
As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove*

Peter L. Blasenheim**

Abstract:

The Zona da Mata Mineira, a rich coffee-exporting region in a poor province, contained nearly sixty per cent of Minas's total railroad grid of 1006 kilometers in 1884. This article, which examines the Mata railroad boom, focuses on the intra- and inter-regional dynamics that explain the rise and fall of the Leopoldina, Minas's most important private railroad. It sheds light on railroad finance, the relationship between coffee and rails and the politics of rails in Minas and Brazil in the late nineteenth century.

Key Words: Railroad, Zona da Mata (Minas Gerais)

Resumo

A Zona da Mata mineira, uma rica região exportadora de café em uma pobre província, detinha aproximadamente 60% do total da rede ferroviária de 1006 km em 1884. Este artigo, ao examinar o boom das ferrovias na Zona da Mata, focaliza a dinâmica intra e inter regional que explica a ascensão e queda da "Leopoldina", a mais importante ferrovia privada de Minas. Uma ênfase especial é dada às finanças da rodovia, às relações entre café e estradas de ferro e à política ferroviária em Minas e no Brasil no final do século XIX.

Palavras-chave: Ferrovias, Zona da Mata.

O crescimento de um sistema de transporte em Minas Gerais, principalmente a construção de uma rede ferroviária na próspera região cafeeira da província, a Zona da Mata, nos últimos tempos do Império, é um capí-

* Artigo originalmente publicado no *Journal Office: Institute of Latin American Studies*, 26, 1994, Cambridge University Press. Tradução: Anthony Lennard.

** Peter L. Blasenheim é Catedrático de História no Colorado College, Colorado Springs.

tulo importante da história do estado¹. Um estudo das ferrovias na Mata e em Minas revela muito sobre a política e o poder e influência de certos grupos, sobretudo fazendeiros e fazendeiros-políticos. Conflitos sobre concessões ferroviárias provocaram muita rivalidade dentro da Mata, mas todos os mineiros concordaram que o transporte era a questão mais importante da época. Enquanto isso, os fluminenses e paulistas estavam mais preocupados com a crise trabalhista². Hoje podemos ver que o transporte não é a chave para o entendimento do desenvolvimento de Minas, pelo

1. O estado da economia de Minas no século XIX e o lugar da zona cafeeira da Mata nela foi objeto de muita discussão entre historiadores de Minas em anos recentes. Vários trabalhos desbancaram a idéia tradicional que a economia, com a exceção da região dinâmica cafeeira da Mata, vinha estagnando-se após findarem as minas de ouro e diamantes do centro de Minas em meados do século XVIII. Na realidade, a economia mineira, baseada na agricultura e pecuária, mineração e têxteis, além da exportação de café cresceu com regularidade se bem que lentamente durante o século XIX. O grau até que outros produtos que não o café dependiam de mercados domésticos da província ou de mercados externos continua a ser uma questão polêmica. Ver Roberto Borges MARTINS, "Growing in Silence: The Slave Economy of Nineteenth-century Minas Gerais, Brazil" ("Crescendo em Silêncio: A Economia Escravista de Minas Gerais do Século XIX"), dissertação não publicada de PhD, Vanderbilt University, 1980; Amílcar Viana MARTINS FILHO e Roberto Borges MARTINS, "Slavery in a Non-Export Economy: Nineteenth-century Minas Gerais Revisited" ("A Escravidão numa Economia de Não Exportação: as Minas Gerais do século XIX revisitadas."), *Hispanic American Historical Review*, vol. 63 n° 3 (Agosto 1983), pp. 537-68 e os comentários seguintes; Robert W. SLENES, "Múltiplos de Porcos e Diamantes: A Economia Escravista de Minas Gerais do século XIX", *Cadernos IFCH/UNICAMP* n° 17 (Junho 1985); Douglas Cole LIBBY, "Transformação e Trabalho em uma Economia Escravista: Minas Gerais no século XIX", São Paulo, 1988; Libby, "Proto-Industrialization in Slave Society: The Case of Minas Gerais" ("Proto-Industrialização numa Sociedade Escravista: O Caso de Minas Gerais"), *Journal of Latin American Studies*, vol. 23, n° 1 (1991), pp. 1-35. A questão principal é que os impostos cobrados das exportações de café da Mata geraram 75% das receitas de Minas na década de 1890.

2. Meu estudo da imprensa da Mata na década de 1880 mostra que se escreveu mais sobre o transporte do que sobre a crise trabalhista emergente. Ver, por exemplo *O Pharol* de Juiz de Fora, o jornal mais importante da região nesta década, e a *Gazeta do Juiz de Fora* que era publicada no início da década de 1880. Isto não significa que os *matenses* ignoravam as consequências a longo prazo da abolição gradativa e uma população escravista decrescente. Trataram esta questão na imprensa, na Assembléia e no famoso Congresso Agrícola ocorrido no Rio de Janeiro em 1878. Ver, por exemplo *O Imparcial* (Juiz de Fora), 22 de julho de 1870, p. 1; 14 de setembro de 1882, p. 1; 16 de novembro de 1883, p. 1; 17 de maio de 1884; *Anuaes da Assembléia* (1884), p. 2; (1888), p. 632; Congresso Agrícola *Collecção de Documentos* Rio, 1878, pp. 132-4, 152-5, 182-3; Ana Lúcia Duarte Lanna, "A Transformação do Trabalho" (Campinas 1988), pp. 44, 56, 71; Peter EISENBERG, "A Mentalidade dos Fazendeiros no Congresso Agrícola de 1878", em José Amaral LAPA, *Modos de Produção e Realidade Brasileira* Petrópolis, Vozes 1980, pp. 167-194. Vê-se claramente destas fontes que os *matenses* eram bem menos entusiasmados em relação a soluções imigracionistas que os fazendeiros do oeste de S.P. e estavam mais preocupados com maneiras de segurar, controlar e educar a mão-de-obra livre brasileira. Eles diferiam dos outros fazendeiros do centro-sul, segundo a imprensa da Mata, na sua resposta retardada e menos intensa à crise que os fazendeiros outras regiões da zona de café. Isto tende a sugerir que a escravidão era mais viável na Mata do que na província do Rio ou São Paulo, talvez devido à disponibilidade de escravos no centro de Minas: Ver Robert W. SLENES "Notes and Comments" ("Anotações e Comentários") após Martins Filho e Martins, "Slavery in a Non-export Economy" ("Escravidão numa Economia de Não Exportação"), p. 578.

menos não até o ponto que na época era considerado ser. Fatores ecológicos, condições trabalhistas e o princípio da crise nacional de superprodução em 1896 afetaram mais as variações nas exportações de café do que as ferrovias. Porém, os fazendeiros de café da rica Mata e outros mineiros das regiões menos prósperas sempre atribuíam às ferrovias as vantagens oriundas do desenvolvimento econômico.

As míseras facilidades de transporte existentes em Minas em meados do século XIX explicam a euforia que saudou a primeira estrada pavimentada (1861) e a primeira ligação ferroviária (1876) entre Juiz de Fora, a capital regional da Mata, e a cidade do Rio de Janeiro. Até essa época, pessoas e cargas eram transportadas por mula passando por trilhas íngremes. Antes de 1861 a viagem de 215 quilômetros entre Juiz de Fora e Rio de Janeiro levava quatro dias. "Por toda a parte", escreveu um fazendeiro, "a queixa era a mesma: a economia regredia ou estacionava e a causa deste atraso era o estado miserável em que se encontravam as estradas..."³

Esta situação mudou dramaticamente no final da década de 1870, quando o sul e o centro da Mata foram ligadas por ferrovia à cidade do Rio de Janeiro. As exportações de café quase que dobraram entre 1875 e 1880, um aumento que os fazendeiros atribuíam à locomotiva. A maioria das ferrovias da Mata foram construídas com capital particular, mas o governo provincial estimulou o crescimento garantindo aos investidores um retorno de 7% no seu capital ou concedendo subsídios a companhias baseados em quilometragem. Embora o governo provincial sem recursos financeiros tenha feito um esforço muito fraco para estimular a economia de Minas, seu compromisso de apoio às ferrovias da Mata era verdadeiro ⁴.

À raiz deste compromisso estava a crença compartilhada por todos os mineiros que as ferrovias estimulariam o crescimento econômico em toda a província integrando as regiões e estimulando as exportações. Visto que a Mata já tinha algo de valor para vender, mineiros de todas as zonas concordaram que o bom senso obrigava a província a promover um sistema de transporte na região cafeeira primeiro (figura 1). Os Matenses afirmavam isto enfaticamente e os outros mineiros concordavam de má vontade. Quase 60% da rede total de 1006 km da província estava localizada na Mata em 1884, embora a Mata constituísse apenas 5% da superfície de

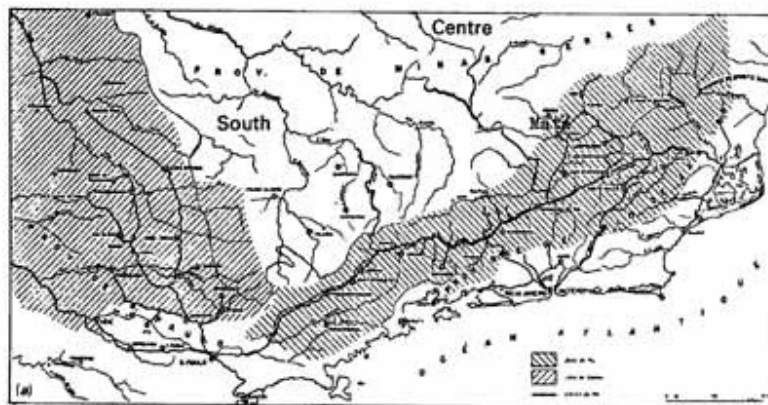
3. Emília VIOTTI DA COSTA, *Da Senzala à Colônia* (São Paulo, 1966), p. 160. Ver também Richard BURTON, *Explorations in the Highlands of Brazil* [Explorações nos Planaltos do Brasil] (Londres, 1869), pp.49, 59; Celso FALABELLA DE CASTRO, " Primitivas estradas na Zona da Mata ", *Estado de Minas* (Belo Horizonte), 24 de janeiro de 1960, seq.3, p.3; Manoel Xavier de Vasconcellos PEDROSA, "Zona Silenciosa da historiografia mineira: A Zona da Mata", *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (daqui em diante citado como *RIHGB*), nº 257 (Rio, out. - dez. 1962), p.135; *O Pharol* (Juiz de Fora), 28 de fevereiro de 1983, p.1; *Echo do Povo* (Juiz de Fora), 09 de novembro, p.2.

4. Francisco IGLESIAS, *Política econômica do governo provincial mineiro, 1835-1889* (Rio, 1958), pp.163-4, 197.

Minas. Ocasionalmente um representante do Centro ou do Sul reclamava da concentração das ferrovias de Minas numa pequena área. Mas as outras regiões votavam constantemente a favor das concessões destinadas à Mata, na esperança que as receitas provinciais geradas pela exportação de café um dia pagariam por ferrovias para zonas menos produtivas.

Trilhas, estradas para carroças e rodovias

Os transportes desenvolveram lentamente mesmo depois que o café chegou à Mata porque o governo provincial não tinha meios de financiar grandes projetos de construção e a iniciativa privada faltava no início do Império. Mas em 1836, Antônio José de Silva Pinto, o futuro Barão de Bertioga e o principal fazendeiro de Juiz de Fora, ganhou um contrato do governo provincial para ampliar a Estrada Nova, a trilha colonial que ligava o centro de Minas à costa, de Juiz de Fora até a fronteira fluminense. Embora as inclinações e o leito estreito da estrada limitassem seu uso a mulas, a Estrada Paraibuna de Silva Pinto teve um impacto imediato sobre Juiz de Fora. Se bem que primitivo, a estrada fez desta povoação o ponto de embarque para o café do interior da Mata e um centro comercial; Juiz de Fora foi o mercado para as 150.000 mulas que chegaram na Mata entre 1852 e 1862. Enquanto Silva Pinto patrocinou e financiou o projeto, Henrique Guilherme Halfeld, um engenheiro alemão imigrante, o desenvolveu. Igualmente fazendeiro, Halfeld casou-se com a filha da família Dias Tostes, donos da concessão original de terras em Juiz de Fora. Este modelo viria a ser comum na Mata: os fazendeiros capitalizavam projetos rodoviários e ferroviários que engenheiros ligados à elite dos fazendeiros depois executavam⁵.



South = Sul

Centre = Centro

Figura 1 (a). Para título ver página seguinte.



Figura 1. A Mata (a) na zona de café do centro-sul do Brasil, (b) em Minas Gerais. Fonte: Viotti da Costa p.20; Fleischer, p.29.

Pioneiros da Mata oriental também queriam ligar suas fazendas à Província do Rio e ao Centro de Minas. Francisco Leite Ribeiro, que fundou Mar de Espanha na década de 1810, estabeleceu comunicações diretas por trilha e barca entre Mar de Espanha e a Província do Rio em 1823. Na década de 1840, ele abriu outra trilha ligando Mar de Espanha, São João Nepomuceno e Rio Novo à capital provincial de Ouro Preto, e planejava uma estrada para carroças de Mar de Espanha até Feijão Cru, antecessor de Leopoldina.

Manoel José Monteiro de Castro, primeiro Barão (e fundador) de Leopoldina, liderou a campanha por um sistema de transporte mais eficiente e extenso na Mata oriental após a morte de Leite Ribeiro. Em 1867, a legislativa provincial prometeu a Monteiro de Castro apoio financeiro para uma estrada que ligasse Leopoldina e Mar de Espanha com Porto Novo no rio Parafba, mas o projeto nunca foi financiado. Enfurecidos, os fazendeiros de Leopoldina formaram um plano para separar-se de Minas e juntar-se à Província do Rio a qual esperavam ser mais favorável a aliviar o “engarrafamento” de transporte⁶.

5. Geraldo Halfeld, Henrique Guilherme Fernando Halfeld: Fundador da cidade de Juiz de Fora (Juiz de Fora, 1970), P.79; IGLESIAS, p.156.

Outro fazendeiro da Mata, Mariano Prócopio Ferreira Lage, de Juiz de Fora, construiu a primeira estrada pavimentada de Minas, a Estrada União Indústria, que ligava Juiz de Fora ao seu mercado do Rio. Procópio, que foi responsável pela ampliação e manutenção da Paraibuna, ganhou uma concessão da Assembléia Provincial em 1852 para construir uma rodovia de Juiz de Fora até Petrópolis, entreposto para as exportações de café da Mata transportadas através do porto do Rio. O contrato também incluía planos para uma extensão ao Rio das Velhas — no centro norte de Minas e ramais para as cidades da Mata próximas. Em 1853, Procópio fundou uma companhia para construir a estrada. Fazendeiros locais investiram 243 contos (US\$ 482.620,00) e, com a contribuição de 18 contos por parte do governo provincial, a obra começou em 1856.

Dois engenheiros franceses trabalhando sob a supervisão pessoal de Procópio projetaram a União e Indústria. O diretor fundou uma colônia imigrante de 1.200 alemães e austríacos, inclusive 260 trabalhadores diretamente empregados na construção e manutenção da estrada. Ele deplorava a escravidão e precisava de mão-de-obra especializada. Quando a rodovia de 144 km foi completada em 1861, diminuiu o tempo da viagem Juiz de Fora ao Rio de 4 dias para 9 horas. Considerado uma façanha importantíssima da engenharia na época, a assim chamada “rainha das rodovias brasileiras” tinha estações de descanso de vinte em vinte quilômetros para passageiros, cavalos e equipes de manutenção.

A União Indústria seguiu a fronteira do café e não penetrou o interior, mas o seu efeito sobre a exportação de café foi enorme. Até 1868 a companhia tinha lucrado mais de 1.300 contos (aproximadamente US\$ 800.000,00) em fretes, 70% dos quais em taxas cobradas sobre as exportações de café, e o custo de transportar café de Juiz de Fora ao Rio caiu entre 50 e 75 por cento. Entre 1860 e 1867, as exportações de café de Minas aumentaram de 10 para 31 milhões de quilos, um aumento atribuído na época à estrada.⁷

A importância real da União e Indústria durou apenas oito anos. Em 1868, fazendeiros começaram a transportar café pela Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo, uma ferrovia que ladeava a estrada na Província do Rio e cobrava fretes mais baratos. Reconhecendo que a União e Indústria não era viável, Procópio convenceu os economistas a vender para a Pedro

6. Celso FALABELLA DE CASTRO, ‘Francisco Leite Ribeiro na Zona da Mata’, *Estado de Minas* (Belo Horizonte), 4 de outubro de 1959, seq.3, p.3; ‘Primitivas estradas’, p.3; Armando Vidal Leite Ribeiro, *A Família Vidal LEITE RIBEIRO* (Rio, 1960), pp.253-60.

7. Sobre a União e Indústria, ver Wilson de LIMAS BASTOS, *Mariano Prócopio Ferreira Lage* (Juiz de Fora, 1961), pp. 34-5, 79-91; Albino de Oliveira ESTÊVES, ‘Mariano Prócopio’, *RIHGB*, nº 230 (janeiro-março 1956), pp. 145-54; James W. Wells, *Three Thousand Miles Through Brazil* (Três Mil Milhas Através do Brasil), 2 volumes (Londres, 1886) vol. I, pp. 44-5.

Segundo. Como parte desta transação ele passou a ser o terceiro diretor da ferrovia. A partir daí a estrada se deteriorou, sendo intransponível até 1892.⁸

O interesse em estradas pavimentadas foi ressuscitado em Minas somente após a virada do século. As verbas destinadas a manutenção de estradas entre 1882 e 1900 representavam em média menos que 2% do orçamento de Minas. O assunto de rodovias pavimentadas inter-municipais foi levantado no Congresso Industrial, Agrícola e Comercial organizado em 1903 na nova capital do estado, Belo Horizonte, uma reunião convocada para discutir uma crise de superprodução de café e as possibilidades econômicas de Minas de longo prazo. Mas o Comitê de Estradas do Congresso omitiu-se diante dos abusos das companhias ferroviárias. A superioridade das estradas pavimentadas sobre as ferrovias não foi discutida até que os caminhões chegaram a Minas na década de 1910.⁹

O Crescimento Das Ferrovias

O Governo Imperial assentou o fundamento para as ferrovias em Minas em 1852, com uma lei que garantia 5% de juros para quem investisse em companhias aprovadas. Irineu Evangelista de Sousa, o futuro Barão de Mauá, construiu a primeira ferrovia do Brasil em 1854, uma linha de 14,5 km de Mauá na Baía de Guanabara até Raiz da Serra na estrada de Petrópolis. No ano seguinte, o governo organizou a Ferrovia Pedro Segundo, um projeto muito mais ambicioso. A intenção era que ligar o Rio de Janeiro a Minas. A subida da Serra do Mar, que separa a cidade do Rio de Janeiro do Vale do Paraíba, esgotou as finanças da companhia em três anos. Para atrair novos investidores as províncias do Rio, São Paulo e Minas concordaram em acrescentar 2% aos 5% já garantidos pelo Governo Nacional, mas a construção começou somente depois que a companhia conseguiu um empréstimo de £1,5 milhões em Londres. Em Barra do Piraí, na província do Rio de Janeiro, um ramal da ferrovia Pedro Segundo abria caminho para o sudoeste, em direção a Barra Mansa e a cidade de São Paulo, enquanto outro ramal avançava para o nordeste em direção à Mi-

8. Afonso d'Escagnolle TAUNAY, *História do Café no Brasil*, 12 vols. (Rio, 1939-41), vol. V, pp.167-8; *O Pharol*, 19 de agosto de 1862, p.1.

9. Minas Gerais, Assembléa Provincial, *Annaes no anno de 1872* (Ouro Preto, 1872), p.56; (1876), p.51. (Referências a debates na legislativa de Minas serão citadas como *Annaes de Assembléa* seguido do ano da sessão. Esta forma abreviada também será usada para citações dos *Annaes da Câmara* estaduais, os *Annaes do Senado* estaduais, e a *Mensagem do Governador* anual após a Proclamação da República em 1889. Todos os volumes dos debates legislativos foram publicados em Ouro Preto até 1898 quando a imprensa oficial mudou para a nova capital do estado em Belo Horizonte.) Sobre reparos de estradas como porcentagem do orçamento de Minas, ver *Annaes da Assembléa* (1882-9); *Annaes da Câmara* (1891-1906). Ver também *O Pharol*, 7 de novembro de 1882, p.1; 18 de junho de 1895, p.1; *Minas Geraes* (Belo Horizonte), 14/15 de maio de 1903.

nas. A ferrovia abriu sua primeira estação em Minas em 1869 em Chiador, Mar de Espanha (Figura 2 na página seguinte).

Os fazendeiros de café da Mata pegaram a "febre" das ferrovias no início da década de 1870, e o motivo foi tanto o efeito demonstrado pelas ferrovias sobre a economia cafeeira paulista como a aproximação da Pedro Segundo. Uma linha de Santos a Jundiá, financiada por capital britânico, abriu em 1868. A quantidade de café exportada através de Santos aumentou de um milhão para 28 milhões de quilos em dois anos, como resultado do aumento de produção entre Jundiá e Campinas, além da nova ferrovia.

Mais significativo foi a fundação da Estrada de Ferro Paulista em 1865. A Paulista ganhou uma concessão garantida do governo provincial de juros de 7% para investidores, para construir uma linha de Jundiá para o oeste até Rio Claro via Campinas, beirando a fronteira cafeeira paulista. Ao contrário da Santos-Jundiá, o capital dos fazendeiros e o compromisso da província financiou a companhia. Quando em 1871 legisladores da Mata solicitaram a primeira concessão garantida para uma ferrovia financiada por fazendeiros, puderam assinalar uma precedente em São Paulo.¹⁰

A história do crescimento da ferrovia em Minas é complexa e requer um resumo dos principais temas desenvolvidos nas próximas páginas. Da mesma maneira que em São Paulo, as ferrovias financiadas por particulares acompanharam a fronteira cafeeira. Isto contrastava com os Estados Unidos onde as ferrovias freqüentemente precediam a fronteira econômica, um fato citado por legisladores das zonas mais pobres de Minas ao solicitarem concessões garantidas para seus distritos eleitorais.¹¹

Representantes da Mata afirmavam que as exportações de café das áreas atendidas pela ferrovia assegurariam a prosperidade das linhas da

10. Sobre os primeiros anos das ferrovias no Brasil, a Pedro Segundo, a Santos-Jundiá e a Paulista, ver Flávio Azevedo MARQUES DE SAES, *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940* (São Paulo, 1981); Odilon NOGUEIRA DE MATOS, *Café e Ferrovias*, 4ª ed. (Campinas, 1990), caps. 3-5; Robert Howard MATTOON, Jr., "The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: A Local Railway Enterprise in São Paulo, Brazil". ("A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: Um Empreendimento Ferroviário Local em São Paulo, Brasil"), dissertação de PhD. não publicada, Yale University, 1971, cap.1; C.F. van Delden LAËRNE, *Brazil and Java: Report on Coffee Culture* ["Brazil e Java: Relatório sobre Cafeicultura"], (Londres, 1885), cap.7; Richard GRAHAM, *Britain and The Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914* ["Bretanha e o Início da Modernização no Brasil, 1850-1914"], (Londres, 1968), pp. 52-9. Ver também Ademar BENÉVOLO, *Introdução à história ferroviária do Brasil*. (Recife 1953), Cyro Deiocleciano Ribeiro PESSOA JR., *Estado Descritivo das estradas de ferro do Brasil* (Rio, 1886); Francisco PICANÇO, *Viação ferra do Brasil* (Rio, 1884); Max Vasconcellos, *Vias brasileiras de comunicação: Estrada de Ferro Central do Brasil* (Rio, 1935). Sobre a primeira concessão mineira, ver *Annaes da Assembléa* (1872), pp. 229-31.

11. Sobre ferrovias e a fronteira cafeeira nos Estados Unidos e Brasil, ver Mattoon, "The Companhia Paulista", p. 100; NOGUEIRA DE MATOS, *Café e Ferrovias*, p. 11; PEDROSA, "Zona Silenciosa", pp. 140-41; Orlando VALVERDE, "Estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais", *Revista Brasileira de Geografia*, vol. 20, n° 1 (jan-março 1958), p. 25.



Figura 2. Ferrovias da Mata, 1884. Fonte: Delden Laërne, de acordo com o texto.

Mata. Companhias na zona do café poderiam facilmente retornar sete por cento para investidores, assim livrando a província de qualquer ônus financeiro. Esta lógica convenceu o governo provincial, que conferiu à região 11 das 25 concessões outorgadas na década de 1870. Até 1884, a Mata tinha 602 quilômetros de via, enquanto o restante da rede de Minas incluía 269 quilômetros na região Sul e 135 quilômetros na região Centro.

No auge do crescimento da ferrovia da Mata em 1877, Benedito Valadares, um sulista, assinalou fraquezas críticas na rede crescente de ferrovias privadas da Mata. Um governo provincial excessivamente entusiástico, avisou Valadares, estava conferindo concessões demais a companhias ferroviárias que competiam para os mesmos fregueses. As autoridades deveriam formular um plano criterioso para a integração da Mata por ferrovia em vez de “levar uma estrada de ferro a porta de cada fazendeiro”. A Mata estava direcionando a província ao “suicídio”, já que o Tesouro não tinha condições de honrar suas obrigações financeiras para com companhias indo à falência.

Um aumento em exportações de café, quadruplicado entre 1870 e 1891, justificou o entusiasmo dos matenses, mas as predições de Valadares também se realizaram. No final da década de 1870, as linhas da Mata ficaram envolvidas em disputas intra-regionais sobre a invasão de concessões privilegiadas, pedidos de extensões e discussões sobre trajetórias. A Estrada de Ferro Leopoldina ganhou esta disputa; a ferrovia atravessou os municípios de café mais produtivos, e ao contrário de seus competidores, foi bem financiada e gozava de apoio político nacional. Até 1890, a Leopoldina tinha absorvido todos os seus rivais. Porém, o mau planejamento e a ineficiência da rede matense, discutido primeiro por Valadares, levou a Leopoldina à falência apenas sete anos mais tarde. Valadares também tinha razão quando argumentou que a província não podia se dar ao luxo de tantas concessões garantidas; até 1884 o Tesouro devia a investidores de ferrovias 17.000 contos (US\$ 7,2 milhões), provocando a Assembléia a declarar uma moratória de quatro anos sobre novas concessões.

O tom dos debates sobre concessões explica a vontade da Assembléia Provincial em comprometer o governo com a expansão ferroviária. Todos os legisladores que falavam sobre esta questão, viam a locomotiva como a panacéia para os problemas econômicos e sociais de sua província, além de ser um estímulo para a economia cafeeira. A ferrovia era um símbolo da civilização e o único meio de alcançar aquele “progresso” tecnicamente definido que tanto despertava a curiosidade dos brasileiros no século XIX. Nas palavras de Nominato de Souza, o deputado que conseguiu a concessão da Leopoldina:

O progresso é uma coisa fatal, necessária. O homem que não progride é porque não tem mestre nem lições e nem incentivos para aprender. A estrada de ferro é tudo isto ao mesmo tempo: com a sua rapidez nos ensina que o tempo é uma coisa preciosa, com a sua pontualidade nos ensina a constância no trabalho; e com a barateza de seus serviços anima e convida-nos a tirarmos vantagens de seus meios de locomoção; e bem mostra que não são os grandes lucros, mas sim os constantes, ganhos do trabalho contínuo e metódico os que oferecem mais probabilidade de sucesso... Daí barateza dos produtos, o aperfeiçoamento... da produção, o *progresso*, em fim, a riqueza.

Os representantes das regiões mais pobres também suplicavam pelo transporte ferroviário. Visando um futuro investimento em ferrovias próprias, votaram a favor da rede da Mata, que prometia enriquecer a província rapidamente.¹²

Hoje podemos ver que as predições de Valadares se realizaram e não as de Nominato de Souza, mas seria um erro desconsiderar os argumentos do deputado leopoldinense como sendo mero exagero. Mineiros de fora da Mata tinham bons motivos, e não apenas motivos caprichosos, para acreditar na política ferroviária da província. Eles também tinham algo a vender, a saber, os diversos produtos de granjas, fazendas e minas, se pudessem superar o congestionamento de transporte na província.¹³ A construção de ferrovias tinha quase levado a província à falência, admitiu um deputado de uma zona fazendeira no oeste de Minas em 1888, mas a longo prazo “as estradas de ferro aumentam a despesa pública em uma proporção aritmética e a receita pública em uma proporção geométrica”.¹⁴ Certamente, este tipo de argumento agradava aos representantes das regiões isoladas de Minas, à medida que observavam a economia da Mata mudar de café para gado leiteiro, graças ao acesso fácil ao mercado do Rio, depois que as plantações de café começaram a findar no início da década de 1900.¹⁵

A primeira ferrovia em Minas não foi uma companhia privada. A Pedro Segundo foi dirigida pelo governo após 1865 e passou a ser sua propriedade em 1871, quando as autoridades imperiais negociaram um segundo empréstimo britânico. Atender a zona cafeeira era um dos objeti-

12. As concessões da Mata, relacionadas em PEDROSA, “Zona Silenciosa” p.139, incluíam a São João Nepomuceno (originalmente a União Mineira), 1871; Leopoldina, 1872; Chiador-São João Nepomuceno (União Mineira), 1872; Porto Novo-Meia Pataca (Leopoldina), 1872; Juiz de Fora e Ponte Nova (originalmente a Rio Doce), 1872; Juiz de Fora-Ponte Nova (a Rio Doce revisada), 1873; Ponte Nova-Araçuaí (Leopoldina), 1875; Pirapetinga-Volta Grande (originalmente Pirapetinga), 1876; Juiz de Fora-Jequitinhonha (Rio Doce-Leopoldina), 1877; Recreio-São Francisco da Glória (originalmente Alto Muriaé), 1878; Mar de Espanha-Rio Pardo (União Mineira), 1878. Rodolpho JACOB, *Minas Gerais no vigésimo século* (Belo Horizonte, 1918), pp. 447-55, fornece as melhores estatísticas sobre as ferrovias mineiras. Valadares é citado em *Anaes da Assembléa* (1877), pp. 601-5. Nominato de Souza é citado em *Anaes da Assembléa* (1872), p.225. Ver também, *O Pharol*, 24 de maio de 1885, p.2.

13. O congestionamento do transporte é um tema principal na história econômica e política mineira. Ver os dois primeiros capítulos de John D. WIRTH, *Minas Gerais in the Brazilian Federation: 1889-1937* [“Minas Gerais na Federação Brasileira: 1889-1937”], (Stanford, 1977) especialmente pp. 27 e 54. Que foi o bom juízo e não idéias caprichosas que levou os mineiros de fora da Mata a apoiar o programa ferroviário da provincial parece agora mais acreditável à luz dos estudos recentes, citados acima na nota 1, e que revelam uma economia mineira do século XIX mais dinâmica que os proponentes da tese de estagnação afirmavam.

14. *Anaes da Assembléa* (1888), pp. 286.

15. Ver Minas Gerais, Secretaria das Finanças, *Relatório, A Lavoura e Indústria da Zona da Mata pelo engenheiro Carlos Prates, inspetor de indústria, minas e colonização* (Belo Horizonte, 1906).

vos desta linha, mas a integração nacional era sua primeira prioridade e o motivo pelo qual o governo apoiou a companhia quando teve dificuldades financeiras em 1858. Durante a década de 1870, os legisladores da Mata apontavam para a história do início da Pedro Segundo para convencer seus colegas de outras regiões que apenas ferrovias que atravessassem terras cafeeiras ricas poderiam atrair capital privado.¹⁶ Enquanto linhas recém-construídas para São Paulo e Minas davam vazão a uma zona cafeeira próspera, argumentavam, a seção do Rio a Barra do Pirai servia a municípios que já tinham passado do auge. Este argumento era algo enganador já que as despesas extraordinárias envolvidas em atravessar a Serra do Mar foram a causa imediata da intervenção do governo; mas os matenses conseguiram seu objetivo.

A concessão original para a Pedro Segundo previa uma trajetória em direção ao norte da fronteira de Minas 'na direção geral do Vale de São Francisco', assim ligando Minas ao nordeste brasileiro. Mas Mariano Procópio adiou a construção do tronco principal preferindo um ramal de 63 quilômetros que de Chiador se estendia à leste até Porto Novo, através do sul da Mata onde o café estava no auge. O ramal de Porto Novo atravessou o Paraíba cinco vezes para atender a fazendeiros dos dois lados do rio.

Dificuldades técnicas impossibilitaram uma extensão de Chiador para o norte. Em vez disso, o tronco Minas avançava para o norte de Entre Rios na Província do Rio, entrando novamente em Minas em 1874 em Serraria ao noroeste de Chiador, e chegando a Juiz de Fora dois anos depois. Em 1878, a Pedro Segundo escalou a Mantiqueira e começou a adentrar o centro de Minas. Quando a ferrovia "nacional" chegou em Ouro Preto em 1888 a seção mineira contava com 725 quilômetros.

As estatísticas da Pedro Segundo não distinguem entre as seções mineira, fluminense e paulista. As ferrovias particulares da Mata, descritas abaixo, oferecem informações mais específicas sobre o impacto das ferrovias na economia cafeeira. Contudo, até 1870 a Pedro Segundo tinha transportado 85,6 milhões de quilos de café, cifra que dobrou até 1882. Por outro lado, os custos da construção eram maiores do que as autoridades imperiais tinham previsto. O ramal de 77 quilômetros de Serraria a Juiz de Fora custou 12.873 contos (US\$ 6,5 milhões) e obrigou o governo a assumir mais um empréstimo britânico. A ferrovia gastou 45.000 contos para construir a via de Juiz de Fora a Ouro Preto mas esta seção trouxe pouca receita.¹⁷

A Pedro Segundo levantou algumas questões importantes sobre a tecnologia e o financiamento de ferrovias brasileiras. A sua bitola de 1,6

16. *Annaes da Assembléa* (1872), p.215.

17. Sobre a Pedro Segundo, ver nota 10, especialmente Ribeiro Pessoa Júnior, *Estudo Descritivo*, pp. 201-2, 221; Jacob, *Minas Gerais*, pp. 441-2; ESTÊVES, 'Mariano Procópio', p. 145; Delden LAËRNE, *Brazil and Java*, pp. 174-75.

metros, embora mais robusta que a bitola estreita de um metro usada em outras linhas da Mata, fez com que custasse mais para construir e que fosse menos prática para uma região de terreno montanhoso e de encostas íngremes. A bem da verdade, a intenção era integrar o país inteiro com a ferrovia, e deste ponto de vista a bitola mais larga fazia sentido. A escolha foi feita ou pela companhia Pedro Segundo ou pelos engenheiros britânicos que fizeram o projeto de construção em 1855. É provável que, no surto de entusiasmo pela integração nacional na década de 1850, os brasileiros incentivaram a bitola mais larga. Quando a companhia foi à falência em 1858, o governo nacional brigou com os britânicos e contratou engenheiros norte-americanos.

Por que as autoridades imperiais continuaram a apoiar a Pedro Segundo durante a década de 1870, quando os fazendeiros de café estavam investindo na construção particular? Primeiro, esta ferrovia estava já em estado avançado em 1865 quando a Paulista foi capitalizada. Em 1873, o governo do Rio considerou seriamente nacionalizar a Paulista para fazer com que virasse a linha de tronco até Mato Grosso no oeste do Brasil. Cinco anos mais tarde, a Leopoldina foi declarada 'nacional por certos propósitos' num decreto que sugeria que esta linha particular da Mata poderia substituir a Pedro Segundo como a ferrovia destinada a chegar até o norte do Brasil.¹⁸ Porém, a construção da Pedro Segundo continuou porque sua trajetória levava diretamente na direção do interior de Minas e do nordeste, o objetivo original de uma linha 'nacional'. Além disso, o governo imperial sabia que os fazendeiros de café nunca investiriam numa ferrovia que não atendesse às suas plantações.

O decreto de 1878 também enfatizou o fato de que o governo nacional tinha a última palavra em assuntos relacionados com ferrovias, inclusive as linhas autorizadas pelas províncias. Sem dúvida as autoridades imperiais esperavam que um dia a próspera Leopoldina avançaria para o norte; mas o motivo imediato da intervenção do Império em 1878, foi para reverter a decisão da Assembléia Provincial acerca de uma disputa sobre uma concessão entre a Leopoldina e uma outra linha da Mata. Este conflito está descrito abaixo porque ajuda a entender muito sobre a história de ferrovias em Minas. Compete destacar que, embora o governo do Rio incentivasse a legislação provincial a criar e financiar ferrovias, de acordo com um sistema político altamente centralizado, o Império intervinha nesta legislação quando lhe interessava.

A expansão da economia cafeeira da Mata e a ferrovia Leopoldina, nas palavras de um historiador de Minas, são dois aspectos da história

18. GRAHAM, *Britain and the Onset of Modernization in Brazil*, p.53; Mattoon, "The Companhia Paulista", cap. 4. Os eventos que levaram ao decreto que definiu a Leopoldina como 'nacional para certos propósitos' são descritos abaixo.

mineira ligados como irmãos siameses.¹⁹ Objeto de muita legislação controversa no final da década de 1870, a história jurídica da companhia é complexa. A concessão original, concedida pela Assembléia Provincial em 1871, dava a qualquer companhia, que construísse uma linha de Leopoldina a Porto Novo, uma garantia de juros de 7% sobre os investimentos ou um subsídio de nove contos por quilômetro. No ano seguinte, tal companhia foi fundada em Leopoldina, capitalizada por fazendeiros no sudeste da Mata. O terreno difícil, próximo da zona urbana de Leopoldina, convenceu Antônio Pedro de Melo Barreto, engenheiro da companhia e concessionário original, a mudar o terminal para Meia Pataca, a futura Cataguases, 12 quilômetros para o norte. No final de 1872, a companhia solicitou subsídios diretos e não pagamentos de juros garantidos e, no ano seguinte, a construção foi iniciada. A primeira seção, que se estendia 26 quilômetros ao norte de Porto Novo, foi inaugurada pelo Imperador em 1876.

Os Leopoldinenses não aceitavam o terminal de Cataguases e propuseram um ramal de 12 quilômetros que ligasse o distrito urbano ao tronco principal, em Vista Alegre. Esta linha, argumentavam, triplicava a quilometragem dentro do condado e dava a mais fazendeiros acesso à ferrovia. Tiveram seu desejo realizado quando o ramal de Vista Alegre foi inaugurado em 1877, junto com nove estações da linha principal. Isto trouxe a ferrovia até Cataguases, 105 quilômetros ao norte de Porto Novo.

A Leopoldina prosperou, lucrando 839 contos (US\$ 420.000,00) nos quatro primeiros anos. Tão logo a ferrovia chegou a Cataguases, a companhia se propôs a construir uma extensão para o norte em direção a Ponte Nova, uma zona pioneira onde a produção de café estava ainda começando. Mas tal linha era prerrogativa de outra companhia da Mata, a Vale do Rio Doce, que tinha ganho um contrato de uma ferrovia de Juiz de Fora até Ponte Nova em 1872. Antes mesmo de assentar qualquer trilho, a Rio Doce se vendeu para a Leopoldina, em 1878. Esta ação provocou uma disputa com a União Mineira, outra companhia, que argumentava que uma alteração do ponto de origem da Rio Doce de Juiz de Fora para Cataguases privaria a União Mineira de acesso ao nordeste da Mata. Também em 1878, a Leopoldina assumiu a concessão do Norte de Minas, uma ferrovia que se estenderia ao norte, de Ponte Nova a Araçuaí no Jequitinhonha, via Itabira no Centro de Minas. Isto era uma área não desenvolvida e a Leopoldina concordou em construir esta linha somente depois de ganhar o apoio do governo imperial na disputa com a União Mineira. A linha tronco da Leopoldina chegou a Ponte Nova em 1883, e a Saúde, 369 quilômetros ao norte de Porto Novo, em 1886. Ainda faltando 60 quilômetros para Itabira, Saúde permanece como sendo o terminal norte da Leopoldina até hoje.²⁰

19. PEDROSA, 'Zona Silenciosa', p.141.

Se a Leopoldina começou com força, o que aconteceu com as outras ferrovias estabelecidas com expectativas tão altas na década de 1870? Em 1880, a Pirapetinga inaugurou 31 quilômetros de via que ligava Leopoldina ao canto sudeste da Mata. Incapaz de cobrir os custos operacionais, esta linha entrou em concordata voluntária e foi absorvida pela Leopoldina em 1883. A Alto Muriaé, uma ferrovia destinada a atender o nordeste da Mata, tinha construído apenas 19 quilômetros quando fundiu-se à Leopoldina, no início de 1883. O renomado Ramal de Alto Muriaé chegou a Carangola, 125 quilômetros acima de Leopoldina, em 1887.²¹

A União Mineira, cuja concessão datava de 1871, visava uma ferrovia que se estendesse de sul a norte através da Mata central, a meio caminho entre as linhas tronco da Pedro Segundo e da Leopoldina. Esta companhia cumpriu as condições do contrato original e chegou até Guarani, 109,5 quilômetros ao norte de Serraria, o seu ponto de origem na Pedro Segundo. Inadequadamente financiada pelos fazendeiros de Juiz de Fora, os altos custos da construção esgotaram os seus recursos. Dificuldades financeiras impediram que a companhia construísse um ramal até Mar de Espanha, conforme estipulado no contrato original; a União Mineira também não pôde construir a Aventureiro, de Mar de Espanha para o nordeste a Leopoldina, nem uma linha de Guarani para o noroeste até Pomba, du concessões de 1876.

Somente a influência política de Francisco Bernardino, representante de Juiz de Fora na Assembléia Provincial, na década de 1870, e vereador municipal na década de 1880, conseguiu manter a União Mineira salva. Em 1879, ele pediu um empréstimo extraordinário da Assembléia, argumentando que os esforços 'patrióticos' de fazendeiros locais deveriam ser apoiados com verbas públicas. O empréstimo foi recusado e a União Mineira ficou mais endividada. Em 1882, Francisco Bernardino elaborou um plano para unir todas as ferrovias da Mata numa tentativa fútil de salvar a companhia. Em perigo de falência, os acionistas reuniram-se em Juiz de Fora, em 1884, para vender suas ações à Leopoldina por 3.144 contos (US\$ 1,3 milhões). Em 1886, o renomado Ramal da Serraria de Leopoldina inaugurou um ramal de 27 quilômetros de Guarani para o oeste até Pomba e uma seção de 41 quilômetros entre Guarani e Ligação, próximo de Ubá, na linha tronco da Leopoldina.²²

20. A melhor fonte sobre a Leopoldina é Eduardo SIQUEIRA, *Resumo histórico de The Leopoldina Railway Company Ltda.* (Rio, 1833 [sic]). Ver também *Contractos celebrados pela Presidência da Província de Minas Gerais* (Ouro Preto, 1893), pp.153-5, 290-8; PISCANÇO, *Viação ferra do Brazil*, pp.326-32; RIBEIRO Pessoa Júnior, *Estudo descritivo*, pp. 32-5; Jacob, *Minas Gerais*, pp.487-501; *Centenário das ferrovias brasileiras* (Rio, 1954), pp. 125-9. A primeira seção da Leopoldina custou 3.911 contos (US\$ 2,2 milhões).

21. As fontes sobre a Leopoldina incluem a história jurídica e condições técnicas da Alto Muriaé e Pirapetinga. Ver também *O Pharol*, 26 de junho de 1883, p.1; *O Leopoldinense* (Leopoldina), 25 de abril de 1883, p.1.

A Juiz de Fora a Piau foi incorporada pelos diretores da União Mineira quando a Leopoldina mudou o ponto de origem de Juiz de Fora para Cataguases. Capitalizada por fazendeiros e empreendedores de Juiz de Fora em 1881, esta ferrovia ligava a cidade de Juiz de Fora a Rio Novo na União Mineira. A Piau cobria uma rica zona cafeeira, mas era curta demais para conseguir lucros. Impedida de se estender para o nordeste e noroeste pela Leopoldina, que tinha privilégios nessa região através de concessões anteriores, a Piau não era viável e a Leopoldina absorveu-a em 1890.²³

O discurso extenso de Benedito Valadares sobre ferrovias tinha sido inspirado pela sua oposição à concessão original da Piau. Conforme ele tinha previsto, a construção de tantas linhas fracas, competindo entre si, tinha levado toda ferrovia privada da Mata à falência, exceto a Leopoldina. Vale a pena rever o seu discurso de 1877, porque focalizou os defeitos da rede da Mata, e precedeu uma política ferroviária mais ponderada.

Nem mesmo a rica Mata, argumentou Valadares, poderia produzir bastante café para sustentar nove companhias ferroviárias. Os investidores ferroviários da Mata também não eram tão 'patrióticos' como os seus defensores alegavam. Valadares atribuía o número excessivo de curvas na primeira seção da Leopoldina aos subsídios diretos que a companhia recebia do governo provincial baseado em quilometragem. Pior ainda foram as companhias da Mata que tinham optado pelos juros garantidos; a maioria era especulativa, já que os investidores podiam lucrar com linhas que nunca seriam construídas.²⁴

O discurso de Valadares abriu o caminho para uma mudança da Mata para o Sul, quando, na década de 1880, o ciclo de café começou naquela região. Agora o governo seguiu o seu conselho. Para evitar os erros cometidos na Mata, companhias ferroviárias organizadas no sul recebiam empréstimos com juros baixos, em vez de juros garantidos ou subsídios baseados em quilometragem.²⁵

Mas, por enquanto, os legisladores de Minas estavam contagiados com a "febre" das ferrovias e eles aprovaram a concessão de Piau. De fato, em 1877, parecia que a aposta da Assembléia estava dando certo. Entre 1874 e 1875, impostos sobre exportações gerados pelo café aumentaram de

22. Sobre a União Mineira ver PICANÇO, *Viação ferra do Brazil*, pp. 334-38; RIBEIRO PESSOA JÚNIOR *Estudo descritivo*, pp. 327-30; JACOB, *Minas Gerais*, p. 449; *Annaes da Assembléa* (1879), pp. 404-9, 593-8, 623-7; (1881) pp. 465-9; (1882) pp. 317-18, 357; *O Pharol*, 17 de abril de 1883, p.1; 3 de maio de 1883, p.1; 17 de junho de 1884, p.1.

23. Sobre a Piau, ver PICANÇO, *Viação Ferra do Brazil*, pp. 334-8; RIBEIRO PESSOA JR., *Estudo descritivo*, pp.346-8; JACOB, *Minas Gerais*, p.451; *O Pharol*, 2 de março de 1882, p.1; 27 de março de 1883, p.1; 1º de abril de 1885, p.1; 23 de abril de 1890, p.1.

24. *Annaes da Assembléa* (1877), pp. 601-5. Sobre o ônus financeiro da província ver *Annaes da Assembléa* (1888), pp. 280-7.

25. A construção de uma rede ferroviária na zona sul é discutida abaixo.

260 para 630 contos (US\$ 135.200 para 341.000), um aumento atribuído à Leopoldina, já que taxas de juros caíram 75 % em municípios servidos por ferrovia. Também em 1877, o governo provincial contratou com a Pedro Segundo e a Leopoldina a cobrar o imposto de exportação; as ferrovias, argumentavam os defensores da Piau, tinham provido Minas com um sistema organizado de cobrança de imposto pela primeira vez.²⁶

Mas Valadares teve a palavra final. Em 1884, o Tesouro pagou 1.042 contos (US\$ 437.640,00), quase um terço do orçamento de Minas, como juros em obrigações emitidos para cobrir a dívida astronômica de 17.000 contos, que a província devia a investidores de ferrovias. Conforme o engenheiro notou naquele mesmo ano, a rede da Mata era "especulativa, desorganizada e ineficiente – concebida e executada tão somente para drenar a região da maior quantidade possível de café".²⁷

Contemporâneos culpavam, pelo mau planejamento das ferrovias da Mata, os fazendeiros e políticos-fazendeiros, excessivamente confiantes, que as financiavam. Os investidores subestimavam o custo de construção e manutenção de ferrovias, e superestimavam a quantidade de café que linhas, em competição entre si, podiam carregar, até nos municípios do sul, onde a produção estava no auge, no início da década de 1880. A influência política de fazendeiros individuais da Mata determinava as trajetórias de linhas locais, a ligar plantações em vez de centros de população, confirmando o ditado de que "estrada de ferro no Brasil, é a linha geométrica dos pontos de maior influência política".²⁸

A Leopoldina permaneceu tão pouco tempo como a única companhia particular da Mata porque herdou todos os problemas da rede da região. Esta ferrovia merece um estudo mais atento porque a sua história está sempre ligada a aspectos de finanças ferroviárias, ao relacionamento entre café e ferrovias e à política de ferrovias em Minas e no Brasil.

Embora capitalizada por fazendeiros da Mata, a Leopoldina tinha fama de gozar de acesso ao mercado de investimentos do Rio. As contribuições relativas de capital matense e carioca são difíceis de medir, já que os legisladores de Minas estavam mais dispostos a apoiar o empreendimento local e a companhia escondia informações sobre investidores do Rio. Ao solicitar garantias para a extensão Cataguases-São Geraldo, um defensor argumentou:

26. Aristóteles ALVIM, 'Confrontos e Deduções', em *Minas e o bicentenário do café no Brasil* (Belo Horizonte, 1929), p. 81; VIOTTI DA COSTA, *Da Senzala à colônia*, p. 174; *Annaes da Assembléa* (1878), p. 308; (1879), p. 59.

27. *Annaes da Assembléa* (1888), p. 261. O engenheiro é citado em *O Pharol*, 30 de abril de 1884, p. 1.

28. Citado em Benévolo, *Introdução à História Ferroviária*, p. 234. Ver também PEDROSA, 'Zona Silenciosa', p. 140; VALVERDE, 'Estudo Regional', p. 31.

“Os inimigos da Leopoldina consistentemente acusam a companhia de um excesso de comercialismo e de indiferença aos melhores interesses da província. A diretoria da companhia Leopoldina não é composta de fluminenses, nem de filhos de outras províncias ou de estrangeiros; ela é composta de mineiros.”

Uma troca rápida seguiu-se, os detratores da Leopoldina afirmando que a maioria dos acionistas e Melo Barreto, o primeiro diretor da companhia, eram cariocas. Os defensores da ferrovia argumentavam que a maioria dos acionistas e os dois diretores subsequentes eram fazendeiros da Mata.²⁹

De fato, as figuras importantes da diretoria eram fazendeiros locais até a reorganização da companhia em 1892. Melo Barreto, a única exceção, estava ligado à elite de fazendeiros, por ser sua nora neta do Barão de Juiz de Fora. Esta ligação com a família Rezende aproximou-o de quase todas as famílias poderosas em Juiz de Fora e Cataguases. O segundo diretor da ferrovia, Joaquim Alvares dos Santos Silva, Barão de São Geraldo, tinha plantações em dois municípios da Mata e estava ligado por casamento à família Teixeira Leites, os fazendeiros mais ricos do sudeste da Mata. O Barão de São Geraldo estava ativo na política mineira e nacional como juiz em Barbacena e Juiz de Fora, e mais tarde como senador federal de Minas.

Nominato de Souza Lima, Antônio Santa Cecília e José Cesário de Faria Alvim, três fazendeiros-políticos-arquétipos, tinham posições proeminentes na Leopoldina. Como deputado de Leopoldina, Souza Lima propôs a primeira concessão para a ferrovia em 1871; seu obituário citou o seu serviço à companhia como a sua maior contribuição para o desenvolvimento de Minas. Santa Cecília, o representante de Leopoldina na Assembleia de 1882, era um acionista importante e tabelião da companhia. O ubaense Cesário Alvim, líder do Partido Liberal e o primeiro governador do Estado de Minas, preparou o resumo dos fatos que impediu o plano de fusão de Francisco Bernardino em 1882.³⁰

Por outro lado, de uma lista de 92 acionistas publicada em 1878, reconheço apenas 19 fazendeiros de café. Este fato apóia as afirmações de

29. *Annaes da Assembléa* (1881), p. 570.

30. Sobre Melo Barreto, ver Artur Vieira de REZENDE E SILVA, *Geneologia Mineira*, 4 vols. (Belo Horizonte, 1937-39), vol. 3, p.379. Sobre São Geraldo, ver *O Leopoldinense*, 7 de janeiro de 1882, p.2; 25 de abril de 1883, p.1; *Correio de Minas* (Juiz de Fora), 20 de janeiro de 1896, p.1; *Annaes da Câmara* (1902), p. 30; Acréscimos e retificações ao Arquivo Nobilárquico, *Anuário do Museu Imperial*, vol. 15 (Petrópolis, 1954), p.189. Sobre Souza Lima, ver *Annaes da Assembléa* (1872) pp. 20-21; *O Leopoldinense*, 3 de fevereiro de 1895; *Annaes do Senado* (1904), p.133. Sobre Santa Cecília, ver *Annaes da Assembléa* (1882), p. 3; *Analyse do Relatório da Presidência de Minas na parte relativa à Estrada de Ferro Rio Doce e documentos offerecidos à Assembléa Provincial de Minas Geraes* (Rio 1878), p. 54. Sobre Cesário Alvim como advogado da Leopoldina, ver *Annaes da Assembléa* (1877), p. 360.

companhias rivais que denunciaram os enormes recursos financeiros e políticos da Corte, incluindo um empréstimo de 2.000 contos (US\$ 1,1 milhões) do Banco do Brasil em 1876, responsáveis pela vantagem injusta da Leopoldina sobre seus competidores. A disputa com a Rio Doce, discutida abaixo, também foi resolvida a favor da Leopoldina, e provavelmente as ligações estreitas de Alvim com o novo ministério Liberal afetaram a decisão.³¹

A Leopoldina não pode ser classificada como um assunto da Mata ou do Rio até que saibamos a cidade e município de residência dos seus acionistas. Provavelmente era um pouco dos dois. A companhia era organizada na cidade de Leopoldina e dirigida por fazendeiros-políticos da Mata, sensíveis aos interesses especiais de uma ferrovia de café. Porém, quando confrontado diretamente com a pergunta de quanto capital os cariocas tinham investido na companhia, Souza Lima, o principal representante da Leopoldina, evitava o assunto insistindo que a 'alma' da ferrovia era mineira. De uma certa forma, a Leopoldina desfrutava do melhor de dois mundos.³²

A União Mineira, conforme Francisco Bernardino frisava, era financiada exclusivamente por fazendeiros da Mata. Em 1879, ele solicitou consideração especial pela ferrovia nesta base:

A companhia União Mineira, senhores, organizou-se nesta província quase exclusivamente com capitais mineiro. Fazendeiros se reuniram e trouxeram suas contribuições para o fim de formarem uma companhia que se destinasse a servir a lavoura de uma zona importante da província: Cerqueira Leite [Barão de São João Nepomuceno], José Ribeiro de Rezende [Barão de Juiz de Fora] e outros de Juiz de Fora, Mar de Espanha, Rio Novo e Pomba.

Ao contrário da discórdia acerca das origens mineiras da Leopoldina, ninguém se levantou para desafiar o deputado juizforano.³³

Os diretores e principais acionistas da União Mineira, todos fazendeiros e estadistas importantes do Império, formavam parte dos escalões superiores da aristocracia cafeeira de Minas. O Presidente da província e candidato a senador, Pedro de Alcântara Cerqueira Leite, Barão de São João Nepomuceno, dirigia a companhia e era o seu principal acionista. Os Barões de Juiz de Fora e Santa Helena, além de grandes acionistas, também eram importantes políticos-fazendeiros em Juiz de Fora. Os dois barões, "enxertos" da poderosa família Rezende, de Cataguases, e do clã Monteiro de Barros, de Leopoldina, tinham parentesco com quase todos os maiores fazendeiros da região, além de um com o outro. Santa Helena também era um dos principais banqueiros e industriais de Juiz de Fora.

31. *Analyse do Relatório*, pp. 52-4; *Annaes da Assembléa* (1879), p. 623.

32. *Annaes da Assembléa* (1879), p. 623.

33. *Annaes da Assembléa* (1879), pp. 597-8.

Uma característica algo aristocrática diferenciava a União Mineira da Leopoldina. Todos os três barões, por exemplo, contribuíram para fundos particulares destinados a apoiar a ferrovia após 1879, descrevendo sua generosidade como um sacrifício patriótico e não um investimento comercial sólido. São João Nepomuceno e Juiz de Fora tiveram seu pedido de empréstimo recusado pela legislativa provincial em 1879, mas, posteriormente, conseguiram 500 contos (US\$ 215.000,00) do Banco do Brasil. Ostentaram o fato de apresentarem como garantia não os bens da companhia, mas: 'nossa própria fortuna particular e nossos próprios bons nomes'.³⁴ É verdade que os juros sobre investimentos na União Mineira eram garantidos pela província, mas estes homens tinham um compromisso genuíno com a ferrovia e não eram os especuladores censurados por Valadares em 1877.

Um fator econômico fundamental, além do financiamento, deu à Leopoldina uma vantagem sobre a União Mineira: o trajeto Porto Novo - Cataguases penetrava os municípios cafeeiros mais prósperos. Em 1877, a Leopoldina transportou 12,9 milhões de quilos de café de Além Paraíba, Leopoldina e Cataguases enquanto a União Mineira levou apenas 2,1 milhões de quilos de Mar de Espanha a São João Nepomuceno. Em 1879, o frete por quilo de café transportado de Ubá ao Rio pela Leopoldina ficava em 1,4 mil réis (US\$ 0,65); a mesma quantidade transportada pela União Mineira de São João Nepomuceno, uma distância mais curta, custava 1,5 mil réis. Pior para a União Indústria, sua rota proposta levava diretamente para a Serra da Mantiqueira, o limite norte do território próprio para a plantação de café. A Leopoldina, no entanto, avançava na direção nordeste, rumo à terras virgens, semelhantes às do Sul da Mata antes do boom do café.

O ciclo do café se iniciava no norte de Ubá quando a Leopoldina se aproximava de Ponte Nova, no final da década de 1880. Esta extensão desempenhou uma função pioneira, ao contrário das vias do sul da Mata onde o café tinha sido plantado desde a década de 1830. *O Pharol*, o jornal mais importante de Juiz de Fora, salientou este fato :

34. *O Pharol*, 15 de março de 1833, pp. 2-3. Sobre o Barão de São João Nepomuceno, ver *O Pharol*, 14 de junho de 1883, p. 2; 16 de junho de 1833, p. 2. Sobre o Barão de Juiz de Fora, ver Albino de OLIVEIRA ESTÊVES, *Albúm do Município de Juiz de Fora*, (Belo Horizonte, 1915), p. 552; Acréscimos e retificações, p. 138. Sobre o Barão de Santa Helena, ver *Barão de Santa Helena: Notícias Biográficas* (Ouro Preto, 1888); Estêves, *Albúm*, pp. 522-3; *O Pharol*, 11 de dezembro de 1888, p.1; *Diário de Minas* (Ouro Preto), 17 de setembro de 1888, p.1; 7 de agosto de 1889, p. 2; 30 de agosto de 1889, p.1. Sobre os esforços dos três barões para conseguir fundos para a falida União Mineira, ver *O Pharol*, 08 de fevereiro de 1883, p.1; *Annaes da Assembléa* (1881), pp. 623-7.

Quando o silvo das locomotivas ecoar nas grutas das florestas virgens dos municípios de Ponte Nova e Santa Bárbara, as classes agrícola e comercial dessas paragens começarão a gozar de melhoramentos que até então não tem... Que a felicidade continue ao bafejar aos senhores de empresa...pois, do progresso dela depende o desenvolvimento e progresso dos povos!

"A Leopoldina é a ferrovia cafeeira do Brasil *par excellence*", jubilavam os editores de *O Leopoldinense*, em 1885. Naquele ano, a ferrovia transportou mais de 30 milhões de quilos de café. Em dez anos de operação, a companhia havia despachado 164,8 milhões de quilos, total este ultrapassado apenas pela Santos-Jundiaí e Paulista que transportou 143,3 milhões de quilos entre 1881 e 1884.³⁵

Além dos fatores econômicos, os resultados de disputas políticas entre as ferrovias da Mata favoreciam a Leopoldina. A briga mais acirrada, a disputa com a Rio Doce, já foi mencionada: avançando diretamente para o norte de Cataguases, a Leopoldina privou a União Mineira de acesso ao nordeste da Mata.

A Rio Doce datava de uma concessão de 1872 em nome de Nominato de Souza Lima, de Leopoldina, e José Vieira de Rezende, o principal fazendeiro-político de Cataguases. A trajetória desta ferrovia de Juiz de Fora a Ponte Nova via Ubá, teria passado perpendicularmente às duas linhas norte-sul da Mata, a Leopoldina e a União Mineira. Os dois concessionários, agindo como agentes da Leopoldina, conseguiram passar uma nova lei pela Assembléia em 1875, alterando a rota da Rio Doce para 'uma nova trajetória mais condizente aos melhores interesses da companhia.' Citando esta lei, mudaram o ponto de origem da Rio Doce para Cataguases no ano seguinte. Em 1878, a Leopoldina absorveu a companhia Rio Doce.

Enfurecidos, os diretores da União Mineira protestaram à Assembléia, alegando que a lei de 1875 e a 'alteração' de 1876 eram ilegais. A província, argumentaram, não poderia ignorar sua própria concessão, que estipulou Juiz de Fora como o ponto de origem, simplesmente porque esta cidade era 'inconveniente' para a Leopoldina. Para dar mais força à sua posição, a União Mineira afirmou que o café exportado do nordeste da Mata através da União Mineira-Pedro Segundo, uma rota aproximadamente 60 quilômetros mais curto para o Rio do que a trajetória proposta da Rio Doce-Leopoldina, comandaria fretes mais baratos e, portanto, resultaria mais vantajoso para a economia de Minas. A fama da União Mineira como um empreendimento estritamente mineiro também foi aventada para se conseguir apoio ao pedido.

35. *O Pharol*, 25 de abril de 1885, p.1; *O Leopoldinense*, 1º de maio de 1885. Sobre a quantidade de café transportada pela Leopoldina e taxas relativas de fretes, ver *Analyse do Relatório*, pp.15, 21-2; *Annaes da Assembléa*, (1878), pp.147-9; *O Leopoldinense*, 1º de maio de 1885, p.1. A Leopoldina é comparada a outras ferrovias brasileiras em *O Leopoldinense*, 4 de março de 1887, p.1; PICANÇO, *Viação ferra do Brazil*, p. 331; TAUNAY, *História do Café*, VII, p. 63; X, p. 24; MATTOON, "The Companhia Paulista", p. 239; Jacob, *Minas Gerais*, p. 57.

A Leopoldina, referindo-se a outra lei de 1876, responsável pela mudança do ponto de partida da União Mineira de Juiz de Fora para Serraria, insistia que a Assembléia poderia legitimamente alterar as rotas. Considerações práticas também favoreciam a Leopoldina. Mesmo sendo a distância entre o nordeste da Mata e o Rio de Janeiro maior via a Leopoldina que a União Mineira, a primeira companhia atravessava uma zona mais produtiva em café. As taxas de frete ficariam menores em comparação com aquelas citadas pela União Mineira. Além do mais, qualquer rota que ligasse a União Mineira a Ponte Nova, independentemente do ponto de origem, significaria construção em terreno extraordinariamente difícil. Finalmente, o que os defensores da Leopoldina chamavam de "tendão de Achilles" da objeção da União Mineira: a Leopoldina já tinha inaugurado a estação de Cataguases, 105 quilômetros ao norte de Porto Novo. A União Mineira estendia-se por apenas 40 quilômetros para o norte de Serraria.³⁶

Preocupados com um relatório escrito pelo Senador Francisco de Paula Silveira Lobo, presidente de Minas, a favor da União Mineira, os diretores da Leopoldina entraram na disputa. Numa petição dirigida à Assembléia, a Leopoldina reiterou os argumentos legais e práticos oferecidos pelos seus simpatizantes, especificando uma economia de 103 réis (US\$ 0,05) por quilo de café transportado ao Rio através da sua trajetória proposta. Mais agressivo que o debate anterior na Assembléia, o relatório concluiu que a política do presidente a favor da União Mineira era 'ilegal, imoral e contrária aos melhores interesses desta província'.³⁷

Nem a simpatia pela mais mineira das duas companhias, nem o bem econômico de Minas, que claramente favoreciam a Leopoldina, e sim as preocupações regionais levaram a maioria dos deputados a apoiar a União Mineira. Esta companhia pretendia estender sua linha principal diretamente para o norte, em direção ao centro de Minas, enquanto a rota da Leopoldina a levaria a território virgem, no nordeste da Mata. Mostrando um mapa da província, João Batista de Carvalho Drummond, de Itabira, admitiu que os melhores interesses do seu distrito compeliavam-no a apoiar a União Mineira, localizada diretamente para o sul, embora a Leopoldina estivesse considerando um ramal nordeste após alcançar Ponte Nova. 'O propósito da Rio Doce', comentou outro deputado de Sabará, no Centro, "a semelhança da União Mineira, é atender o centro de Minas e não agrandizar a Leopoldina".

Em 21 de outubro de 1878, a Assembléia votou a favor da União Mineira. Dois dias depois, o presidente confirmou Juiz de Fora como o

36. - Sobre o contexto jurídico da disputa Rio Doce, ver *Analyse do Relatório*, pp.4-6; *O Pharol*, 5 de maio de 1883, p. 2; *Annaes da Assembléa* (1898), pp. 361-3. Sobre a posição da *União Mineira*, ver *Annaes da Assembléa* (1878), pp.145-6, 328, 360-71, 378-80, 407-15. Em defesa da Leopoldina, ver pp. 146-7; (suplemento), pp. 25-32.

37. *Analyse do Relatório*, pp. 3-35,40.

ponto de origem da Rio Doce, com uma 'junção obrigatória na União Mineira numa estação escolhida à discrição daquela companhia'. Numa revirada súbita, em 31 de outubro, o governo imperial anulou a lei e concedeu à Leopoldina um privilégio exclusivo para se estender ao norte de Cataguases, "às margens do Jequitinhonha via Ponte Nova".³⁸

Faltam dados sobre a influência das conexões da Leopoldina no Rio ou do papel da política partidária na decisão do governo imperial em intervir, mas, provavelmente, os dois fatores foram importantes. Os diretores da Leopoldina, como o Visconde de Sinimbu, o novo Primeiro Ministro do Imperador, eram Liberais, enquanto os líderes da União Mineira, com a exceção do Barão de São João Nepomuceno, eram Conservadores. Na Assembléia Provincial, no entanto, mais uma vez foram as considerações regionais que determinaram a reação. Dois Liberais foram registrados deplorando a política do seu partido:

Ainda me oponho à decisão... foi um desastre para a lavoura de Minas... porém é uma questão vencida... devendo nós aguardar que o futuro se encarregue de demonstrar onde estava a razão... O decreto não dá motivo para guerrear-se a situação, pretender-se derubar o gabinete. O Partido Liberal não quer oposição aos amigos que governam, quer união e acordo.³⁹

Além de questões políticas, o anulamento da decisão da Assembléia sugere que as autoridades imperiais apreciavam a liquidez financeira e vitalidade da Leopoldina mais do que os legisladores provinciais, ansiosos para a ferrovia chegar nos seus distritos eleitorais.

Sinimbu provavelmente outorgou a concessão Cataguases-Jequitinhonha à Leopoldina porque era a única companhia que tinha condições de assentar trilhos para o norte de Cataguases. É claro que esta extensão nunca alcançou a zona desolada do Jequitinhonha, mas, dada a "febre" de ferrovias da década de 1870, a idéia não era tão extravagante. A exemplo da Pedro Segundo, tal linha estaria em conformidade com o desejo do governo nacional por uma ferrovia que integrasse o Brasil. Deste ponto de vista, a concessão foi tanto o preço que a Leopoldina pagou pelo apoio do Imperador como um prêmio.

O preâmbulo do decreto de 1878 declarou ser a Leopoldina "uma ferrovia nacional por certos propósitos", mas a companhia não tinha sido nacionalizada. Uma diretoria formada por investidores particulares continuava a operar a linha. Conforme se queixavam os legisladores mineiros, esta afirmação colocada de forma vaga pretendia propositadamente con-

38. Sobre regionalismo e a disputa Rio Doce, ver *Annaes da Assembléa* (1878), pp. 328-365. Sobre a votação na Assembléia, ver p. 430. O decreto do presidente de Minas a favor da União Mineira está em *Contractos Celebrados*, p. 230. O decreto imperial revertendo esta decisão também se encontra em *Contractos Celebrados*, pp. 6-7.

39. *Annaes da Assembléa* (1879), p. 245.

fundir o status legal da ferrovia. O decreto deu ao Império uma voz nos assuntos da linha mais lucrativa de Minas, ao mesmo tempo assegurando-se que o pagamento de juros garantidos permaneceria de responsabilidade da província. A União Mineira até chegou a acusar o governo do Rio e a Leopoldina de desviarem fundos de Minas. Os perdedores na disputa sobre a Rio Doce nunca provaram estas acusações, nem o Visconde de Sinimbu, nem qualquer outro primeiro ministro subsequente, fez qualquer esforço para esclarecer o status da Leopoldina. Isso se adequava ao interesse central do Império e, como em todas as questões relacionadas com ferrovias, os interesses do governo Imperial prevaleceram.⁴⁰

A Piau foi a resposta da União Mineira à decisão de 1878. Somente ligando Juiz de Fora à linha tronco da União Mineira é que a companhia poderia sobreviver. Nas discussões sobre a concessão de Piau de 1880, o deputado Drummond frisou que esta linha acompanharia por perto a União Mineira pela maior parte da sua trajetória, assim invadindo o privilégio desta companhia. Mas os diretores da União Mineira estavam patrocinando a Piau e não deram importância a esta questão. Drummond também salientou que Juiz de Fora, a cidade mais importante de Minas, deveria ter sido o ponto de origem da União Mineira em primeiro lugar, e criticou a companhia por propor uma ferrovia separada em vez de um ramal. Tal tática, ele argumentou, era um 'expediente imoral se não ilegal' para conseguir garantias financeiras. Paixão, de Juiz de Fora, respondeu que a União Mineira não deveria sofrer pelos defeitos de concessões anteriores. A concessão de Piau foi aprovada apesar das objeções de Drummond.

Outra lei de 1880 deu à União Mineira o direito de se estender para o oeste de Rio Novo até Pomba, mas, em 1881, a Piau foi capitalizada, a União Mineira, financeiramente restrita, mudou de idéia e abandonou o ramal de Pomba. Enquanto isto, a gerência da Piau mudou de dono, distanciou-se da União Mineira moribunda, e submeteu seus próprios planos para a extensão Rio Novo-Pomba. Os diretores da União Mineira mudaram de idéia mais uma vez e submeteram novamente sua petição pela linha Pomba. Este pedido foi aprovado, a maioria dos deputados concordaram que qualquer favor à Piau, cujo serviço ainda não tinha sido inaugurado, aumentaria o problema existente de tantas ferrovias não lucrativas na rede da Mata.

No final de 1882, a Piau lançou outra campanha fútil a favor de uma concessão para Ponte Nova ao nordeste, ameaçando a Leopoldina. Usando táticas desesperadas para ganhar apoio, os engenheiros da companhia submeteram uma trajetória de Ponte Nova ao Rio, 104 quilômetros mais curta que a rota da Leopoldina. A Piau montou uma campanha publicitária em *O Pharol* para convencer o público que a quantidade fenome-

40. *Annaes da Assembléa* (1884), p.710; *Gazeta do Juiz de Fora*, 08 de janeiro de 1881, p.1.

nal de exportações de café, prometida pelo distrito de Ponte Nova, poderia suportar duas ferrovias, a Piau e a Leopoldina. Mas a petição foi rejeitada em discussões semelhantes às da extensão de Pomba. Não só a concessão de Ponte Nova pertencia à Leopoldina, de acordo com o decreto imperial de 1878, como também essa companhia seria capaz de executá-la.⁴¹

Os motivos para o plano de fusão de Francisco Bernardino em 1882 são claros. Não só este político juizforano tinha interesses significativos em ambas as companhias em declínio, como também ele falava por uma capital regional estrategicamente localizada mas sem acesso ao interior. A proposta visava uma extensão da União Mineira até a estação de Ubá, na Leopoldina, e uma reversão das decisões anteriores contra a Piau, permitindo que esta ferrovia completasse a junção em Rio Novo e continuasse para o noroeste até Pomba.

Na Assembléia, Paixão, de Juiz de Fora, explicou que o plano, dividindo a rota original da Rio Doce entre a Piau e a União Mineira "limitaria a Leopoldina à Muriaé e o nordeste, a zona natural de expansão dessa companhia" A Assembléia aprovou a lei autorizando a fusão, mas a Leopoldina rejeitou-a. Quando os acionistas da União Mineira venderam-na para a Leopoldina em 1883, esta companhia se assegurou dos benefícios do plano, dissolvendo primeiro a União Mineira e depois a Piau.

A exemplo da disputa Rio Doce, as atitudes perante a fusão refletiram os interesses locais. Francisco Bernardino e Paixão eram de partidos diferentes, mas estavam juntos contra a Leopoldina. Durante os debates, Paixão criticou Drummond, que originalmente apoiava a fusão mas mudou de idéia quando soube que a Leopoldina estava planejando estender a linha tronco até Itabira.⁴²

A Leopoldina nunca completou a extensão de Itabira. Em 1884, a companhia solicitou um pequeno subsídio da Assembléia, culpando uma safra relativamente pequena nos municípios do sul pelo lento progresso ao norte de Ponte Nova. Mas a Assembléia, chamando a atenção para os lucros crescentes da ferrovia, insistiu que à companhia faltava a vontade e não os recursos para construir a linha. Isto provavelmente era verdade já que a rota de Itabira atravessaria uma área improdutiva.

Foi também uma má hora para a Leopoldina submeter a petição. Naquele ano, o comitê de orçamento da Assembléia, salientando os 17.000 contos (US\$ 7,2 milhões) que devia a investidores de ferrovias, convenceu o governo provincial a declarar uma moratória sobre concessões ferroviári-

41. Sobre Drummond, ver *Annaes da Assembléa* (1880), p. 643-5. Sobre a extensão de Pomba ver (1881), pp. 168-77, 255-6, 373-7, 379. Sobre a extensão de Ponte Nova, ver (1882), pp. 256-7, 623-4, 719-20, 768; (1883), pp. 190-2. Ver também todas as edições de *O Pharol* em novembro de 1882 quando os diretores da Piau lançaram sua campanha publicitária.

42. *O Pharol*, 2 de março de 1882, p. 2; 4 de abril de 1882, p. 1; 17 de abril de 1883, p. 1; 19 de abril de 1883, p. 1; *Annaes da Assembléa* (1883), p. 251-6.

as. "Esta província", argumentou o sulista Cristiano Luz, "deve a Leopoldina 4.600 contos na extensão de Itabira que ela se recusa a construir mas que a província garantiu... Não devemos aceder a mais uma demanda deste povo mimado". Luz também insistiu que o decreto de 1878 deu ao Império a responsabilidade pela Leopoldina. Porquê a companhia haveria de pedir subsídios a Minas e não ao governo imperial?⁴³

A colheita fraca de 1883-84 pode não ter sido o motivo real pelo atraso na construção da linha tronco, mas foi a primeira indicação que a Leopoldina estava em apuros. Em 1886, a companhia teve mais receita na extensão Cataguases-Ponte Nova e Alto Muriaé do que em qualquer outra seção da ferrovia, um sinal precoce de que a época de prosperidade do café estava mingando na região Sul.⁴⁴ A Leopoldina que anteriormente tinha usado o mal planejamento das ferrovias da Mata para sua própria vantagem, agora estava competindo contra ela mesma em municípios onde a produção estava caindo.

Apesar da hostilidade da Assembléa e de sinais negativos dos municípios do Sul, os lucros da Leopoldina dobraram em 1884 e 1885, inspirando um excesso de confiança. Os diretores adotaram uma política desastrosa: a compra de todas as linhas falidas do norte e nordeste da província do Rio. Começando com o Sumidouro em 1884, que se estendia de Porto Novo para o sudeste, a companhia adquiriu a Cantagalo e a Macaé em 1887, e a Grão Pará, a Santo Antônio de Pádua e a Campos-Carangola em 1890. Estes acréscimos aumentaram a quilometragem da Leopoldina a quase 2.000 e deu à companhia um monopólio sobre transporte em toda a zona costeira entre o sudeste de Minas e a cidade do Rio, porém duas das linhas fluminenses tinham bitolas mais largas e outras duas bitolas mais estreitas que a largura de um metro das linhas da Mata, e isto impedia o movimento de frete. Pior ainda, ao contrário da maior parte da rede da Mata, a rede fluminense atravessa terra desgastada e improdutivo. Os preços pagos pelas novas linhas nunca foram revelados, mas conforme o historiador mais compassivo da Leopoldina foram astronômicos. Somado às custas, a companhia tinha de repor material rodante em algumas das linhas do Rio que não tinham manutenção há anos.⁴⁵

Com a atenção focalizada na rede fluminense, o serviço na Mata começou a deteriorar-se muito até o final de 1888. Trens atrasavam e agentes de comissão de café no Rio começavam a se queixar de entregas atrasadas e carregamentos perdidos. Este desânimo foi substituído por ultraje em 1890 quando a frequência de descarrilhamentos aumentou, o serviço de correio ficou irregular e o sistema de transferência de frete da Leopoldina

43. *Anaes da Assembléa* (1884), p. 741; (1887), pp.130-40, 360-70.

44. *O Cataguazense* (Cataguases), 15 de agosto de 1886, p.1.

45. Sobre as linhas do Rio e suas consequências para a Leopoldina, ver Siqueira, *Resumo Histórico*, pp. 4-10.

para Pedro Segundo (*tráfego mútuo*) entrou em colapso. A companhia começou a desviar mercadorias de Porto Novo ao Rio via a Pedro Segundo para suas linhas fluminenses menos eficientes. Até o final de 1890, fazendeiros relatavam atrasos de até 30 dias na estação de Porto Novo e admitiam que subornavam oficiais da Leopoldina para expedir o seu café à capital.⁴⁶

Num espírito de honestidade, provocado pela esperança que a política de crédito fácil salvaria a ferrovia, os diretores apresentaram um memorando sobre a crise em dezembro de 1890. A Leopoldina tinha dívidas totalizando 97.000 contos (US\$ 29,1 milhões) por causa de despesas extraordinárias incorridas desde 1883. A manutenção de tantos quilômetros adicionais de via inútil, continuou o relatório, impossibilitou o serviço regular na rede inteira. No final, a gerência, frustrada e confusa, não conseguia chegar a um acordo sobre uma política única, o que exacerbou ainda mais o problema. Mas a legislativa estadual, que desconfiava de qualquer petição apresentada pela Leopoldina, rejeitou este último apelo por auxílio.

Antes do fim do ano, a companhia se dissolveu sem notificar as autoridades estaduais e nacionais nem os seus credores, e fundou a Companhia Geral de Estradas de Ferro. Este esquema tinha como objetivo evitar antigas dívidas e adquirir novos fundos. Conforme o senador estadual Afonso Pena, a figura política mais respeitada de Minas no início da década de 1890, a Companhia Geral fugiu com milhares de contos em impostos de exportação devidos ao estado e falsificou suas contas para mostrar que suas linhas mineiras (e não as do Rio) estavam perdendo dinheiro. As ferrovias fluminenses, Pena lembrou ao Senado, não tinham juros garantidos. As assertivas de Pena eram verdadeiras e os diretores da Companhia Geral eram todos prisioneiros ou fugitivos até 1892. A antiga gerência foi substituída pelo governo nacional e a Leopoldina reorganizada vendeu obrigações na bolsa de valores de Londres para arrecadar fundos.⁴⁷

A economia cafeeira prosperou no centro e nordeste da Mata, durante meados da década de 1890, e a companhia se esforçou seriamente para reformar a ferrovia, substituindo algumas vias obsoletas e reestabelecendo ordem administrativa. A Leopoldina transportou um recorde de 50,4 milhões de quilos de café em 1893, apesar de que a revolta naval no Rio transtornou o serviço naquele ano. Uma grave epidemia de cólera atacou a Mata em 1895, obrigando a companhia a suspender as operações; quando o serviço foi reestabelecido, chuvas torrenciais causa-

46. Ver, por exemplo, *Diário de Minas*, 17 de março de 1889, p.1; 24 de março de 1889, p.1; 8 de maio de 1889, p.1; *Irradiação* (Leopoldina), 10 de abril de 1889; *O Pharol*, 30 de agosto de 1890, p.1; 12 de setembro de 1890, p.1; 24 de dezembro de 1890, p.1.

47. *Annaes do Senado* (1890), p.189.

ram uma série de descarrilamentos. Estas calamidades enfraqueceram a Leopoldina, tanto que o governo do estado cogitou assumir o controle da rede mineira.

Mas antes que se pudesse chegar a uma conclusão, a companhia foi liquidada pela segunda vez. Negociações entre acionistas brasileiros e credores britânicos, supervisionadas por autoridades federais, mineiras e fluminenses, continuaram durante 1896 e 1897. Em janeiro de 1898, o governo nacional autorizou a extinta Estrada de Ferro Leopoldina a funcionar no Brasil como a Leopoldina Railway Company Limited, com um capital fixo de 5,5 milhões.⁴⁸

O fim da Leopoldina contribuiu para uma mudança radical na política ferroviária da província. Em 1888, a Assembléia levantou a moratória sobre concessões quando o deputado Barbosa da Silva, de Pitangui, argumentou a favor de uma extensão da oeste de Minas para o norte de São João Del Rei no sul a Pitangui no oeste de Minas. Embora o serviço estivesse piorando na Leopoldina, a dívida com os investidores tinha caído para 4.000 contos (US\$ 2,4 milhões) e era hora da Assembléia resumir garantias para companhias "responsáveis".⁴⁹

A concessão Pitangui sinalizou o final da prosperidade das ferrovias da Mata e a abertura de uma nova fase de expansão ferroviária em Minas, focalizando desta vez a zona Sul, mas também beneficiando as outras regiões. Em 1889 e 1890, a legislativa outorgou concessões para a Sapucaí e a Muzambinho, objetivando o atendimento dos municípios meridionais do Sul por estas companhias. Estas linhas cruzavam duas ferrovias que penetravam no sul do oeste de São Paulo: a Minas e Rio, de propriedade britânica, que tinha inaugurado 144 quilômetros em Minas em 1886, e a Mogiana, uma ferrovia particular paulista que atravessou a fronteira de Minas em 1886. Entre 1890 e 1906, a rede sulista cresceu de 246 para 923 quilômetros, enquanto na Mata a Leopoldina acrescentou apenas 86 quilômetros à linha de Muriaé. Até 1906, o estado tinha um total de 4.001 quilômetros de via, entre estes quase 800%, e outros 1.200 no oeste de Minas. Desde 1884, a rede da Mata tinha diminuído de dois terços para um quarto do total mineiro.⁵⁰

"A Mata nos ensinou como não construir ferrovias" comentou um sulista ao solicitar um empréstimo para a Sapucaí em 1892, um tema comum em discussões sobre ferrovias na década de 1890.⁵¹ O estado deveria fornecer empréstimos ou subvenções diretas para ferrovias para evitar a "verdadeira loucura" de juros garantidos sobre investimentos. De fato, a

48. Sobre o falecimento da Leopoldina, ver Siqueira, *Resumo Histórico*, pp. 5-14.

49. *Annaes da Assembléa* (1888), p. 281.

50. Jacob, pp. 447-8; *O Pharol*, 15 de dezembro de 1903, p.1. Sobre a Mogiana, ver Marques de Saes, *As Ferrovias de São Paulo*, e Nogueira de Matos, *Café e Ferrovias*, cap. 4.

51. *Annaes da Câmara* (1892), p. 69.

Sapucaí e a Muzambinho foram construídas com empréstimos do governo e algum capital britânico.

A exemplo da Mata, a dinâmica econômica de sustento da rede sulista foi o café. Na década de 1880, a fronteira cafeeira transbordou do oeste de São Paulo para o Sul, da mesma maneira que tinha acontecido da Província do Rio para a Mata meio século antes. Até 1898 esta região estava exportando 11% da produção mineira. O Governador Silviano Brandão, um sulista, atribuiu a quintuplicação de exportações de café da sua região, desde 1894, às ferrovias.

Fatores políticos também explicam a prosperidade das ferrovias sulistas. Durante a década de 1890, o poder político estava mudando do Centro de Minas para a Mata e o Sul. Silviano fez com que sua região conseguisse todos os benefícios ferroviários dados pelo estado. Francisco Sales, outro sulista que sucedeu a Silviano, continuou esta política após 1902.⁵²

Na Mata, quase todos os municípios importantes eram ligados pelas rotas perambulantes da Leopoldina até 1900 e os matenses não fizeram objeção em subsidiar ferrovias em outras zonas. A Leopoldina continuou predominantemente uma ferrovia cafeeira até a década de 1920, quando o valor dos laticínios ultrapassou o valor do café. Como um empreendimento britânico sobreviveu, mas nunca prosperou como em seus primeiros anos.

A Paulista, a outra principal ferrovia cafeeira de propriedade privada do Brasil, teve mais sorte. A companhia pagava dividendos de 10% até a década de 1930, e a ferrovia permaneceu propriedade privada até 1961. Não só a Paulista teve uma chefia mais prudente que a Leopoldina, mas também atravessava uma zona de café muito mais produtiva, carregando três vezes mais café que a Leopoldina no início da década de 1900.⁵³

O legado da prosperidade ferroviária do século dezenove é complexo. De fato, a solução do engarrafamento do transporte contribuiu para a expansão da economia cafeeira no início da década de 1890, e a crise da superprodução que se seguia. Contudo com boas ferrovias expuseram a instabilidade subjacente da economia cafeeira da Mata, fraquezas estas que, por sua vez, minaram a Leopoldina.

Da perspectiva dos fazendeiros, porém, a importância excessiva dada às ferrovias, à exclusão de todos os outros assuntos aparentemente importantes é compreensível. Interessados em lucros de curto prazo, menos preocupados com a questão trabalhista que os seus colegas da província do Rio e São Paulo, e ignorando as consequências ecológicas das suas ativi-

52. Sobre a prosperidade das ferrovias do sul e a expansão da economia cafeeira naquela região, ver *Mensagem do Governador* (1902) em *Annaes da Câmara*, pp. 27, 37.

53. Sobre a Leopoldina, ver nota 47. Sobre a história posterior da Paulista, ver MARQUES DE SAES, *As Ferrovias de São Paulo*, cap. 4, conclusão; GRAHAM, *Britain and The Onset of Modernization in Brazil*, p. 57; MATTOON, 'The Companhia Paulista', p. 239.

des, uma infraestrutura de transportes prometia um rápido crescimento econômico sem nenhum custo social para eles. A locomotiva era uma manifestação de progresso real e altamente tecnológico, e enquadrava-se bem na definição restrita que os fazendeiros tinham do conceito.