi esvaziado, possibilitando a chegada de colonos à região. As terras do município começaram a ser colonizadas a partir de 1817 com a concessão de sesmarias pela Coroa portuguesa. Em Leopoldina, a partir de 1818, iniciou-se um processo de acumulação de terras pelos membros do clã da família Monteiro⁹² que, além da posse de sesmarias, utilizavam de diversos processos para apropriação de outras terras.

O primeiro tipo de estratégia utilizada por essa família foi abusar da incapacidade da Coroa no controle da distribuição e fiscalização da posse das terras, ou seja, os títulos de propriedade eram imprecisos, possibilitando a agregação de outras terras ao lote verdadeiro. A segunda era conseguir acumular sesmarias, distribuindo entre os membros da família, como no exemplo da fazenda de Manuel José Monteiro de Barros. O chefe da família acumulou terras para sua posse, conseguindo sesmarias em nome de todos os filhos, além da filha que ainda estava para nascer, em terras próximas à sua propriedade, ampliando o tamanho desta ao final do processo. A terceira forma para apropriação das terras era através do casamento entre membros das famílias ricas, processo comum na Zona da Mata e em meio a toda a elite econômica/política de Minas Gerais⁹³. Além disso, o processo para a aquisição das sesmarias era facilitado pela presença de diversos membros desta família em cargos de prestígio no governo da província mineira, estando entre estes o já citado Manuel José Monteiro de Barros, comendador, tesoureiro, além de fazer parte da Junta da Fazenda Real de Minas Gerais⁹⁴; Romualdo José Monteiro de Barros, barão de Paraopeba e Lucas Antônio Monteiro de Barros, desembargador e ouvidor.

Toda esta estratégia foi de suma importância para o maior acúmulo de capital pela família, pois, com a chegada da produção cafeeira à região, a venda das terras tornou-se uma atividade extremamente lucrativa⁹⁵, tendo a família Monteiro 24 sesmarias distribuídas entre oito membros⁹⁶. A força política e a importância desta família já foram descritas por Cid Rebelo Horta:

⁹¹ GIOVANINI, 2006, *op. cit.*, p. 37.

⁹² CARRARA, 1999, *op. cit.*, p. 20.

⁹³ Sobre os casamentos na formação do poder na Zona da Mata cf. GENOVEZ, Patrícia Falco. **As Malhas do Poder: uma análise da elite de Juiz de Fora na segunda metade do século XIX**. Juiz de Fora: Clio Edições Eletrônicas, 2002.

⁹⁴ MARTINS, Maria Fernanda Vieira. Família, estratégias e redes de poder em Minas Gerais (sécs. XVIII/XIX). **Acervo**, v. 30, n. 1, p. 121-139, 2017.

⁹⁵ CARNEIRO, 2008, *op. cit.*, p. 229-230.

⁹⁶ CARRARA, 1999, *op. cit.*, p. 20.

Os Monteiro de Barros, descendentes de um rico minerador e latifundiário da região de Congonhas do Campo, são, talvez, a constelação familiar mais numerosa e refulgente da nobreza e da política do Império, estendendo a sua poderosa influência aos nossos dias. Dão duas gerações de barões e viscondes, além de um sem número de senadores e deputados, aparecendo na alta direção administrativa antes mesmo da Independência. Seus descendentes se formam entre as famílias políticas de São Paulo, ligam-se aos Guinle, aos Silveira e aos Amoroso Lima, do alto capitalismo carioca, assim como também se entrelaçam com a nobreza europeia, sendo Monteiro de Barros a célebre condessa de Barral, cuja correspondência com Pedro II foi agora há pouco publicada. O comendador Manuel José Monteiro de Barros, irmão do 1º Visconde de Congonhas do Campo, transferiu-se, em princípios do século passado, com todos os seus filhos, genros e alguns sobrinhos, para vastas sesmarias que adquirira no arraial do Feijão Cru, tornando-se um dos primeiros povoadores do atual município de Leopoldina, cuja chefia política jamais deixou de ser de sua família⁹⁷.

Todo este processo de atribuição de sesmarias teve influência no aumento da população da região. Em 1831 a média populacional em Leopoldina era por volta de 15,30 hab./km², sendo a mais baixa a de 6,02 hab./km² no distrito de Santa Rita do Meia Pataca, atual Cataguases e mais altas em Conceição do Laranjal, atual Laranjal (18,92 hab./km²), Bom Jesus do Rio Pardo, atual Argirita (20,92 hab./km²) e Sant'Anna do Pirapetinga, atual Pirapetinga (21,16 hab./km²). A diferença da média populacional nesses distritos pode ser explicada pela localização de cada um deles. Meia Pataca estava localizada em uma região de fronteira com a Mata Central, uma região com menores índices populacionais e economia voltada para agropecuária com menor predominância do uso de escravos, enquanto Laranjal, Rio Pardo e Pirapetinga estavam localizados quase no meio da região sul, em tempos de chegada da produção cafeeira, com forte ligação ao escravismo. A partir de 1840, a produção cafeeira é consolidada na região, com um caráter agroexportador, mas ainda dependente da iniciativa dos proprietários de terra para a expansão das estradas e o escoamento da produção até o porto no Rio de Janeiro⁹⁸.

O registro de terras de 1855, que mapeou grande parte das terras produtivas na Zona da Mata, apresentou que em Leopoldina havia 82 proprietários de terra, com 27 destes responsáveis pela posse de 88,45% de toda a terra registrada na região⁹⁹. Fica evidente que, quando comparada com outras localidades, a concentração de terras na localidade era muito grande. No mesmo registro, em Mar de Espanha havia 270 proprietários, e em Cataguases, 207. Na comparação com a porção central, ainda mais distribuída, a concentração de terras em Leopoldina torna clara a distinção de uma região voltada para a *plantation* de exportação e uma produção para consumo regional; em Rio Pomba havia 1600 proprietários, em Muriaé 553, Visconde do Rio Branco 504, Ponte Nova 365 e 327 em Viçosa. Apesar da concentração das

⁹⁷ HORTA, Cid Rebelo. Famílias governamentais de Minas Gerais. **II Seminário de Estudos Mineiros**. Belo Horizonte: UFMG, 1956 apud SARAIVA, 2008, **op. cit.**, p. 120.

⁹⁸ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 20-22

⁹⁹ *Ibid.*, p. 24.

terras, havia um contexto diverso de tamanho das propriedades, com um tamanho médio de 1064,8 hectares, sendo que 33% do total dos registros eram em fazendas com mais de 484 hectares de terra¹⁰⁰.

Toda esta pujança econômica reverberou de alguma forma para a emancipação da cidade. Com o crescimento da cafeicultura a partir de 1840 e o aumento da riqueza dos principais proprietários de terras da região com a venda de partes de suas propriedades, seria natural o crescimento da demanda da elite local para o aumento da importância da localidade no cenário político mineiro, através da elevação da freguesia a uma vila. Na Sessão Ordinária da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 05 de abril de 1854, o deputado Nogueira Penido apresentou o Projeto n. 30, que decretava a elevação da freguesia e curato de São Sebastião do Feijão Cru, mudando a sua denominação para Vila Leopoldina, deixando de ser distrito de Mar de Espanha¹⁰¹. O principal motivo para a solicitação da população pela emancipação era a distância em relação ao distrito sede, que excedia 20 léguas.

É interessante destacar a questão econômica da solicitação, Nogueira Penido apresenta a seguinte situação sobre Feijão Cru:

Os edifícios para as sessões do júri, câmara, e para a cadeia estão prontos, e são gratuitamente prestados à servidão pública por cidadãos, que conhecem o quanto é útil a criação da vila: a casa para prisão é forte, construída de pedra, com as necessárias acomodações, e divisões para a prisão dos réus de um e outro sexo. É mais uma razão para se atender aos desejos dos que pedem a criação da referida vila, pois não incomodaram a província com a pedida de quota para a prontificação dos mencionados edifícios, como fazem muitas outras vilas, que criadas com a condição de prontificarem os edifícios, depois vem importunar a assembleia com pedidos de quotas, que tinham obrigação de despender, e isto não há de acontecer com esta vila¹⁰².

A localidade já contava com o que era necessário para a formação de uma vila, além de ser próxima à maioria dos distritos que seriam anexados a ela. Essa informação é um exemplo da característica da região, perante a produção do café: o acúmulo de capitais, que possibilitava a construção de uma estrutura governamental viável o suficiente para transformação do distrito em vila, possibilitando tornar ainda mais forte a predominância política dos produtores da rubiácea na região.

Após 22 dias é aprovada a Lei n. 666, de 27 de abril de 1854¹⁰³. No primeiro artigo, a localidade foi elevada ao nível de freguesia, deixando de pertencer a Mar de Espanha e, no segundo artigo, a freguesia foi elevada a vila, mudando a denominação para Leopoldina, que

¹⁰⁰ CARNEIRO, 2008, *op. cit.*, p. 58-59.

¹⁰¹ O BOM SENSO, *Assembléa Legislativa Provincial*, Ouro Preto, ano 03, n. 218, 17 de abril de 1854, p. 02.

¹⁰² *Idem*.

¹⁰³ Lei elevando à categoria de Freguesia e de Vila o Distrito de São Sebastião do Feijão Cru com a denominação de Vila Leopoldina, e contém outras disposições a respeito.

seria utilizada dali em diante. No terceiro artigo, ficava estabelecido que a vila pertencesse à Comarca do Pomba, sendo composta pelo distrito sede, além dos distritos de Piedade, Rio Pardo, Madre de Deus, São José do Paraíba, Conceição da Boa Vista, Capivara, Laranjal e Meia Pataca, oriundos dos municípios de Mar de Espanha e de São João Batista do Presídio¹⁰⁴.

Durante a década de 1850 foi continuada a expansão do café na região, sendo Mar de Espanha e Leopoldina destacadas nos relatórios de Presidente da Província mineira em diversos anos desta década, escalonando com o passar dos anos, chegando à média anual de 2,5 milhões de arrobas no período entre 1871-1880, além de uma supersafra, entre 1878-79, de quatro milhões de arrobas¹⁰⁵, tendo grande parte do crescimento da produção na porção sul como principal força motriz para a exploração do trabalho escravo. Nas porções norte e centro da Mata havia uma baixa porcentagem da população escrava em relação à livre segundo o recenseamento de 1872, sendo 13,4% para Piranga, 17,9% para Viçosa e 18,7% para Ponte Nova, enquanto, nos municípios do sul, extrapolava um terço da população, com 39,2% para Mar de Espanha, 37% para Juiz de Fora e 36,4% para Leopoldina. Assim, quanto mais próximo à economia monocultora, maior era presença de escravos¹⁰⁶. Além disso, entre os anos 1872 e 1883, houve um aumento do uso de mão de obra escrava na região, em Juiz de Fora chegaram 7440 novos escravos e em Leopoldina 748¹⁰⁷.

Após esse pequeno perfil sobre a cidade de Leopoldina e a região circunvizinha, atentaremos agora para a região próxima à Cataguases:

A 26 de maio de 1828 [...] o francês Guido Thomaz Marlière, *Coronel* comandante das Divisões Militares do Rio Doce, Diretor Geral dos Índios, e Inspetor da estrada de Minas aos Campos de Goytacazes, viajando em serviço de inspeção dessa estrada, que por ordem imperial e do governo da província abria a 3ª Divisão Militar do Rio Doce, do seu comando, chegou a um lugar chamado *Porto dos Diamantes*, no rio Pomba, onde viviam alguns habitantes, e estava aquartelada a referida 3ª Divisão Militar, e aí, presente o alferes comandante da mesma Divisão, o sargento das Ordenações, Henrique José de Azevedo, morador do sítio, e mais moradores, resolveu aceitar solenemente, na forma do Diretório de 7 de Setembro de 1767, dado pelo Governador da Província, Luiz Diogo Lobo da Silva, a doação de terrenos que lhe fazia o dito sargento Henrique de Azevedo, para o fim especial de ali se erigir uma capela e funda uma povoação, e usando das atribuições que lhe conferia o Diretório, traçou os limites da nova povoação, ditando regras para o seu desenvolvimento e progresso [...] Ficava a povoação apoiada, pelo lado poente, no rio Pomba, e pelo

¹⁰⁴ MINAS GERAIS, Província. Eleva à categoria de Freguesia e de Vila o distrito de São Sebastião do Feijão Cru com a denominação de Vila Leopoldina. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes de 1854**, Ouro Preto: Typographia do Bom Senso, p. 13-14.

¹⁰⁵ MACHADO, Cláudio Heleno. Tráfico interno e concentração de população escrava no principal município cafeeiro da Zona da Mata de Minas Gerais: Juiz de Fora (Segunda Metade do século XIX). In: Seminário sobre a Economia Mineira, 10, 2002, Diamantina. **Anais do X Seminário sobre a Economia Mineira**, 2002, p. 9.

¹⁰⁶ CARNEIRO, 2008, **op. cit.**, p. 40.

¹⁰⁷ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 23.

nascente no ribeirão Meia Pataca, limitando pela outra face com os terrenos do doador. Desde logo a povoação tomou o nome de Meia Pataca¹⁰⁸

Como já destacado anteriormente, este excerto apresenta os fatos que serviram para oficializar o processo de ocupação do território que viria ser a atual cidade de Cataguases. O processo de aldeamento dos índios, resultante do trabalho de Marlière, foi decisivo para que surgissem as cidades da Zona da Mata central. Naquele local já habitavam os índios Coroados, que também ocupavam as áreas dos atuais municípios de Visconde do Rio Branco e Ubá¹⁰⁹. A necessidade da pacificação da região fazia parte de uma estratégia do governo em tornar navegável a bacia do Doce e do Pomba, para melhorar o escoamento de produtos, questão que sempre esteve na pauta dos políticos mineiros em todos os níveis de governo durante o século XIX, levando a criação da Diretoria, já mencionada, anteriormente e as seguintes divisões militares, como a citada no trecho acima, resultando em uma maior ocupação do território e na criação da capela de Santa Rita de Cássia¹¹⁰. A ocupação deste território fazia parte de uma nova investida em terras ainda inexploradas, com aquisição de sesmarias em direção à bacia do rio Pomba¹¹¹.

A soma do processo de aldeamento dos nativos com a chegada de migrantes no território da Mata resultou em um processo de convivência entre as duas culturas, principalmente com a sedentarização dos indígenas, que receberam terras nas paróquias de Ubá e Presídio. No processo de controlar e abrir novos territórios para a exploração, o governo devolvia, para cada chefe de família nativa, ¼ de sesmarias de terra, algo por volta de 100 hectares. Os nativos, neste processo, começavam a cultivar a terra e mudavam sua característica, substituindo a exploração da área para uma agricultura enraizada, com trocas comerciais com outros produtores¹¹². Dessa forma, o perfil da terra na região de Cataguases, no primeiro processo de ocupação, foi marcado por uma maior divisão das terras, em detrimento do que ocorria em Leopoldina e na porção sul, ou seja, mesmo próximas geograficamente, Cataguases e Leopoldina destoavam na questão da posse de terras, com maior fragmentação na primeira e uma maior concentração na segunda¹¹³.

A fragmentação da terra em Cataguases fazia o contraponto a uma menor população, quando comparada a Leopoldina, mas isso é explicado pela atividade escravista nas terras

¹⁰⁸ SILVA, Arthur Vieira de Resende. O município de Cataguases: esboço histórico. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. 13, f. 01, p. 641-1028, 1908, p. 649, (grifos do autor).

¹⁰⁹ GIOVANINI, 2006, **op. cit.**, p. 37.

¹¹⁰ LAMAS, 2013, **op. cit.**, p. 246.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 232.

¹¹² CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 17-18.

¹¹³ CARNEIRO, 2008, **op. cit.**, p. 55.

leopoldinenses. Segundo as listas nominativas da década de 1830, em Leopoldina a população total era de 1290, com 697 livres e 589 escravos, enquanto em Cataguases havia um total de 751 pessoas, com 205 escravos, 339 livres e, é preciso citar, 191 sem algum tipo de informação de condição social¹¹⁴. A partir do Decreto de 14 de julho de 1832, o governo imperial, a partir de uma resolução da Assembleia Geral, resultante da proposta do Conselho Geral da Província de Minas Gerais, elevou a paróquias diversos curatos na província mineira, sendo elevado, no parágrafo 14º do artigo segundo, o curato de São José da Paraíba, tendo por filiais os Curatos de Nossa Senhora das Mercês do Ragado e de Santa Rita do Meia Pataca¹¹⁵.

Na década de 1850 ocorreu outra elevação da localidade, agora por uma lei provincial. Na discussão do projeto, toma lugar comum o argumento sobre o crescimento da população da localidade, principalmente devido ao aumento dos índices econômicos e também a chegada do café na região, que já avançava em direção à porção central da Mata¹¹⁶. Assim, a partir da Lei n. 534, de 10 de outubro de 1851, ficou elevada a paróquia o curato de Santa Rita do Meia Pataca¹¹⁷, tal fato corroborou o crescimento da importância do local, que na mesma década contava com 207 proprietários de terra¹¹⁸. Nesse período, com o avanço da fronteira da produção cafeeira, iniciava um processo de concentração de terras, principalmente com a chegada de proprietários de outras regiões da província, que compravam terrenos na região para o plantio da rubiácea¹¹⁹.

Os anos entre 1870 e 1880 marcaram um período que trouxe uma nova dinâmica para Santa Rita do Meia Pataca, foi neste período que a produção cafeeira atingiu de vez os terrenos da cidade. Houve um aumento significativo no número de escravos, com a adição de 4245 cativos, ou seja, a produção de café, que necessitava de mais mão de obra, já havia absorvido a existente na localidade, a única cidade com maior aquisição de escravos foi Juiz de Fora, com 7440. O número de escravos adquiridos pelos produtores de Santa Rita do Meia Pataca superou, em muito, a vizinha Leopoldina que, no mesmo período, teve o acréscimo de apenas 748 novos

¹¹⁴ Dados disponibilizados pelo CEDEPLAR - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da UFMG - PopLin-Minas 1830.

¹¹⁵ BRASIL, Império. Decreto de 14 de julho de 1832. Eleva a paróquias diversos curatos da Província de Minas Gerais e suprime outras. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874, p. 31-34.

¹¹⁶ As discussões sobre esse tema são encontradas nas seções da Assembleia Legislativa Provincial, publicadas no jornal "O Conciliador", da cidade de Ouro Preto, ano 3, nas edições 282 (p. 01), 285 (p. 02-03), 288 (p. 03-04), entre os meses novembro e dezembro de 1851.

¹¹⁷ MINAS GERAIS, Província. Lei n. 534, de 10 de outubro de 1851. Eleva à paróquia o Curato de Santa Rita do Meia Pataca, e contém outras disposições a respeito. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1851**. Ouro Preto, 1851, p. 56-57.

¹¹⁸ CARNEIRO, 2008, **op. cit.**, p. 58.

¹¹⁹ SARAIVA, 2008, **op. cit.**, p. 245-246.

cativos¹²⁰, sinalizando a existência de um plantel estabelecido, porém sem crescimento de demanda por novas forças de trabalho, característica de regiões produtoras já consolidadas. Além disso, em 1875 o local deixou de ser distrito de Leopoldina, sendo elevado a vila pela Lei n. 2180, de 25 de novembro de 1875, mudando a toponímia para Vila de Cataguases¹²¹.

Colaborando para o crescimento de Cataguases, em 1872, já no processo da expansão ferroviária na Zona da Mata, houve, por um decreto imperial, a mudança do ponto final do ramal da Companhia de Estrada de Ferro Leopoldina. Deixou de ser entre Porto Novo do Cunha, partindo da estação da Estrada de Ferro Pedro II daquele lugar, e a cidade de Leopoldina, para ser finalizada no território do distrito de Meia Pacata¹²². Essa mudança foi interessante, pois na lei provincial o ponto final da concessão era em Leopoldina¹²³. Essa mudança foi bastante comemorada, tendo na celebração diversos festejos aos políticos da região e também ao proprietário da autorização, o engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto:

Ontem foi aqui festejado o decreto n. 4914 de 27 de março que concede autorização ao engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto para organizar uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro entre a estação do Porto Novo e esta povoação. Os moradores do arraial com uma banda de música percorreram toda povoação atirando foguetes e saudando a aurora civilizadora que desponta no horizonte, e em diversos discursos improvisados de momento, festejaram com estrepitosos vivas os iniciadores da ideia, o coronel José Vieira de Rezende e Silva, Dr. Nominato José de Souza Lima e deputado Horta Barbosa, que concorreram muito para a passagem do projeto na assembleia provincial, garantindo juros à mesma empresa, e finalmente ao engenheiro Mello Barreto, a quem foi concedido privilégio em que se depositam todas as nossas esperanças¹²⁴.

No Relatório do Presidente da Província, de maio de 1869¹²⁵ é apresentado um anexo referente à Diretoria de Obras Públicas. Nele estão dispostos os engenheiros da província, as regiões atendidas por cada um e as obras projetadas e fiscalizadas por eles no período. Já em agosto é apresentado no relatório uma sessão sobre a chegada dos trilhos da EFPII ao território

¹²⁰ CARRARA, 1999, **op. cit.**, p. 24.

¹²¹ MINAS GERAIS, Província. Lei n. 2180, de 25 de novembro de 1875. Cria o município de Cataguases e contém outras disposições. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1875**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1876, p. 140-141.

¹²² BRASIL, Império. Decreto n. 4914, de 27 de março de 1872. Concede ao engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto autorização para organizar uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro econômica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita do Meia Pataca na Província de Minas Gerais. **Collecção das leis do Imperio do Brasil de 1872**. Rio de Janeiro; Typographia Nacional, 1872, p. 136-145.

¹²³ MINAS GERAIS, Província. Lei n. 1826, de 10 de outubro de 1871. Autoriza o governo a subvencionar com quantia não excedente a 9:00\$000 rs. por quilometro, ou garantir juros até 7% sobre capital não superior a 2.400:000\$ rs. a qualquer companhia ou empresa que se proponha a construir uma estrada de ferro ligando o Porto Novo do Cunha à cidade de Leopoldina. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1871**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871, p. 121-123.

¹²⁴ JORNAL DO COMMERCIO, **Estrada**: de ferro em Minas. Rio de Janeiro, ano 51, n. 117, abr. 1872, p. 03.

¹²⁵ MINAS GERAIS, Província. **Relatorio que ao Illm. e Exm. Sr. Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides, Presidente da Província de Minas Geraes, apresentou no acto de passar a administração, em 14 de maio de 1869 o Dr. Domingos de Andrade Figueira**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1869.

mineiro e a inauguração de estações no ramal, que seria o impulso para as ferrovias em Minas Gerais. Na década de 1870 é importante destacar três relatórios que foram produzidos no período servindo de grande contribuição para a pesquisa. No relatório de março de 1871 foi trazido com detalhes o pedido para concessão de uma ferrovia entre Leopoldina e Porto Novo; em janeiro de 1873 é posto em anexo, com elaboração do Diretor de Obras Públicas, o Plano de Viação Férrea para a província e outro com o estado geral das obras ferroviárias mineiras; já em outubro de 1874 é apresentada em anexo ao relatório uma avaliação, realizada por um engenheiro da província, do estado das obras da Estrada de Ferro Leopoldina, que havia sido inaugurada no mesmo mês da publicação do relatório.

O cargo de Presidente da Província foi criado na década de 1820, para realizar o trabalho das extintas Juntas Provisórias de Governo, no processo da independência. O ocupante do cargo era nomeado pelo Imperador através de indicações realizadas pelo Conselho de Ministros e tinha como função a representação do poder central, a fim de replicar na política das províncias as ações adotadas pelo Imperador¹²⁶. A maioria dos mandatos era temporária e grande parte dos presidentes ocupava cargos nas províncias que não eram as de origem, possibilitando assim uma menor articulação entre os grupos políticos locais com o presidente. Além disso, os presidentes eram realocados entre as diversas províncias, de acordo com os interesses que o Imperador e seu Conselho tinham na política e no controle destas, a fim de evitar alguma possível movimentação contra as ações do poder central realizada pelos poderes legislativos e executivos das províncias. Diferentemente dos Presidentes, as Juntas Provisórias tinham em seu corpo administrativo algo em torno de cinco ou sete membros, de acordo com a província a ser governada, e eram eleitos através do voto das paróquias¹²⁷. As Juntas de Governo consolidaram um processo de continuidade que atravessou a Independência, visto que esta instituição havia sido criada ainda por D. João VI, logo após a criação do Reino de Portugal, Brasil e Algarves, substituindo o lugar do cargo de Governador de Capitania¹²⁸.

Através da Lei n. 40, de 03 de outubro de 1834¹²⁹, foi dado ao cargo de Presidente de Província um melhor regimento de funcionamento. No primeiro artigo ficava estabelecido que o Presidente fosse a primeira autoridade da província, exceto no caso em que esta abrigasse a

¹²⁶ CORREA, Carlos Humberto C. A presidência de província no Império. In: Simpósio Nacional de História – ANPUH, 22, 2003, João Pessoa. **Anais do XXII Simpósio Nacional de História**, 2003, p. 01.

¹²⁷ BRASIL, PORTUGAL E ALGARVES, Reino Unido. Decreto de 1 de outubro de 1821. Determina provisoriamente a forma da Administração Política e Militar das Províncias do Brasil. **Collecção das Leis do Brasil de 1821 – Parte I**, Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1889, p. 36.

¹²⁸ CORREA, **loc. cit.**

¹²⁹ BRASIL, Império. Lei n. 40, de 03 de outubro de 1834. Dá Regimento aos Presidentes de Província, e extingue o Conselho de Presidência. **Collecção das Leis do Império do Brasil de 1834 – Parte II**, Typographia Nacional, 1866, p 53-56.

Corte Imperial, estando assim, a Corte e o município em que esta estivesse inserida, sob a autoridade do Imperador, ou seja, o Presidente da Província do Rio de Janeiro era a maior autoridade provincial, exceto no município do Rio de Janeiro, que era regido pelo Imperador e possuía uma jurisdição própria em relação às outras cidades fluminenses. O quarto artigo colocava que os Presidentes das Províncias consideradas mais importantes: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul, recebiam um ordenado de quatro contos de réis, enquanto os das outras províncias recebiam três contos de réis e duzentos mil réis. No quinto artigo estavam estabelecidas as principais atribuições dos Presidentes sendo, de modo geral, a função deste cargo o controle dos funcionários ligados ao governo da província e também tinha a responsabilidade de mandar fazer valer os decretos e leis aprovadas pelo governo imperial e pelas Assembleias Legislativas no território.

A escolha dos Vice-Presidentes era feita pela Assembleia Legislativa referente, os deputados tinham obrigação de nomear seis cidadãos para o cargo, sendo a lista entregue ao Imperador pelo Presidente da Província. Além disso, a ordem da lista que era entregue determinava a ordem de escolha dos Vice-Presidentes, só sendo substituída por motivo de impedimento, e desse modo, o seguinte era chamado para que pudesse assumir o cargo na ausência do titular, sendo o mandato renovado a cada dois anos, com possibilidade de reeleição dos presentes na lista. O Presidente da Província também tinha como obrigação levar a lista à Câmara da capital da província, para que esta realizasse a chamada dos Vice-Presidentes quando necessário e, até a elaboração da eleição dos Vice-Presidentes, ficava neste cargo o deputado mais votado para a Assembleia Legislativa Provincial.

Como apontado, a escolha do Presidente para cada uma das províncias do Império era de suma importância para o Imperador, que colocava na direção destas os nomes de sua confiança e que, também, correspondessem aos interesses políticos do Conselho de Ministros, que possuíam influência considerável nesta escolha. Esse processo foi praticado até o final do período imperial, porém, não havia relação entre as quedas dos Presidentes aprovados pelo Conselho de Ministros e a queda do Conselho, visto que as mudanças nos cargos na província eram muito mais constantes do que as do Conselho¹³⁰.

Cabe neste momento trazer um pequeno resumo sobre o Conselho de Ministros e a sua existência durante boa parte do Império. O órgão surgiu ainda no período anterior à Independência, sob o nome de Conselho de Procuradores Gerais das Províncias do Brasil, sendo dissolvido pelo governo imperial brasileiro em 1823, devido a conflitos sobre a sua real função

¹³⁰ CORREA, 2003, **op. cit.**, p. 03-04.

no quadro do estado brasileiro naquele momento. O órgão retorna ao sistema político do Império ainda em 1823, sob o nome de Conselho de Estado, sendo que na Constituição de 1824 foi mais bem definido o papel deste na dinâmica política.

De forma geral, o Conselho era composto por membros vitalícios e de escolha do Imperador, o número total não poderia ultrapassar o de 10 membros, sendo ponto importante as atribuições dos conselheiros. Segundo o artigo 142 eles teriam voz em assuntos considerados “graves” e medidas administrativas, como declaração de guerra, acordos de paz, negócios com outras nações, ou quando o Imperador buscasse fazer uso do Poder Moderador e considerasse de bom modo ouvir suas opiniões¹³¹. Sendo assim, a atuação dos Ministros Conselheiros foi de extrema valia para o andamento da política imperial, visto que, ao funcionar como um grupo consultivo e de apoio para as ações do Imperador, os conselheiros serviam também como base para a escolha de diversos cargos políticos de relevância como, por exemplo, o de senador e também o de Ministro das pastas do Império¹³².

No 32º artigo do Ato Adicional de 1834 o Conselho de Estado foi suprimido¹³³. O órgão ficaria mais oito anos nessa situação, sendo recriado em 1842, e, a partir deste momento, durou até o final do período imperial¹³⁴. Esse intervalo serviu de forma a renovar os quadros dos membros do Conselho, pois, entre o final do primeiro reinado, passando pelo turbulento período regencial, e o início do segundo reinado há uma troca das lideranças políticas, saindo a primeira geração de apoio a D. Pedro I que foi substituída por uma contrária ao poder absoluto e de apoio a D. Pedro II¹³⁵.

Além do cargo de Presidente de Província na década de 1820, substituindo as Juntas Governamentais, foi instaurado nas províncias o Conselho de Governo. A hierarquia provincial partia do Presidente da Província para o Vice-Presidente, depois aos membros do Conselho de Governo e, por fim, para o Presidente da Câmara da capital da província. O papel do Conselho era o de auxiliar o Presidente nos assuntos que fossem importantes para a província, tais como fomento à agricultura, indústrias em geral, comércio, educação, prisões e etc.¹³⁶. O conselho era composto por seis membros, só podendo ser eleito o cidadão acima de 30 anos e que morasse

¹³¹ BRASIL, Império. Carta de Lei, de 25 de março de 1824. Manda observar a Constituição Política do Império, oferecida e jurada por Sua Majestade o Imperador. **Constituição Política do Império do Brasil**, outorgada em 25 de março de 1824.

¹³² SARAIVA, 2008, **op. cit.**, p. 159.

¹³³ BRASIL, Império. Lei n. 16, de 12 de agosto de 1834. Faz algumas alterações e adições a Constituição Política do Império, nos termos da Lei de 12 de outubro de 1832. **Collecção das Leis do Império do Brasil de 1834**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, p. 15-22.

¹³⁴ SARAIVA, **loc. cit.**

¹³⁵ SARAIVA, 2008, **op. cit.**, p. 167.

¹³⁶ CORREA, **loc. cit.**

na respectiva província a mais de seis anos. Além disso, o órgão se reunia uma vez ao ano, com uma duração de 60 dias, mas era possível que o Presidente da Província realizasse uma convocação extraordinária deste¹³⁷.

Na constituição de 1824 o número de Conselheiros de Governo foi alterado em todas as províncias, enquanto antes o número de seis conselheiros era fixo em todo o território, a nova legislação apresentou a seguinte alteração: primeiramente houve uma divisão de categoria das províncias em duas, assim, as províncias de primeira categoria tiveram o número de conselheiros inflado para 21 membros, enquanto as de segunda tiveram a adição de mais sete conselheiros, totalizando 13 membros. Além disso, a idade mínima para a participação foi reduzida para 25 anos, aumentando a amostra para escolha¹³⁸. Essa estrutura governamental existiu até o Ato Adicional de 12 de agosto de 1834, quando foram definidas as atribuições do Presidente da Província e, além disso, criou as Assembleias Legislativas Provinciais, que substituíram os Conselhos de Governo e atuaram ativamente até o fim do período imperial, definindo a divisão de poder no interior das províncias e dando base para as disputas políticas internas. A Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, como as outras espalhadas pelo território do Império, servia de palco para as disputas internas e externas à província. Desta forma, o uso das leis aprovadas por esta e os anais e atas de suas sessões durante esta pesquisa se fez positivo. Afinal, foi durante a década de 1870 que grande parte dos debates sobre o transporte ferroviário em Minas Gerais foi iniciada. A chegada dos trilhos do ramal da Estrada de Ferro Pedro II ao território da província mineira em 1869 foi o estopim para o debate sobre o tema pelos representantes mineiros na Assembleia.

A década de 1870 foi o período da germinação dos movimentos para o crescimento da ferrovia na província, seguida de uma expansão do número de concessões e contratos aprovados pela Assembleia através das leis provinciais, grande parte pelo interesse da Assembleia em dar caminho para o ramal da Estrada de Ferro Pedro II que adentrava em Minas Gerais e tinha como destino de sua linha central o vale do rio São Francisco. A década de 1880 foi um período de menor crescimento, mas focado em uma nova área, o sul de Minas, enquanto que grande parte das concessões distribuídas na década de 1870 estava localizada na Zona da Mata¹³⁹. No ano seguinte à chegada da Pedro II é possível destacar três momentos importantes. O primeiro foi a criação de uma comissão responsável pelo acompanhamento dos estudos sobre a expansão

¹³⁷ CORREA, 2003, **op. cit.**, p. 04.

¹³⁸ CORREA, 2003, **op. cit.**, p. 05.

¹³⁹ Sobre esse processo de expansão cf. BLASENHEIM, Peter Louis. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p. 81-110, 1996.

dos ramais da Pedro II realizados pelo Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas¹⁴⁰. O segundo foi a apresentação do Projeto n. 36, de autoria do deputado Dr. Modesto de Faria Bello, que também atuava como Diretor de Obras Públicas, vinculado à Presidência da Província de Minas Gerais. Este projeto delineava um plano viário para a província, utilizando o ramal da Pedro II como tronco principal, articulando os modais ferroviário, hidroviário e rodoviário¹⁴¹. O terceiro momento foi a criação do Projeto n. 120, apresentado pelo Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa, que tinha como objetivo aprovar uma autorização ao Presidente da Província para dar concessão à empresa que tivesse como fim a construção de um ramal ferroviário ligando Leopoldina à estação da Pedro II em Porto Novo do Cunha¹⁴². A febre ferroviária resultou em um grande número de concessões, demonstradas na **Tabela 03** abaixo.

Tabela 03 – Concessões, por parte da Presidência da Província de Minas Gerais, autorizadas pela Assembleia Legislativa Provincial

Anos	Leis	Percursos
1871	1826 de 10 de outubro	Porto Novo do Cunha à Leopoldina
	1827 de 10 de outubro	4ª Sessão da Pedro II à Itajubá
	1855 de 12 de outubro	Limite com a Província da Bahia ao Paço do Farpão
1872	1911 de 19 de julho	Porto do Souza à Ouro Preto
	1912 de 19 de julho	Chiador à São João Nepomuceno
	1913 de 19 de julho	Juiz de Fora à Ponte Nova
	1914 de 19 de julho	Itajubá aos vales dos rios Sapucaí e Verde Pedro II próximo ao rio das Mortes a ponto navegável do rio Grande
1873	1982 de 11 de julho	Rio das Mortes à Lavras do Funil
	2045 de 03 de dezembro	Poço do Farpão à Araçuaí
	2047 de 03 de dezembro	Rio das Velhas à Diamantina
	2048 de 03 de dezembro	Pedro II à Lavras

¹⁴⁰ MINAS GERAIS, Província. **Atas da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes**, sessão de 09 de agosto de 1870, p. 43-44. AL-102/ Arquivo Público Mineiro (doravante APM).

¹⁴¹ Ibid., p. 124. AL-102/APM.

¹⁴² Ibid., p. 171. AL-102/APM.

1874	2062 de 04 de dezembro	4ª Sessão da Pedro II à confluência do rio Verde com o Sapucaí
1875	2175 de 22 de novembro	Rio Novo à Rio Pomba
	2177 de 22 de novembro	São João del-Rei ao Porto Real do rio São Francisco
1876	2224 de 13 de junho	Estação Serraria da Pedro II à Mar de Espanha
	2280 de 08 de julho	Santana do Pirapetinga e a estação Volta Grande da Leopoldina
	2330 de 12 de julho	São João del-Rei a Pedro II
	2344 de 12 de julho	Santa Bárbara à Santa Cruz do Rio Pardo, na Província do Espírito Santo
1879	2625 de 07 de janeiro	São João del-Rei à Oliveira

Fonte: Livros de Lei da Província de Minas Gerais de 1870 a 1879.

Os dados acima demonstram que houve um momento inicial de euforia das concessões, entre 1870 e 1874 a Assembleia mineira distribuiu 13 autorizações para a concessão de privilégios a companhias ou indivíduos que tivessem interesse em construir ferrovias no território mineiro. A partir de 1875 o ímpeto do volume das concessões diminuiu, sendo autorizadas sete, totalizando 20 concessões no total em uma década. As concessões dispostas na **Tabela 03** representam a totalidade das concessões distribuídas, não sendo avaliadas no levantamento as leis que tratavam de modificações ou novas autorizações para o mesmo percurso.

A partir da década de 1880 houve a diminuição das concessões, principalmente por causa dos efeitos negativos que o grande número das distribuídas pela Assembleia gerou nos números do Tesouro provincial, tendo sido constantemente criticado por vários deputados em diversas ocasiões, principalmente por políticos vinculados à região sul da província, visto que, mesmo com o crescimento da produção do café naquela localidade ainda havia preferência pela abertura de caminhos ferroviários matenses, panorama que começou a ser modificado, com uma melhor estruturação das concessões, que começaram a ser distribuídas com mais perícia e controle¹⁴³. Sendo assim, os anos 1870 e 1880 marcaram as fases de euforia e amadurecimento do transporte ferroviário mineiro, que começou a declinar a partir dos anos 1890.

¹⁴³ BLASENHEIM, 1996, *op. cit.*, p. 90-91.

Capítulo 02 - As ferrovias brasileiras na década de 1870

Não é necessário demonstrar que uma das mais urgentes necessidades do país consiste no desenvolvimento progressivo do sistema bem combinado de meios rápidos e econômicos de comunicação que for adotado, aproveitando-se as vias fluviais e construindo-se estradas segundo os preceitos mais modernos da ciência e as lições da prática adquirida nestes últimos anos. Dessa necessidade indeclinável compenetra-se todo aquele que, estendendo os olhos sobre nosso vasto território e contemplando os germens de riqueza e prosperidade encerrados em seu seio, vê desaproveitados tantos elementos de futura grandeza, e sente que o Brasil não caminha para o lugar que lhe compete entre as maiores nações com o vigor que lhe permitiriam suas forças naturais, se devidamente utilizadas¹⁴⁴.

Foi com essas palavras que o então Ministro da Agricultura, Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, abriu o tópico sobre as vias de comunicação ao falar com os deputados na abertura da 3ª Sessão da 14ª Legislatura da Assembleia Geral Legislativa. Este trecho resumiu como a questão dos transportes era tratada pelo governo imperial, trazendo à tona a principal preocupação do governo sobre este tema: a falta de vias de comunicação que ligassem diversos locais do país e também auxiliassem no transporte de mercadorias. Em 1871, ano em que o relatório foi publicado, já havia passado cerca de 35 anos desde a primeira concessão para a construção de uma linha férrea, publicada no fim de 1835¹⁴⁵. O primeiro decreto tinha como finalidade dar autorização ao governo para

(...) conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem¹⁴⁶.

Esta iniciativa do governo imperial brasileiro demonstrou a intenção deste em inserir o Brasil na “Era Ferroviária” que rondava diversos países europeus naquele momento. O decreto n. 101 foi criado apenas 10 anos após a inauguração da primeira ferrovia do mundo, na Grã-Bretanha, ligando as cidades de Stockton e Darlington, por meio de 60 quilômetros de trilhos que possibilitavam o transporte de carvão das minas para as fábricas, através da tração animal, ainda sem a utilização de locomotivas a vapor¹⁴⁷. A “Era Ferroviária” europeia foi um dos principais instrumentos da expansão capitalista do século XIX, marcada pela maior integração

¹⁴⁴ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Theodoro Machado Freire Pereira da Silva**, Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871, p. 102.

¹⁴⁵ BRASIL, Império. Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1835**, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

¹⁴⁶ Idem.

¹⁴⁷ KIRBY, Maurice W. **The Origins of Railway Enterprise: The Stockton and Darlington Railway, 1821-1863**. Cambridge University Press, 2002, p. 01.

e dependência econômica entre os países desenvolvidos. Através dos trilhos foi possível o crescimento da produção mineradora, siderúrgica e de maquinário, necessários tanto para o crescimento industrial, como também para a expansão das malhas ferroviárias desses países, sendo a Inglaterra o principal exemplo dessa expansão. Assim, a estrada de ferro tornou-se imprescindível para o fortalecimento desse modelo econômico nos países industrializados, ao percorrerem grandes distâncias em um espaço de tempo menor¹⁴⁸.

Ao mesmo tempo, o Brasil estava inserido num modelo de produção agrária, tendo como principal fonte de renda a exportação de bens primários, tais como: cana-de-açúcar, algodão, fumo e café, sendo o último o principal produto de exportação brasileira em meados do século XIX¹⁴⁹. A proibição do tráfico de escravos e outras regulamentações que impactaram este tipo de comércio resultaram na acumulação de capitais por parte dos fazendeiros do sudeste, que começaram a ver nas sociedades anônimas¹⁵⁰, tais como bancos, empresas de saneamento, melhoramentos municipais, companhias de navegação e ferrovias, formas de movimentar a grande quantidade de capital acumulado com a exportação do café¹⁵¹.

Os parâmetros utilizados no decreto n. 101 para os privilégios a essa concessão tinham como base os da concessão apresentada pelo decreto n. 24, de 17 de setembro de 1835 – este decreto autorizou o Governo a conceder privilegio exclusivo pelo tempo de 10 anos à companhia denominada do “Rio Doce” ou a outra companhia, na falta desta, para navegar por meio de barcos a vapor, ou outros superiores, não só aquele rio e seus afluentes, como também entre o mesmo rio e a capital do Império e da Bahia. Um dos principais privilégios do decreto n. 101 foi: durante os primeiros 40 anos, todas as taxas seriam destinadas à companhia e havia a liberdade para fixação do preço do frete, direito de passagem e outros valores¹⁵². Além disso, havia diversos outros benefícios dados pelo governo imperial, de forma a facilitar o desenvolvimento das ferrovias no país, tais como: liberdade de alistamento militar náutico e terrestre para os trabalhadores; isenção de taxas e impostos sobre materiais importados necessários para a construção e manutenção da companhia durante os cinco primeiros anos; cessão de terrenos necessários para a construção de estradas, pontes, cais e etc. Durante os

¹⁴⁸ EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: A Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982, p. 14-15.

¹⁴⁹ COSTA, Emília Viotti. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. 6ª edição. São Paulo: Editora UNESP, 1999, p. 234.

¹⁵⁰ As sociedades anônimas foram regulamentadas pelo Decreto n. 575, de 10 de janeiro de 1849 e pelo Código Comercial, instaurado pela Lei n. 556, de 25 de junho de 1850.

¹⁵¹ EL-KAREH, 1892. **op. cit.**, p. 20-21.

¹⁵² BRASIL, Império. Decreto n. 24, de 17 de setembro de 1835. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1835**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

primeiros 40 anos, todas as taxas seriam destinadas à companhia e liberdade para fixação do preço do frete, direito de passagem e outros valores¹⁵³.

Tais subsídios seriam de extrema importância, visto que, ao liberar os funcionários do alistamento militar, o governo incentivou a preferência da mão-de-obra em procurar trabalho nas companhias, visto que estes empreendimentos necessitavam de uma grande quantidade de trabalhadores, devido sua proporção para a época, sendo o primeiro desse nível no país. Com a isenção do imposto de importação, o governo auxiliava a compra do maquinário e materiais necessários às obras, facilitando a aquisição e o uso dos recursos na preparação e construção, facilitada pela concessão obrigatória dos terrenos, o que tornava menos onerosa para a empresa a negociação com os donos das terras desapropriadas. Por fim, com a liberdade de fixação do frete e de outras tarifas, além de transferir todo o lucro obtido para a empresa, o governo facilitava assim o acúmulo do capital e a manutenção da taxa de lucro.

Em 1839, utilizando o decreto n. 101 como base, o governo imperial entregou ao inglês Thomas Cochrane uma concessão com privilégio de exploração por 80 anos, para que organizasse e iniciasse a construção de uma estrada de ferro que, a partir do município da Corte, ligasse esta às províncias de Minas Gerais e São Paulo. Cochrane buscou por uma década levantar o capital necessário para a organização da companhia, principalmente junto aos fazendeiros que poderiam ser atendidos pelos trilhos de sua ferrovia. Apesar das tentativas com os fazendeiros e do auxílio do governo imperial na empreitada em busca de empréstimos bancários, o projeto não foi desenvolvido e o governo cancelou a concessão dada à Cochrane¹⁵⁴. Uma das possíveis explicações para o fracasso da primeira concessão ferroviária brasileira encontra-se nos índices econômicos do Império naquele momento. Entre os anos 1820 e 1850, com exceção do açúcar até 1840, houve quedas significativas nos valores das principais *commodities* brasileiras (algodão, café e açúcar). Entre 1825 e 1849 o preço do café retraiu por volta de 60%, só retomando o crescimento a partir da década de 1850¹⁵⁵, sendo assim, não seria fácil para Cochrane conseguir auxílio dos fazendeiros das províncias com economias voltadas ao café, que a cada ano viam o preço de seu principal produto cair e também, apesar do transporte por trilhos parecer promissor na Europa, ainda era algo sem precedentes no país, resultando no receio por parte dos produtores em utilizar seus capitais naquele empreendimento.

¹⁵³ BRASIL, Império. Decreto n. 101, de 31 de outubro de 1835. **Colleção das Leis do Imperio do Brasil de 1835**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

¹⁵⁴ DAVID, Eduardo Goncalves. **127 Anos de Ferrovia**. Juiz de Fora-MG: Esdeva - Empresa Gráfica, 1985, p. 07-08.

¹⁵⁵ ABREU, Marcelo de Paiva. **O Brasil Império e a economia mundial**. Texto para discussão, PUC-RJ, 2017, p. 08.

Além desta concessão foram realizadas mais três tentativas de construção de uma estrada de ferro baseada no decreto de 1835. A primeira foi em 1836, quando a Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo autorizou a Lei n. 51, publicada em 18 de março de 1836, nesta havia um grande plano de viação para a província, mesclando os modais ferroviário e fluvial, visando atender à demanda do café e da imigração, a lei não chegou a ser executada, pois foi substituída pela n. 115, em março de 1838, que autorizava a construção de uma ferrovia que ligasse a vila de Santos a Mogi das Cruzes, a iniciativa resultou na não organização da companhia¹⁵⁶.

Pela Província do Rio de Janeiro foram duas as vezes em que o decreto de 1835 foi utilizado, uma com a Lei n. 192, de maio de 1840, que autorizava ao Presidente da Província a contratação de Antônio da Silva Caldeira ou de alguma companhia, para a construção de uma ferrovia entre Vila Iguazú e um ponto da baía de Niterói, que também não apresentou progresso algum. A segunda ocorreu seis anos depois, também em maio, quando a Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro concedeu privilégio ao Visconde de Barbacena para que organizasse uma ferrovia que tinha como pontos inicial e final o porto do Brejo, em Santo Antônio do Jacutinga, e Guandu, da mesma forma que a primeira, não houve execução¹⁵⁷.

É sintomático o alavancar de concessões neste período, o imaginário ferroviário estava sendo espalhado pela Europa e os EUA, e a elite brasileira, na busca por espelhar estes países, tomou gosto pelas modificações que estes empreendimentos estavam gerando em outros lugares. Eric Hobsbawm resumiu a empolgação que as ferrovias geraram nos países que buscavam desenvolver suas atividades capitalistas:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. As primeiras pequenas linhas foram abertas nos EUA em 1827, na França em 1828 e 1835, na Alemanha e na Bélgica em 1835 e até na Rússia em 1837¹⁵⁸.

Para além de seu poder financeiro, as ferrovias também marcavam a sociedade de forma geral, ao fortalecer a produtividade, as estradas de ferro demonstravam o poder tecnológico do homem do século XIX sobre todas as regiões envolvidas na economia global:

¹⁵⁶ NATERA, Rafael da Costa; COSTA, Hernani Maia. Primeiros passos e primeiros problemas da questão ferroviária no Brasil (1835–1852). In: Congresso Brasileiro de História Econômica, 8, 2009, Campinas. **Anais do VIII Congresso Brasileiro de História Econômica**, 2009, p. 04.

¹⁵⁷ Ibid., p. 04-05.

¹⁵⁸ HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções: 1789-1848**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 61.

Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. (Velocidades de até 60 milhas - 96 quilômetros - por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830, e não foram substancialmente melhoradas pelas posteriores ferrovias a vapor.) A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia¹⁵⁹.

A comparação com outros países ia além da busca de alcançar o nível econômico europeu, quando, em um relatório, o Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas utilizou um país vizinho para criticar a situação das ferrovias no Brasil. Era constante a crítica ao pequeno número de quilômetros de ferrovias em tráfego quando em comparação à extensão do território brasileiro e outros países:

Contávamos nos primeiros dias do ano de 1871 pouco mais de 755km de linhas férreas em tráfego, o que nada menos significava do que a nossa inferioridade, sob esta relação, em confronto não somente com as menos adiantadas nações Europeias, senão com a própria Confederação Argentina¹⁶⁰.

No período entre 1835 e a década de 1850 foram aprovadas diversas leis que auxiliaram o desenvolvimento de relações capitalistas no Império e, dessa forma, tornaram menos complicado o avanço dos projetos ferroviário. Através do Decreto n. 575, de 10 de janeiro de 1849, as sociedades anônimas tiveram as regras de organização e funcionamento estabelecidas, regulando a distribuição dos lucros e dividendos entre os acionistas das empresas. Consequente, através do Código Comercial do Império do Brasil, apresentado pela Lei n. 556, de 25 de junho de 1850, as relações comerciais foram reguladas, atendendo todo tipo de empresa sediada no Brasil, dando força à expansão dos negócios. O governo imperial regulou e deu base para todo tipo de troca comercial, dando atribuições desde as normas aos pequenos comerciantes como também às iniciativas de transporte no território nacional, gestão de importação e exportação, e, por fim, às funções dos funcionários do governo brasileiro na aplicação da lei¹⁶¹. Sendo assim, o intuito desta nova jurisdição era substituir as regulamentações das Ordenações

¹⁵⁹ HOBBSAWM, 1981. loc. cit. (Grifo do autor).

¹⁶⁰ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior**, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, p. 71.

¹⁶¹ SILVA, Marcel. Pereira. **De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais**. 205p. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2012, p. 35-36.

Filipinas na Real Junta do Comércio, criadas por D. João VI e modernizar as relações capitalistas realizadas no Império.

Essas mudanças legislativas e a retomada do crescimento do preço do café, após 1850¹⁶², trouxeram mudanças na iniciativa ferroviária brasileira. No mês de abril de 1852, Irineu Evangelista de Souza, à época Visconde de Mauá, solicitou ao governo da Província do Rio de Janeiro a construção de uma estrada de ferro, começando no Porto da Estrela, localizado no fundo da baía de Guanabara e terminando no vilarejo de Fragoso. Com a autorização foi organizada a “Imperial Companhia de Navegação a Vapor Estrada de Ferro Petrópolis”, mais conhecida como Estrada de Ferro Mauá. O projeto da ferrovia foi aprovado e as obras foram iniciadas em setembro do mesmo ano¹⁶³. Dois anos após a solicitação, em 30 de abril de 1854, o trecho inaugural entrou em funcionamento, sendo a primeira ferrovia ativa no Brasil, possuindo 14,5km de comprimento. Por tratar-se de um momento pioneiro, estavam presentes na inauguração membros do alto escalão da política do Império, além das Majestades imperiais, que segundo Mauá:

Hoje se dignam Vossas Majestades de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo ecoará na mata do Brasil prosperidade e civilização, e marcará sem dúvida alguma uma nova era no país¹⁶⁴.

O material rodante da companhia era composto de três locomotivas, entre elas a conhecida “Baronesa”, de origem britânica. A composição da inauguração possuía uma locomotiva a vapor, um carro para bagagens e três carros de passageiros, percorrendo o trajeto inaugural em 25 minutos, com uma média de 35 km/h¹⁶⁵.

Ainda na posse, Mauá proferiu outras palavras sobre a sua percepção da função que as ferrovias deveriam exercer no país:

Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará mais senão quando tiver assentado a mais espaçosa das suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas! Ali se aglomerará, para ser transportada ao grande mercado da Corte, a enorme massa de produção com que devem concorrer para a riqueza publica os terrenos banhados por essa imensa artéria fluvial, o rio S. Francisco e seus inúmeros tributários. É então, Senhor, que a majestosa baía, cujas águas beijam com respeito às praias da capital do Império, verá surgir no seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. É então, Senhor, que o

¹⁶² ABREU, 2017. **op. cit.**, p. 08.

¹⁶³ Sobre os feitos de Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, cf. CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

¹⁶⁴ Parte da fala dirigida pelo Visconde de Mauá ao Imperador Pedro II, em 30 de abril de 1854, na ocasião da inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro de Petrópolis. In: MAUÁ, Visconde de. **Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao Público**. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C, 1878, p. 24.

¹⁶⁵ DAVID, 1985. **op. cit.**, p. 08.

Rio de Janeiro será um centro de comércio, indústria, riqueza, civilização e força, que nada tenha que invejar a porto algum do mundo!¹⁶⁶

Mauá compartilhava da visão geral que outros empresários e membros do governo tinham sobre a ferrovia, ou seja, a de que esse tipo de investimento era de extrema importância para o desenvolvimento capitalista do país, mesmo gerando desconfiança daqueles que poderiam estar envolvidos no processo. Ao mesmo tempo, Mauá defendia a expansão dos trilhos de sua companhia e de outras para além da Serra de Petrópolis, com o intuito de chegar aos territórios de Minas Gerais, buscando alcançar a bacia do rio São Francisco, e a partir dele atender as zonas de produção agrícola do Nordeste. Esse tipo de empreendimento suscitaria grandes volumes de capitais, além da necessidade de benefícios por parte do governo. Percebendo a magnitude das novas empreitadas, em diversos momentos Mauá defendeu a necessidade de apoio, por parte do Imperador, para que a expansão dos trilhos ocorresse, visto que tinha como intenção concentrar o escoamento da produção das províncias próximas à Corte para os portos no litoral da província fluminense.

Apesar da vontade em expandir a ferrovia e transformá-la no corredor de escoamento do Brasil, Mauá teve seus planos atravessados por uma iniciativa do próprio governo imperial. Como citado anteriormente, a primeira concessão ferroviária brasileira foi dada a Thomas Cochrane, que não conseguiu reunir o capital necessário para o seu projeto, continuando sua empreitada até 1855¹⁶⁷. Nesse meio tempo, em 1852, foi assinado o Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, que:

Autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem¹⁶⁸.

O decreto apresentava diversos benefícios e incentivos às companhias que se interessassem pelo empreendimento, parecidos com os apresentados no contrato com Thomas Cochrane, além de atravessar as áreas que seriam de interesse da investida do médico inglês, sendo necessário um acordo entre o governo e o empresário malsucedido. A companhia que iria ser contemplada pela concessão era a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, que teve seu estatuto aprovado pelo Decreto n. 1599, de 09 de maio de 1855, quase três anos após o oferecimento da concessão. Neste mesmo ano, em 22 de junho, Thomas Cochrane assinou um documento afirmando abrir mão do direito a sua concessão, recebendo uma indenização

¹⁶⁶ MAUA, 1878. **op. cit.**, p. 24.

¹⁶⁷ DAVID, 1985. **op. cit.**, p. 10.

¹⁶⁸ BRASIL, Império. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. **Collecção de Leis do Imprio do Brasil de 1852**, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1855, p. 05.

próxima a 35 mil libras, que seriam utilizadas em outro empreendimento fracassado. Antes da aprovação do estatuto da Pedro II, o ministro brasileiro em Londres, Sérgio Teixeira Macedo, assinou um contrato com o empreiteiro Edward Prince, em referência a um trecho da estrada de ferro que foi construída posteriormente pela companhia escolhida no decreto n. 1599¹⁶⁹.

É interessante notar alguns pontos do estatuto da companhia que foi aprovado pelo governo imperial e de um adendo, que apresenta os termos do contrato para construção, uso e custeio da Pedro II. Pois, por muito tempo, em maior ou menos grau, os estatutos das companhias organizadas após a Estrada de Ferro D. Pedro II, seguiam um modelo semelhante, sofrendo modificações apenas através do intermédio dos governos provinciais e com a aprovação de leis e decretos referentes às estradas de ferro após 1855.

O artigo 3º do estatuto, por exemplo, apresentava a possibilidade da abertura de agências da companhia em terras estrangeiras, como Londres e outras praças europeias e americanas, que poderiam realizar operações financeiras para a empresa. Esse artifício utilizado pela companhia demonstrava a magnitude que o projeto representava para os parâmetros brasileiros. Uma ferrovia que ligasse a Corte às províncias de Minas Gerais e São Paulo certamente utilizaria muito dinheiro, sendo assim, os organizadores da companhia consideravam importante colocar ações da empresa à venda em outras praças, aumentando o alcance destas aos capitais estrangeiros, muito mais volumosos do que os que circulavam na Praça do Rio de Janeiro. Desta forma, a abertura de agências da companhia em cidades estrangeiras era imprescindível para a realização do projeto, visto que o artigo 8º tornava clara a necessidade de que os papéis da empresa fossem negociados apenas nos locais em que a própria companhia possuísse escritórios.

O artigo 7º definiu outra característica importante que se tornaria comum nos anos seguintes: a interferência do Estado na organização/funcionamento das empresas, tanto através do governo imperial como do provincial. De acordo com o texto deste artigo, a partir do momento da organização da empresa, 70 mil ações seriam distribuídas para venda, sendo que 10% seriam adquiridas imediatamente pelo governo, que entraria como um dos acionistas. Com isso, é pertinente afirmar que a Estrada de Ferro D. Pedro II surge como um misto de interesses dos âmbitos políticos e econômicos das elites imperiais. Além do mais, é necessário salientar que a ferrovia era um anseio dos cafeicultores do Vale do Paraíba fluminense que, desejosos de escoar sua produção, financiaram o projeto, pressionaram o governo imperial para a aprovação

¹⁶⁹ DAVID, 1985. **op. cit.**, p. 10.

da concessão e também utilizavam de influência política para interferir no trajeto da ferrovia, de acordo com as suas próprias necessidades¹⁷⁰.

Esta dinâmica estabeleceu a estreita relação entre o governo imperial e os negócios ferroviários, que se fazia de diversas formas na Pedro II, entre elas estavam: a necessidade da liberação de empréstimos para as etapas de construção; a interferência do Estado nas ações da ferrovia e a o compromisso do governo imperial em bancar com 5% de juros, e o provincial com 2%, os custos da construção das vias¹⁷¹. O governo imperial e os governos provinciais tratavam as iniciativas ferroviárias como empreendimentos privados que, pelo interesse do governo em utilizá-las como meios de expansão da presença do Estado nas localidades atendidas, possuíam um aspecto público e, por isso, deveriam passar sempre pelo crivo político.

Como adendo ao estatuto foi estabelecido um Contrato de Construção, Uso e Custeio, que tem seu intuito apresentado pelo artigo 1º:

Sua Majestade o Imperador, em execução da Lei de 26 de Junho de 1852, concede á companhia que se organizar nesta Corte, em conformidade das Instruções que baixarão com o Decreto n. 1598 de 9 do corrente, privilegio exclusivo por espaço de 90 anos, a contar da data deste contrato, para construir, usar e custear uma estrada de ferro que se denominará de - D. Pedro II. - debaixo das seguintes clausulas¹⁷².

O aspecto público lançado pelo governo à companhia ficou evidente neste trecho e durante todo o Contrato, fixando diversas atribuições para a construção e o funcionamento da empresa. No artigo 2º do contrato fica estabelecido que:

A estrada de ferro partirá da cidade do Rio de Janeiro, no ponto que for definitivamente adotado pelo Governo, passará pelos municípios da Corte e Iguaçu, transporá a serra do mar no lugar mais conveniente, e no espaço que medeia entre a mesma serra e o rio Paraíba, dividir-se-á em dois ramais, um dos quais se dirigirá á povoação da Cachoeira na Província de S. Paulo, e outro ao Porto Novo do Cunha nos limites da Província do Rio de Janeiro com a de Minas Gerais¹⁷³.

Através deste artigo, o governo traçou o trajeto de modo a definir os caminhos que os trilhos deveriam percorrer após a primeira seção, dividindo a ferrovia em dois ramais, buscando atender as províncias inseridas na produção cafeeira. O artigo 49 apresenta uma descrição das seções com mais detalhes. O trajeto inicial seria marcado por quatro seções:

A 1ª secção da cidade do Rio de Janeiro até o ponto em que termina a parte da estrada contratada com Edward Price será concluída no prazo estipulado no respectivo contrato. A 2ª, do ponto em que termina o antecedente até aquele em que se dividirem os ramais, depois de transposta a serra do mar e alcançada a margem do rio Paraíba na direção da Província de Minas Gerais, será concluída no prazo de três anos contados do dia 9 de agosto de 1857 em diante. A 3ª, do ponto em que termina a 2ª

¹⁷⁰ EL-KAREH, 1982. **op. cit.**, p. 35.

¹⁷¹ Firmados no artigo 16º do Contrato de Construção, Uso e Custeio.

¹⁷² BRASIL, 1855. **op. cit.**, p. 366.

¹⁷³ BRASIL, 1855. **op. cit.**, p. 366.

secção até o Porto Novo do Cunha, será concluída no prazo de 4 anos contados do dia 9 de agosto de 1860 em diante; devendo ser subdividida em duas partes iguais, cada uma das quais ficará concluída no espaço de 2 anos. A 4ª, do ponto em que se dividirem os dois ramais até a Cachoeira na Província de S. Paulo, onde o Rio Paraíba começa a ser navegável, será concluída no espaço de 6 anos, contados também de 9 de agosto de 1860 em diante. Esta secção será subdividida em 3 partes iguais, cada uma das quais se construirá no espaço de 2 anos¹⁷⁴.

A primeira seção seria de acordo com o contrato assinado em Londres por Edward Price, antes da organização da companhia e a subsequente aprovação do estatuto. Segundo El-Kareh, o contrato gerou diversas consequências, sendo a principal uma rixa entre o empreiteiro e a diretoria da companhia que considerava que o contrato e as atitudes de Price estavam lesando os cofres da empresa¹⁷⁵. Christiano Ottoni¹⁷⁶ foi o escolhido pela Assembleia dos Acionistas como um dos responsáveis para lidar com o empreiteiro e auxiliar na defesa dos interesses da companhia¹⁷⁷.

O primeiro trecho da Estrada de Ferro Pedro II foi inaugurado em 29 de março de 1858, com a presença das Majestades Imperiais na composição que percorreu 48 km entre a Estação do Campo até a de Queimados. Foi a terceira ferrovia inaugurada no Brasil, sendo a Estrada de Ferro Recife a São Francisco a segunda, inaugurada 60 dias antes. O material rodante da Pedro II era composto por 10 locomotivas, 40 carros de passageiros, divididos entre primeira, segunda e terceira classes e outros 100 vagões de diversas funcionalidades. O ramal não teve o sucesso esperado, tendo toda a produção cafeeira vinda da Serra do Mar deslocada em direção à Vila Iguaçú, pela Estrada do Mar. A fim de atender essa demanda foi construído o ramal de Macacos, atual Paracambi, que absorveu a carga do café e quebrou a dinâmica da Vila Iguaçú, sendo sua sede transferida para a localidade que atualmente é a cidade de Nova Iguaçú¹⁷⁸.

A segunda seção foi planejada para ir até a margem do Paraíba, no Vale do Paraíba fluminense, visando escoar a produção cafeeira daquela região, onde o tronco principal seria dividido nos dois ramais que seguiram para Minas Gerais e São Paulo respectivamente, transpondo a Serra do Mar. El-Kareh afirma que esse trecho trouxe muitos custos para a ferrovia, sendo a primeira vez que uma obra daquela magnitude era feita no país¹⁷⁹. Os estudos

¹⁷⁴ BRASIL, 1855, loc. cit..

¹⁷⁵ EL-KAREH, 1982. *op. cit.*, p. 87.

¹⁷⁶ Nascido em Vila do Príncipe, atual Serro, era irmão mais novo de Teófilo Ottoni. Graduiu-se em engenharia em 1837, no Rio de Janeiro, foi preso pelas forças do Império na Revolução Liberal de 1842, tornando-se catedrático de matemática na Academia da Marinha após anistia, até 1855, quando iniciou os trabalhos com empreendimentos ferroviários. **Fonte:** LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso – Memórias da ferrovia Oeste de Minas:** entre o sertão e a civilização 1880-1930. 204p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

¹⁷⁷ DAVID, 1987. *op. cit.*, p. 10.

¹⁷⁸ DAVID, 1987. *op. cit.*, p. 13-14.

¹⁷⁹ EL-KAREH, 1982. *op. cit.*, p. 88.

de trajeto buscaram uma região com menor inclinação para a subida da serra, para diminuir os custos da construção. Mesmo com essa preocupação, foi necessário que a diretoria da companhia buscasse auxílio do governo imperial para angariar créditos no exterior, que financiariam a construção da segunda seção. Esse auxílio funcionou da seguinte forma: o governo imperial solicitou o empréstimo da quantia necessária aos credores do exterior, não agindo como fiador, mas como solicitante, já que a própria companhia não tinha como sustentar esse volume de empréstimo. Sendo o pedido aceito e o crédito passado ao governo, logo este o repassou à companhia, que iniciou a construção da segunda seção, que só foi concluída sete anos mais tarde¹⁸⁰.

A construção da segunda seção da Pedro II foi um duro golpe para os anseios da diretoria. Durante os sete anos da construção, a companhia sofreu grandes perdas com os custos das obras, mesmo havendo lucros da primeira seção. Os prejuízos eram tão altos que foi necessário à empresa fazer uma nova abertura de capitais, que foi comprada em sua totalidade pelo governo imperial, tornando-o principal acionista da ferrovia, com 102149 ações, 80% do total das ações da companhia. Além disso, as doenças que afetavam os trabalhadores e a falta de conhecimento técnico para superar as dificuldades da construção atrasaram a conclusão da obra. Nesse período, a ferrovia sofreu com a falta de incentivo dos cafeicultores que seriam futuramente atendidos pelos trilhos, pois estes duvidavam da capacidade técnica da construção, sendo essa falta de apoio alterou-se depois da chegada dos trilhos ao alto da serra, superando os obstáculos da Serra do Mar. O trecho foi inaugurando em 07 de dezembro de 1864, com a presença do Imperador¹⁸¹.

Tendo o Estado como seu maior acionista e sem capacidade de adquirir novos créditos para a continuidade das obras da ferrovia, foi proposta pelo governo a dissolução da companhia e a entrega dos bens ao Estado, que foi aceita e confirmada com o contrato assinado em 26 de julho de 1865. No momento da encampação da companhia, as obras da terceira seção já estavam em andamento, partindo da margem do Paraibuna á Porto Novo da Cunha, em Minas Gerais – província que recebeu os trilhos da Pedro II em 1869, além disso, os estudos relativos à quarta seção, referente ao ramal que seguiria para Cachoeira, na Província de São Paulo – que teve a sua primeira estação, a de Vargem Alegre, ainda na província fluminense, inaugurada em 1871, já estavam em estado avançado¹⁸².

¹⁸⁰ EL-KAREH, 1982. *op. cit.*, p. 89.

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 17.

¹⁸² PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971, p. 97.

No relatório apresentado pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, relativo ao ano de 1870, há um panorama das ferrovias brasileiras até esta década:

Tabela 04 – Extensão das linhas férreas em tráfego até 1870

Companhias	Províncias	Extensão (em km)
D. Pedro II	Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo	260,48
Santos a Jundiáí	São Paulo	139,6
Bahia a São Francisco	Bahia	123,5
Recife a São Francisco	Pernambuco	124,9
Cantagalo	Rio de Janeiro	49,1
Mauá	Rio de Janeiro	17,5
Apipucos a Caxangá	Pernambuco	8,78
Recife a Olinda	Pernambuco	08
Estrada de Ferro no Pará	Pará	08
Estrada de Ferro no Alagoas	Alagoas	08
TOTAL		731,87

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1871, *op. cit.*, p. 102-103.

Tabela 05 – Extensão das linhas férreas em construção até 1870

Companhias	Províncias	Extensão (em km)
Pedro II (3ª e 4ª seções)	Minas Gerais e São Paulo	160
Ramal de Valença	Rio de Janeiro	25
Cantagalo (Cachoeira a Nova Friburgo)	Rio de Janeiro	35
Jundiáí a Campinas	São Paulo	43
Jundiáí a Itu	São Paulo	69
TOTAL		332

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1871, *op. cit.*, p. 103.

Somando os quilômetros das companhias em tráfego naquele momento e as ferrovias ainda em construção, chega-se no total de 1063,87 km de estradas de ferro em vistas de serem utilizadas, uma média de 59,1 km de trilhos construídos por ano, desde o início das obras da E.

F. Mauá. Além disso, até 1870 o governo imperial já tinha concedido mais de 1500 km a empresas particulares que estavam com os estudos em processo de análise¹⁸³. Analisando as companhias em tráfego, é perceptível dois bolsões de desenvolvimento ferroviário, o trio da produção cafeeira, com Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, com o café aparecendo como uma das principais fontes de renda das companhias e também um trio nordestino, com Alagoas, Bahia e Pernambuco e a Província do Pará ao norte do país.

Na Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, dos 15687,779 kg de mercadorias transportadas, 50,4% era de açúcar; 37,5% em mercadorias diversas; 7,8% em mel; e 4,3% de fumo¹⁸⁴. O açúcar também foi a principal fonte de renda da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, sendo responsável por 94,4% do total de carga transportado, ficando o algodão com 5,6%¹⁸⁵. As outras ferrovias não possuíam dados relativos aos seus rendimentos, devido ao recente funcionamento das empresas, porém, com os dados apresentados, as mesmas podem ser resumidas em ferrovias cafeeiras no Sudeste e açucareiras no Nordeste.

Com a chegada dos trilhos da Pedro II em Minas Gerais, partiu do Presidente da Província a necessidade de utilizar os ramais da ferrovia no território mineiro como grandes artérias para a circulação de pessoas e mercadorias, traçando estradas de rodagem que, partindo de diversas regiões, tivessem como ponto terminal a Pedro II¹⁸⁶. Neste contexto, uma estrada foi alvo da atenção do José Maria Correia de Sá e Benevides, a de Chiador a Mar de Espanha, pois segundo o próprio, esta deveria ser encarada como uma linha auxiliar à Pedro II, visto que ligava uma região de produção cafeeira à estação da companhia em Minas Gerais¹⁸⁷. No mesmo relatório, no anexo relativo à Diretoria Geral de Obras Públicas, foi retomada a discussão sobre as estradas da província, sendo necessário destacar que, entre as estradas em planejamento/obras ou em reformas, havia as estradas entre Ubá e Campello, Chiador e Mar de Espanha, e Leopoldina e Porto Novo do Cunha, todas elas tendo em comum a características de cruzarem ou ligarem uma região produtora de café a um ponto de escoamento¹⁸⁸.

Nesse mesmo ano, entrou em discussão um plano viário, no qual o ramal da Pedro II entraria como uma artéria principal, sendo conectada por diversas vias de rodagem que atingiriam diversas localidades, na casa legislativa da província. Ao discursar para a Assembleia

¹⁸³ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1871, *op. cit.*, p. 103.

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 139.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p. 129.

¹⁸⁶ MINAS GERAIS, Província. **Relatório que ao Illm. e Exm. Sr. Senador Manoel Teixeira de Souza apresentou no dia 16 do corrente o Exm. Sr. Dr. José Maria Correia de Sá e Benevides por ocasião de passar-lhe a administração desta província.** Ouro Preto: Typographia do Minas-Geraes, 1870a, p. 19.

¹⁸⁷ *Ibid.*, p. 20.

¹⁸⁸ MINAS GERAIS, Província, 1870a. *op. cit.*, p. 43.

Legislativa Provincial, o Vice-presidente da Província defendeu que o ramal da Pedro II deveria ligar diversos setores produtivos de Minas Gerais com o mercado da Corte, atendendo assim à vontade de diversas administrações anteriores que culpavam o mal estado das estradas mineiras pelo baixo comércio na província¹⁸⁹, algo que dificultava a arrecadação por parte do tesouro da província. A expectativa do Vice-presidente era aproveitar que o 4º ramal da Pedro II já estava com as obras bem avançadas no território mineiro, e, dessa forma, planejar as estradas de rodagem que seriam ligadas à ferrovia e que também levaria “vida, a riqueza e a civilização as nossas tão decadentes povoações”¹⁹⁰.

O vice-presidente queixou-se dos poucos recursos que a província possuía, visto que a situação do tesouro provincial impossibilitava que já se partisse para a construção de uma malha de comunicação bem estruturada pelo território de Minas, porém, ressaltou que o espírito de liberdade do povo mineiro não poderia deixar que a província ficasse para trás, em comparação às vizinhas, no planejamento de estradas vicinais¹⁹¹. Pode-se dizer que a partir de agosto de 1870 há o início da movimentação relativa à inserção de Minas Gerais na dinâmica ferroviária do Império. Na 7ª sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 09 de agosto de 1870, o deputado Modesto de Faria Bello discursou a favor da criação de uma representação da casa que fosse dirigida à Assembleia Geral, com intuito de fortificar a necessidade da adoção da proposta realizada pelo Ministro da Agricultura, que solicitava um empréstimo de 35.000:000\$000 (trinta e cinco mil contos de reis) que seriam utilizado no prolongamento da Pedro II pelo território de Minas Gerais. No discurso, Modesto de Faria Bello destacou que:

A parte relativa à viação, da qual sem dúvida alguma depende a prosperidade da nossa agricultura, fonte principal da nossa riqueza, e o desenvolvimento da nossa indústria, deverá ser subordinado à hipótese do prolongamento da Estrada de Ferro Pedro II no território mineiro pelos vales do Paraíba, rio das Mortes, Carandaí, Paraopeba e rio das Velhas até Macaúbas, por um lado; por outro lado, pelos vales do rio das Mortes e Rio Grande até o ribeirão Vermelho; e no território fluminense, Paraíba acima até a Cachoeira¹⁹².

A passagem do projeto pela Assembleia Geral era apresentada como de extrema importância para província, já que auxiliaria na confecção da rede viária almejada pelo executivo e pelo legislativo mineiro e, caso isso não ocorresse, o deputado Modesto de Faria

¹⁸⁹ MINAS GERAIS, Província. **Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou acto da abertura da sessão ordinaria de 1870. O Vice-presidente Dr. Agostinho José Ferreira Bretas.** Ouro Preto, Typographia Provincial, 1870b, p. 08.

¹⁹⁰ Ibid., p. 09.

¹⁹¹ Ibid., p. 10.

¹⁹² NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes:** Assembleia Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 224, 20 ago. 1870, p. 01.

Bello já defendia que a situação seria resultado da falta de patriotismo dos deputados gerais, mas ainda maior por parte dos congressistas mineiros. Ao fim do discurso, a casa aprovou o envio da representação para os deputados gerais e esta foi enviada pelos deputados ligados à Secretaria de Obras Públicas da casa mineira¹⁹³.

Na 9ª sessão, em 11 de agosto, foi lida pelo deputado Joaquim Bento a representação a ser enviada, destaca-se aqui alguns trechos:

Convencida, embora, de solicitude com que essa augusta câmara se esforça em promover todos os melhoramentos tanto materiais, como morais da nação, convencida, embora, do interesse com que os representantes de Minas têm sempre pugná-lo em prol de sua prosperidade, não pode a assembleia provincial conservar-se silenciosa, deixando de unir seus esforços dentro dos limites constitucionais para a realização de um desiderato que é na atualidade aspiração da província inteira. (...) Se a simples enunciação da ideia não fosse suficiente para ser ela abraçada, poderia se lembrar de que uma província em que superabundam tantos recursos, em que a extensão do território, a uberdade do solo e a salubridade do clima, são outros tantos elementos de grandeza, só precisa que estas forças naturais sejam auxiliadas para que se opere uma transformação completa na sua face, rasgando-se lhe os horizontes de grandeza, a que está ela destinada. Não há lavoura possível sem exportação, e está é impossível desde que faltam as vias de comunicação; o prolongamento da estrada de ferro resolve essa dificuldade, e o que é mais, determiná-lo ele, tem a província base para seu sistema de viação, o que é por enquanto impossível na incerteza do futuro¹⁹⁴.

Esse enxerto contém três pontos relativos aos debates e aos planos sobre viação na província mineira. O primeiro ponto era a necessidade de sempre destacar a impossibilidade financeira da província para a construção das estradas que poderiam ser necessárias ao desenvolvimento dos transportes. O segundo ponto o destaque dado sempre ao porvir, ao potencial agrícola e comercial da província, o auge sempre estava a vir, a possibilidade de produzir, arrecadar e desenvolver mais é vista como um ponto no horizonte. O auge da produção de Minas Gerais era constantemente é impedido de chegar pelo terceiro ponto: as poucas e precárias vias de comunicação que ligassem os pontos produtores aos consumidores, tanto no comércio intraprovincial como também no interprovincial.

Estes pontos constituem um argumento sólido quando observados mais atentamente pela perspectiva dos deputados. Vejamos. Sendo o solo rico, apenas à espera de ser arado e tornar-se produtivo, quais seriam os impedimentos? De acordo com os discursos dos parlamentares, a improdutividade mineira era fruto da falta de escoamento, que não era solucionada, pois a província não possuía fundos necessários para tal, fundos que só seriam alcançados com um aumento da produtividade, impossibilitada pela baixa capacidade de exportação. Ou seja, era necessário que algo externo ocorresse, neste caso, a extensão do ramal

¹⁹³ Ibid., p. 02.

¹⁹⁴ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 225, 24 ago. 1870, p. 03.

da Pedro II pelo interior de Minas, para quebrar o círculo vicioso em que vivia a província naquele momento.

Na seção seguinte, em 12 de agosto de 1870, o deputado Modesto de Faria Bello solicitou a palavra ao presidente da Assembleia para trazer à tona um projeto relacionado a algumas estradas pelo território da província que, segundo ele, deveriam ser o primeiro passo para a construção da futura rede de vias de comunicação tão necessária. Em primeiro lugar, o deputado defendeu que Minas Gerais, “tal qual uma filha deserdada”, carecia de atenção por parte do governo geral, almejando que a representação, sobre o aumento dos valores a serem repassados para a expansão dos trilhos da Pedro II, enviada à Assembleia Geral tivesse efeito nos parlamentares de outras províncias. O parlamentar também argumentou que o atraso nos melhoramentos materiais da província, como um todo, era fruto da falta de um sistema organizado de planejamento e execução das obras. Além de deputado, Modesto de Faria Bello, naquele momento, também era engenheiro chefe da Diretoria de Obras Públicas da Província e compartilhava da visão do Vice-Presidente da Província em relação à importância da Pedro II, afirmava: “a viação da província deve ser subordinada ao traçado da Estrada de Ferro Pedro II e à navegação de nossos rios, esbocei esse projeto tomando por base o prolongamento desta estrada”¹⁹⁵.

O deputado começou a fala de defesa do projeto pronunciando que por mais de duas décadas a maior parte do tesouro da província foi gasta com obras públicas, que em grande parte não estavam completas ou planejadas naquele momento. O parlamentar queixou-se que as obras ficavam a cargo do governo provincial, enquanto as câmaras municipais possuíam poucas obrigações em relação ao tema. Além disso, defendeu a divisão da província em distritos de obras públicas. O deputado Modesto de Faria Bello afirmou em sua fala que no prazo de 10 anos, a Pedro II alcançaria o interior da Província de Minas Gerais, de acordo com o relatório apresentado pela diretoria da empresa ao ministro de Obras Públicas do Império. Segundo o relatório a ferrovia atingiria as margens do rio das Velhas e do rio Grande neste período. O prazo até a conclusão dessa fase da obra, segundo Modesto de Faria Bello facilitaria o desenvolvimento do transporte fluvial na província mineira, visto que, com os trilhos da Pedro II o governo mineiro poderia utilizar estes caminhos como conexões com os rios já citados,

¹⁹⁵ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 226, 26 ago. 1870, p. 01.

articulando os transportes ferroviário e fluvial em um sistema de transporte da província, através da exploração comercial das bacias destes rios¹⁹⁶.

Com os recursos da província, em grande parte já direcionados a outras questões, o deputado defendeu que os recursos possíveis de serem empregados deveriam ser direcionados às estradas que pudessem satisfazer as necessidades da província, ou seja, o escoamento da produção de locais com a agricultura, o comércio e a indústria desenvolvidos para os mercados consumidores, que geraria aumento das rendas da província e possibilitariam novas construções com o passar do tempo¹⁹⁷. Após seu discurso, o deputado Modesto de Faria Bello apresentou à Assembleia o Projeto n. 36:

A Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais – decreta:

Art. 1º. A presidente da província fica autorizada a mandar executar as seguintes estradas nas condições de cômodo trânsito para carroças e diligências:

§ 1º Da cidade de Leopoldina ao Porto Novo do Cunha.

§ 2º da cidade de Mar de Espanha à estação do Chiador.

§ 3º De Ubá ao Rio Novo.

§ 4º Das cidades de Campanha e Baependi, unindo-se nas imediações de Pouso Alto ao Picuí.

Art. 2º. Fica igualmente autorizada a presidência da província a mandar fazer os estudos e ir executando à proporção que for se desenvolvendo o prolongamento da Estrada de Ferro Pedro II, as seguintes estradas:

§ 1º Da cidade de Formiga à S. João Del-Rei, passando por Oliveira.

§ 2º Da cidade de Caldas por Pouso Alegre e Itajubá em direção à Cachoeira, termo da 4ª seção da estrada de ferro.

§ 3º Da cidade de Pitangui pelo Bonfim à S. Gonçalo da Ponte.

§ 4º Da cidade da Conceição à Macaúbas.

Art. 3º. Fica mais autorizada a presidência da província a andar fazer os estudos, abrir picadas, construir pontes e pontilhões, com traçado que se preste a ser posteriormente aperfeiçoado para rodagem, e de modo a prestar-se desde logo ao cômodo transido de tropas e carros comuns na província, nas seguintes direções:

§ 1º Da Itabira ao Porto do Souza cortando o vale do Rio Doce.

§ 2º De Minas Novas a Araçuaí.

§ 3º De Minas Novas ao Alto dos Bois.

§ 4º De Montes Claros à Guaicuí¹⁹⁸.

Nota-se que quatro das principais estradas, que a partir do momento que fosse assinada a lei iniciar-se-ia o planejamento, estavam localizadas na porção sul da Zona da Mata mineira. Dois fatores podem explicar essas escolhas: o primeiro fator era a proximidade com o ramal em funcionamento da Pedro II, já que em Chiador havia uma estação da ferrovia e em Porto Novo do Cunha era o ponto final do 3º ramal; o segundo seria a expansão da produção cafeeira, dessa forma, abrangendo também o ramal de Ubá a Rio Novo, regiões que já mostravam tendência à produção da rubiácea. As estradas restantes visavam atender locais de importância para o

¹⁹⁶ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 226, 26 ago. 1870, p. 01.

¹⁹⁷ NOTICIADOR DE MINAS, 1870, loc. cit.

¹⁹⁸ NOTICIADOR DE MINAS, 1870, loc. cit.

comércio interno da província, como a região central, a região norte, ainda em processo de colonização e o sul de Minas, que no momento começava a entrar em contato com a fronteira agrícola em expansão originada da Província de São Paulo. Após uma breve discussão em que parlamentares de distritos ao norte da província questionaram as escolhas do deputado, o projeto foi aprovado e seguiu para segunda leitura.¹⁹⁹ Após passar pelas 2ª e 3ª leituras, durante quatro sessões ordinárias da Assembleia, o projeto foi aprovado. Durante a discussão, a principal queixa dos deputados, não contrários, mas que buscavam alterar alguns pontos do projeto, era a preferência dos ramais pelas regiões da Mata e Central, deixando de lado algumas regiões que, segundo os deputados, eram mais carentes de vias de comunicação e, por isso, não tinham acesso ao desenvolvimento econômico que seria possível²⁰⁰.

A diferença entre o projeto proposto e o aprovado é perceptível:

Art. 1º. O Presidente da Província fica autorizado a mandar construir as seguintes estradas de rodagem:

§1º. Do Chiador à cidade do Mar de Espanha.

§2º. Do Rio Novo ao Ubá, com ramais para o Pomba, S. J. Nepomuceno e Ponte Nova.

§3º. Do Picú à Pouso Alegre, Campanha, Três Pontas e Vila Formosa de Alfenas, com ramais de Pouso Alto para a Cristina, Baependi e Aiuruoca.

§4º. Da freguesia de Itajubá para a cidade de Itajubá, Pouso Alegre e Caldas, com um ramal para Jaguari.

§5º. De S. João Del-Rei à Lavras e Dolores da Boa Esperança.

§6º. De S. João Del-Rei à Oliveira, Formiga e Piumhi.

§7º. Do Porto Novo do Cunha ao arraial do Meia Pataca, com um ramal a S. Paulo do Muriaé.

§8º. Da cidade do Pomba à Piranga, Ouro Preto, Mariana, Santa Bárbara, Itabira, Conceição, Serro, Diamantina ao Piçarrão ou barra do Paraúna e Minas Novas, e de Montes Claros à Extrema, passando pelo Arraial do Santíssimo Coração de Jesus²⁰¹.

Na lei foram inseridas diversas novas localidades, no projeto as estradas tinham como características sua regionalidade, ligando pontos distintos da província ao ramal da Pedro II, já a lei que entrou em vigor, como é visto no oitavo parágrafo do artigo primeiro, deu preferência às estradas de grandes dimensões como, por exemplo, a estrada apresentada no projeto que partia da Zona da Mata à fronteira com a Província da Bahia. Porém, para este texto, o principal artigo da lei foi o 5º, já que nele foi definido o seguinte:

Se alguma associação ou companhia se oferecer a construir essas estradas pelo sistema de vias férreas, como prolongamento da de D. Pedro II, ou como ramais, pelo sistema de Fayrhie, ou de um só trilho, o governo poderá garantir-lhe o juro anual até 7%, e gozo da estrada durante certo período e privilégio, nunca excedendo esse período há

¹⁹⁹ Cf. RESTITUTI, 2006.**op. cit.**

²⁰⁰ As 2ª e 3ª discussões sobre o projeto n. 36 se estendem pelas edições: 232, 233, 236 e 239; entre 13 de setembro de 1870 e 29 de setembro de mesmo ano no jornal Noticiador de Minas.

²⁰¹ MINAS GERAIS, Província. Lei n. 1762, de 10 de outubro de 1870. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1871**, Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871, p. 15.

30 anos; adotando nos contratos as mesmas condições e cláusulas que os governos tanto geral como provincial tem estabelecidos em casos idênticos²⁰².

Esse é o primeiro momento em que alguma instituição do governo de Minas Gerais levantou a possibilidade de levar a diante uma concessão de caminhos de ferro por conta própria, através do pagamento de garantia de juros a uma companhia ou particular interessado na realização deste tipo de obra. Ao mesmo tempo, caminhava pelos trâmites da Assembleia Provincial o Projeto n. 120, que futuramente daria origem à concessão relacionada com a Estrada de Ferro Leopoldina. No mesmo ano da publicação desta lei, outras três leis foram publicadas em relação às ferrovias: Lei n. 1826, de 10 de outubro de 1871, autorizando o Presidente da Província a conceder juros para a construção de uma estrada de ferro, partindo de Porto Novo do Cunha à Leopoldina; Lei n. 1827, do mesmo dia, autorizando o governo a pagar garantia de juros para a construção de uma ferrovia entre algum ponto da 4ª seção da Pedro II até Itajubá; e a Lei n. 1855, de 12 de outubro, na qual o executivo recebeu autorização para pagar juros para a construção de uma ferrovia entre a fronteira com a Província da Bahia, via rio Jequitinhonha até local denominado Farpão²⁰³.

No relatório apresentado no ano de 1872 para a Assembleia Geral, sobre as obras públicas no Império em 1871, o Barão de Itaúna, que era o ministro da pasta naquele ano, apresentou um panorama sobre a Estrada de Ferro Pedro II. Entre 1870 e 1871 foram construídos 90,66 km de trilhos, com o total de oito estações concluídas, destes, quase metade pertenciam ao ramal que levava a Porto Novo do Cunha, abrindo as estações de Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e finalmente a estação terminal. O restante pertencia à seção que ligava à Província de São Paulo, chegando à extensão total de 312,22 km de ferrovia²⁰⁴. Com o crescimento da extensão da ferrovia, cresceram também os custos e as rendas da companhia. A renda saltou de 4.449:010\$565, em 1870 para 5.434:984\$370, em 1871, um acréscimo de 985:973\$370 aos cofres da companhia; o custo passou de 1.875:110\$430 para 2.387:676\$875 de um ano ao outro; resultando numa relação entre receita e custo de 43,93%, resultado do

²⁰² MINAS GERAIS, Província. Lei n. 1762, de 10 de outubro de 1870. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes de 1871**, Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871, p. 16-17.

²⁰³ As leis citadas estão disponíveis em: MINAS GERAIS, Província. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes de 1871**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871.

²⁰⁴ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Barão de Itaúna**, Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1872, p. 87.

aumento de 112004 passageiros em relação a 1870 e do transporte de mais de 14467 toneladas e 216kg²⁰⁵.

O ministro também apresentou diversas novas concessões que serviram como ramais da Pedro II em diversas províncias: da estação de Chiador à cidade de São João Nepomuceno, na Província de Minas Gerais (Decreto n. 4837, de 15 de dezembro de 1871²⁰⁶) e da cidade de Rezende à de Areias, na Província de São Paulo (Decreto n. 4983 de 21 de fevereiro de 1871²⁰⁷)²⁰⁸. Todas as concessões tiveram o mesmo tipo de benefícios:

(...) privilégio exclusivo pelo prazo de 50 anos; o direito de desapropriação, na forma do Decreto n. 1664 de 27 de outubro de 1855²⁰⁹; o usufruto dos terrenos devolutos, nacionais e dos compreendidos nas sesmarias e posses; a importação livre de direitos para as máquinas, vagões, trilhos e materiais que forem empregados na construção e custeio da linha; a exploração e lavra de quaisquer metais e produtos químicos, compreendidos na zona privilegiada; e finalmente transporte gratuito pela Estrada de Ferro D. Pedro II, para todo o material rodante e de construção²¹⁰.

Havia, por parte do governo imperial, um esforço em tornar viável a construção de ferrovias no país. Os benefícios listados acima são ótimos exemplos da forma como o governo era conveniente aos interesses dos capitalistas, que viam nos empreendimentos ferroviários uma chance de gerar lucro e fazer girar o capital que acumulava nas praças comerciais do país. O privilégio de 50 anos para exploração da ferrovia, quando visto de modo geral, pode parecer pouco, porém, quando colocado em perspectiva à própria duração do Império do Brasil, que em 1870, possuía apenas 48 anos de existência, se revela um período de tempo muito longo, ainda mais quando colocados os outros benefícios na balança, principalmente o direito de desapropriação e usufruto dos terrenos próximos pelo mesmo período de tempo. Visto que as ferrovias, em grande parte, passavam para além de 50 km de extensão, eram grandes áreas para a exploração por parte do capital, com a conveniência do governo imperial.

Em contraponto, alguns empreendimentos ferroviários sequer saíam do papel, muitas vezes havia uma petição para uma concessão, a lei era aprovada, seja pelo governo geral ou provincial, a publicação da lei gerava uma excitação, seguida pela tentativa da organização de uma companhia, ao mesmo tempo em que era feita a tentativa de angariar fundos, que em muitos casos não eram colhidos e a concessão era legada ao ostracismo até caducar. Esse quadro

²⁰⁵ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1872, **loc. cit.**, p. 88.

²⁰⁶ Autoriza a construção de uma estrada de ferro econômica, que partirá da estação do Chiador, na Estrada de ferro de D. Pedro II, e terminará em S. João Nepomuceno, na Província de Minas Gerais.

²⁰⁷ Autoriza a construção de uma estrada de ferro econômica, que partirá da cidade de Rezende, na Província do Rio de Janeiro, à de Areias, na de São Paulo.

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 93-94.

²⁰⁹ Dá Regulamento para execução do decreto n. 816 de 10 de julho do corrente ano sobre desapropriações para construção de obras e serviços das estradas de ferro do Brasil.

²¹⁰ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1872, **loc. cit.**, p. 94.

foi bem ilustrado pelo ministro Thomaz José Coelho de Almeida em seu relatório sobre o estado das ferrovias até o ano de 1877. Nos anexos do documento foi publicado um quadro nomeado de “Índice Geral das Empresas de Estradas de Ferro do Brasil até 1º de fevereiro de 1877”. A seguir apresentamos uma síntese dos dados publicados:

Tabela 06 – Síntese do “Índice Geral das Empresas de Estradas de Ferro do Brasil até 1º de fevereiro de 1877”

Situação das estradas de ferro	Quantidade	% em relação ao total
Com tráfego ativo, em construção e em fase de estudos	03	1,91
Apenas com tráfego ativo e em construção	05	3,18
Apenas com tráfego ativo e em fase de estudos	03	1,91
Apenas em construção e em fase de estudos	05	3,18
Estradas de ferro apenas com tráfego ativo	16	10,19
Estradas de ferro apenas em construção	02	1,27
Estradas de ferro apenas em fase de estudos	45	28,66
Estradas de ferro apenas com concessão	78	49,68
TOTAL	157	100

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida.** Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877.

Das 157 concessões distribuídas pelos governos até o começo de 1877, apenas 27 estavam em funcionamento, o que representava 17,20% de todas as concessões distribuídas como ativas. O contraponto destes números são as ferrovias que não haviam chegado ao estágio de construção, ou seja, era apenas uma iniciativa sem qualquer tipo de materialidade, que compunham 78,34%, ou 123 empresas que ainda não estavam no estágio de construção. Ou seja, para cada ferrovia em funcionamento, havia outras 3,5 companhias sem qualquer tipo de obra ou funcionamento. As estradas de ferro que aparecem com tráfego ativo, em construção e em fase de estudos na **Tabela 06** são: São Francisco (da capital da Província de Pernambuco ao norte do rio São Francisco); Juazeiro (da capital da Província da Bahia ao Juazeiro, no rio São Francisco); e Leopoldina (do Porto Novo do Cunha à Santa Rita do Meia Pataca, em Minas Gerais). Um ponto em comum às três companhias era o caráter de seu funcionamento, todas elas serviam de escoamento de *commodities*, como por exemplo, açúcar e algodão na São Francisco e Juazeiro e café e açúcar na Leopoldina. O que pode explicar o processo de expansão

em que estavam, já que uma característica deste tipo de produção agrícola era a constante expansão da fronteira agrícola, necessitando que as ferrovias expandissem os seus trilhos entre o ponto de escoamento até o ponto limítrofe das plantações.

As outras companhias que estavam ativas, porém sem planos de expansão eram: Cearense (de Fortaleza a Baturité, na Província do Ceará); de Campinas a São João do Rio Claro; Mogiana (de Campinas a Mogi-Mirim); Ituana (de Jundiá a Itu); São Paulo e Rio de Janeiro (de São Paulo à Cachoeira, na Pedro II), todas na Província de São Paulo. Por fim, é preciso ressaltar a ausência da Estrada de Ferro Pedro II nestas duas categorias, pois de acordo com o índice, não havia obras ou estudos para a expansão da companhia, que no momento possuía por volta de 600 km de trilhos.

Tabela 07 – Concessões ferroviárias no Brasil até fev. de 1877

Províncias	Império	Província	Ambos	Não informado	Total p/ província
Alagoas		02	01	01	04
Bahia	03	07		03	13
Ceará		02	01	01	04
Espírito Santo	01	01			02
Maranhão		02		03	05
Mato Grosso	01			01	02
Minas Gerais		17		08	25
Município Neutro				01	01
Pará		01		02	03
Paraíba do Norte			01		01
Paraná	01	02			03
Pernambuco	01	06	01		08
Piauí		01		01	02
Rio de Janeiro	01	38	03		42
RJ e MG	03	03		01	07
RJ e SP		02			02
Rio Grande do Norte		02		01	03
Rio Grande do Sul	03	06		01	10

Santa Catarina	01		01		02
São Paulo	02	09	01	03	15
Sergipe		01		02	03
TOTAL	17	102	09	29	157

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 16ª legislatura pelo ministro e secretário de estado dos negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas Thomaz José Coelho de Almeida**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877.

Um dado importante da **Tabela 07** é a quantidade de concessões que foram distribuídas até aquele momento pelas províncias brasileiras. Do total de 157 concessões, pelo menos, 70,7%²¹¹ foi distribuído pelos governos provinciais, um número alto, considerando que a construção das estradas de ferro costumava sugar muito dinheiro dos cofres públicos, que constantemente eram ponto central de queixas por parte dos parlamentares e dos presidentes das províncias, que reclamavam do pouco volume de dinheiro que as províncias possuíam para o cumprimento dos orçamentos montados. É neste contexto que quase um terço de todas as concessões do país foi distribuído pela província fluminense, que liderou o quesito com 46, seguida de Minas Gerais com 20, São Paulo com 12 e Bahia com 07. Mudando o olhar para a o total de concessões por província, levando em consideração todas as modalidades, a ordem no *ranking* era a mesma. Rio de Janeiro com 52 concessões, Minas Gerais com 32, São Paulo com 17 e Bahia com 13, sendo necessária uma menção ao Rio Grande do Sul, única província fora do das regiões agroexportadoras com pelo menos uma dezena de concessões.

Entre 1871 e 1874 foram construídos 768,66 km de ferrovias, totalizando 1523,780 km, uma média de 192,17 km por ano, valor quatro vezes maior do que o período entre 1854 e 1871, que teve média de 44,41 km por ano. Se esse ritmo de crescimento fosse o mesmo desde a primeira ferrovia, em 1854, o número de quilômetros construídos no Império seria 2319,52 km maior que o existente, resultando em mais do que o dobro da quilometragem, que poderia chegar a 3843,3 km. O crescimento do ritmo de construção das ferrovias ocorreu por dois fatores: o primeiro foi o sucesso da Pedro II, que neste momento já cortava as províncias fluminense, mineira e paulista; o segundo foi a nova legislação que dava mais segurança aos investidores e também possibilitava o crescimento do número de concessões pelas províncias²¹².

²¹¹ Devido a 29 concessões que não possuem a origem, não é possível afirmar com certeza o valor exato, podendo ser maior do que o posto no texto.

²¹² Decreto n. 2450, de 24 de setembro de 1873. Concede subvenção quilométrica ou garantia de juros às Companhias que construírem estradas de ferro, na conformidade da Lei n. 611 de 26 de junho de 1852.

Entre as companhias citadas até agora, todas foram resultado do sistema de concessões brasileiro, baseado no interesse particular, com a apresentação de interesse a uma das esferas do governo, que autorizava a concessão e, além disso, dava suporte para a construção e o funcionamento das ferrovias. Sistema similar aos adotados na Rússia e na Áustria, no qual o Estado era responsável apenas por algumas companhias com maior importância, como no caso da Pedro II no Brasil. Além destes, outros dois sistemas eram mais utilizados por outros países. Um deles com a administração das ferrovias pelo Estado, como, por exemplo, na Bélgica e nas regiões da Baviera e na Saxônia. Outro era o liderado pelas empresas particulares, que financiavam todas as etapas do processo, utilizado na Inglaterra, nos Estados Unidos e na França²¹³.

Outro ponto que diferenciava o modelo de concessões brasileiro do de outros países era a falta de planejamento e organização. Em países como os EUA e a Inglaterra foram realizados, após as primeiras ferrovias, estudos profissionais prévios para a implantação de uma rede ferroviária. Desde a primeira ferrovia brasileira não foram realizados planos viários gerais ou parciais pelo território do Império. As ferrovias foram distribuídas e traçadas de acordo com os interesses daqueles que as organizavam, seguindo no máximo as indicações das concessões provinciais ou imperiais, mas com pouquíssimo rigor necessário à construção de uma malha que se comunicasse entre si, sendo conveniente aos interesses das localidades que seriam atendidas, aos interesses de políticos e também visando a ligação da produção ao mercado consumidor. O ministro José Fernandes da Costa Pereira Junior, ao trazer estes dados, revelou a necessidade da correção destes procedimentos, tendo em vista que outros países estavam enfrentando problemas para revertê-los, pois, em muitos casos, com grande parte da malha já estabelecida, ficava difícil a modificação de alguns ramais. Para modificar esses procedimentos o ministro sugeriu a participação das Assembleias das províncias que, na maioria dos casos, legislavam a favor dos interesses da província e dos deputados. Mantendo essa prática, o pedido de contribuição do ministro foi ignorado pelas Assembleias das províncias²¹⁴.

A partir de 1875 era possível perceber o aumento da preocupação, por parte do governo, com os fracassos de algumas concessões e também com as dificuldades encontradas por aqueles que lideravam esses empreendimentos. O ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em algumas falas dirigidas à Assembleia Geral, demonstrou preocupação com a situação, visto

²¹³ Ibid., p. 74.

²¹⁴ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior**, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, p. 76.

que, mesmo com novas leis atualizando os regimes de auxílios por parte do governo às companhias ferroviárias, as garantias de juros e as subvenções não estavam sendo relevantes para o investimento de capitais estrangeiros, que em muitos casos eram os principais investidores em empresas que necessitavam de um grande volume de capital nas companhias ferroviárias^{215,216}.

A fim de compreender as baixas investidas britânicas nas empresas brasileiras, o ministro Thomaz José Coelho de Almeida solicitou ao Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Império do Brasil na Grã-Bretanha que criasse um inquérito, dirigido a empresários e investidores das praças europeias, que auxiliasse na compreensão do que deveria ser feito por parte do governo brasileiro para desobstruir o levantamento de capitais naqueles países²¹⁷. O inquérito contava com as seguintes questões:

1º. Convém manter a forma de garantia e de subvenção quilométricas concedidas pela Lei n. 2450 de 24 de Setembro de 1873? No caso afirmativo que modificações se fazem urgentes para que nenhum estorvo prejudique o levantamento dos capitais destinados às estradas, que gozam do favor da referida Lei?

2º. Seria preferível aos interesses do Estado, e de mais pronto êxito, o sistema de garantias diretas concedidas aos empréstimos contraídos pelas companhias concessionárias das estradas de ferro?

3º. Que vantagem alcançaria o Governo Imperial se, abandonado quaisquer outros meios, levantasse diretamente um empréstimo para a construção das estradas de ferro do Império, tornando para tipo o sistema e forma atualmente seguidos, para operações idênticas, pelo Governo da Rússia²¹⁸?

As perguntas acima deixam claro qual era a intenção do governo imperial. Possibilitar mudanças que dessem versatilidade ao angario de capitais dos empresários estrangeiros que tivessem como objetivo investir em empresas nacionais e que fosse mais interessante para estes consolidar suas presenças nas praças brasileiras. Analisando as respostas obtidas, o ministro brasileiro em Londres concluiu que:

(...) o meio de obter capitais na Inglaterra é oferecer aos capitalistas um título simples, certo, seguro, a salvo de contingências e de dúvidas quanto ao custo das linhas, título

²¹⁵ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877, p. 164.

²¹⁶ Sobre o investimento estrangeiro no período imperial, cf. FENDT JUNIOR, Roberto. Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913 - uma avaliação da política brasileira. **Revista Brasileira de Economia**, v. 31, n. 3, p. 521-540, 1977.

²¹⁷ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877, p. 164.

²¹⁸ Id. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima-setima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu**, Rio de Janeiro, Imprensa Industrial, 1878, p. 248-249.

pelo qual se empenhe diretamente o crédito do Governo Imperial, sendo os juros pagáveis em Londres pelos seus agentes financeiros²¹⁹.

Sendo assim, o ministro Sinimbu declarou:

Examinei muito atenciosamente tais informações e pareceres, e auxiliando-me com a observação dos fatos passados entre nós, convenci-me de que não a Lei, mas o modo de execução que se lhe há dado, carecia profunda alteração. Proveio daí o decreto de que acima vos falei (decreto n. 2450 de 24 de setembro de 1873), o qual estabeleceu, além de outras cláusulas, a fiança ou garantia do Estado sobre o capital que for fixado e reconhecido pelo Governo como necessário e suficiente à construção de todas as obras das estradas de ferro, o pagamento dos juros em dias determinados sobre todo ou parte do capital fixo, à proporção que for sendo realizado, finalmente o câmbio de 27£ por 1\$000 para todas as operações das companhias cujos capitais forem levantados em países estrangeiros. Tenho que por este modo poderão as empresas oferecer aos capitalistas, assim estrangeiros como nacionais, títulos aceitáveis pela sua simplicidade, certeza e segurança, não expostos às dúvidas a que com razão aludir o Ministro Brasileiro em Londres²²⁰.

Dessa forma, a principal questão, segundo os levantamentos realizados pelo funcionário do Império em Londres, era, para além da garantia de juros ou subvenção, a falta de confiança que o mercado europeu tinha nos negócios brasileiros. O principal empecilho era o risco de se investir em ferrovias que, de uma hora para outra, poderiam necessitar de um capital muito superior do que o previsto. Sendo assim necessário que o governo brasileiro entrasse nos negócios de forma a garantir a realização das obras e dos serviços necessários nas estradas de ferro. Além disso, o governo também deveria agir como um fiador das companhias, visto que muitos empreendimentos poderiam ser desfeitos, com risco de não haver contrapartida da companhia. Ou seja, era necessário que o governo imperial, na condição de um Estado consolidado após mais de 50 anos de independência, servisse de fiador das companhias nacionais, garantindo aos investidores estrangeiros que, caso algum investimento perdesse a liquidez, um possível prejuízo fosse revertido pelo próprio governo. Foi nesse contexto de mudanças nas regras sobre concessões, empréstimos de capitais, brigas de interesse entre diversas instâncias e questões de poder político local que estava inserida a Estrada de Ferro Leopoldina.

²¹⁹ Ibid., p. 250.

²²⁰ Ibid., p. 250-251 (grifo nosso).

Capítulo 03 - Uma nova Leopoldina na Zona da Mata mineira

Volta-Grande, 09 de outubro. Uma inauguração de caminho de ferro, sendo festa atraente, como prova do progresso de um país, não deixa, contudo, de ser tarefa árdua, para quem tem de descrevê-la. [...] A 1 hora e 20 minutos estávamos em Porto-Novo do Cunha. Na estação, uma banda de música estruge os ares com o hino nacional. Deixamos a linha de Pedro II, entramos nos carros da nova estrada. O Imperador, o ministro, os semanários da Corte, o diretor da nova companhia, Dr. João Paulo de Mello Barreto, o da estrada de D. Pedro II, Dr. Sobragy, o engenheiro em chefe desta, Dr. Firmo de Mattos, o engenheiro fiscal Dr. Aranha, rodeiam o Imperador, que vai num carro aberto, embandeirado e na frente da própria máquina. [...] Às três horas chegávamos à Volta Grande. A câmara de Leopoldina nomeou ao Dr. José do Rezende Monteiro, para cumprimentar a S. M. Imperial. [...] No final do festim, o diretor da companhia ergueu um brinde a Sua Majestade. Aos lados do chefe do Estado sentaram-se os cavalheiros acima nomeados e mais os senhores conselheiros C. Ottoni, senador Firmino, conselheiro Homem de Mello e Dr. Monteiro de Barros. Ali pernoitou, e visitou pela manhã de hoje a fazenda do mesmo nome, pertencente ao Sr. José Rezende Monteiro. [...] Está, pois, inaugurada a Estrada de Ferro da Leopoldina²²¹.

Em 1874 foi inaugurado o primeiro trecho da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina. Porém, apenas em 1877 a cidade que deu nome à companhia teve a sua estação inaugurada, junto à de Cataguases, ressaltando as idas e vindas que marcaram o processo da primeira expansão da companhia pela Zona da Mata mineira.

O ano de 1870 foi o primeiro da 18ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, que ocorreu até o final do ano de 1871. Nessa legislatura foram eleitos pelo 3º distrito, que abrangia parte da região central e a Zona da Mata, os seguintes deputados: Dr. Américo da Silva Oliveira, médico nascido e com carreira política em Itajubá; Capitão Cândido Ignácio Ferreira Lopes, natural e com negócios nas proximidades da cidade de Campanha; Dr. Feliciano Augusto de Oliveira Penna, natural de Barbacena e bacharel em Direito; Tenente-coronel José Miguel de Siqueira, fazendeiro e natural de Barbacena; Dr. Luiz Eugénio Horta Barbosa, bacharel em direito atuante em Juiz de Fora; e Dr. Theotônio de Miranda Lima, bacharel em Direito também com atuação em Juiz de Fora. O terceiro distrito era constituído pelos antigos 13º, com sede em Baependi, 17º, com sede em Barbacena e 18º distritos, com sede em Leopoldina. Antes da reforma realizada nos distritos eleitorais²²², a Mata mineira elegia três deputados provinciais (além dos 17º e 18º distritos, havia o 19º com sede em Ubá). Com a reforma, o distrito de Ubá foi inserido ao distrito com sede em Ouro Preto, e a Mata passou a

²²¹ JORNAL DO COMMERCIO. **Gazetilha**: Estrada de ferro da Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 53, n. 281, 10 out. 1874, p. 03.

²²² Realizada pelo governo imperial a partir do Decreto n. 2636, de 05 de setembro de 1860.

eleger por volta de seis deputados por legislatura²²³. Dos seis deputados, dois eram do sul de Minas e os outros quatro eram da Zona da Mata mineira.

O primeiro passo para a concretização da estrada de ferro na Zona da Mata foi dado na 42ª sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, no dia 24 de setembro de 1870. O deputado Horta Barbosa pediu a palavra para apresentar o Projeto n. 120, infelizmente, por falta de documentação, não foi possível acessar a fala proferida pelo deputado na defesa ao apresentar o projeto, porém, o apresentado foi o seguinte:

A Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais decreta:

Art. 1º. Fica o presidente da província autorizado.

§1º. A contratar com qualquer empresa ou companhia, que para este fim se organizar, a construção de uma estrada de ferro, pelo sistema do ramal de Vassouras [da E.F. Pedro II], que ligue o Porto Novo do Cunha à cidade de Leopoldina.

§2º. A subvencionar a empresa ou companhia que para este fim se organizar com a quota votada para a construção da estrada macadamizada de rodagem da Leopoldina a Porto Novo do Cunha, com tanto que essa subvenção não exceda ao máximo de setenta contos de réis por légua, ficando nesta parte modificada a lei.

§3º. A estrada de ferro que a empresa ou companhia construir passará a pertencer a província findo o prazo de 50 anos, dentro dos quais pertencerá o uso fruto dela a mesma empresa ou companhia.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário²²⁴.

O ponto mais importante não está no texto, mas sim nas assinaturas. Como era possível esperar, todos os deputados eleitos pelo 3º distrito assinaram o projeto juntamente a Horta Barbosa, mesmo aqueles que não tinham ligação com a Zona da Mata, mas que devido à divisão distrital, estavam neste distrito. Mesmo não sendo vinculados à Zona da Mata, ter os nomes vinculados a um projeto de ferrovia faria com que esses deputados, não apenas em suas regiões, como também nos municípios da Mata, fossem lembrados pelos eleitores. Além dos seis deputados ligados ao 3º distrito, outros cinco nomes assinaram o projeto: Dr. Lucas Antônio Monteiro de Castro, natural de Leopoldina, porém eleito pelo 1º distrito; Dr. Joaquim Bento de Oliveira Júnior, deputado com atuação política na região central de Minas Gerais; Dr. Joaquim Ignácio de Mello e Souza Jequiriçá, deputado eleito pelo sul de Minas e Dr. Jeronymo Máximo Versiani e Castro, bacharel em Direito e deputado eleito pelo distrito do sul de Minas. O apoio de Lucas Antônio Monteiro de Castro era esperado, pois, como já citado anteriormente, era membro do clã dos Monteiro de Castro, família rica e produtora de café na região de Leopoldina e que seria amplamente atendida pelos trilhos da futura companhia.

Não foi possível equacionar o motivo do apoio dos outros quatro políticos. A família Monteiro de Castro possuía raízes na porção central da província, com grande capital político

²²³ SARAIVA, 2008. **op. cit.**, p. 281-283

²²⁴ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 243, 08 out. 1870, p. 03 (grifos nossos).

e econômico, tanto que o único representante da família na Assembleia foi eleito pelo 1º distrito, com sede em Ouro Preto, o que poderia explicar a presença de Joaquim Bento, deputado eleito pelo 2º distrito, com sede também na região central, mais especificamente em Sabará. Por fim, sobram os outros dois deputados eleitos pelo sul de Minas. Desde 1860 a produção cafeeira chegou ao sul de Minas, dividindo espaço com a produção agropecuária da região, que mesmo com o avanço da cafeicultura não diminuiu em importância econômica, com o seu principal mercado no Rio de Janeiro²²⁵. Sendo assim, o apoio destes dois deputados ao projeto poderia ser uma forma de, futuramente, conseguir o apoio de representantes de outras regiões para a aprovação de concessões de vias férreas na porção sul, um tipo de moeda de troca quando os interesses das cidades ao sul da província entrassem em discussão. Na sessão seguinte, em 26 de setembro de 1870, o projeto foi aprovado sem debate em primeira discussão, necessitando ainda passar por mais duas discussões até a aprovação de fato²²⁶.

Foi na sessão do dia 27 de setembro²²⁷ que o projeto entrou em segunda discussão, sendo apresentada uma emenda substitutiva pelos deputados Dr. Modesto de Faria Bello, ten-cel. José Miguel de Siqueira e José Bento Nogueira Júnior. No artigo primeiro, o primeiro parágrafo modificava o valor a ser gasto pela província na subvenção. O texto trazia que a quantia não poderia exceder os nove contos de réis por cada quilômetro, enquanto no projeto original o valor era de 70 contos por légua. Além disso, a emenda trazia também a possibilidade de garantir juros de 7% sobre o capital investido, desde que este não excedesse a 2400 contos. No segundo parágrafo foi acrescido o controle no pagamento que era inexistente no projeto inicial. A empresa que se organizasse para construir a ferrovia só receberia o pagamento pelo quilometro de estrada com a obra concluída. Tendo relação com o segundo parágrafo, o terceiro limitava também a forma de pagamento da garantia de juros:

A garantia de juros de sete por cento tornar-se-á efetiva sobre os capitais despendidos e na proporção das rendas, de maneira que a província só pagará todos os juros, quando as rendas da estrada não chegarem para amortizar o capital, e produzir os juros, que ficam garantidos, não podendo ser retirado mais de vinte por cento da renda líquida para a amortização do capital.

Por fim, a emenda também substituíra o segundo artigo, impondo a necessidade de o ramal ferroviário ser entregue à província, após 50 anos, em perfeito estado de conservação, além dos artigos seguintes fixarem multas e prazos de acordo com as regulamentações do

²²⁵ RESTITUTI, 2006. *op. cit.*, p. 199.

²²⁶ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 03, n. 244, 11 out. 1870, p. 01.

²²⁷ Todas as informações apresentadas sobre a sessão de 27 de setembro de 1870 estão em: NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 244, 11 out. 1870, p. 02-03.

Presidente da Província. A principal função desta emenda foi dar controles e limites para o projeto inicial, que apresentava um texto muito genérico e que poderia gerar abusos econômicos por parte da companhia que viesse a ser constituída para este princípio.

Após a apresentação da emenda substitutiva, foi iniciada a discussão pelo deputado Cônego Modesto Luiz Caldeira, eleito pelo 4º distrito, com sede em Montes Claros:

Sr. presidente, este projeto encerra matéria de suma transcendência, sua adoção constituirá a província na contingência de prescindir de todas as obras, também de grande importância, para unicamente quase que aplicar toda a sua renda na fatura de uma estrada de ferro, que do Porto Novo do Cunha se dirige à cidade de Leopoldina. Não estou habilitado para falar sobre a matéria (...) muito principalmente tendo ela já sido estudada pelo nosso colega, o Sr. Dr. Bello que, em nome da comissão [de estradas]²²⁸, ofereceu a emenda substitutiva. Este projeto, Sr. presidente, vem contrariar outro²²⁹ que a poucos dias aprovamos autorizando o governo a contratar com qualquer companhia, que a isso se propuser, a construção de estrada garantindo a província juros de 6% sobre a falta que houver nas taxas itinerárias. Agora, apresentando-se este projeto em que igualmente se garante juros de 6%, não sobre a falta das taxas itinerárias, mas sobre os capitais empregados destrói-se completamente a eficácia daquele projeto, que já foi aprovado. Além disso, a assembleia não tem ainda os dados suficientes para de pronto, e tão rapidamente aprovar este projeto.

O deputado apresentou alguns pontos que merecem destaque. O primeiro referente aos gastos que a província faria caso alguma companhia viesse a organizar-se para a realização das obras e utilizasse da garantia de juros ou subvenção quilométrica proposta pelo projeto ou pela emenda substitutiva. O segundo era quão tardia foi a apresentação do projeto (apresentado na 42ª sessão, sendo que última sessão prevista era a 47ª), principalmente um que envolvia uma grande quantia de dinheiro e necessitava de uma ampla discussão para a aprovação. O deputado continuou:

Não posso computar qual quantia que deverá a província empregar para o primeiro pagamento dessa estrada. Creio que o projeto dispõe irá pagando a proporção que se for construindo a estrada (...) mas, desde que se interessam nessa construção fazendeiros importantes da mata do Rio²³⁰, homens que possuem grandes capitais, talvez que a estrada se conclua no prazo de dois anos.

No meio de sua fala foi destacada uma voz, não identificada por quem transcreveu a discussão, que corrigiu o deputado falando que havia uma emenda para fazer o pagamento a cada etapa concluída. Outro ponto apresentado pelo deputado foi a questão do interesse dos fazendeiros da região pela companhia, e como isso poderia acelerar o processo, fala que foi influenciada pelos proponentes da petição que originou o Projeto n. 120, que possuíam ligações

²²⁸ Grifo nosso.

²²⁹ O projeto citado pelo deputado neste momento é referente ao projeto que aprovava a construção de diversas estradas de rodagem pela Província de Minas Gerais, abordado no segundo capítulo deste texto.

²³⁰ Segundo Mercadante, 1973, a expressão Mata do Rio era utilizada nas regiões centrais da província para denominar aqueles que iam para as áreas proibidas durante o surto do café: “foi para a Mata do Rio”.

com a cafeicultura na região de Leopoldina e a até então Santa Rita do Meia Pataca²³¹. Um dos pontos do argumento de Modesto Caldeira contra a aprovação do projeto foi a limitação aos cofres da província:

Não entro em longas considerações porque, como já disse, sou o menos habilitado sobre a matéria; e as poucas reflexões que vou aventurando são unicamente para provocar a discussão e ouvir o nobre autor do projeto justificá-lo de forma, que a casa bem orientada, possa aprová-lo. Todos nós reconhecemos que a província carece de estradas, mas esta necessidade não pode ser satisfeita de um só golpe. Se dispendermos por esta forma unicamente com o ramal que do Porto Novo do Cunha se dirige a cidade da Leopoldina, o resultado será que o centro, o sul e o norte da província (...) ficarão sem estradas.

O principal argumento do deputado era que, ao dar estas garantias para a construção da ferrovia, o tesouro provincial não teria condições de garantir estradas comuns às outras regiões da província. Argumento sustentado também pelo deputado Dr. Luiz Gomes Ribeiro, que reforçou, no meio da fala de Modesto, a carência de estradas do norte de Minas. Modesto Caldeira também defendia que não havia necessidade da construção de uma ferrovia tão próxima ao ramal da Pedro II:

Eu entendo, Sr. presidente, que a província não está em circunstâncias de fazer já e de pronto estradas de ferro, principalmente para lugares que já estão próximos do grande ramal. Se os fazendeiros da mata do Rio entendem que essa é de grande utilidade para seus interesses peculiares, para o transporte de seus gêneros, eles, que dispõem de grandes capitais, que possuem muito patriotismo, podem muito bem fazer essas 10 léguas de estrada, ainda mais, tendo esta casa votado uma lei que autoriza o presidente a contratar com quaisquer companhias que se organizarem na província.

De forma sucinta, encontra-se nas falas do deputado, além da preocupação com os cofres da província, a necessidade de reafirmar que a província não deveria gastar grande parte de seu tesouro para satisfazer as vontades dos fazendeiros da Zona da Mata, principalmente com a aprovação do projeto anterior que dava autorização ao Presidente da Província na construção de uma estrada de rodagem pelo mesmo trajeto, que custaria menos e seria de fácil execução pelos capitais dos cafeicultores matenses. Há também uma “revolta” dos deputados do norte da província, exemplificada na fala do deputado Gomes Ribeiro: “A província não manda fazer uma ponte no Norte e há de mandar fazer uma estrada de ferro no Sul!”.

Um aditivo, assinado por Horta Barbosa, Feliciano Penna, Capitão António de Assis Martins, José Miguel e Modesto de Faria Bello foi apresentado:

A empresa ou companhia ficará responsável a indenizar a província das quantias que receber dos cofres provinciais (se não concluir o ramal até o seu ponto terminal, no prazo que no contrato for estipulado) com os capitais e bens da mesma companhia, sendo as obras realizadas e avaliadas por árbitros profissionais nomeados pelas partes contratantes.

²³¹ BLASENHEIM, 1996. *loc. cit.*

Esse aditivo foi mais uma ferramenta dos deputados com objetivo de conter abusos por parte da companhia e também defender os interesses da província, que não poderia auxiliar na construção da ferrovia sem ter alguma garantia de retorno. Após a apresentação do aditivo, o deputado Justino de Andrade Câmara, eleito pelo distrito de Montes Claros, pediu a palavra para sustentar seu voto. O primeiro ponto abordado foi o custo que o empreendimento traria para província, principalmente devido à garantia de juros de 7% sobre o valor gasto pela companhia que, em longo prazo, faria um montante de dinheiro muito além do que seria possível à província realizar o pagamento sem ferir o orçamento. O deputado também propôs outra questão:

Agora quero encarar a questão por outro lado. Será por ventura a empresa de um ramal de estradas de ferro da Leopoldina ao Porto Novo do Cunha, a empresa mais grandiosa, de que nos devemos hoje ocupar, aquela que nos mereça de preferência os sacrifícios que possa a província de Minas fazer, dado mesmo o caso de que os possa ela fazer? Não está diante de nós a importante navegação do Rio das Velhas e S. Francisco? Não vemos que esta empresa tem não só de felicitar a província de Minas, como, direi mesmo, a todo o Império? Nós temos uma artéria comercial preparada pela natureza, temos 250 e tantas léguas de rio navegável e esta navegação, pode-se dizer, tem estado até agora esquecida. (...) Temos desprezado as vantagens naturais, para levantarmos sobre bases pouco estáveis os melhoramentos artificiais. (...) Quando o governo geral trata de realizar o prolongamento da estrada de ferro de D. Pedro II até as margens do Rio das Velhas, para que a navegação deste rio e a de São Francisco seja aproveitada, quando vejo, Sr. presidente, que esta ideia é uma ideia geral, uma ideia que a todos pode felicitar, e quando considero que em um futuro muito próximo, realizada ela, teremos de convergir todas as nossas vistas para a navegação desse dois importantes rios, das Velhas e São Francisco (...) não posso, Sr. presidente, autorizar com meu voto ficar a província de Minas impossibilitada de, em breve, realizara aquilo que de sua parte deve-se esperar para que tão grande empresa de o resultado que deve dar. Não é, Sr. presidente, o interesse de bairro, não é a falta de patriotismo, ou antes não é o patriotismo localizado que me leva a combater o projeto.

Andrade Câmara reforçou a necessidade do uso de uma rede de transporte variada, além disso, apesar de reforçar que defendia um patriotismo para todos, ao invés do patriotismo localizado dos deputados da Mata, é evidente que o principal interesse do deputado era o de reforçar o transporte na porção norte da província. Com a Pedro II seguindo em direção à bacia do São Francisco, através do rio das Velhas, o curso natural do rio tornaria a região norte da província um entreposto comercial favorável aos interesses daquela região, ou seja, de certa forma, a defesa do deputado visava deslocar o núcleo de investimentos e desenvolvimento dos transportes da Mata para o Norte, favorecendo aos seus eleitores. Após esta fala, o deputado finalizou o seu discurso:

Srs., se não tenho dito quanto é bastante para modificar a convicção de qualquer dos nobres deputados propugnadores do projeto, e nem tal foi minha intenção, creio que se menos tenho dito quanto é suficiente para motivar o meu voto. Declaro a casa que

em quanto a grande ideia de navegação do rio São Francisco não for lembrada pelos nobres deputados e por esta assembleia, enquanto as grandes ideias que interessam a toda a província não forem tratadas, serei escrupuloso em votar por outras (...) Srs., enquanto a ideia da navegação do rio das Velhas não for uma realidade, enquanto esta província não fizer o que por sua parte deve para que esta ideia se realize, eu não concorro com o meu voto para que ela faça sacrifícios, que a impossibilitem de mais tarde poder auxiliar a grande empresa da navegação dos nossos rios.

Mesmo com todas as falas contrárias, principalmente por parte dos deputados do distrito de Montes Claros, o projeto substitutivo foi posto em votação e aprovado. O mesmo ocorreu com o aditivo, modificando o projeto original e encerrando a discussão naquela sessão. O projeto voltou para a 3ª discussão na 46ª sessão, ocorrida em 29 de setembro de 1870²³², penúltima sessão daquele ano. O deputado eleito pelo 1º distrito, Dr. Joaquim de Vasconcellos Teixeira da Motta, pediu a palavra para apresentar um requerimento. O parlamentar iniciou sua fala reconhecendo que grande parte da casa era a favor da aprovação do projeto, visto que já havia sido aprovado em 1ª e 2ª discussão. Teixeira da Motta reconheceu que, mesmo os deputados que apresentaram questões ao projeto não eram contra a sua relevância, por reconhecerem que, ao passar por municípios dos mais ricos da província naquele momento, a ferrovia inevitavelmente traria benefícios, fazendo aumentar a renda da província. Segundo o deputado, o combate ao projeto era fruto do que os deputados consideravam ser uma impunidade com a província. O deputado apresentou três considerações contra o projeto:

A primeira é que, tendo nós a construir várias estradas de primeira necessidade, estradas que foram atendidas no projeto oferecido pelo ilustre deputado, o Sr. Dr. Bello, e já aprovado pela casa, não é possível que gastemos todos os fundos de que pode dispor o cofre com um só desses ramais. Pecariamos contra a justiça distributiva. Em segundo lugar nossas finanças não permitem que, ao menos sem preterição de todos os mais ramos do serviço público, que decretemos a construção deste ramal de estrada de ferro, que absorverá toda a renda anual disponível. (...) A terceira razão, e para mim a mais importante, é que o mais interessado na construção de ramais que aumentem o tráfego e, por conseguinte os rendimentos da E.F. Pedro II é por sem dúvida o governo geral; porquanto é de seu interesse que não fiquem mortos os capitais avultadíssimos que tem empenhado nessa estrada, capitais que vão aumentando diariamente. V. Exc. sabe que está-se convertendo em lei a concessão de um crédito de 35 mil contos para se levar a E.F. Pedro II às margens do rio das Velhas; e, logo que ela ali chegue, a consequência forçada será que o próprio governo geral se encarregará da navegação deste rio e do São Francisco, pois, mediante um sacrifício mínimo, em relação aos já feitos, e que ainda serão precisos para levar a estrada a esse ponto, terá ela um prolongamento de cerca de 400 léguas, a que tanto montam as seções navegáveis, desde já, do rio das Velhas e do São Francisco até o ponto em que na província da Bahia cessa sua navegabilidade natural. Por isso entendia eu que, sendo forçoso que o governo imperial se encarregue da construção destes ramais, que não podem ser feitos senão na província de Minas, pois por ela é que se vem internando a E.F. Pedro II; e, quaisquer que sejam os ramais, qualquer que seja sua direção, qualquer que seja o seu ponto objetivo, eles sempre cortarão o solo mineiro; entendia, digo, que não era a província de Minas, nas más circunstâncias financeiras que se acha, que devia incumbir-se de tais ramais.

²³² Todas as informações apresentadas sobre a sessão de 29 de setembro de 1870 estão em: NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 03, n. 245, 13 out. 1870, p. 01-03.

Além de repetir os pontos apresentados como desfavoráveis por outros deputados, Teixeira da Motta expôs uma nova percepção do projeto. Segundo o deputado o governo imperial, que no momento já era proprietário da Pedro II, poderia ser o responsável pelo custeio da expansão de outras ferrovias, para além da Pedro II, em Minas Gerais. Teixeira da Motta acreditava que o governo imperial deveria ter grande interesse em investir nessas estradas de ferro, pois a Pedro II encaminhava sua expansão de seus ramais pelo interior da província mineira. Dessa forma o governo do Império tornaria a Pedro II a principal via de comunicação para escoamento da produção mineira, principalmente do café na Zona da Mata. O deputado reforçou a sua ideia no restante da fala:

Bahia, Pernambuco e S. Paulo são províncias que se acham em condições mais vantajosas, e, no entanto, foi o governo geral quem se encarregou de iniciar nessas províncias a construção de estradas de ferro. Porque, pois, só uma das mais pobres, aquela que, tendo maior população, maior território, tem também mais necessidades a satisfazer, há de ser a única que se encarregue de fazer a sua custa exclusivamente obras desta ordem? Não nos opomos aos melhoramentos materiais, ninguém clama por eles com mais ardor, com convicção mais profunda do que eu.

Mais adiante, o deputado contestou a urgência do projeto, que só veio a ser posto a discussão nas últimas sessões da Assembleia, e também a falta de informações relativas às obras e em como seria planejada toda a rota:

Sr. presidente, não me consta (pode ser que tal fato se tenha dado, porém não com conhecimento meu) que a assembleia geral, ou a qualquer das províncias, tenha-se feito um pedido desta ordem, e com a exigência de ser resolvido nos últimos três dias da sessão, sem estudos prévios, sem um traço, se um orçamento regular! Longe de mim duvidar da honradez, boa fé e patriotismo dos honrados cavalheiros que se dirigiram a esta corporação em nome das ideias que fascinam a primeira vista. Mas, Srs., quais os conhecimentos técnicos desses indivíduos? Qual a experiência que têm elas dos trabalhos desta natureza? Quais os estudos feitos por pessoas competentemente habilitadas? Nada temos absolutamente – vamos construir um edifício de ar, vamos onerar a província com um sacrifício imenso de garantia de juros durante 50 longos anos! Quem nos dirá as crises comerciais, as crises agrícolas, as crises financeiras porque passará o país até então? Quem, de antemão, poderá dizer até onde irão os sacrifícios da província? Por outro lado, quem nos garante que serão suficientes os 2,500 contos em que é orçado o custo da estrada? Continuarei pela interrogação, porque me vejo em um mar de dúvidas, em trevas, pois nada há a respeito. Já se fez o traço? Já se sabe quantas serão as cavas necessárias, quantas pontes, quantos os tuneis mesmo, pois ninguém nos pode garantir de antemão que não se tenha de fazer nenhum? Quais as voltas que terá de dar a estrada para evitar as curvas mais sensíveis? Nada sabemos. O que há de certo em tudo isto é o imenso sacrifício que vai fazer a província; quanto porem ao ponto a que ela chegará, quanto ao que há de custar essa estrada, nada sabemos.

O deputado Versiani questionou: “O que há de certo a respeito das estradas de rodagem?” E teve como resposta: “Quando votamos o projeto relativo às estradas de rodagem, nada mais fizemos do que dar ao governo autorização para mandá-las construir, porém debaixo

de sua responsabilidade, quanto ao modo porque as mandasse executar.”. E foi rebatido pelo deputado Modesto de Faria Bello: “Pois isto também não é mais do que uma autorização”. Porém, Teixeira da Motta continuou afirmando que eram situações diferentes. O principal argumento era que, diferentemente dos diversos ramais de estrada de rodagem aprovados em sessões anteriores, a concessão do Projeto n. 120 seria para atender a um pedido de uma companhia que já estava a ponto de ser constituída, enquanto as estradas de rodagem ainda necessitavam de um planejamento prévio, sem haver nenhuma companhia ou particular já associado ao pedido das obras. Após debater questões de legislaturas e divisão de poderes com outros deputados, Teixeira da Motta retomou a discussão sobre a concessão ferroviária:

Não é minha intenção por este modo indireto matar a ideia. E por esta ocasião declaro com a franqueza e lealdade de um cavalheiro, que se forem satisfatórios os estudos, eu desde já hipoteco o meu voto a favor da concessão. Somente quero uma pequena margem, para que possamos pensar e cumprir o nosso dever de guardas dos cofres públicos, para que possamos devidamente zelar os interesses financeiros da província em geral, que por certo não nos deve merecer menos do que os melhoramentos materiais de dois ou três municípios. E não se diga, Sr. presidente, que é longo o prazo porque entendo que na vida das nações, um ano é menos do que um dia na vida do homem; e entretanto o homem sempre que trata de negócio importante pede a demora de um ou dois dias a fim de dormir sobre o caso, de deliberar e resolver melhor. E se é assim com o homem, porque nós representantes da província, os que por ela pensamos e deliberamos, não havemos de ter um ano, para que durante esse tempo se façam os trabalhos preparativos necessários, e possamos então deliberar com toda a calma e madureza, com que devem deliberar os legisladores.

Concluindo o discurso, apresentou o seguinte requerimento:

Requeiro que se adie para próxima futura sessão legislativa a discussão do projeto nº 120, devendo o governo, durante o intervalo das sessões ordenar o orçamento da estrada e mais estudos por um engenheiro da província.

Em seguida, foi a vez de Horta Barbosa, vice-presidente da casa e proponente do projeto, tomar a fala sobre a qual não há registro. Após uma discussão em que grande parte dos deputados repetiram os argumentos, o requerimento de adiamento foi rejeitado. O deputado Modesto Caldeira reiterou que a rejeição ao projeto era uma demonstração de que a casa estava assumindo o risco de manter o projeto para aprovação final. Além disso, defendeu que a construção de estradas de rodagem seria mais oportuna para a província, pois seriam realizadas de acordo com a capacidade do tesouro provincial, sem depender de pagar de uma só vez ou de empréstimos para suprir a demanda gerada pela garantia de juros ou a subvenção quilométrica da ferrovia. O principal argumento do deputado era que a Província de Minas Gerais não teria fundos tão volumosos como as de São Paulo ou Rio de Janeiro para suprir a demanda. Teixeira da Motta reforçou tal colocação apontando que Leopoldina não era Campinas, dando a entender que a produção daquela localidade não era o suficiente para dar garantias de renda à província.

Após mais algumas palavras relativas à incapacidade da província em realizar os pagamentos e também à imprevisibilidade da lavoura, Modesto Caldeira encerrou sua fala e a votação do projeto foi adiada para a sessão seguinte. Na 47ª sessão, realizada em 30 de setembro de 1870, o projeto foi levado à 3ª discussão e foi aprovado. Porém, uma manobra foi realizada pelos deputados contrários à votação. No momento em que a emenda seria votada, diversos deputados abandonaram a conferência em um movimento articulado, sendo assim, dado o avançado do horário, o presidente da Assembleia foi obrigado a encerrar a sessão, que foi a última, sendo o primeiro ano de sessões ordinárias da 18ª legislatura concluído no dia 1º de outubro²³³, ficando o Projeto n. 120 para ser votado no próximo ano.

No relatório apresentado pelo Presidente da Província à Assembleia em 1871 há uma seção apenas sobre o município de Leopoldina. Nele focou registrado que na localidade produzia-se café, cana-de-açúcar e diversos gêneros alimentícios, além da cultura do fumo, sendo o café o de maior número, com os outros gêneros sendo produzidos em pequena escala, destacando a falta de meios de transporte, com a exportação do café girando em torno das 10,8 toneladas no último ano²³⁴. Ainda sobre a região foi posto que:

Uma via regular, traçada nas condições científicas, pode conservar ou aumentar em muito pouco esta distância, senão diminui-la talvez, atendendo-se as facilidades oferecidas pelos terrenos que tem de percorrer. Uma linha férrea, por exemplo, que ligue estes dois pontos pode ser de uma incalculável vantagem para a agricultura, indústria e comércio dos importantíssimos municípios da Leopoldina, São Paulo do Muriaé, Presídio, parte do Pomba, Ponte Nova, e grande parte do território pertencente à província do Rio de Janeiro como sejam: S. José da Leonesa, Sto. Antônio de Pádua, do município de S. Fidélis, Cantagalo e Sta. Maria Madalena²³⁵.

Essa parte do texto evidencia que a presença de uma seção exclusiva sobre Leopoldina no relatório era uma tentativa de convencer, através de números e dados, que seria uma boa iniciativa a concessão ferroviária ligando Leopoldina a Porto Novo do Cunha, a fim de influenciar as ações dos deputados da casa no último ano daquela legislatura.

Na segunda sessão extraordinária de 1871, em 6 de março, foi apresentado o ofício n. 144, enviado pela Câmara Municipal de Leopoldina, solicitando que fossem decretados os valores necessários para a abertura da linha férrea entre a cidade e a estação da Pedro II, em Porto Novo do Cunha, sendo encaminhado às comissões de Pontes e Estradas e à 2ª de

²³³ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 03, n.245, 13 out. 1870, p. 03.

²³⁴ MINAS GERAIS, Província. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 02 de março de 1871, pelo presidente o Illm. e Exm. Sr. Doutor Antônio Luiz Affonso de Carvalho**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871, p. 102.

²³⁵ Idem, p. 103.

Fazenda²³⁶. Na quinta sessão ordinária, em 25 de agosto de 1871, foi apresentado o ofício n. 81, para avaliação da Assembleia. Uma proposta elaborada por José Vieira de Rezende, fazendeiro da região de Leopoldina, e Nominato José de Souza Lima, delegado da cidade, para a construção de uma estrada de ferro entre Porto Novo do Cunha e Santa Rita do Meia Pataca, atual Cataguases²³⁷. A 34ª sessão ordinária, de 05 de outubro de 1871 foi decisiva para a questão dos transportes ferroviários na Zona da Mata. O deputado Modesto Caldeira apresentou um parecer, assinado também pelos deputados Modesto de Faria Bello e Nogueira Penido, exigindo a devolução ao governo dos requerimentos e contratos relativos à estrada de que tratava o ofício n. 81, que foi apoiado e posto em discussão:

A comissão de pontes e estradas, a quem foi presente o requerimento em que os cidadãos coronel José Vieira de Rezende e Silva e Dr. Nominato José de Souza Lima propõem-se a construir uma estrada de ferro do Porto Novo do Cunha à Santa Rita do Meia Pataca, mediante as condições exaradas no mesmo requerimento, o qual está acompanhado de diversas informações e pareceres de engenheiros da Estrada de Ferro Pedro II, e das repartições fiscais da província, compulsando todos os referidos documentos concluiu que são inaceitáveis as condições da proposta, por onerosas à província, como se deduz dos referidos pareceres anexos; considerando, porém, que a lei provincial n. 1762 de 04 de abril do corrente ano, art. 4º e 5º dispõe genericamente quanto baste para que o presidente da província contrate com os suplicantes; sob demais condições mais racionais e aceitáveis, é de – parecer – que sejam o requerimento e mais documentos submetidos de novo à consideração da Exm^a. Presidência, a fim de proceder nos termos da referida lei²³⁸.

Na mesma sessão, o projeto do ano anterior, que não havia sido votado ao longo de todo o ano, foi colocado para 3ª discussão. O deputado Teixeira da Motta solicitou a retirada do aditivo apresentado anteriormente. Houve a votação e o projeto foi aprovado²³⁹. No dia 10 de outubro de 1871 foi decretada a lei n. 1826:

Francisco Leite da Costa Belém, vice-presidente da Província de Minas Gerais: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembleia Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1º. O presidente da Província fica autorizado:

§1º. A subvencionar com quantia que não exceda a 9:000\$000 rs. por quilômetro, ou a garantir juros até 7% sobre capital não excedente a 2,400:000\$ rs. à qualquer empresa, que se proponha a construir uma estrada de ferro, ligando o Porto Novo do Cunha a cidade de Leopoldina pelo sistema do ramal de Valença ou sistema Fairlie, ou da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

§2º. A empresa só terá direito a subvenção pelo número de quilômetros de estrada, cujas obras estiverem concluídas semestralmente.

§3º. A garantia de juros de 7% tornar-se-á efetiva sobre os capitais despendidos na proporção das rendas, de modo que a província só pagará todos os juros, quando as rendas da estrada não chegarem para amortizar o capital, e produzir os juros, que ficam garantidos, não podendo ser retirado mais de 20% de renda líquida para amortização do capital.

²³⁶ NOTICIADOR DE MINAS, **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 04, n. 285, 09 mar. 1871, p. 03.

²³⁷ Idem, ano 04, n. 349, 02 set. 1871, p. 01.

²³⁸ Idem, ano 04, n. 367, 17 out. 1871, p. 01.

²³⁹ NOTICIADOR DE MINAS, 1871. **loc. cit.**

Art. 2º. Este ramal férreo passará a pertencer, em perfeito estado de conservação, à província, sem mais ônus algum desta, findo o prazo de 50 anos, dentro do qual terá a mesma empresa o usufruto do ramal férreo.

Art. 3º. A fixação de prazos e multas, que garantam os interesses da província, será regulada pelo presidente da província, ficando sujeita à esse regulamento a empresa, que quiser gozar das vantagens estabelecidas no art. 1º.

Art. 4º. A empresa ou companhia ficará responsável a indenizar a província da quantia que receber se não concluir o ramal até o seu ponto terminal no prazo, que no contrato for estipulado, com os capitais e bens da mesma companhia, sendo as obras realizadas, avaliadas por árbitros profissionais, nomeados pelas partes contratantes.

Art. 5º. Revogam-se as disposições em contrário²⁴⁰.

Apesar do pedido do deputado Teixeira da Motta, pela lei publicada percebe-se que o aditivo permaneceu, sendo aprovado o texto apresentado na proposta da emenda substitutiva do projeto n. 120. Em uma edição do periódico fluminense *Jornal do Commercio*, de janeiro de 1872, já havia um anúncio de venda de propriedade com o seguinte texto:

Vende-se uma fazenda, que fica distante pouco mais de duas léguas da estação da estrada de ferro. Quase todas as terras são matas virgens e de superior qualidade, com cafezais de seis a oito anos. Quem a pretender dirija-se, na cidade da Leopoldina, ao Sr. Capitão Francisco de Paula Spinola e Castro, que está competentemente autorizado para a venda, ou ao abaixo assinado. Cidade da Oliveira, 02 de janeiro de 1872 – Joaquim Dias Bicalho²⁴¹.

Em janeiro apenas a lei provincial havia sido aprovada, nenhuma companhia havia sido autorizada a construir a ferrovia neste intervalo de tempo, mas os proprietários de terra já viam na chegada dos trilhos da ferrovia uma chance importante de garantir os ganhos, seja com a venda de terras, seja com a exportação do café pelos futuros trilhos da companhia.

Porém, em março de 1872, houve uma grande mudança no processo da concessão. Ultrapassando a jurisdição da lei promulgada pelo governo provincial, foi publicado o Decreto n. 4914 de 27, de março de 1872²⁴², com o seguinte teor:

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Majestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Atendendo ao que requereu o Engenheiro Antônio Paulo de Mello Barreto, Concede-lhe autorização para organizar uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro econômica entre a estação do Porto Novo do Cunha e Santa Rita da Meia Pataca na Província de Minas Gerais, de acordo com as cláusulas que com este baixam, assinadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor e Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comercio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

²⁴⁰ MINAS GERAIS, Província. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes de 1871**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871, p. 121-122.

²⁴¹ JORNAL DO COMMERCIO. **Estrada de ferro da Leopoldina**. Rio de Janeiro, ano 51, ed. 17, 17 jan. 1872, p. 05.

²⁴² Os dados apresentados sobre o Decreto n. 4919 de 27 de março de 1872 estão originalmente em: BRASIL, Império. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1872**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872, p. 136-145.

O decreto dava ao engenheiro o privilégio exclusivo de 50 anos, a partir da data da concessão, para construção de uma ferrovia entre Porto Novo do Cunha e Santa Rita do Meia Pataca. A companhia deveria no prazo de um ano apresentar os traçados da estrada, com a construção tendo de ser iniciada no período de um ano após a aprovação do projeto definitivo, tendo até cinco anos para a conclusão de todas as obras. Se não fossem atendidos os prazos a concessão poderia caducar, porém havia a possibilidade de prorrogação para o máximo de um ano. A concessão também trazia a possibilidade de desapropriação, por parte da companhia, de terrenos particulares caso fosse necessário para as obras do leito da estrada, dando o governo usufruto do terreno próximo ao traçado da ferrovia à companhia organizada. Além disso, todo o material de obras, no prazo proposto pelo governo, e o material rodante, nos 10 anos seguintes, estariam livres de cobrança de importação, só precisando a companhia a cada ano solicitar este direito ao Ministério da Agricultura.

O decreto imperial, com maior jurisdição, invalidou a lei da Província de Minas Gerais, gerando a revolta de alguns interessados no processo. Em um texto anônimo publicado no jornal *A Reforma*, publicou-se uma versão do que havia acontecido antes da aprovação do decreto. Afirmava-se que o processo para a aprovação do ramal foi encabeçado pelo Dr. Nominato e pelo Cel. José Vieira, ambos de Leopoldina, porém foi o Dr. Mello Barreto que recebeu a concessão do governo imperial. Ainda relatava que, em viagem a Leopoldina, o autor teria tomado conhecimento de uma reunião com os principais líderes da cidade, em que garantiriam com capitais próprios o processo de organização da companhia e, para isso, foi composta uma comissão com cinco membros, liderada pelo Dr. Nominato para que não houvesse muitos ruídos de comunicação. Dessa forma, Nominato percorreu diversas propriedades do município de Leopoldina apresentando o projeto para pequenos e grandes produtores para que estes pudessem dar apoio à companhia, caso o projeto fosse aceito pela Assembleia Provincial de Minas Gerais²⁴³.

Além disso, Nominato realizou diversas viagens a Ouro Preto, onde também buscou convencer os deputados provinciais a colocarem o projeto em votação, que ocorreu e foi aprovado. Também realizou viagens para a Corte, com a ideia de conseguir influência de pessoas do governo para auxiliar na organização da companhia perante o governo imperial. Nesta viagem foi-lhe informado que o Dr. Mello Barreto também estava interessado na concessão daquele trajeto e buscava, junto ao governo imperial, uma concessão para organizar uma companhia. Porém, ainda de acordo com o autor anônimo, Nominato recebeu garantias do

²⁴³ A REFORMA. **Parte não editorial**: Minas Geraes - Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 04, n. 93, 26 abr. 1872, p. 02.

então Ministro da Agricultura, Theodoro Machado, de que a concessão válida continuaria sendo a aprovada pela Província de Minas Gerais. Nominato de Souza já havia apalavrado com os produtores de Leopoldina o recolhimento de capitais para poder levar à frente o projeto da companhia, tendo um deles, o ten.-cel. Joaquim Martins Ferreira, concordado em bancar 10% do capital necessário do próprio bolso²⁴⁴.

Em meio a este processo, o Dr. Mello Barreto buscou negociar com Nominato a compra da concessão, dando a ele metade dos lucros que seriam da companhia, porém o negócio foi negado pelo bacharel da cidade de Leopoldina. Com a negativa de Nominato, o engenheiro conseguiu com o ministro da Agricultura a concessão, como pode ser visto no decreto citado acima, passando por cima do estabelecido pelo Ato Adicional de 1834, que previa total controle das decisões sobre estradas e melhoramentos entre pontos da província para a jurisdição do presidente da mesma, sem que houvesse a interferência do governo imperial²⁴⁵.

Três edições depois,²⁴⁶ foi a vez do Dr. Mello Barreto trazer sua versão dos fatos, na mesma seção do texto acusatório citado acima. Iniciou criticando as acusações: “Se o ilustrado correspondente estivesse bem informado, por certo que não censuraria o ministro que fez a concessão, não estranharia que um privilégio de concessão fosse dado a um engenheiro e nem faria alusões ofensivas a quem não conhece”²⁴⁷. O engenheiro defendeu que a sua intenção ao solicitar a concessão era “formar uma companhia cuja diretoria fosse digna a todos respeitos de merecer a confiança da praça e dos Srs. Fazendeiros para levar a efeito a construção da estrada”²⁴⁸

Em 05 de junho deste mesmo ano foi dada autorização para o funcionamento da Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina, tendo também os seus estatutos aprovados. Um ponto interessante de ser analisado do estatuto aprovado pelo governo imperial é a lista dos primeiros diretores da companhia, destacada por Mello Barreto em sua defesa, que estariam no cargo até o final de dezembro de 1876: Alexandre de Castro, J. C. Harrah, Themistocles Petrocochino, João Frederico Russell e Antônio Paulo de Mello Barreto^{249,250}.

²⁴⁴ Idem.

²⁴⁵ Idem.

²⁴⁶ Id. **Parte não editorial**: Estrada de ferro da Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 04, n. 96, 30 abr. 1872, p. 03.

²⁴⁷ Idem.

²⁴⁸ Idem.

²⁴⁹ BRASIL, Império. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1872**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872, p. 465-469.

²⁵⁰ Em um levantamento realizado em trabalho prévio, o perfil destes diretores foi construído através da análise da presença de seus nomes em periódicos publicados no Rio de Janeiro entre as décadas de o início da década de 1860 e o fim da década 1870.

Alexandre de Castro, dentre os membros da diretoria, era um dos mais voltados para atividades comerciais, principalmente por fazer parte da diretoria da Associação Comercial do Rio de Janeiro²⁵¹, o que dava a ele uma presença constante na principal praça comercial do país, sendo importante para atrair possíveis acionistas para a Leopoldina. Além disso, Alexandre de Castro também era acionista de diversas empresas, principalmente no âmbito dos melhoramentos do transporte²⁵². Apesar do nome, era de naturalidade inglesa, o que provavelmente o colocava como peça importante em uma possível negociação com investidores britânicos que se interessassem pela companhia, fazendo a ponte entre o Rio de Janeiro e Londres²⁵³.

O diretor J. C. Harrah, de origem estadunidense,²⁵⁴ possuía um perfil comercial bastante parecido com Alexandre de Castro, também ligado à Associação Comercial do Rio de Janeiro, e ao escritório de importação chamada *Brand & Harrah*²⁵⁵. O principal papel de Harrah poderia ser de auxiliar na compra e importação de produtos para a construção e funcionamento da ferrovia, principalmente os estadunidenses, local com diversas empresas produtoras de locomotivas e vagões.

Themistocles Petrocochino era o membro da diretoria com maior atividade empresarial. O principal cargo que ocupou foi o de diretor do Banco Nacional²⁵⁶, além de ser acionistas de diversas companhias de transporte. Também era o diretor financeiro da Leopoldina, sendo o responsável pela venda e controle dos processos ligados às ações da companhia²⁵⁷. José Frederico Russel fazia parte da Guarda Nacional, tendo sido tenente-coronel²⁵⁸, além de integrar associações intelectuais, como a Sociedade Propagadora das Bellas Artes e a Associação Promotora da Instrução²⁵⁹. Por fim, o presidente da companhia, Dr. Antônio Paulo de Mello

²⁵¹ CORREIO MERCANTIL. **Notícias diversas**. Rio de Janeiro, ano 17, n. 334, 02 de dez. 1860, p. 01.

²⁵² DIARIO DO RIO DE JANEIRO. **Questão da Villa Isabel**: Representação dirigida ao governo pelos acionistas da companhia “Rio de Janeiro Street Railway”, brasileiros ou residentes no Brasil. Rio de Janeiro, ano 55, n. 127, 10 de mai. 1872, p. 02; JORNAL DO COMMERCIO. **Gazetilha**: Ferro-carril de Pernambuco. Rio de Janeiro, ano 52, n. 154, 04 de jun. 1873, p. 03; JORNAL DO COMMERCIO. **Gazetilha**: Companhia Brasileira de Navegação a Vapor. Rio de Janeiro, ano 53, n. 272, 04 de out. 1874, p. 04.

²⁵³ CORREIO MERCANTIL. **Notícias diversas**. Rio de Janeiro, ano 17, n. 334, 02 de dez. 1860, p. 01; DIARIO DO RIO DE JANEIRO. **Noticiário**. Rio de Janeiro, ano 40, n. 248, 02 de dez. 1860, p. 01.

²⁵⁴ THE ANGLO BRAZILIN TIMES. **The coming legislation**: Statutes of the International Society of Emigration. Rio de Janeiro, ano 02, n. 26, 24 de fev. 1866, p. 02; A PATRIA. **Diversidades**. Rio de Janeiro, ano 11, n. 28, 14 de mar. 1866, p. 02.

²⁵⁵ A firma de importação aparece diversas edições do Diário do Rio de Janeiro entre as eds. 31, de 31 de janeiro de 1861 até a ed. 326, de 27 de novembro de 1864.

²⁵⁶ THE RIO NEWS. **The Banco Nacional Failure**. Rio de Janeiro, v. 07, n. 07, 05 de abr. 1879, p. 01.

²⁵⁷ JORNAL DO COMMERCIO. **Declarações**: Estrada de Ferro Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 51, ed. 252, 10 de set. 1872, p. 03.

²⁵⁸ DIARIO DO RIO DE JANEIRO. **Parte forense**: Juizos de 1ª instancia – terceira vara municipal. Rio de Janeiro, ano 53, n. 72, 14 de mar. 1870, p. 03.

²⁵⁹ A NAÇÃO. **Noticiário**: Associação Promotora da Instrução. Rio de Janeiro, ano 03, n. 49, 05 de mar. 1874, p. 02.

Barreto, na posição de engenheiro, apresentava um perfil mais técnico, desempenhando seu ofício em empresas de melhoramentos citadinos na Corte²⁶⁰.

Podemos notar que cada membro da diretoria possuía uma função. Os diretores Alexandre de Castro e Harrah eram vinculados à praça comercial do Rio de Janeiro e também serviriam para realizar serviços para a companhia em terras estrangeiras, trazendo credibilidade para a empresa em meio aos investidores da Praça do Rio. Themistocles Petrocochino seria o diretor financeiro, sendo o responsável pelos trabalhos no mercado de ações e contabilidade da empresa. Por fim, Mello Barreto e Russel seriam os responsáveis técnicos, acompanhando as questões de traçado e engenharia da estrada de ferro.

Um dos principais argumentos do engenheiro Mello Barreto era a respeito da viabilidade de sua proposta, visto que aquela apresentada por Nominato e Rezende não teria as garantias necessárias para a construção e funcionamento da companhia. Enquanto a sua já possuía estudos prévios realizados e membros para a diretoria fundadora, sendo assim, “da comparação dessas duas propostas parece que nenhum ministro, por mais veementes que fossem os desejos de servir a seus correligionários políticos, poderia decidir em favor da primeira”²⁶¹. Por fim, o engenheiro também se defende da acusação de que houve quebra do Ato Adicional:

Não ponho em dúvida um só instante que as estradas de ferro ligando dois pontos quaisquer de uma província devam ser concedidas pelo seu presidente; mas se um desses pontos for, como acontece com o Porto Novo do Cunha, uma estação de estrada de ferro sob a administração do governo geral, a concessão dela feita por este não importa um atentado contra o ato adicional. Uma tal hipótese não foi cogitada no ato adicional e nem podia ser, e a praxe seguida em outras estradas tem sido a das concessões pelo governo geral de estradas nas mesmas condições²⁶² e não poderia entrar na mente de quem quer que fosse, que o ramal da Leopoldina fizesse exceção aos princípios estabelecidos²⁶³

Em oito de outubro de 1874 foi inaugurado o primeiro trecho da Companhia Estrada de Ferro da Leopoldina, abrindo o tráfego em 27 km, entre a estação da Pedro II de Porto Novo do Cunha e Volta Grande, estando concluídos 43 km de via permanente, com as estações de São José, Pântano, Volta Grande e Providência com as obras prontas.

²⁶⁰ JORNAL DO COMMERCIO. **Publicações a pedido:** Negócios da Bahia – O serviço dos esgotos X. Rio de Janeiro, ano 52, n. 140, 22 de mai. 1874, p. 02.

²⁶¹ A REFORMA. **Parte não editorial:** Estrada de ferro da Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 04, n. 96, 30 abr. 1872, p. 03.

²⁶² De acordo com BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.** Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871. Havia nas províncias de São Paulo e Recife estradas de ferro que tiveram concessões autorizadas pelo governo imperial por motivos semelhantes ao apresentado por Mello Barreto.

²⁶³ A REFORMA. **Parte não editorial:** Estrada de ferro da Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 04, n. 96, 30 abr. 1872, p. 03.

No primeiro ano de funcionamento a companhia possuía duas locomotivas, dois carros de primeira classe, dois carros de segunda classe, 25 vagões de mercadorias, um vagão de animais e quatro vagões de lastro. O material rodante percorreu 13654km em 40 tipos de composição, resultando nos seguintes números:

Tabela 08 – Itens transportados no ano de 1874 pela EFL

Itens	Quantidade	Receita
Passageiros	9637	8:832\$060
Bagagem	23857	804\$070
Animais	155	263\$440
Carros	6	61\$920
Mercadorias	4405,011kg	54:542\$136
Diversas		4:385\$750
Receita total		68:889\$376

Fonte: Anexo – Relatório da Estrada de Ferro Leopoldina. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior**, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, p. 09.

O lucro da companhia naquele ano foi de 28:113\$096, descontados os 40:766\$280 de despesas.

Tabela 09 – Movimento de passageiros nas estações da EFL em 1874

Estações de procedência	Set.	Out.	Nov.	Dez.
Porto Novo	449	735	1108	1281
São José	359	512	611	818
Pântano	185	241	185	286
Volta Grande	323	68	544	532
São Luiz		111	317	266
Providência				236
Total de passageiros	1316	1667	2765	3419
Total de passageiros no geral				9167

Fonte: Anexo – Estrada de Ferro Leopoldina. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior**, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, p. 216.

Percebe-se que o número de viajantes aumentava na medida em que a companhia crescia em número de estações, alcançado novos mercados e também ligando regiões mais distantes da

Corte. A segunda seção partia da estação Trimeto até Recreio. A partir desta iniciava a terceira seção em Vista Alegre, que ia até a estação terminal, em Cataguases, inaugurada em 1877²⁶⁴.

²⁶⁴ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas**, José Fernandes da Costa Pereira Junior, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, p. 122.

Tabela 10 - Mercadorias transportadas de 26 de jul. a 31 de dez. de 1874 (em kg)

ESTAÇÕES	DEZEMBRO		NOVEMBRO		OUTUBRO		SETEMBRO		AGOSTO		JULHO	
	CAFÉ	DIVERS.	CAFÉ	DIVERS.	CAFÉ	DIVERS.	CAFÉ	DIVERS.	CAFÉ	DIVERS.	CAFÉ	DIVERS.
Corte		221408		204640		183220		118011		25298		769
Porto Novo		66155		46758	1491	44129	3623	22810	1300	20808		14020
São José		27250	30	23085		10818		17144		9404	24	1610
Pântano	270660	17200	175486	683	165405	6290	161911	2765	120231	1221	40509	90
Volta Grande	536007	28541	443055	10265	362478	14081	301889	908	128256	201		
São Luiz	184050	15517	125050	490		200						
Providência	200808	9203										
TOTAL	1191525	385274	743621	285921	529374	258738	467423	161638	249787	56932	40533	16489
% por mês	75,6	24,4	72,2	17,8	67,2	32,8	74,3	25,7	81,4	18,6	71,1	28,9

Fonte: Anexo – Estrada de Ferro Leopoldina. In: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior**, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875, p. 220.

A categoria “diversos”, infelizmente, não é detalhada em momento algum, porém a divisão da tabela feita no relatório deixa claro ao colocar o café em destaque que este era o principal produto transportado pela companhia naquele momento. A cada nova estação aberta, maior era o salto dado na quantidade de produtos transportados pelos trilhos da EFL. Em julho, com quatro estações em funcionamento, foram transportadas por volta de 40 toneladas de café. Em dezembro, com sete estações recebendo produtos, foram enviadas mais de 1900 toneladas de café, um salto de 2940% na exportação da rubiácea. Ao mesmo tempo, houve também o crescimento das outras mercadorias transportadas, partindo de cerca de 16 toneladas, em julho, para quase 390 toneladas em dezembro, um crescimento de 233% de carga. A estação de maior destaque era a de Volta Grande, sendo responsável pelo transporte de 1771 toneladas, ou seja, 40,2% de todo o café exportado pela Leopoldina nos meses citados.

De tal modo, pode-se afirmar que a EFL era, no seu primeiro ano de funcionamento, uma ferrovia majoritariamente transportadora de café. Apenas no mês de outubro de 1874 o transporte de café não ultrapassou os 70% das cargas, chegando a 81,1% em agosto e 75,6% em dezembro daquele ano. Além disso, o café correspondia a 73,2% de toda a mercadoria transportada, enquanto a categoria “diversos” correspondia a 26,8%. Ou seja, o café era responsável por praticamente três quartos de toda a renda da companhia relativa ao transporte de mercadorias, a principal fonte de renda entre as demonstradas na **Tabela 08** e na **Tabela 11**.

No ano de 1875 foram transportados 41793 passageiros, 32156 passageiros a mais do que nos cinco meses do ano anterior, por 59 km de extensão, comparados aos 43 km do ano de 1874, as mercadorias transportadas chegaram a 9718,038 toneladas, mais que o dobro do transportado no ano anterior, houve também aumento no número de animais (992), bagagens (124451) e carros transportados (19). Para realizar o serviço, foram utilizadas 1095 composições, dos mais variados tipos, que percorreram por volta de 109500 km. Em 1875 já estavam concluídas as estações de São José, Pântano, Volta Grande, São Luiz, Providência e Santa Izabel. O material rodante da companhia dobrou em número de locomotivas, de duas para quatro e duplicou em número de vagões, saindo de 30 para 63 no geral²⁶⁵, resultando no lucro demonstrado a seguir.

²⁶⁵ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877, p. 228-229.

Tabela 11 – Receitas e despesas da EFL em 1875

RECEITAS		DESPEASAS	
Passageiros	57:577\$130	Custeio da via permanente e tração	163:642\$527
Mercadorias	191:051\$645		
Bagagens	4:909\$670	Ordenados do pessoal administrativo	13:816\$540
Carros	156\$660		
Animais	2:153\$120	Vencimento da diretoria	14:333\$300
Rendas diversas	5:378\$210		
<i>TOTAL</i>	<i>261:226\$435</i>	<i>TOTAL</i>	<i>191:792\$367</i>
LUCRO		69:434\$068	

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida.** Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877, p. 228-229.

Até o dia 30 de setembro de 1876 a Estrada de Ferro Leopoldina possuía 92 km construídos, estando 80 km com tráfego e 12 km em fase final de construção, neste período, já estavam em funcionamento as estações até Vista Alegre, de onde partiu a construção de um ramal para cidade de Leopoldina, estando naquele momento com 12 km. Até esta data circularam 274 trens de passageiros, que percorreram 19400km; 270 trens de cargas, que percorreram 19070km; e 198 trens de lastro, com total de 16702km percorridos. No mesmo período o total de passageiros transportados foi de 40568, que embarcaram com 126162 bagagens. Além disso, foram transportados 900 animais, nove veículos e quase 10 toneladas de mercadorias, superando o ano anterior. Na medida que os trilhos da ferrovia se aproximavam da região de Leopoldina e Cataguases, com novas estações, maior era a quantidade de produtos exportados pela companhia²⁶⁶.

²⁶⁶ BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida.** Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877, p. 229-230.

Tabela 12 – Receita da EFL entre 1874 e 1877

ANOS	RECEITA	DIFERENÇA
1874	79:747\$896	
1875	320:587\$615	+240:838\$719
1876	419:591\$860	+99:010\$2450
1877	703:808\$165	+284:216\$305
TOTAL	1.523:735\$536	

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima-setima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu**, Rio de Janeiro, Imprensa Industrial, 1878, p. 341.

No ano de 1877 foram inauguradas as estações de Leopoldina e Cataguases. A estação de Leopoldina foi conectada a via principal através do ramal que partia da estação de Vista Alegre. A segunda era o ponto terminal da concessão autorizada pelo governo imperial em 1872. Entre os anos 1876 e 1877, ocorreu um aumento exponencial da receita da companhia, impulsionado pelo crescimento da produção cafeeira na porção sul da Zona da Mata e também pela proximidade das novas estações com as regiões com maior número de cafeicultores. O crescimento da renda também foi facilitado pelo crescimento do material rodante da companhia, que em 1877 era:

Tabela 13 – Variação do material rodante da EFL

ITENS	QUANTIDADE EM 1874	QUANTIDADE EM 1877
Locomotivas	02	07 (+05)
Carros de passageiros	04	15 (+11)
Vagões de carga	25	68 (+33)
Vagões de animais	01	02 (+01)
Vagões para construção	04	09 (+05)

Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatório apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima-setima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu**, Rio de Janeiro, Imprensa Industrial, 1878, p. 342.

Ao final do ano de 1877 foram concluídos os 19,26 km restantes da ferrovia, sendo 9 km da linha principal e 10,26 km do ramal até Leopoldina.

Conclusão

As principais vantagens relacionadas ao processo de expansão ferroviária, para aqueles que nele se envolveram, foi o aumento do poder político e econômico. Mesmo diante da disputa relativa à concessão da Leopoldina, destacam-se os nomes do deputado provincial pelo 3º distrito, Horta Barboza, que apresentou a concessão à Assembleia mineira, do Dr. Nominato José de Souza Lima e do Ten.-Cel. José Vieira de Rezende, que foram os proponentes da concessão que deu origem ao projeto colocado em discussão por Horta Barboza, e do Dr. Antônio Paulo de Mello Barreto, que recebeu a concessão das mãos do governo imperial.

Horta Barboza era bacharel em Direito atuante em Juiz de Fora. Foi deputado nas legislaturas 18 (1870-1871) e 19 (1872-1873) da Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais. Após a aprovação do projeto enviado por ele, foi eleito Deputado Geral na 15ª legislatura, pelo distrito de Leopoldina, entre os anos 1872 e 1875. Entre 1876-1877 foi Presidente da Província de Alagoas e depois Presidente da Província de Minas Gerais em 1887²⁶⁷.

Nominato José de Souza Lima, em 1871, quando a proposta foi posta em discussão na Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, era delegado em Leopoldina. Após a aprovação do projeto foi eleito deputado provincial pelo distrito de Leopoldina, atuando nas 19ª legislatura (1872-1873) e 20ª legislatura (1874-1875)²⁶⁸.

José Vieira de Rezende desde sempre possuiu força política na região. E ter o nome ligado à expansão dos trilhos, até a cidade de Cataguases, conferiu-lhe ainda mais prestígio político, fortalecendo a sua influência na localidade que, logo após a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina, foi elevada a cidade, o que certamente aumentaria a importância da família Rezende na região.

Mello Barreto continuou presidente da companhia até a primeira falência em 1890, o que impulsionava sua participação em associações de instrução e de engenharia, além de acumular prestígio aumentar sua inserção em círculos importantes da Corte, facilitada também pelo casamento com Marianna Limpo de Mello Barreto, filha do Visconde de Abaeté, Antônio Paulino Limpo de Abreu, figura proeminente na política imperial. Além disso, foi Presidente da Província de Minas Gerais (1833 a 1835). Presidente do Conselho de Ministros do primeiro gabinete do regente senador Diogo Antônio Feijó, quando ocupou, interinamente, a pasta dos Negócios do Império (1835 e 1837) e a dos Negócios da Justiça (1835 e 1836). Além disso, foi

²⁶⁷ SARAIVA, 2008. *op. cit.*, p. 286.

²⁶⁸ VEIGA, José Pedro Xavier. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano 01, fasc. 01, jan. mar. 1896, p. 51-52.

Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça (1840-1841); Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios da Justiça (1845); Ministro e Secretário de Estado dos Negócios dos Estrangeiros (1845 e em 1848); Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios da Fazenda (1848); Ministro e Secretário de Estado dos Estrangeiros (1853); Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios da Fazenda (12 a 27/1/1855); Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em Montevideu-Uruguaí (1855); Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha (1858); Presidente do Conselho de Ministros (1858); Senador pela Província de Minas Gerais, de 28 de abril de 1848 a 14 de setembro de 1883; e Presidente da Câmara dos Senadores (1861 a 1873)²⁶⁹. Sendo assim, todos os indivíduos diretamente ligados à primeira expansão dos trilhos da Leopoldina foram diretamente, através de lucros, ou indiretamente, com aumento da projeção política, auxiliados pela chegada da companhia aos territórios de Leopoldina e Cataguases. É evidente que a atuação de Nominato de Souza Lima, no processo de convencimento dos produtores da região de Leopoldina, fortaleceu o nome do bacharel como candidato do distrito de Leopoldina à Assembleia de Minas Gerais, principalmente tendo como um de seus apoios o Tenente-coronel José Vieira Rezende, que era um dos nomes fortes da política na região de Cataguases.

Infelizmente, devido à escassez de fontes, não foi possível realizar o levantamento dos acionistas da companhia, e relacionar o processo de expansão com os possíveis interesses destes. Como grande parte da malha ferroviária nacional, em meados do século XX, a Estrada de Ferro Leopoldina passou para o controle do Estado. As constantes mudanças de escritórios resultaram na perda de documentos da companhia, que chegou a integrar a Rede Mineira de Viação e depois a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA).

A questão ferroviária estava intrinsecamente vinculada às questões políticas. Os interesses dos políticos locais, as disputas e os apoios em diversas instituições eram pontos corriqueiros e necessários ao processo de expansão das ferrovias. Elas eram palcos de disputas entre os interessados nas concessões, onde acentuavam-se as práticas políticas do Império.

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina, ao expandir os trilhos em direção ao interior da Zona da Mata, colheu os frutos de uma região em plena expansão da cafeicultura. Num primeiro momento, alcançou grandes lucros, tornando, em certa medida, fundamentável o argumento de diversos membros da Assembleia de Minas Gerais que afirmavam que uma ferrovia na Zona da Mata traria diversos benefícios para o tesouro mineiro, apesar dos custos e da garantia de juros. Porém, o acúmulo desses benefícios tornou a relação onerosa quando

²⁶⁹ ANTÔNIO PAULINO LIMPO DE ABREU. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/acamara/conheca/historia/presidentes/antonio_abreu1.html. Acessado em: 23 jan. 2018.

diminuiu a margem de lucro, principalmente depois das fortes chuvas e epidemias, de doenças como a febre amarela e varíola, que assolaram a região na década de 1880.

Por fim, a análise da Estrada de Ferro Leopoldina, permite ampliar a compreensão dos processos históricos de expansão dos meios de transporte em Minas Gerais e no Brasil do século XIX. Pois, ela demarca o início do processo de expansão de ramais para o interior das províncias do Espírito Santo e Rio de Janeiro, a partir da década de 1880. Além disso, permite evidenciar elementos importantes da dinâmica política que envolveu o processo de estatização dos trilhos durante o século XX.

Fontes

A NAÇÃO. **Noticiário**: Associação Promotora da Instrucção. Rio de Janeiro, ano 03, n. 49, 05 de mar. 1874.

A PATRIA. **Diversidades**. Rio de Janeiro, ano 11, n. 28, 14 de mar. 1866.

A REFORMA. **Parte não editorial**: Minas Geraes - Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 04, n. 93, 26 abr. 1872.

_____. **Parte não editorial**: Estrada de ferro da Leopoldina. Rio de Janeiro, ano 04, n. 96, 30 abr. 1872.

BRASIL, Estado. **Collecção das Leis do Brasil de 1808**, Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1891.

_____. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1832**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

_____. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1834**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

_____. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1835**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

BRASIL, Império. **Collecção de Leis do Imprio do Brasil de 1852**, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1855.

_____. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1860**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1860.

BRASIL, Império. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1865**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.

_____. **Collecção das Leis do Imperio do Brasil de 1872**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1872.

BRASIL, Império. **Constituição Política do Império do Brasil**, 1824.

BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. **Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Theodoro Machado Freire Pereira da Silva**, Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1871.

_____. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quarta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Barão de Itaúna**, Rio de Janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1872.

_____. **Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na quarta sessão da decima-quinta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior**, Rio de Janeiro, Typographia Americana, 1875.

_____. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima sexta legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Thomaz José Coelho de Almeida**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1877.

_____. **Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima-setima legislatura pelo ministro e secretario de estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, João Lins Vieira Cansação de Sinimbu**, Rio de Janeiro, Imprensa Industrial, 1878.

BRASIL, PORTUGAL E ALGARVES, Reino Unido. **Collecção das Leis do Brazil de 1821**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

CORREIO MERCANTIL. **Notícias diversas**. Rio de Janeiro, ano 17, n. 334, 02 de dez. 1860.

DIARIO DO RIO DE JANEIRO. **Noticiario**. Rio de Janeiro, ano 40, n. 248, 02 de dez. 1860.

_____. **Parte forense: Juizos de 1ª instancia – terceira vara municipal**. Rio de Janeiro, ano 53, n. 72, 14 de mar. 1870.

_____. **Questão da Villa Isabel: Representação dirigida ao governo pelos acionistas da companhia “Rio de Janeiro Street Railway”, brasileiros ou residentes no Brasil**. Rio de Janeiro, ano 55, n. 127, 10 de mai. 1872.

JORNAL DO COMMERCIO. **Declarações: Estrada de Ferro Leopoldina**. Rio de Janeiro, ano 51, ed. 252, 10 de set. 1872.

_____. **Estrada de ferro da Leopoldina**. Rio de Janeiro, ano 51, ed. 17, 17 jan. 1872.

_____. **Gazetilha: Companhia Brasileira de Navegação a Vapor**. Rio de Janeiro, ano 53, n. 272, 04 de out. 1874.

_____. **Gazetilha: Estrada de ferro da Leopoldina**. Rio de Janeiro, ano 53, n. 281, 10 out. 1874.

_____. **Gazetilha: Ferro-carril de Pernambuco**. Rio de Janeiro, ano 52, n. 154, 04 de jun. 1873.

_____. **Publicações a pedido: Negocios da Bahia – O serviço dos esgotos X**. Rio de Janeiro, ano 52, n. 140, 22 de mai. 1874.

MINAS GERAIS, Província. **Atas da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes**, sessão de 09 de agosto de 1870, p. 43-44. AL-102/ Arquivo Público Mineiro.

MINAS GERAIS, Província. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1851**. Ouro Preto, 1851.

MINAS GERAIS, Província. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1854**, Ouro Preto: Typographia do Bom Senso, s/a.

MINAS GERAIS, Província. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1871**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871.

MINAS GERAIS, Província. **Collecção das Leis da Assembléa Legislativa da Provincia de Minas Geraes de 1875**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1876.

_____. **Relatorio que ao Illm. e Exm. Sr. Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides, Presidente da Província de Minas Geraes, apresentou no acto de passar a administração, em 14 de maio de 1869 o Dr. Domingos de Andrade Figueira**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1869.

MINAS GERAIS, Província. **Relatorio que ao Illm. e Exm. Sr. Senador Manoel Teixeira de Souza apresentou no dia 16 do corrente o Exm. Sr. Dr. José Maria Correia de Sá e Benevides por ocasião de passar-lhe a administração desta provincia**. Ouro Preto: Typographia do Minas-Geraes, 1870a.

MINAS GERAIS, Província. **Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Minas Geraes apresentou acto da abertura da sessão ordinaria de 1870. O Vice-presidente Dr. Agostinho José Ferreira Bretas**. Ouro Preto, Typographia Provincial, 1870b.

MINAS GERAIS, Província. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da Província de Minas Geraes na sessão extraordinaria de 02 de março de 1871, pelo presidente o Illm. e Exm. Sr. Doutor Antônio Luiz Affonso de Carvalho**. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1871.

NOTICIADOR DE MINAS. **Minas Geraes: Assembleia Provincial**, Ouro Preto, ano 03, n. 224, 20 ago. 1870.

_____. **Minas Geraes: Assembleia Provincial**, Ouro Preto, ano 03, n. 225, 24 ago. 1870.

_____. **Minas Geraes: Assembleia Provincial**, Ouro Preto, ano 03, n. 226, 26 ago. 1870.

_____. **Minas Geraes: Assembleia Provincial**, Ouro Preto, ano 03, n. 243, 08 out. 1870.

_____. **Minas Geraes: Assembleia Provincial**. Ouro Preto, ano 03, n. 244, 11 out. 1870.

_____. **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 03, n. 245, 13 out. 1870.

_____. **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 04, n. 285, 09 mar. 1871.

_____. **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 04, n. 349, 02 set. 1871.

_____. **Minas Geraes**: Assembleia Provincial. Ouro Preto, ano 04, n. 367, 17 out. 1871.

O BOM SENSO, Assembléa Legislativa Provincial, Ouro Preto, ano 03, n. 218, 17 de abril de 1854.

THE ANGLO BRAZILIN TIMES. **The coming legislation**: Statutes of the International Society of Emigration. Rio de Janeiro, ano 02, n. 26, 24 de fev. 1866.

THE RIO NEWS. **The Banco Nacional Failure**. Rio de Janeiro, v. 07, n. 07, 05 de abr. 1879.

Referências Bibliográficas

ABREU, Marcelo de Paiva. **O Brasil Império e a economia mundial**. Texto para discussão, PUC-RJ, 2017.

ALMEIDA, Carla Maria Carvalho. Minas Gerais de 1750- 1850: bases da economia e tentativa de periodização. **LPH: Revista de História**, Departamento de História da UFOP, Mariana, n. 5, 1995.

ALONSO, Paulo Henrique; CASTRIOTA, Leonardo Barci. Conhecer para preservar: documentação e preservação do patrimônio modernista tombado em Cataguases, Minas Gerais. In: Seminário DOCOMOMO Brasil, 8, 2009, Rio de Janeiro. **Anais do VIII Seminário DOCOMOMO Brasil**, 2009.

ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. **História e Direito: Sesmarias e Conflito de Terras entre Índios em Freguesias Extramuros do Rio de Janeiro (Século XVIII)**. 200p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2002.

ALVES, Romilda Oliveira. **Fronteiras em expansão: População, terra e família na Zona da Mata mineira – 1808-1850**. 229p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Belo Horizonte, 2009.

ANDRADE, Rômulo Garcia. Formação de estruturas agrárias e seu dinamismo na Zona da Mata Mineira (Juiz de Fora e Muriaé, século XIX). In: Seminário sobre a Economia Mineira, 12, 2006, Diamantina. **Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira**, 2006.

BARBOSA, Silvana Mota. O Conselho de Ministros no Império do Brasil. **Locus: revista de história**, v. 13, n. 1, p. 52-62, 2007.

BLASENHEIM, Peter Louis. **A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906**. 744p. Tese (PhD em História), Stanford University, Stanford, 1982.

_____. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, v. 2, n. 2, p. 81-110, 1996.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CARNEIRO, Patrício Aureliano Silva; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. Geografia histórica da ocupação da Zona da Mata Mineira: acerca do mito das “áreas proibidas”. In: Seminário sobre a Economia Mineira, 14, 2010, Diamantina. **Anais do XIV Seminário Sobre a Economia Mineira**, 2010.

CARRARA, Ângelo Alves. **A Zona da Mata de Minas Gerais: diversidade econômica e continuísmo (1839-1909)**. 167p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense - UFF, Niterói, 1993.

_____. **Estruturas agrárias e capitalismo: contribuição para o estudo da ocupação do solo e da transformação do trabalho na zona da Mata mineira**. Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 1999. (Série Estudos, 2).

CARVALHO, José Murilo. **A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CORREA, Carlos Humberto C. A presidência de província no Império. In: Simpósio Nacional de História – ANPUH, 22, 2003, João Pessoa. **Anais do XXII Simpósio Nacional de História**, 2003.

COSTA, Emília Viotti. **Da Monarquia à República: momentos decisivos.** 6ª edição. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

COSTA, Joaquim Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais: com estudo histórico da divisão territorial administrativa,** Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970.

DAVID, Eduardo Goncalves. **127 Anos de Ferrovia.** Juiz de Fora: Esdeva - Empresa Gráfica, 1985.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: A Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865).** Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

ESCHWEGE, Wilhem Ludwig von. Notícias e reflexões estadísticas da Província de Minas Gerais. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Belo Horizonte, v. 4, 737-762, 1899.

FENDT JUNIOR, Roberto. Investimentos ingleses no Brasil, 1870-1913 - uma avaliação da política brasileira. **Revista Brasileira de Economia**, v. 31, n. 3, p. 521-540, 1977.

FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1970-1830).** 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GIOVANINI, Rafael Rangel. **Regiões em Movimento: Um olhar sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897).** 204p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Belo Horizonte, 2006.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Política Provincial na Formação da Monarquia Constitucional Brasileira: Rio de Janeiro, 1820-1850. **Almanack brasileiro**, Juiz de Fora, v. 7, São Paulo: IEB-USP, p. 119-137, 2008.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções: 1789-1848.** 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HORTA, Cid Rebelo. Famílias governamentais de Minas Gerais. **II Seminário de Estudos Mineiros.** Belo Horizonte: UFMG, 1956.

KIRBY, Maurice W. **The Origins of Railway Enterprise: The Stockton and Darlington Railway, 1821-1863.** Cambridge University Press, 2002.

LAMAS, Fernando Gaudereto. **Conflitos agrários em Minas Gerais: o processo de conquista da terra na área Central da Zona da Mata (1767-1820).** 298p. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói, 2013.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do progresso – Memórias da ferrovia Oeste de Minas:** entre o sertão e a civilização 1880-1930. 204p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

MACHADO, Cláudio Heleno. Tráfico interno e concentração de população escrava no principal município cafeeiro da Zona da Mata de Minas Gerais: Juiz de Fora (Segunda Metade do século XIX). In: Seminário sobre a Economia Mineira, 10, 2002, Diamantina. **Anais do X Seminário sobre a Economia Mineira**, 2002.

MARTINS, Maria Fernanda Vieira. Família, estratégias e redes de poder em Minas Gerais (sécs. XVIII/XIX). **Acervo**, v. 30, n. 1, p. 121-139, 2017.

MAUÁ, Visconde de. **Exposição do Visconde de Mauá aos Credores de Mauá & C e ao Público**. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C, 1878.

MERCADANTE, Paulo. **Os sertões do leste:** estudo de uma região, a Mata mineira. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

NATERA, Rafael da Costa; COSTA, Hernani Maia. Primeiros passos e primeiros problemas da questão ferroviária no Brasil - 1835–1852. In: Congresso Brasileiro de História Econômica, 8, 2009, Campinas. **Anais do VIII Congresso Brasileiro de História Econômica**, 2009.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Negócios de famílias:** mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira, 1780-1870. Bauru/Juiz de Fora: Edusc/FUNALFA, 2005.

PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

RESTITUTI, Cristiano Corte. **As fronteiras da província:** rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884. 335p. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual Paulista – UNESP, Araraquara, 2006.

RUSSEL–WOOD, Anthony John R. O Governo Local na América portuguesa: um estudo de divergência cultural. **Revista de História**, São Paulo, n. 109, v. 55, p. 25-79, 1977.

SARAIVA, Luiz Fernando. **O Império nas Minas Gerais:** Café e Poder na Zona da Mata mineira, 1853 – 1893. 365p. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF, Niterói, 2008.

SILVA, Arthur Vieira de Resende. O município de Cataguazes: esboço histórico. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. 13, f. 01, p. 641-1028, 1908.

SILVA, Marcel. Pereira. **De gado a café:** as ferrovias no Sul de Minas Gerais. 205p. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2012.

SILVA, Tarcísio Glauco. **Junta de civilização e conquista dos índios:** fronteiras, apropriação de espaços e conflitos (1808-1841). 182p, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Espírito Santo – UFES, Vitória, 2006.

STEHLING, Luís José. **Juiz de Fora a Companhia União e Indústria e os alemães:** Documento histórico. Juiz de Fora: Funalfa, 1979.

STEPHAN, Ítalo Itamar Caixeiro; SOARES, Josarlete Magalhães; RIBEIRO, Isadora Maria Floriano. Guido Thomaz Marlière, o “semeador” de cidades na Zona da Mata Mineira. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**, São Carlos-SP, v. 16, p. 50-60, 2012.

TAVARES, Aparecida de Fátima. **Entre o café e o açúcar:** perfil econômico dos produtores de Visconde do Rio Branco (1870-1889). 139p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF, Juiz de Fora, 2013.

VEIGA, José Pedro Xavier. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano 01, fasc. 01, jan. mar. 1896.