

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Guilherme Babo Sedlacek

Companhia Estrada de Ferro Therezopolis:
uma empresa do *encilhamento* em meio à política republicana fluminense (1890-95).

Orientador: Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

Niterói

2012

Guilherme Babo Sedlacek

**Companhia Estrada de Ferro Therezopolis:
uma empresa do *encilhamento* em meio à política republicana fluminense (1890-95).**

Dissertação apresentada junto ao Programa de Pós-Graduação em História do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, como um dos requisitos para obtenção do grau de Mestre em História. Defendida e aprovada em 23 de março de 2012.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. André Nunes de Azevedo – Arguidor
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Luiz Fernando Saraiva – Arguidor
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – Orientador
Universidade Federal Fluminense

Niterói

2012

Babo Sedlacek, Guilherme.

Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do *encilhamento* em meio à política republicana fluminense (1890-95).

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense – UFF / Programa de Pós-Graduação em História – PPGH, ano 2012.

Orientador: Carlos Gabriel Guimarães

1. Brasil – História – República 2. História Econômica 3. História Política 4. Teresópolis – Rio de Janeiro 5. Transportes I. Guimarães, Carlos Gabriel (orient.) II. Universidade Federal Fluminense; Programa de Pós-Graduação em História III. Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do *encilhamento* em meio à política republicana fluminense (1890-95).

Agradecimentos

É indispensável que eu comece esta dissertação agradecendo ao professor Carlos Gabriel Guimarães por sua contribuição inestimável para a mesma. Desde o primeiro momento, quando ainda não nos conhecíamos, acolheu e acreditou neste trabalho, superando sempre as minhas expectativas quanto à orientação para os estudos e pesquisas. Também devo aos professores André Nunes de Azevedo e Luiz Fernando Saraiva, que integraram a banca examinadora da minha qualificação e da minha defesa, muito dos resultados que ora apresento. Esta dissertação é fruto, em boa medida, de reflexões sobre as questões e desafios que me foram colocados na ocasião da qualificação do projeto de dissertação na defesa desta. Tenho grande satisfação em apresentar-lhes as minhas respostas às suas questões.

A Alejandra Estevez devo registrar minha eterna gratidão, não enquanto esposa, mas enquanto historiadora e companheira, intelectual militante de esquerda cuja leitura atenta dos meus textos contribuiu muito para o aprimoramento da sua forma e teoria. Se a vida acadêmica nos uniu ainda mais, devo à convivência com ela toda motivação de retomar o ofício de historiador adormecido desde que me graduara e começara a atuar como docente. Este trabalho não seria possível sem nossas trocas de ideias, o compartilhamento de leituras e opiniões críticas e suas revisões. Também é o registro de muitas das reflexões compartilhadas.

Foram também fundamentais os muitos anos de amizade com os colegas Daniel Pimenta Carvalho de Oliveira, Paulo Roberto Carneiro Pontes e Rodrigo Cardoso Soares de Araujo. Com eles dividi os melhores momentos de minha vida universitária no IFCS/UFRJ, com destaque para os anos em que editamos o *Caderno Universitário de História* (CUH), que foram os mais importantes para minha formação naquela instituição. O crescimento pessoal e intelectual que eles me proporcionaram continuou durante a elaboração deste projeto de pesquisa e da sua redação. Rodrigo, ao lado de Alejandra, foi quem mais me incentivou a encarar os desafios do mestrado e, como Paulo, contribuiu com indicações de documentos e sugestões de leituras. Com meu colega de turma (2001/1) Daniel, ou Muriqui, tive a oportunidade de voltar a conviver e trocar ideias durante uma estadia de três meses em Paris na fase final de redação da dissertação.

Cabe ainda registrar a importância das professoras Sônia Regina de Mendonça e Virgínia Fontes e dos professores Théo Lobarinhas Piñeiro e Cezar Honorato para minha formação e elaboração deste estudo. As disciplinas cursadas com eles no curso de mestrado me ofereceram uma base teórica marxista sólida a qual não tive acesso durante a graduação. Aos funcionários do PPGH-UFF, Silvana, Inez, Raiane e David, agradeço a atenção, gentileza

e profissionalismo que demonstraram ao longo dos dois anos em que fui aluno do mestrado naquele programa. Além da experiência em questões práticas da vida de um mestrando, a boa vontade manifesta por todos contribuiu para dar um caráter mais humano à burocracia acadêmica.

A meus pais, Babeth e Jorge Mario, devo todos os valores que me formaram como pessoa e profissional. Seus exemplos foram fundamentais para desenvolver em mim a determinação nos estudos e no trabalho. Além deles, não posso deixar de agradecer a Erich Brider *in memoriam*, por também me incentivar e apoiar sempre.

Por fim, mas não menos importante, foi o financiamento desta pesquisa através das bolsas de estudos com que pude contar. O Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) financiou o primeiro ano desta pesquisa e o Programa Bolsa Nota 10 da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj) financiou o seu segundo ano.

Resumo

Neste trabalho analiso a política e a economia da Primeira República brasileira, no contexto do estado do Rio de Janeiro, tomando como objeto a atuação política da *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis* (E.F.T.). A princípio estabeleço uma revisão da literatura sobre a história do município de Teresópolis, na qual critico a tradicional construção de alguns *mitos políticos*. Procuro mapear os interesses comuns entre proprietários rurais, comerciantes e capitalistas a partir empresas das quais eram acionistas. As relações entre os empresários da E.F.T. e a classe dirigente fluminense durante os anos de 1890 e 1895 são investigadas ressaltando as continuidades na política econômica em lugar das alternâncias de governantes ou partidos no poder. Analiso também os contextos da proclamação da República, do Governo Provisório e do *encilhamento* a partir dos conceitos gramscianos de *crise orgânica*, *revolução passiva* e *cesarismo*. Por fim, estudo o movimento da *reação ruralista* no estado do Rio de Janeiro e suas consequências nas relações entre o grupo hegemônico no Partido Republicano Fluminense (PRF) e os diretores da E.F.T.

Resumen

En este trabajo analizo la política y la economía da la Primera República brasileña, en el contexto del estado de Rio de Janeiro, tomando por su objeto la actuación política da la *Companhia Ferrocarril Therezopolis* (E.F.T.). Comienzo por establecer una revisión de la literatura acerca da la historia de la ciudad de Teresópolis, a través da la cual reprocho la tradicional construcción de algunos *mitos políticos*. Busco mapear os intereses comunes entre hacendados, comerciantes y capitalistas a partir da las empresas cuyas acciones detenían. Las relaciones entre los empresarios de la E.F.T. y la clase dirigente fluminense durante los anos de 1890 y 1895 son investigadas resaltando las continuidades en la política económica en lugar de los cambios de gobernantes o partidos en el poder. Analizo también los contextos de la proclamación de la República, del Gobierno Provisorio y del *encilhamento* a partir de los conceptos gramscianos de *crisis orgánica*, *revolución pasiva* y *cesarismo*. Por fin, estudio el movimiento de la *reacción ruralista* en el estado de Rio de Janeiro y sus consecuencias sobre las relaciones entre el grupo hegemónico en el Partido Republicano Fluminense (PRF) y los directores de la E.F.T.

Abstract

In this work I shall analyze the politics and the economy of Brazil's First Republic, in the context of the state of Rio de Janeiro, taking as an object the political action of the *Therezopolis Railway Company* (E.F.T.). At first I proceed to a revision of the literature regarding the city of Teresópolis' history, where I reject the traditional construction of some *political myths*. I search to map the common interests linking landowners, traders and capitalists through the companies whose stocks they held. The relations between the E.F.T. and the fluminense ruling class during the years 1890 and 1895 are investigated focusing the permanence of economic policy rather than shifts of rulers or parties in power. I also analyze the contexts of the Republican proclamation, the Provisory Government and the *encilhamento* using Gramsci's concepts of *organic crisis*, *passive revolution* and *ceasarism*. At last, I study the *ruralist reaction* movement in the state of Rio de Janeiro and its consequences to the relations between the hegemonic group in the Fluminense Republican Party (PRF) and E.F.T.'s directors.

Sumário

Introdução – p. 10

Capítulo 1 – Teresópolis: história e mitos – p. 19

1.1 – *No meio da estrada entre Magé e Sapucaia* – p. 21

1.2 – *Muitas concessões e poucos trabalhos* – p. 42

1.3 – *A construção da estrada de ferro e do “Mito Vieira”* – p. 55

Capítulo 2 – O Governo Provisório e a E.F.T.: o projeto da capital fluminense em Teresópolis
– p. 73

2.1 – *O encilhamento na Capital Federal e no estado do Rio de Janeiro* – p. 74

2.2 – *Governo Provisório no Rio de Janeiro: crise orgânica e federalismo centralista* – p. 95

2.3 – *Os investimentos de Domingos Moitinho nas empresas de transportes e a diversificação de seus negócios* – p. 111

Capítulo 3 – Desafios da E.F.T. diante da reação ruralista fluminense: processo constituinte e transferência da capital – p. 125

3.1 – *Organização constitucional do Rio de Janeiro e derrubada de Portella* – p. 127

3.2 – *A reação ruralista no país e no estado do Rio de Janeiro* – p. 133

3.3 – *Atuação política e empresarial da E.F.T. durante a hegemonia do Partido Republicano Fluminense (PRF)* – p. 144

Considerações finais – p. 159

Referências bibliográficas – p. 162

Fontes primárias – p. 162

Fontes secundárias – Livros, teses e artigos – p. 169

Introdução

Comecei a me interessar por pesquisar a história de Teresópolis, minha cidade natal, quando voltei a ali residir após alguns anos de vivência no Rio de Janeiro, onde me graduei e iniciei minha carreira como pesquisador e professor. A formação universitária e o trabalho docente colaboraram em grande medida para que eu desenvolvesse um novo olhar a respeito da memória oficial e do ensino de História no município. Penso que a visão simplista e antiquada que predomina em ambos os domínios deriva da carência de pesquisas e trabalhos mais críticos que, partindo do meio acadêmico, contribuam para a discussão a respeito da história local. Surgiu assim o desejo de colaborar para a discussão e revisão de lugares comuns e mitos fundadores que se perpetuam, até o presente, na literatura e nas salas de aulas.

Se inicialmente pretendia circunscrever este trabalho ao âmbito local, a partir das pesquisas em arquivos, das reflexões desenvolvidas ao longo do curso de mestrado e da leitura da historiografia sobre o período, este acabou adquirindo novos contornos e pretensões. O que desejo apresentar ao longo destas páginas é um estudo da emancipação de Teresópolis e da organização da *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis* (E.F.T.) no qual tomo estes objetos – o município e a empresa – como meios de analisar a política e a economia fluminenses à época da construção do regime republicano no Brasil.

No meu entender, tais questões permitirão estabelecer um pensamento crítico não somente com relação à política e à economia da época em recorte, qual seja, a primeira década republicana no Brasil, como também no que diz respeito aos dias atuais. Imagino assim desempenhar uma importante função do ofício do historiador e da construção do conhecimento histórico, não deixando que as experiências passadas sejam esquecidas, nem que se eternizem sob os olhares coevos ou sob um discurso de memória oficial.

Ademais, pretendo colocar novos problemas e lançar o olhar sobre aspectos que podem ter sido ignorados até o momento, além de contribuir para a desconstrução de interpretações históricas mitificadoras. Penso ser necessário tomar essas interpretações como um ato mesmo pensado pelas classes dominantes locais, no processo de disseminação da sua ideologia. Busquei problematizar e não reproduzir uma ideologia liberal elaborada e disseminada por intelectuais orgânicos de frações da classe dominante que, como Antonio Gramsci coloca, apresentam um sentido claro para a afirmação de um projeto de hegemonia¹ frente aos diversos grupos dominados.

¹ O conceito de hegemonia, segundo o autor, define certa capacidade de direção e de conquistar alianças, isto é, se trata de uma capacidade de construir sua própria base social. Nesse sentido, a classe

Em uma nota sobre a política de Maquiavel, Gramsci adverte contra erros que podem ocorrer na construção do conhecimento histórico por não se encontrar uma relação justa entre o que é orgânico e o que é conjuntural, e que são derivados de uma incorreta análise das situações e dos diversos graus de relações de força. Levando em conta suas advertências, foi um objetivo colocado para este estudo não incorrer no extremo “economicista” nem no extremo “idealista” da análise historiográfica, isto é, não supervalorizar as causas mecânicas dos movimentos ou fatos, nem exaltar o elemento voluntarista e individual².

A distinção entre “movimentos” ou fatos orgânicos e movimentos e fatos “conjunturais” ou ocasionais deve ser aplicada a todos os tipos de situações. Não somente àquelas em que se verifica um desenvolvimento regressivo ou de crise aguda, mas também nas que ocorre um desenvolvimento progressivo ou de prosperidade, e nas que se verifica uma estagnação das forças produtivas. A conexão dialética entre os dois tipos de movimento, e, por isso, de pesquisa, dificilmente será estabelecida exatamente. (SADER, 2005, p. 41)

Tendo isto em vista, procurei colocar-me contra interpretações que se concentram apenas no desenvolvimento das forças produtivas como fator explicativo para a proclamação da República no Brasil ou que exaltam as ações das lideranças partidárias em sua origem. Na mesma linha de raciocínio, utilizei nesta pesquisa as mudanças de governos mais como recurso para periodização do que como marcos explicativos. Não visando à construção de uma historiografia meramente política ou econômica, pesquisei nas mudanças de governo as permanências na estrutura econômica, e nos períodos de estabilidade política as transformações econômicas. De maneira análoga, busquei observar os períodos de desenvolvimento econômico a partir de suas disputas políticas e não tomar crises econômicas, como a que se seguiu ao *encilhamento*, como fatores explicativos para mudanças na política. Também procurei diferenciar as crises nas estruturas política e econômica que são orgânicas daquelas que são conjunturais. Por fim, poderia dizer que me esforcei por elaborar um estudo que fosse atribuído à História Econômica pelo especialista em História Política e atribuído à História Política pelo especialista em História Econômica.

Em outro momento, Gramsci adverte que não é necessário combater o economicismo apenas na teoria historiográfica, mas também na teoria e prática políticas, desenvolvendo o

dominante, historicamente, possui a propriedade de constante adaptação à nova ordem justamente para continuar seu projeto de hegemonia na sociedade. Este projeto englobaria os planos fundamentais da vida social. “O conceito de hegemonia é apresentado por Gramsci (...) como algo que opera não apenas sobre a estrutura econômica e sobre a organização política da sociedade, mas também sobre o modo de pensar, sobre as orientações ideológicas e inclusive sobre o modo de conhecer.” (GRUPPI, 1978, p. 03).

² GRAMSCI, Antonio. “Análise de situações. Relações de força.” In SADER, 2005, 37-51.

conceito de *hegemonia*³. Por este motivo, não desejo reduzir minha atividade crítica como historiador “a um revelar de truques, a um suscitar escândalos, a fuçar mesquinamente nos bolsos dos homens representativos”, nos termos de Gramsci (SADER, 2005, p. 29). Ao propor aqui uma exposição sobre a política republicana fluminense, pretendo contribuir com uma prática de pesquisa e observação que seja útil para “despertar o interesse pela realidade efetiva e suscitar intuições políticas mais rigorosas e vigorosas” (SADER, 2005, p. 37).

Acredito que o estudo do período de organização do mercado de ações no Brasil, conhecido como *encilhamento*, não tem valor apenas em si, mas como parte do processo de desenvolvimento do sistema bancário e financeiro do capitalismo brasileiro e mundial. Faz-se necessária a crítica a este sistema se o objetivo proposto é o desenvolvimento do conceito de hegemonia e a inspiração de convicções políticas “mais rigorosas e vigorosas”. Alguns estudos recentes, dentre os quais se destacam os de Gail Triner⁴ vão ao encontro dessa inserção mundial do *encilhamento*, demonstrando sua vinculação à crise argentina do momento e seus reflexos em Londres.

Mas o esforço que empreendo aqui é no sentido inverso, isto é, analisar o *encilhamento* no estado do Rio de Janeiro, partindo do fenômeno nacional para os âmbitos regional e local, sem perder de vista o que Gramsci chama de “relações de forças internacionais”. Nos termos gramscianos, isto corresponde à análise das “relações sociais objetivas”, das “relações entre força política e força de partido” e das “relações políticas imediatas”. Em outras palavras, seria um estudo que observe aos graus de desenvolvimento das forças produtivas, os sistemas hegemônicos no interior do Estado e as relações potencialmente militares.

Dessa forma, se o primeiro capítulo visa a estabelecer uma revisão da bibliografia relativa, especificamente, à cidade de Teresópolis, nos períodos aqui em recorte e imediatamente anterior, isto ocorre porque o mesmo tem por objetivo introduzir meus interlocutores em temas locais que imagino não serem do domínio de muitos. Estes temas servirão de ponto de partida para a análise da ação política da E.F.T. junto aos partidos políticos fluminenses que apresentarei nos capítulos seguintes, no contexto dos governos de Francisco Portella (1889-1891) e José Thomaz da Porciúncula (1892-1894).

Também é o objetivo deste capítulo proceder a tal revisão apresentando informações a respeito de companhias com atuação no setor de transportes da região que têm sido ignoradas

³ GRAMSCI, Antonio. “Alguns aspectos teóricos e práticos do ‘economicismo’”. In SADER, 2005, pp. 21-34.

⁴ TRINER, Gail D. “International Capital and the Brazilian Encilhamento, 1889-1892: An Early Example of Contagion among Emerging Capital Markets?”. Comunicação apresentada no Economic History Seminar, Columbia University, 4 de outubro de 2001.

por todos os autores que se dedicaram ao tema. A primeira destas empresas, a *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, tem suas raízes lançadas ainda no Período Regencial e foi concessionária da estrada que cederia seu leito para o assentamento dos trilhos da E.F.T. muitos anos depois. Através da pesquisa e observação das relações entre os proprietários locais com empresários que administravam concessões de estradas de rodagem ou de ferrovias na região, bem como da atuação política destes grupos junto aos governos provinciais do Rio de Janeiro, podemos melhor compreender também a história da E.F.T. Além disso, torna-se possível analisar criticamente e superar a ideologia hegemônica que é disseminada nos livros sobre a história da cidade, a saber, a matriz interpretativa da história da ferrovia centrada na biografia de José Augusto Vieira e responsável pela construção e disseminação do que denomino o “Mito Vieira”.

Estudar a história da E.F.T. permite lançar novas luzes sobre a história política e econômica do estado do Rio de Janeiro e do Brasil como um todo. As relações estabelecidas entre dirigentes políticos e homens de negócio são o foco desta análise, que está preocupada em demonstrar a relação orgânica entre sociedade civil e sociedade política no interior do Estado. Tanto as manifestações em prol de maior liberdade nos negócios quanto os pedidos de auxílio financeiro são atos deliberados das classes dominantes e de vontade consciente dos próprios objetivos, e não uma expressão espontânea dos fatos econômicos. Nesse sentido, tanto o intencionalismo quanto o liberalismo econômico representam o desejo de alguma regulamentação estatal por parte da sociedade civil.

Analisando o grau de desenvolvimento das forças produtivas no Brasil e no estado do Rio de Janeiro, percebe-se claramente que não havia um grupo de grandes industriais capaz de constituir um partido próprio e permanente, mas apenas uma classe capitalista incipiente composta por elementos das classes proprietária de terras e negociante. Muito menos havia condições de formular uma ideologia ou um partido formal dominante e estabelecer uma hegemonia desse grupo social sobre uma série de grupos dominados. Como o Estado monárquico pode ser concebido como organismo próprio de um grupo, no caso, o dos proprietários de terras, ele estava destinado a criar condições favoráveis para sua máxima expansão. Aos homens de negócios da época, nacionais ou estrangeiros, restava se associarem ao “partido” dos proprietários rurais, uma vez que o desenvolvimento da indústria, dos transportes e das comunicações estaria condicionado aos interesses da lavoura e do comércio.

Acredito ser possível compreender assim porque a principal estratégia das companhias concessionárias de serviços públicos para garantir seus interesses foi recorrer ao auxílio do Estado de diversas formas. Também foi verificado ao longo desta pesquisa que a

complacência dos sucessivos governos e assembleias provinciais garantiu, em maior ou menor medida, vantagens a todas as companhias concessionárias, sobretudo, na forma de garantia de juros. Isto mostra a relação orgânica dessa classe capitalista em formação com as classes dos proprietários de terras no interior de um Estado monárquico cuja legislação referente às sociedades anônimas foi batizada de “Lei dos Entraves” (1860). Assim, se a classe capitalista era restrita, isto se deveu à sua condição desigual no compromisso com o partido dos proprietários de terras, condição dependente da burocracia e das “mercês” governamentais, que, em última medida, expressam os interesses latifundiários.

Através das reformas financeiras conduzidas pelos últimos gabinetes ministeriais do Império, na década de 1880, foram tomadas medidas em favor da livre iniciativa como a autorização de formar empresa sem dispor de todo seu capital social integralizado pelos acionistas. Entretanto, da impossibilidade de negociar as ações antes da integralização de seu valor, feita através das sucessivas chamadas de capital, decorria a inexistência de uma bolsa de valores. Dessa forma, os empreendimentos industriais ficavam dependentes do capital acumulado pelas classes de fazendeiros e negociantes, que conseguiam garantir seus interesses econômicos através da ação política do Legislativo e do Executivo provinciais. As reformas do Governo Provisório da República coroariam um período de crescente liberalização econômica com a permissão de se negociarem as ações cujo capital não fora ainda integralizado, o que criou, na prática, um livre mercado de ações no país.

Interessante perceber que mesmo após a conquista de maior liberdade à iniciativa e aos negócios, os concessionários não deixaram de recorrer ao auxílio estatal e obter diversas vantagens dos governos provinciais e estaduais do Rio de Janeiro. Este fato me fez atentar para a inviabilidade econômica de muitos dos empreendimentos estudados, do ponto de vista liberal, dados o grau de desenvolvimento das forças produtivas não permitir rentabilidade que justificasse os altos investimentos necessários. Por outro lado, considerando a política e a economia como terrenos de embate entre projetos hegemônicos, notam-se disputas entre frações das classes dominantes no interior do Estado que expressam o desejo de ter a sua fazenda ou a sua empresa como a mais bem aquinhoada pelos governos.

Recorrendo à leitura da economia e da política da Primeira República feita por Sonia Regina de Mendonça, com base nas categorias de Gramsci, vejo na história da E.F.T. as disputas entre frações dominantes e frações dominadas da classe dominante, bem como as disputas e alianças políticas que expressaram os interesses hegemônicos e contra hegemônicos de latifundiários, industriais e financistas fluminenses (MENDONÇA, 1997). As lutas internas se manifestaram através tanto de partidos formais como de partidos no seu

sentido mais amplo. Estou em acordo que proprietários de terras e empresários compartilham interesses permanentes que os ligam estreitamente, sobretudo, nos momentos em que o protecionismo torna-se a política econômica do Estado. Nem por isso, deixam de verificarem-se disputas de poder entre produtores de café e de cana-de-açúcar que opõem também os negociantes comprometidos com um e outro grupo.

Acirradas disputas entre projetos de hegemonia de distintas frações da classe proprietária fluminense marcam este período de organização do Estado republicano no Rio de Janeiro, assim como a fragilidade das alianças políticas estabelecidas entre estas frações em cada contexto. Compreender o motivo pelo qual as alianças políticas no interior da classe dominante são efêmeras é, no entanto, diferente de apenas apontar este problema e tomá-lo por natural. Assim como não podemos desconsiderar o papel desempenhado pelas disputas intestinas da classe dominante, não podemos perder de vista que elas estavam limitadas a diferentes perspectivas a respeito de elementos cuja defesa era um consenso: República federativa, ordem social, autonomia estadual, propriedade privada etc. Dessa forma, a República federalista foi o verdadeiro partido dos latifundiários diante da *crise orgânica* do governo monárquico.

Colocando-se a questão se teriam os grandes industriais um partido político próprio e permanente, Gramsci responde que estes se serviam, segundo a ocasião, de todos os partidos, à exceção do partido antagonista⁵ (quando este existe, o que não era o caso do Brasil à época). Ao contrário, os proprietários rurais teriam um partido próprio e permanente que seria também o partido dos grandes industriais em casos extremos, como o de guerra na vida nacional. Os movimentos de oposição surgidos no interior da sociedade civil, se observados a fundo, demonstrariam que concebem a si próprios como marginais e seriam puramente reformistas.

Esse princípio tem importância política porque a verdade teórica segundo a qual cada classe tem um só partido é demonstrada, nos momentos de mudança decisiva, pelo fato de que agrupamentos vários, cada um deles tendo se apresentado como partido “independente”, nos momentos de mudança decisiva, se reúnem e formam um bloco unido. A multiplicidade que existia antes era de caráter simplesmente reformista, isto é, dizia respeito a questões parciais. Em certo sentido, era uma divisão – útil em seus limites – do trabalho político; mas cada parte pressupunha a outra, tanto que, nos momentos decisivos, quando as questões principais foram colocadas em jogo, a unidade se formou, o bloco foi criado. (SADER, 2005, pp. 20-21)

⁵ GRAMSCI, Antonio. “Industriais e proprietários de terras”. In SADER, 2005, pp. 18-21. Partido antagonista seria todo aquele que expressasse interesses das classes antagônicas.

O intelectual e militante italiano segue prosseguir afirmando que, “nessa história dos partidos, a comparação entre os vários países é das mais instrutivas e decisivas para encontrar as causas da transformação” (SADER, 2005, p. 19). Dessa forma, penso também que uma reflexão crítica da história dos partidos fluminenses pode contribuir para estudos comparativos que reflitam sobre o conceito de independência e soberania relacionado às potências pequenas e médias no âmbito dos sistemas hegemônicos em que os Estados se agrupam. As disputas partidárias entre facções das classes de proprietários de terras e negociantes demonstram que a situação de *crise orgânica* do Império foi resolvida a seu contento através de uma *revolução passiva*. Esta conjuntura foi marcada pela “evolução” dos sistemas econômico e político foi necessária sua união diante do processo constituinte de defesa do federalismo.

No segundo capítulo, me dedicarei ao estudo das disputas partidárias relativas especificamente ao período do Governo Provisório da República (1889-1891), no qual a economia já viveu o auge do fenômeno conhecido como *encilhamento*. No que toca ao estado do Rio de Janeiro, estes anos foram marcados pelo governo de Francisco Portella, que emancipou a antiga freguesia de Magé, chamada Santo Antônio do Paquequer e conhecida também como Teresópolis, visando a transferir de Niterói para aquela região serrana a capital fluminense. Aos proprietários locais, que logo depois organizariam a E.F.T., foi concedida pelo governo do estado não apenas a construção da ligação férrea entre a antiga e a futura capital, como também de toda a infraestrutura urbana e sua administração. Por isso, este capítulo é dedicado ao estudo dos negócios dessa fração da classe dominante fluminense e suas relações com a sociedade política⁶.

Outras questões relativas ao golpe de Estado que deu origem à proclamação republicana e ao modelo de regime político que caracterizou o Governo Provisório e o breve período de governo constitucional do marechal Deodoro da Fonseca também serão estudadas neste segundo capítulo. Considero que estes temas oferecem uma excelente oportunidade de estudar a aplicabilidade de conceitos gramscianos como *revolução passiva* e *cesarismo* ao contexto brasileiro da época. Nesse sentido, penso contribuir para estudos comparativos com movimentos análogos nas potências pequenas e médias e destacar suas semelhanças e diferenças com relação aos movimentos ocorridos nas grandes potências.

⁶ Em Gramsci, sociedade política corresponde à função de 'dominação direta' ou de comando que se exprime no Estado ou governo jurídico. É o aparelho de coerção do Estado, que assegura 'legalmente' a disciplina dos grupos que recusam seu acordo seja ativo ou passivo; no entanto, é constituído para o conjunto da sociedade, em previsão dos momentos de crise no comando e na direção, quando falha o consenso espontâneo (PORTELLI, 1977, p. 30).

O conjunto de obstáculos que se impuseram diante dos empresários à frente da E.F.T. para a realização de seus objetivos e obrigações é o tema do terceiro e último capítulo. Entre estes se encontram a derrubada de Portella, a crise econômica decorrente do *encilhamento* e, principalmente, a transferência provisória (depois definitiva) da capital do estado para Petrópolis. Esta teria se dado em função das disputas entre facções políticas surgidas no seio da classe dominante fluminense e dos distúrbios causados pela segunda Revolta da Armada.

No entanto, em meio à crise, enquanto alguns que não tinham muito perderam tudo, outros banqueiros e capitalistas que tinham muito ganharam ainda mais, se beneficiando da movimentação de ações de empresas entre as quais se destaca a *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil*. Entre estes homens se encontrava José Augusto Vieira. Isso permitiu que os concessionários da E.F.T. se associassem a um empreiteiro que investisse os capitais adquiridos durante o *encilhamento* na efetiva construção da ferrovia, levando-a a cabo. Assim, apresentarei a mudança nas perspectivas da empresa e da cidade após o abandono do projeto de transferência da capital a Teresópolis, bem como as disputas internas na diretoria da E.F.T. e a troca do seu comando.

A meu ver, todas estas transformações estiveram intimamente relacionadas ao movimento da *reação ruralista*⁷, ocorrido na política e na economia fluminenses na passagem do século XIX ao XX. As relações estabelecidas entre os dirigentes da companhia e as facções políticas hegemônicas do estado determinariam os trilhos sobre os quais Teresópolis e a E.F.T. se moveram durante a época mais conhecida de suas histórias. Onde todos os autores que escreveram sobre a ferrovia começam sua história, encerro este trabalho, não por concordar com o que foi dito pelos que me antecederam, mas pela limitação necessária a uma dissertação de mestrado. A escolha do período mais desconhecido da história do município e da companhia me pareceu a mais adequada ao propósito de lançar as bases de uma visão crítica ao “Mito Vieira” e creio que aquilo que será apresentado nos três capítulos deste trabalho já será suficiente para lançar novos olhares e problemas sobre os lugares comuns.

Dentre os fundos documentais pesquisados, aqueles que, sem dúvida, reúnem as principais fontes primárias utilizadas nesse trabalho foram: os registros de companhias e sociedades anônimas da *Junta Commercial*, no Arquivo Nacional; os relatórios de presidentes da província do Rio de Janeiro constantes do acervo digitalizado *Brazilian Government*

⁷ Segundo Sonia Regina de Mendonça, esta expressão é empregada “com relação às origens de um movimento de institucionalização, em nível da sociedade civil e da sociedade política, da diferenciação dos interesses agrários no Brasil, ocorrido entre o fim da escravidão e as duas primeiras décadas do século atual, unificado pelo fim último de restaurar a *vocação agrícola do país*, mediante a *diversificação da agicultura nacional*” (MENDONÇA, 1997, p. 27).

Documents, do sítio eletrônico do Center for Research Libraries da University of Chicago⁸; e as correspondências, contratos, letras e papéis diversos da E.F.T. presentes na *Coleção Haddock Lobo*, do Setor de Manuscritos da Biblioteca Nacional.

Além destes fundos, também às coleções de leis e decretos estaduais do Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, aos anais das sessões legislativas e constituintes existentes na Biblioteca da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, aos diários oficiais do sítio eletrônico JusBrasil⁹ e aos decretos no sítio eletrônico do Senado Federal¹⁰ devo as informações que tornaram viável uma compreensão mais ampla dos temas propostos. A Casa da Memória, da Secretaria da Cultura de Teresópolis, me forneceu versão digitalizada das obras sobre o município discutidas no primeiro capítulo.

Referências de todas as fontes primárias citadas se encontram em notas de rodapé, ao contrário das referências a fontes secundárias, que estão incorporadas aos parágrafos e citações. Foi uma opção metodológica manter os nomes dos personagens e companhias que são objeto deste estudo na grafia original. Isso não se deve a um preciosismo antiquário ou antiquado, mas à experiência de um pesquisador que vivencia a dificuldade e a necessidade de recorrer a cada consulta às inúmeras grafias possíveis para o mesmo nome, derivadas das constantes reformas ortográficas. Esta escolha também teve a intenção de me manter o mais fiel possível às fontes primárias consultadas.

Da mesma forma, as transcrições em grafia original visam à disponibilização das mesmas para consulta com a menor contaminação da mão do pesquisador, limitando-a a sua seleção e análise. Agindo dessa maneira, penso contribuir em maior medida para que esse trabalho sirva de apoio a outros futuros, que, preenchendo suas lacunas ou corrigindo suas falhas, deem continuidade ao desenvolvimento do conhecimento histórico.

⁸ <http://www.crl.edu/brazil>

⁹ <http://www.jusbrasil.com.br/diarios>

¹⁰ <http://www6.senado.gov.br/sicon/>

Capítulo 1 – Teresópolis: história e mitos

Uma das motivações iniciais para a pesquisa que desenvolvi ao longo do curso de mestrado e cujos resultados são apresentados nas páginas a seguir foi, conforme disse anteriormente, a identificação de dois problemas: a grande carência de estudos a respeito da história de Teresópolis e algumas interpretações demasiado liberais e superficiais nos poucos existentes. Nesse sentido, a proposta deste capítulo é oferecer uma contribuição para o entendimento do peculiar processo histórico de Teresópolis, focando as relações entre a política e a economia na esfera local, sobretudo nos projetos para o desenvolvimento do setor de transportes. Acredito que através de uma melhor compreensão dos projetos de hegemonia construídos pela classe proprietária da região será possível não somente inserir este estudo num contexto mais amplo – o que será visto nos capítulos seguintes, que tratam da política e da economia fluminense e nacional – mas também lançar as bases para futuros estudos igualmente dedicados à revisão da escassa bibliografia sobre a cidade.

Dividirei este esforço pelo resgate da história regional de Teresópolis em três momentos. Primeiramente, pretendo analisar o período anterior à emancipação municipal e à fundação da E.F.T., sobre o qual o único estudo disponível é o livro de Gilberto Ferrez (*Colonização de Teresópolis à sombra do Dedo de Deus, 1700-1900. Da Fazenda March a Teresópolis*, de 1970). Também há algumas referências à história da região nos períodos da Colônia e do Império nos livros de Armando Vieira (*Therezopolis*, de 1938) e de Haroldo Lisboa da Cunha (*Teresópolis, essa deliciosa e eterna desconhecida*, de 1959), mas esses estão mais preocupados com o período que será tratado em um segundo momento. Além disso, apenas a obra de Ferrez possui um caráter historiográfico entre todas as dedicadas à Teresópolis, mas mesmo esta possui as limitações inerentes a qualquer estudo histórico que se proponha tão amplo, além de não contar com interlocutores que desenvolvessem pesquisas próximas. Outras questões problemáticas são derivadas dos objetivos propostos no livro de Ferrez, entre os quais, a exaltação do papel desempenhado por George March no desenvolvimento da região. Analisarei algumas das fontes trabalhadas pelo autor, acrescentando também outras que creio contribuirão para o debate historiográfico.

Em segundo lugar, procurarei lançar algumas luzes sobre a história de Teresópolis analisando os diversos projetos ferroviários que obtiveram concessão do governo da província do Rio de Janeiro para a construção de uma ferrovia que ligasse o porto de Piedade à Serra dos Órgãos. Recorrendo aos registros de companhias fundadas no Segundo Reinado, encontrados nos arquivos da *Junta Commercial*, bem como aos relatórios provinciais

disponíveis no sítio eletrônico do *CRL – University of Chicago*, torna-se possível observar alguns aspectos até o momento ignorados a respeito destes projetos que visaram ao desenvolvimento das estradas de ferro na região e dos grupos de negociantes envolvidos nos mesmos. Assim, buscarei alcançar um entendimento mais completo sobre as frações da classe dominante fluminense que atuam entre Magé e Sapucaia durante a época monárquica. Pretendo assim demonstrar que os negociantes que se aliam ao Governo Provisório da República no estado do Rio de Janeiro e que obtêm a concessão de uma ferrovia ligando a Niterói a Teresópolis já vinham adquirindo propriedades e obtendo concessões públicas na região desde a década de 1880. Este aspecto da história local também vem sendo ignorado nos trabalhos dedicados à emancipação municipal, à fundação da E.F.T. e ao desenvolvimento ferroviário na cidade.

Por fim, apresentarei uma revisão bibliográfica sobre a história da E.F.T., na qual é possível identificar uma matriz explicativa fundada pela publicação do livro *José Augusto Vieira, a estrada de ferro e a cidade de Therezopolis* (1934), de Armando Vieira, e que segue presente até o trabalho mais recente, *A Estrada de Ferro Therezopolis* (2009), de Wanderley Peres. Preocupados em construir ou resgatar a exaltação ao construtor José Augusto Vieira, os autores que compartilham essa interpretação da história local acabam por resumir a história da ferrovia ao momento em que ele esteve à frente da mesma. Os anos de 1890 a 1895, embora centrais para a compreensão da história do município e da empresa, são praticamente ignorados por estes autores, tornando-os a época mais nebulosa da história da companhia e de Teresópolis. É por este motivo que tomo o período como recorte principal neste trabalho, buscando um melhor entendimento sobre o mesmo. Dessa forma, serão apresentadas as incoerências e limitações das abordagens tradicionais, a partir das quais esta pesquisa foi desenvolvida, preparando o interlocutor para o estudo mais detalhado da história da E.F.T. que será desenvolvido nos capítulos seguintes.

O Estado monárquico, através do Executivo e do Legislativo provincial, optou sempre por se associar aos proprietários locais para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, concedendo-lhes grandes vantagens sem que se exigisse, em contrapartida, o cumprimento dos contratos. Por sua vez, os negociantes, industriais, banqueiros e capitalistas do período viam no Estado a principal garantia para seus investimentos, recorrendo ao auxílio da presidência da província e dos deputados provinciais para seus negócios particulares. No entanto, estes interesses privados são sempre apresentados como de interesse público, tanto nos discursos de representantes das companhias como de políticos provinciais. Acredito que acaba se perdendo de vista essa dimensão da experiência histórica que destaca a relação

orgânica da sociedade civil com a sociedade política quando contemplamos qual idolatria os mitos da história local – o “Mito March” e o “Mito Vieira”.

Na passagem à República, encontram-se as mesmas frações da classe dominante conseguindo a defesa de seus interesses na região junto ao governo estadual, quando não obtendo novos favores. Em oposição aos resultados obtidos pelos estudos centrados na mudança de regime político, ao focar aqui as relações entre política e economia, defendo um entendimento do período a partir da continuidade das bases econômicas de sustentação do governo imperial em sua última década. As políticas econômicas e financeiras dos últimos gabinetes ministeriais do Império manifestaram as primeiras conquistas de um projeto hegemônico que alcançou sua máxima expressão durante o período do *encilhamento*. Nesse sentido, torna-se necessário abandonar o Governo Provisório como marco inicial da história de Teresópolis e da E.F.T. e analisar a história do povoado e da estrada que lhes antecederam, no período do Império.

1.1 – No meio da estrada de Magé a Sapucaia

As referências mais antigas sobre a história local, citadas por Armando Vieira, Haroldo Lisboa da Cunha e Gilberto Ferrez nas obras mencionadas anteriormente, dão conta da visita do juiz de fora da cidade do Rio de Janeiro, Balthazar da Silva Lisbôa, à Serra dos Órgãos em 1788. Esta viagem teria dado origem a uma planta da referida serra, além do povoado e do sertão que se escondiam por trás desta. Foi obsessão de Gilberto Ferrez encontrar a tal planta, sem que o tenha conseguido fazer antes de publicar seu livro, e até hoje a mais antiga notícia conhecida sobre esta é uma matéria publicada no *Jornal do Commercio* de 19 de setembro de 1908. Outras fontes apresentadas por Ferrez também dão conta da denominação Serra dos Órgãos para a região desde a doação de sesmarias no século XVII até o início do século XIX, quando no governo de D. João VI foram feitas algumas doações. Nestes e nos demais documentos, o papel principal desempenhado pela região na economia provincial é o de abastecimento e descanso de tropas no caminho entre a Baía de Guanabara e o vale do rio Paraíba do Sul.

Está longe de se constituir um objetivo deste capítulo a abrangência de tudo o que Ferrez chamou de “pré-história e formação de Teresópolis”, mas apenas proceder a uma revisão da literatura específica no que diz respeito ao desenvolvimento dos caminhos destinados ao transporte de cargas que ligaram a Serra dos Órgãos às baixadas banhadas pela Baía de Guanabara. Esta revisão está amparada pela pesquisa em algumas fontes documentais

que foram analisadas por Gilberto Ferrez, os relatórios provinciais, e em outras que nunca foram exploradas pelos estudos dedicados ao tema, os registros de empresas. Nesse sentido, uma das referências documentais mais antigas de que dispomos é o relatório do vice-presidente da província do Rio de Janeiro, José Ignacio de Vaz Vieira, à Assembleia Legislativa fluminense em outubro de 1837:

Em outro lugar já vos fallei das circunstancias actuaes da Estrada emprehendida pelo Cidadão Francisco Leite Ribeiro, a qual toda se incluye nessa Secção.

O estado quasi intransitavel em que se acha a Serra do Socavão merece sem duvida a atenção desta Assembléa. He manifesto o incommodo, e prejuizo que soffrem principalmente os Fazendeiros á margem do Rio Paquequer no Termo de Cantagallo, por serem levados a buscar a Serra do Coito, muito mais longinqua, em consequencia da ruina, em que se acha a do Socavão, e dos perigos, e incommodos que esta lhes offerece. Os moradores destes lugares estão promptos a coadjuvar o concerto; e querendo aproveitar tão opportuno ensêjo, incumbi a varios Cidadãos huma subscrição, para esse fim. Entende o Engenheiro que o Governo só poderá despende com o reparo a quantia de 2:000\$, além do producto das subscrições.¹¹

Segundo Gilberto Ferrez, foi por esse caminho chamado Serra do Socavão que Balthazar da Silva Lisbôa teria feito sua viagem, uma vereda à época, mas que teria se transformado em estrada no início do século XIX (FERREZ, 1970, p. 22). É curiosa a referência à “Serra do Coito” como sendo muito mais longínqua, o que poderia remeter o leitor moderno à Serra do Couto localizada em Miguel Pereira, mas inúmeras outras referências demonstram que se trata mesmo do atual caminho pela Serra dos Órgãos que leva a Teresópolis. O relatório apresentado no ano anterior à mesma Assembleia pelo presidente da província, Joaquim José Rodrigues Torres¹², ao tratar do florescimento da cultura do café no “Termo de Cantagallo” afirma ser necessário facilitar os transportes e comunicações com aquela região fluminense:

Quatro são os caminhos, que nesse propozito se tem até agora tentado abrir; dous vem á baía de Nictheroy; o terceiro á Villa de Macahé; e o quarto á Aldêa de S. Fidelis. Dos dous primeiros hum atravessa a Serra da Boa Vista (de difficillimo transito na mor parte do anno), e depois de passar por lugares mui pantanosos, chega ao Porto das Caixas com extensão de 24 legoas: o outro, que vai á Villa de Magé, e que tem a mesma extensão, não offerece aos viandantes, no estado em que se acha, mais facilidade que o primeiro. So ulteriores, e circunstanciados exames poderão decidir qual destes dous

¹¹ “Rio de Janeiro (Província) Vice-Presidente (Vaz Vieira). s/ título... out. 1837”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u816/>

¹² Por decreto de 2 de dezembro de 1854, recebeu o título de visconde com grandeza de Itaboraí. Joaquim José Rodrigues Torres foi o primeiro presidente da província do Rio de Janeiro, além de ter sido ministro de estado por dez vezes entre 1831 e 1870, deputado provincial três vezes entre 1834 e 1844 e senador pelo Rio de Janeiro entre 1844 e 1872 (VASCONCELLOS, 1918, pp. 200-201).

caminhos he preferível; mas torna-se de urgente necessidade decretar no Orçamento do anno futuro uma consignação para reparo do que por tal for reconhecido. Contemplei por isso ahi a quantia de 24:000\$000 réis para este destino.¹³

Duas questões chamam a atenção na comparação entre os relatórios de 1836 e 1837. Num primeiro momento, chama a atenção não haver nenhuma referência ao caminho da Serra do Couto, apenas ao da Serra do Socavão. Ao mencionar a “Serra da Boa Vista”, poder-se-ia pensar tratar-se da Serra do Couto, cujo cume ficaria conhecido pouco depois por Boa Vista, local hoje chamado de Mirante do Soberbo ou Mirante da Vista Soberba. Esta estrada que leva ao Porto das Caixas é certamente um caminho precursor da atual estrada da serra de Nova Friburgo, por onde se assentariam depois os trilhos da *Estrada de Ferro de Cantagallo*.

Outro aspecto interessante que emerge desta comparação é a clara preferência da administração pública pela “Serra da Boa Vista” em relação à “Serra do Socavão”. Pelo discurso de Vaz Vieira, fica claro que a província dispôs a maior parte dos 24 contos previstos para reparos na estrada que certamente mais favoreceria o próprio Rodrigues Torres, proprietário rural e liderança política em Porto das Caixas¹⁴. A presidência de seu sucessor, Paulino José Soares de Souza¹⁵, cujo vice era Vaz Vieira, dispendeu apenas 2 contos dos cofres da província com a Serra do Socavão, optando por aceitar como coadjuvantes nos investimentos necessários os proprietários locais que se dispunham à subscrição. Em todo caso, o caminho prioritário entre o do Socavão e o do Couto certamente era o primeiro, e o relatório de Soares de Souza apresentado à Assembleia provincial na abertura da sessão legislativa provincial de 1839 reforçava a preferência por este caminho. No entanto, o presidente da província acenava com a possibilidade de abrir-se outro, que não pode ser associado ao da Serra do Couto com convicção:

Attenta a utilidade que o melhoramento da serra do Socavão, terá de trazer não sómente á villa de Magé, como tambem aos habitantes dos ferteis terrenos que demorão, desde a confluncia dos rios Preto e Sebastiana, até as suas cabeceiras, e do Sumidouro e rio Preto, até as visinhanças de Cantagallo, encarreguei o chefe da 2.^a secção de levantar a sua planta, e de

¹³ “Rio de Janeiro (Província) Presidente (Rodrigues Torres). s/ título... 1 mar. 1836”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u814/>

¹⁴ Porto das Caixas era um importante porto que ligava a produção da serra e sudoeste fluminense com o Rio de Janeiro, através da navegação no interior da baía de Guanabara. Era, também, importante reduto político e eleitoral do visconde de Itaboraí, um dos líderes do partido Conservador, e membro do que ficou conhecido como a Trindade Saquarema, junto a Paulino Soares de Souza, o visconde de Uruguai, e Euzébio de Queiroz (MATTOS, 1986).

¹⁵ Também por decreto de 2 de dezembro de 1854, recebeu o título de visconde com grandezas de Uruguay. Paulino José Soares de Souza foi deputado provincial e duas vezes deputado geral pelo Rio de Janeiro, além de presidir a província por duas ocasiões, foi ministro de estado cinco vezes entre 1840 e 1854 e senador pelo Rio de Janeiro entre 1849 e 1866 (VASCONCELLOS, 1918, pp. 519-520).

organizar o orçamento da despesa para melhora-la, afim de que sendo-vos presente, possais resolver a respeito, o que parecer conveniente. Tambem fiz examinar a possibilidade da abertura de hum travessão, com o qual se evitará aquella serra, segundo me informão em huma representação, que recebi nos ultimos dias do mez passado, varios fazendeiros e moradores d'aquelles lugares, os quaes me afianção a sua coadjuvação, no caso que taes obras se levem a effeito.¹⁶

Infelizmente, não dispomos de outros dados para saber se o travessão que evitaria tal caminho é uma ligação à Serra do Couto ou quais seriam os proprietários dispostos a auxiliar nas obras, nem se estes seriam de Cantagalo ou de Magé. Ferrez também trabalhou com alguns destes relatórios e informa que no ano de 1841 aparece o pagamento de 5 contos de réis nas despesas das Obras Públicas da província para reparos na Serra do Socavão, o que nos dá a entender que este continuou a ser a via principal (FERREZ, 1970, p. 23). A esse valor ainda poderíamos agregar outros dois lançamentos nas mesmas despesas, nos valores de 1 conto e 643\$940 réis, relativos à estrada entre o Porto Novo do Cunha e os Três Córregos, que viria e se constituir apenas em um prolongamento da estrada entre Magé e Sapucaia, chegando a um total de 6:643\$940¹⁷. É provável que tenha sido destinada boa parte dos recursos para melhorar especificamente o trecho compreendido entre a fazenda do conselheiro Honorio Hermeto Carneiro Leão¹⁸ e o Porto Novo do Cunha, que aparece no relatório presidencial de 1844 como sendo o mais bem estruturado da estrada¹⁹.

Tal montante investido pela província em um ano seria inexplicável caso o direito de portagem da Barreira do Socavão rendesse apenas os 300\$000 réis encontrados por Gilberto Ferrez no relatório presidencial de 1842, indicando baixíssimo fluxo de tropas, enquanto as demais barreiras da província rendiam 12:000\$000 réis (*idem*). É provável que a Serra do Couto, onde não havia ainda barreira, estivesse já nesse ano recebendo o fluxo de tropas em função de obras na Serra do Socavão. Confesso não haver encontrado este valor ao analisar todo o relatório referente ao ano de 1842, mas se não foi encontrado este valor, outro item é de grande interesse para a compreensão dos caminhos estudados. No mesmo relatório do

¹⁶ “Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o Conselheiro Paulino José Soares de Souza, na abertura da 2.^a sessão da 2.^a legislatura da Assembléa Provincial acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno de 1839 a 1840”. 2.^a ed. Niterói: Typ. de Amaral & Irmão, 1851. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/770/>

¹⁷ “Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Souza França). Relatório... 1 mar. 1841”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u818/>

¹⁸ Por decreto datado também de 2 de dezembro de 1854, recebeu o título de marquês de Paraná. Foi deputado à Assembleia Geral entre 1830 e 1841, Ministro Plenipotenciário no Rio da Prata em 1851 e Ministro de Estado nos gabinetes de 1832 e 1853, além de presidente das províncias do Rio de Janeiro e Pernambuco.

¹⁹ “Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Caldas Vianna). Relatório... 1 mar. 1844”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/>

presidente provincial, é contemplada no orçamento para o ano financeiro de 1842-1843 a despesa no valor de 24:000\$000 réis para a estrada de Cantagalo ao Porto das Caixas²⁰.

Trata-se do mesmo caminho a da mesma quantia a que Rodrigues Torres fazia referência em 1836. Esta estrada entre Cantagalo e Porto das Caixas, se consolidaria nas décadas seguintes com a construção da *Estrada de Ferro de Cantagallo*, que se tornaria a principal ferrovia sob concessão da província no Segundo Reinado, por transportar a maior parte da produção de café da região do Vale do Paraíba, que não era escoada pela ferrovia da Corte, a *Estrada de Ferro D. Pedro II*. É possível perceber o papel que o desenvolvimento das estradas provinciais cumpre no projeto de hegemonia da classe proprietária fluminense durante o Segundo Reinado. Independente de quem ocupe a presidência, vemos um governo após o outro defendendo os interesses das diversas frações da classe dominante. Da mesma forma que Souza França e Soares de Souza destinaram recursos públicos ao melhoramento da via de comunicação com a fazenda de Honório Hermeto Carneiro Leão, ao ocupar a presidência, este propôs o investimento de grande quantia que favorecesse as terras pertencentes a Soares de Souza em Cantagalo. No uso do Estado monárquico como instrumento de defesa dos interesses privados, uma mão “saquarema” lavava a outra.

Ao que tudo indica, a passagem pela Serra do Couto se tornou na década de 1840 a comunicação prioritária entre o Porto Novo do Cunha e o Porto de Piedade. O primeiro porto situava-se às margens do rio Paraíba do Sul, entre os atuais municípios de Além Paraíba e Sapucaia (que então integrava o Termo de Cantagallo e é elevada a freguesia neste ano de 1842), e o segundo na porção da Baía de Guanabara que banha Magé. Este trajeto se consolidaria através da concessão à *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, que depois cederia espaço à *Companhia Ferro Carril de Therezopolis*, à *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis* (E.F.T.), e depois à *Estrada Direta Rio-Teresópolis* e à *BR-4 – Rio-Bahia*, atualmente Rodovia Santos-Dumont (BR-116).

Nesse ponto, é necessário que me detenha um pouco mais à análise do relatório do presidente João Caldas Vianna, apresentado à Assembleia provincial em 1844, por se tratar daquele que, entre todos, é o mais extenso com relação à Diretoria de Obras Públicas e, consequentemente, às estradas provinciais. No item “Estrada do Socavão”, é o chefe da segunda seção, Carlos Rivière, quem afirma que a “estrada antiga da serra do Socavão era péssima” e que em 1839 “foi esta estrada feita inteiramente de novo e com nova direção”, despendendo o governo cerca de 20:000\$ para esta obra, mas podia-se dizer que esta nova

²⁰ “Rio de Janeiro (Província) Presidente (Carneiro Leão). Relatório... 1 mar. 1842”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/772/>

estrada já não existia mais. Afirmar ainda que não havia conserto para a nova estrada, que não refazê-la por inteiro, e que igualmente a velha nunca viria a ser boa, considerando perdido todo o dinheiro ali investido²¹. A solução apresentada é que se melhorasse uma “picada”, uma trilha, que ia do rio das Canôas, próximo ao cume da Serra do Socavão, à Fazenda de George March²² “e que seguissem as tropas durante a construção da estrada nova do Socavão, com legoa e meia de comprimento”, pois assim se poderia desprezar inteiramente o outro caminho.

pouco prejuízo resultaria dessa mudança, visto que do cume da serra ao rio das Canôas só três Fazendas existem e em tão mau terreno que apenas produzem batatas, sendo os ranchos o principal rendimento dos donos. A distância percorrida pelas tropas seria somente uma e meia legoa mais comprida do que pelo Socavão, mas por muito melhor caminho.²³

Ora, o caminho apresentado como muito melhor alternativa ao da Serra do Socavão é exatamente o da Serra do Couto, que terminava alcançando as sesmarias que compunham a Fazenda do March²⁴. A referência a essa propriedade, muito conhecida à época, em oposição às outras três fazendas no caminho do Socavão “que apenas produzem batatas”, deixa implícita a valorização da mesma pelo autor. O fato de mencionar que por este caminho seguiam as tropas durante a construção da nova estrada, pode justificar o baixíssimo rendimento da barreira do Socavão entre 1841 e 1842.

Mas não deixa de causar estranhamento o desperdício de tanto dinheiro público em muitas obras sem grandes benefícios mesmo para a classe dominante representada no Estado, principalmente para fazendeiros e comerciantes de Magé e Cantagalo, embora sempre apresentadas como de interesse geral no discurso político. Como esse tipo de situação veio a se constituir em algo recorrente neste trabalho, um dos meus objetivos é buscar um melhor

²¹ “Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Caldas Vianna). Relatório... 1 mar. 1844”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/>

²² “George March aqui se estabeleceu, à rua dos Pescadores, atual Visconde de Inhaúma, nº 32, em 1813, quando em 31 de Março o seu irmão Thomaz March ficou com a firma Barker & March, de quem era sócio, e continuou o negócio com o irmão George, debaixo da nova firma March, Irmão & Comp. (...) Deve ter chegado aqui com capitais, pois logo foi morar numa chácara em Botafogo. (...) negociava com ferro, aço e pixe, alcatrão e pinho vindo da Suécia; carvão em pedra, trigo e, provavelmente, com tecidos, máquinas e tudo que a Inglaterra nos enviava (...) Formou uma sociedade com capitais ingleses para empreender trabalhos de ‘extração de ouro, prata, platina, cobre e outros minerais e pedras preciosas, a exceção de diamantes’, que parece, não deu resultados. (...) por volta de 1818, George March arrendou a fazenda de Santa Ana do Paquequer, na serra dos Órgãos, composta de 4 sesmarias de uma légua quadrada cada uma. Muito mais tarde, adquiriu por compra quase toda esta grande área, por escritura lavrada, em 20 de julho de 1843 (...). Terras, benfeitorias, casas etc., tudo foi comprado por 14:660\$000” (FERREZ, 1970, pp. 34-36)

²³ “Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Caldas Vianna). Relatório... 1 mar. 1844”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/>

²⁴ George March adquiriu a antiga Fazenda Sant’Anna do Paquequer, rebatizando-a de Fazenda dos Órgãos, dois anos antes de sua morte. No entanto, a mesma ficou conhecida como Fazenda March, ou Fazenda do March, denominação que adoto não só por sua recorrência nas fontes como também por, num trabalho que se destina ao estudo da classe dominante fluminense, melhor explicitar a propriedade fundiária.

conhecimento sobre a sociedade política com a qual a classe proprietária se relaciona e a quem recorre preferencialmente para a garantia de seus interesses privados.

Gilberto Ferrez estudou o mesmo relatório e, buscando em diários de viajantes estrangeiros impressões que sustentassem a sua interpretação, concorda com o discurso do chefe da segunda seção de Obras Públicas da província, como sendo o caminho do Couto naturalmente melhor que o do Socavão, graças à aparição de George March:

O que é certo, é que com o advento de March nas atuais serras de Teresópolis, o caminho pelo vale do rio Soberbo – Garrafão – garganta da Boa Vista, descrito por Gardner, tornou-se preferido ao do Socavão por ser mais curto. Esta variante foi sendo melhorada, isso *antes* da estrada do coronel Leite. Os vários depoimentos dos amigos e visitantes da fazenda March que subiram por este novo caminho, a partir de 1826, (...) são boas provas. (FERREZ, 1970, p. 26, grifos do autor)

Pode-se dizer que a prova mais contundente contra a exaltação de George March feita por Ferrez²⁵ é, sem dúvida, a concessão da construção da estrada de Magé a Sapucaia para o coronel Custodio Ferreira Leite²⁶. Não se trata aqui de estabelecer quem trabalhou antes nas melhorias da estrada, inclusive porque considero os dois personagens contemporâneos e provavelmente compartilhavam interesses. Mas não deixa de ter valor a desmistificação da figura do negociante, latifundiário e escravista George March, cuja exaltação se faz sentir ainda hoje no senso comum a respeito da história da cidade, ensinada no Ensino Fundamental da rede municipal ou dos colégios particulares, como o que leva seu nome e atende às classes média e alta de Teresópolis, ou ainda pelo seu busto presente em frente à Câmara de Vereadores do município.

Já foi demonstrado pelos relatórios de 1836 a 1842 que esta afirmação não é procedente, caso contrário não se continuaria a investir as altas somas na Serra do Socavão ao longo desses anos, dando preferência a destinar os recursos para uma região cujos proprietários rurais e concessionários da estrada só ganharam influência política na província depois. Além disso, as indicações desses relatórios provinciais, não pesquisados ou omitidos por Ferrez, dão conta que a Serra do Couto representou um papel secundário na passagem de tropas até que o outro caminho passasse por obras e fosse aberta então uma picada desviando do cume do

²⁵ Começando por citação do livro *Ingleses no Brasil*, de Gilberto Freire, assim afirma Ferrez: “ ‘É do alto de suas chácaras, em geral situadas em morros e rodeadas de arvoredo, os mais opulentos dentre aqueles negociantes foram se tornando uma influência renovadora, e mesmo revolucionária, da cultura semi-colonial do Brasil’. E não há dúvida o protótipo de um destes ingleses, nesse sentido foi, como provaremos, George March” (FERREZ, 1970, p. 36).

²⁶ Por decreto de 14 de março de 1855, recebeu o título de barão de Ayuruóca. Foi também deputado provincial de Minas Gerais (VASCONCELLOS, 1918, p. 67).

Socavão o tráfego até a Fazenda March. Também se viu que o caminho era a princípio uma légua e meia mais longo, e não mais curto, como o quer Ferrez.

A partir de 1843, ano em que March adquire a propriedade que arrendava há 20 anos e apenas dois anos antes de seu falecimento, mesmo ano também em que Ferreira Leite deixava de administrar a concessão para construção da estrada, a Serra do Couto começava a ser mencionada como caminho preferível ao do Socavão. Caso o proprietário desta fazenda tivesse mantido às próprias custas a manutenção de uma estrada em perfeitas condições – o que seria ainda um ato de filantropia aos tropeiros que passavam ali diariamente vindos do interior – não procurariam os fazendeiros daquela região o apoio do governo provincial naqueles anos, comprometendo-se a coadjuvar os investimentos para as obras de conserto da estrada. Na verdade, George March e Ferreira Leite não vivenciaram os anos de maior desenvolvimento da estrada de Magé a Sapucaia, na década de 1850, atravessando Teresópolis no seu caminho entre o Porto de Piedade e o Porto Novo do Cunha.

Cabe dizer brevemente que, se a mitificação da figura de George March alcançou com Ferrez sua máxima expressão, já se devia antes, na literatura local, às breves menções de Armando Vieira e Haroldo Lisboa da Cunha. Vieira não chega a afirmar que foi March o pioneiro no caminho da Serra do Couto, que chama de Serra dos Órgãos apenas, mas conclui, por suposição, que o caminho já substituíra o da Serra do Socavão por volta de 1821. Ele também faz estimativas que me parecem bastante imprecisas sobre a existência de um grande fluxo de tropas na serra logo após seu estabelecimento na região²⁷. Lisboa da Cunha, pouco mais conhecedor da história das estradas, é outro autor que contribuiu em alguma medida para o “Mito March”:

por volta de 1826, conseguiu George March, mobilizando o interesse e o entusiasmo dos teresopolitanos, a primeira *estrada direta*, ligando o Alto da Boa Vista, hoje Soberbo, a Magé, Pôrto da Piedade e, portanto, Rio de Janeiro. (CUNHA, 1859, p. 22, grifos do autor)

Apesar de ter sido feita a concessão ao coronel Custodio Ferreira Leite no ano de 1836, mesmo ano em que foi incorporada a companhia constituída por ele, os primeiros anos de existência da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia* não seriam muito produtivos. No relatório de 1841, consta na sessão “Obras para que se não marcou credito”, em primeiro lugar, por ser a mais antiga: “Abertura e conservação da estrada de Magé ao Parahyba – Lei

²⁷ “Abandonado o trecho do Socavão da antiga estrada, passou Teresópolis a ser mais conhecida por ser atravessada pela nova estrada da Serra dos Órgãos, por onde transitavam, diariamente, de oitocentas a mil bestas de carga, que traziam para o porto de Piedade e, depois, para Magé, porto artificial á margem do canal do mesmo nome, grande parte da produção dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, por ser este o caminho mais curto para a Côrte” (VIEIRA, 1938, pp. 11-12).

n.º 8 de 6 de Maio de 1836”²⁸. O fato de todas as demais obras da relação serem datadas de 1840 ou 1841 é um indício de que tal morosidade nos estudos preliminares necessários ao orçamento e à aprovação do crédito não era a praxe. Dois anos depois, o presidente João Caldas Vianna apresentava em seu relatório que os trabalhos eram lentos:

Acha-se feita a porção de Serra com a extensão aproximada de meia legoa, tendo a calçada 20 palmos de largura; o restante consiste ainda apenas n'uns trilhos mal abertos. Esta estrada he empresa do Coronel Custodio Ferreira Leite, e seu irmão Francisco Leite Ribeiro.²⁹

Parece que a situação não mudou muito após mais um ano e apenas Gilberto Ferrez concordou com o chefe da segunda sessão da Diretoria de Obras Públicas, Carlos Rivière, quanto a ser o caminho da Serra do Couto muito melhor que o da Serra do Socavão, cujas estradas – a velha e a nova – aconselhava abandonar em definitivo. Até mesmo o presidente da diretoria, Henrique Izidoro Xavier de Brito, lendo o relatório de Rivière que Gilberto Ferrez transcreveu em seu livro, apresentou uma versão ainda menos animadora quanto ao estado da estrada. Também este trecho está todo transcrito na *Colonização de Teresópolis* e, diverge da ideia de um caminho muito melhor apresentada por Rivière, pois atribui a construção da Estrada do Couto a um novo administrador que pretendia refazê-la quase por inteiro:

Esta estrada, empresa do Coronel Custodio Ferreira Leite, e seu irmão Francisco Leite Ribeiro, foi começada sem plano, e sem precederem os reconhecimentos, e exames do terreno por onde mais conviria dirigil-a, (...) de que tem resultado arruinarem-se os trabalhos em alguns lugares d'ella, a ponto de serem inutilizados, e de ser necessario dar-lhe uma nova direcção, com grave prejuizo dos empresarios. Considerando-a dividida em tres partes, na primeira que comprehende a varzea entre a Villa de Magé, e a Raiz da Serra, no rio Bananal, seguirão os empresarios a estrada antiga, a qual he muito estreita, (...) em muitos lugares mais baixa que os terrenos visinhos, que por falta de esgotos juntão ahi as aguas, construirão pontes com pouca altura, e sem aterros sufficientes nas cabeceiras, de maneira que ficam submergidas com qualquer enchente: o novo Administrador Guilherme Pinto de Magalhães pretende dar nova direcção a parte d'ella, aproveitando sómente pouco mais de huma legoa da actual. Na segunda, que comprehende a Serra, fizerão grandes paredões, que por falta dos competentes esgotos e boeiros forão em parte derrubados, e em parte abalados, por occasião de grandes enchentes, em consequencia do que tem de ser desprezada huma grande porção; fizerão na Serra junto ao rio 500 braças de cavas, e 200 de aterros, com bom declive, e bem construidos; mas dahi por diante o declive

²⁸ “Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Souza França). Relatório... 1 mar. 1841”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u818/>

²⁹ “Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, João Caldas Vianna, na abertura da 2.ª sessão da 4.ª legislatura da Assemblêa Provincial, acompanhado do orçamento da receita e despeza para o anno de 1843 a 1844”. 2ª ed. Niterói: Typ. de Amaral & Irmão, 1851. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u819/>

he mui forte (...); e o novo Administrador já tem aberto huma picada para a nova direcção, que dá hum declive muito suave. Na terceira, que comprehende do alto da Serra até a ponte da Sapucáia, abrirão huma picada aperfeiçoada para dar livre transito, na qual o Administrador tenciona fazer hum córte. A Barreira da Sapucáia rende para mais de 6:000\$000 por anno, e transitão ordinariamente na Serra 200 a 250 animaes.³⁰

Assim, vê-se que não somente a estrada não estava a cargo de George March, mas da companhia concessionária que fazia a cobrança de seus direitos de portagem na Barreira da Sapucaia para a travessia do rio Paraíba do Sul na altura de Porto Novo do Cunha, como esta via estava longe de apresentar condições favoráveis ao trânsito nos trechos de serra e de baixada. Apenas vencidos os pântanos de Magé e os declives da Serra, chegava-se a uma estrada razoável, embora com traçado mais longo que o desejado. O fato de se encontrar neste estado tão precário a estrada pode residir na falta dos estudos preliminares que é apontada no início do relatório acima e confirmada pelo depoimento do botânico George Gardner, que viajou de Piedade à Serra dos Órgãos em 1836 e 1840 e conheceu o coronel Leite, afirmando que “para evitar despesas com engenheiro traçara ele próprio a estrada, com o resultado de que, depois, muitas alterações se tornaram necessárias” (FERREZ, 1970, p. 24). Talvez as próprias técnicas de construção de estradas houvessem avançado ou se disseminado melhor no país, fazendo com que o novo administrador considerasse a estrada inadequada.

Continuavam afluindo verbas públicas para as estradas da região, como aparece no mesmo relatório. Em 1844, são destinados 12:000\$000 réis à Estrada do Porto Novo do Cunha e outros 1:200\$000 para uma ponte sobre o rio Paquequer, que só pode se tratar do Paquequer de Teresópolis, e não do Paquequer de Sumidouro, por estar a obra contemplada na “2.^a secção” da diretoria de Obras Públicas, que incluía Magé, e não na “3.^a secção” que incluía Cantagallo. Ao ser autorizado à *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia* o início da cobrança de direitos de portagem na barreira do Soberbo, no ano de 1846, o presidente da província, senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho³¹, faz à Assembleia provincial uma retrospectiva da concessão à companhia:

Pela lei n.º 36 de 6 de maio de 1836³² foi o governo autorizado para contractar com Francisco Leite Ribeiro³³ a abertura de uma estrada, que

³⁰ “Rio de Janeiro (Província) Presidente (Caldas Vianna). Relatório... 1 mar. 1844”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/774/>

³¹ Por decreto de 14 de março de 1855, recebeu o título de visconde com grandeza de Sepetiba. Foi deputado geral pelas províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro, senador por Alagoas e presidente das províncias de São Paulo e Rio de Janeiro, onde foi responsável pela fundação da colônia alemã que deu origem a Petrópolis, além de ser Ministro de Estado em três gabinetes (VASCONCELLOS, 1918, p. 473).

³² Apesar da diferença entre a numeração da lei a que faz referência e a do relatório de 1841, trata-se da mesma, pois à época era comum proceder a uma numeração geral das leis provinciais e outra relativa ao ano. Assim, esta é a Lei n.º 36 (n.º 8 de 1836) de 6 de maio de 1836.

conduzisse de Magé ao rio Parahyba, com direcção pelas proximidades do lugar denominado – Mar de Hespanha –, de maneira que prestasse commodo transito a carros, e seges, conservando-se sempre enchuta, e sem atoleiros, devendo ficar concluída dentro em 8 annos da data do contracto; gosando o empresario, em compensação de suas despesas, por si e seus successores, do privilegio de cobrar barreiras, que estabelecesse, cujo numero seria fixado no contracto, as taxas de passagem, que bem lhe parecesse exigir, pelo numero de annos, que no mesmo contracto se estipulasse, que nunca seria menor de 60, e nem maior de 100; podendo so principiar essa cobrança depois que a estrada fosse declarada pelo governo de todo concluída, correndo d’essa época em diante o tempo do privilegio; podendo entretanto ser permitido ao empresario estabelecer cada uma das barreiras, e cobrar n’ellas as taxas, á proporção que a parte da estrada respectiva fosse pelo governo julgada de todo acabada.

Debaixo d’essas bases lavrou-se o contracto de 20 de junho do mesmo anno, no qual se estipulou que gosaria o empresario das vantagens, que a referida lei lhe outorgava, não podendo comtudo aproveitar-se do todo, nem de parte alguma da estrada, que do Mar de Hespanha, conduz ao Sumidouro; obrigando-se a calçar a serra do Couto por onde tivesse de passar a estrada; a concluir a obra dentro de 8 annos, sob pena de pagar uma multa de 3:000\$ por cada semestre, que se demorasse a ultimação d’ella; devendo estabelecer unicamente duas barreiras, uma na serra do Couto, outra no lugar, que mais conveniente lhe parecesse, nas quaes cobraria as taxas, que julgasse convenientes, limitadas porêem ás que se achão marcadas no artigo 1.º do decreto de 3 de novembro de 1833, não podendo igualmente ceder os seus direitos, nem associar outrem, ou outros á sua empresa sem a previa aprovação do governo; e finalmente gosando do privilegio da cobrança por 100 annos. Em novembro de 1836 apresentou o empresario uma representação pedindo associar outros á empresa, o que lhe foi concedido.³⁴

A seguir, passa a uma descrição, mais sucinta que aquela já apresentada, da falta de estudos para a estrada e a morosidade dos trabalhos, que haviam tornado a estrada “facilmente transitável por animais de carga” (o que já é inverossímil), mas de modo algum por seges e carros. Mesmo diante dessa situação, a Assembleia Legislativa provincial, ao ser procurada pelos empresários, aprovou as leis nº 282 de 25 de abril de 1843 e nº 309 de 30 de março de 1844, pelas quais concedeu à empresa quatro loterias e prorrogou o prazo das obras em dois anos, mediante a redução do privilégio para 80 anos. Por fim, apresenta o presidente as negociações com a nova administração:

Não tendo podido correr senão uma loteria, desanimada a companhia por novos embaraços, estando a ponto de dissolver-se, recorreu ao governo, por intermedio da junta administradora da obra, em 26 de abril do anno passado,

³³ Essa é a única referência a uma concessão feita diretamente a Francisco Leite Ribeiro, e não ao seu irmão e sócio na empresa Custodio Ferreira Leite.

³⁴ “Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de Março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno financeiro de 1846 a 1847”. 2ª ed. Niterói: Typ. de Amaral & Irmão, 1853. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/776/>. Gilberto Ferrez cita esse mesmo relatório atribuindo-o, no entanto, ao ano de 1846, no que parece ter se enganado.

mostrando que a referida estrada se achava feita em toda a extensão, mas com metade da largura, não podendo ainda dar transito a seges; e pedindo a concessão do estabelecimento de uma barreira, na fôrma permittida no contracto, quando estivesse prompta uma parte d'ella afim de poder ultima-la com esse adjutorio, visto que a companhia se via na necessidade de fazer grandes despesas com a direcção errada, que levou, e a não ser ajudada pelo governo se dissolveria. O governo considerando que n'este ultimo caso teria de despende avultada quantia com essa estrada, hoje tão necessaria á prosperidade do municipio de Magé, que com ella começa a florescer visivelmente, (...) permittio á companhia em 24 de maio do anno findo o estabelecimento da dita barreira na serra do Couto, ficando ella obrigada, emquanto não conclue toda a estrada na fôrma do contracto, a dar na parte feita livre e seguro transito desde o porto da Piedade até a ponte da Sapucaia. E não sendo possivel que a mesma companhia a conclua n'este anno de 1846, em que finda o praso de dous annos, que lhe foi concedido por aquella lei n.º 282, pede ella, por intermedio do governo, que prorogueis novamente o referido praso.³⁵

A partir da leitura desses fragmentos, fica claro o poder lobista dos concessionários junto ao Executivo e ao Legislativo provincial, principal estratégia para a garantia de seus interesses, mesmo diante do não cumprimento de suas obrigações previstas em contrato. Ao longo da exposição, direitos, como o de instalação de uma barreira na serra do Couto, são lembrados e mesmo distorcidos em proveito da companhia, pois em lugar de ser estabelecida esta barreira após a porção respectiva da estrada estar completamente pronta, foi-lhe permitido instalá-la quando uma porção de toda a estrada estava pronta, embora ainda não fosse uma estrada de rodagem em nenhuma porção. Tais vantagens os empresários conseguiram mediante uma chantagem, a ameaça de dissolução da companhia, diante da qual o governo já prorrogou os seus prazos e lhe concedeu loterias. Longe de intencionar o cumprimento do contrato através da aplicação da multa por semestre de atraso nas obras, o presidente torna-se seu porta-voz junto aos deputados, e ainda lhes justifica a concessão da barreira “na forma do contrato”, o que não é verdade.

No relatório do ano seguinte, o mesmo presidente, senador Oliveira Coutinho, informa que o governo concedera um total de 200 contos de réis para trabalho de dessecamento dos pântanos de Magé, dos quais a Câmara do município solicitava que parte fosse aplicada na abertura de um canal navegável da vila de Magé ao Riacho Grande que facilitasse a drenagem das águas que causavam as febres que assolavam a região, além de servir de irrigação aos terrenos pouco férteis e sem lavoura e facilitar a indústria e o comércio de Magé escoando a produção que vinha do interior. No ano anterior, já se referira ao *Canal de Magé* quando relatou os estudos feitos pelo engenheiro Egidio José de Lorena, que levantou uma planta do

³⁵ *Idem.*

terreno e orçou todas as obras, inclusive uma eclusa, no valor de 104 contos de réis. Posteriormente, o engenheiro André Alves de Pereira Ribeiro Cirne também foi enviado pela província e concluiu que o canal seria útil não somente à salubridade pública como à navegação, orçando as obras em cerca de 50 contos, excluindo a eclusa³⁶.

O governo anunciou por edital a arrematação das obras e o único licitante que se apresentou foi justamente o coronel Guilherme Pinto de Magalhães, administrador da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, que seria em muito beneficiada com a redução do trajeto das tropas em $\frac{3}{4}$ de légua numa região em que era escassa a água para os animais.

[O coronel] obrigando-se a satisfazer todas as condições indicadas na planta, achando todavia baixo o orçamento, attenta a altura da excavação que em muitos lugares era de mister fazer, e a natureza paludosa do terreno, no qual os trabalhadores, provavelmente escravos seus, corrião risco de vida, apanhando as febres do lugar, declarava não empreender a obra por menor preço do que o de 64:000\$00, isto é, 14 contos mais do que o valor orçado, recebendo, sob fiança idonea, e hypotheca de seus bens, uma parte adiantada para poder começar, e concluir com a brevidade que convinha, uma obra de semelhante natureza (...) Conformando-se o mesmo engenheiro com as razões expostas, que achou justas, (...) celebrou o governo, em data de 24 de dezembro do anno proximo passado, com o referido cidadão coronel Guilherme Pinto de Magalhães, um contracto pelo qual, dentro em dois annos, e pelo preço acima de 64 contos pagos em prestações, sendo a 1.^a adiantada (para o que deu fiança, e hypothecou seus bens), se obriga a abrir o referido canal com as proporções e os aperfeiçoamentos exigidos no projecto, e com uma bacia, onde as falúas e mais embarcações possam, em numero de oito, carregar e descarregar commodamente á todas as horas; com caminhos de sirga de um e outro lado batidos em camadas de um palmo, sendo a da superficie de areia, ou cascalho, devendo o lado do rio Magé ter a maior altura, largura e talude marcados no projecto, para evitar que o rio em suas enchentes damnifique o canal.

A summa actividade, honradez e reconhecida intelligencia do mencionado cidadão, bem como a grande vantagem que elle mesmo tem de tirar do referido canal pelos estabelecimentos que possui em Magé, afianção brevidade, e toda a solidez na execução de obra tão necessária.³⁷

Não viriam a serem concluídas as obras do canal dentro do prazo. Embora os relatórios provinciais dos anos seguintes deem conta do avanço dos trabalhos, a incidência das notícias a respeito do *Canal de Magé* é maior com relação aos estragos que as enchentes do rio Magé causavam nas obras já realizadas; o governo sempre a pedir aos deputados que auxiliassem o concessionário com a liberação de novos recursos, nunca endurecendo sua postura diante do mesmo, mediante a exigência do cumprimento de prazos ou execução das hipotecas. Mesmo

³⁶ “Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de Março de 1847, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno financeiro de 1847 a 1848”. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de N.L. Vianna, 1847. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/777/>

³⁷ *Idem*.

empresários à frente de companhias com histórico de não cumprimento de prazos contratados são considerados de “suma atividade e honradez”, sem que se suspeite de que “grande vantagem” pudesse ser tirada do financiamento público sem implicar em brevidade na execução das obras. Mas não prosseguirei na análise dessas obras, pois o interesse aqui é apenas o de apresentar as amplas vantagens concedidas aos proprietários locais a quem o governo provincial confiou o desenvolvimento da infraestrutura de transportes à custa do erário público. Aquele que desejar investigar esse empreendimento encontrará algum material nos relatórios referentes aos anos seguintes.

Por ora, convém retomar a análise das relações estabelecidas entre os empresários da *Companhia Estrada de Magé à Sapucaia* com o governo provincial nos anos posteriores à instalação da primeira barreira da estrada e o pedido de prorrogação do prazo das obras. Para a década de 1850, os principais suportes para esta análise proposta continuam a ser os relatórios da presidência da província, e estes dão conta de uma maior atividade das obras a partir dos recursos obtidos pela barreira do rio Soberbo (na subida da serra), sem que seus diretores e representantes deixassem de reivindicar, e conquistar, novas vantagens e auxílios frente ao governo.

Ferrez não se interessou a continuar o estudo deste empreendimento e concluiu sua análise no relatório de 1846, sem estudar os rumos da empresa após o período de administração dos irmãos Leite. Talvez tenha feito essa opção por ter falecido George March em 1845 e considerar que já cumprira seu objetivo ao provar que a estrada “já existia, graças a March e outros, anteriormente à do Coronel Custódio Ferreira Leite que apenas a aproveitou e melhorou” (FERREZ, 1970, p. 31), fato já questionado acima. No entanto, seria especialmente nos anos 1850 que a *Companhia Estrada de Magé a Sapucaia* teria seu maior desenvolvimento, sobretudo, após a substituição da antiga ponte sobre o rio Paraíba do Sul, próxima à aldeia de Sapucaia. As primeiras notícias sobre a construção da nova ponte suspensa constam no relatório do presidente da província, conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz³⁸, em 1853:

Entre outros papeis que deixei na secretaria, encontrará V. Ex. uma exposição do director da companhia da estrada da Sapucaia, da qual constam circunstanciadamente todas as obras feitas durante o anno, nas estradas a seu cargo.

³⁸ Por decreto de 19 de outubro de 1867 recebeu o título de barão de Bom Retiro, sendo elevado a visconde com grandeza em 10 de julho de 1872. Foi deputado provincial pelo Rio de Janeiro, presidente das províncias do Rio de Janeiro e do Espírito Santo e deputado geral por ambas, além de Ministro do Império, conselheiro de Estado e senador pelo Rio de Janeiro (VASCONCELLOS, 1918, p. 86).

Entre ellas avulta a de uma magnifica ponte de ferro , suspensa que contractou para o rio Parahyba.

É a primeira deste genero na provincia, e que tem de custar, á mesma companhia mais de 6:000\$000.

Julguei por esta razão de justiça attender ás representações que me dirigiu a directoria, e mandar correr uma de suas loterias (...) ³⁹

Podemos concluir que o fluxo de tropas era suficiente para justificar este investimento da companhia e, provavelmente, ainda aumentou nos anos seguintes. É provável que os lucros obtidos com a barreira da ponte tenham se elevado à mesma proporção da população da localidade surgida após a divisão da Fazenda March, elevada à condição de freguesia de Santo Antonio do Paquequer em 1855⁴⁰. O recenseamento de 1856 indica 1263 habitantes livres e 692 escravos na freguesia, além de 223 fogos em 7 quarteirões⁴¹, enquanto um visitante da Fazenda March calculara 130 escravos na propriedade em 1840⁴².

Também não deixaram de aumentar as vantagens conseguidas pelos novos administradores da empresa. Já existiam mais estradas sob sua administração, puderam arrecadar algum capital com a venda bilhetes para a segunda das quatro loterias concedidas pela província e ainda haviam conseguido a cessão temporária de “africanos livres”⁴³ para realizarem os trabalhos contratados⁴⁴. Em 1855, a *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, que já abrira uma estrada entre Petrópolis e Paty do Alferes, foi também contratada para a abertura de uma estrada entre as freguesias de Nossa Senhora do Monte do Carmo, em Cantagalo, e Nossa Senhora da Conceição do Paquequer, em Nova Friburgo, pelo valor de 30:000\$000 réis⁴⁵. Neste contrato com o governo provincial, aparecem como diretores e representantes da companhia o barão de São Gonçalo⁴⁶ e Caetano Alberto Soares.

³⁹ “Relatorio apresentado ao Exm.º Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o commendador João Pereira Darrigue Faro, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia em 3 de Maio de 1853”. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de A. & L. Navarro, 1853. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u828/>

⁴⁰ Lei provincial nº 829 (nº 64 de 1855) de 25 de outubro de 1855.

⁴¹ “Exposição feita pelo Excellentissimo Senhor Doutor Thomaz Gomes dos Santos, vice-presidente da provincia, ao entregar a administração ao presidente della, o Conselheiro Antonio Nicoláu Tolentino”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/789/>

⁴² Destes, 30 seriam para o trabalho doméstico e o restante para a lavoura (FERREZ, 1970, p. 73).

⁴³ A expressão refere-se aos cativos africanos apreendidos pelo Império, após a proibição do tráfico atlântico, que ficavam, no entanto, sob a tutela do governo. A cessão da mão de obra destes africanos que a província faz aos empresários, como propriedade pública, manifesta claramente as limitações das suas liberdades, na sociedade escravista dos anos 1850.

⁴⁴ O número destes não é informado no relatório de 1852, bem como não é informado o número dos outros que são incorporados ao plantel em 1855, conforme o relatório de 1856.

⁴⁵ “Relatorio apresentado ao Exm.º Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o Snr. Doutor José Ricardo de Sá Rego, pelo Presidente, o Conselheiro Luiz Antonio Barboza, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia”. Niterói: Typ. de Quirino & Irmão, 1855. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u831/>

⁴⁶ Belarmino Ricardo de Siqueira recebeu o título de barão de São Gonçalo por decreto de 19 de março de 1849, e foi elevado a barão com grandeza por decreto de 2 de dezembro de 1854. Fazendeiro abastado e capitalista, foi

Embora o crescimento da empresa seja patente, em relatório do ano de 1856, o presidente da província, conselheiro Luiz Antonio Barbosa, se refere à mesma como dispondo de poucos recursos, mas prestando grande serviço ao comércio e à lavoura como importante via de comunicação. Informa que a necessidade de aplicar a renda da barreira à manutenção e às construções impedia a companhia de dar dividendos aos acionistas, o que justificaria os auxílios que o governo dava à empresa, tais como a extração da terceira das loterias concedidas e o empréstimo de outro grupo de africanos “livres” por tempo determinado. Barbosa informava ainda sobre o estado adiantado dos trabalhos no ramal entre Cantagalo e Nova Friburgo e na construção da ponte sobre o rio Paraíba do Sul.⁴⁷

Infelizmente, não dispomos dos balanços anuais das empresas e prestações de contas ao governo para podermos melhor verificar se sua situação financeira era mesmo a exposta ou, o que me parece mais verídico, se estes discursos fazem parte de uma estratégia, ou projeto de hegemonia, para legitimar o constante auxílio público aos interesses privados de frações da classe dominante. Da mesma forma, nos deparamos com cifras elevadas no relatório de 1857 que me levam a pensar em duas hipóteses: a estimativa de custo da nova ponte em “mais de 6:000\$000”, tal como consta no relatório de 1853, era mero palpite; ou está superestimado o custo final de 150:000\$000 apresentado no relatório de 1857, quando esta já se encontrava pronta. O discurso do conselheiro Barbosa continua paternalista com relação à empresa:

Comquanto esta estrada, a cargo de uma companhia, esteja longe das condições necessarias, a uma estrada de rodagem no verdadeiro sentido que se deve dar a estas expressões, é incontestavel o serviço que há prestado e continuará a prestar á lavoura e ao commercio. A companhia emprezaria dispõe de um capital pequeno comparativamente á magnitude da empresa, e mesmo assim tem conseguido muitos melhoramentos, e mantido o transito sempre franco e facil ás tropas, e cavalleiros, ainda nas estações mais desfavoráveis, e em que os caminhos se tornão quasi impraticaveis.

Com não pequenos sacrificios alcançou concluir a importantissima ponte da Sapucaia sobre o rio Parahyba, cujo custo elevou-se a 150:000\$000 rs.

Cabe-lhe a gloria de haver construido a primeira ponte pensil da America do Sul, e satisfeito a uma urgentissima necessidade do commercio e lavoura.

(...)

Achão-se concluidos os estudos para a nova estrada, que a companhia projecta construir na serra de Magé, com declividade de 1 por 20 para torna-la praticavel aos carros.

comandante superior da Guarda Nacional de Niterói, deputado provincial pelo Rio de Janeiro e presidente do *Banco Rural e Hypothecario* (VASCONCELLOS, 1918, p. 445).

⁴⁷ “Relatorio apresentado ao Excellentissimo Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senhor conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Antonio Barbosa, sobre o estado da administração da mesma provincia em 2 de Maio de 1856”. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1856. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u833/>

Estes trabalhos não me forão ainda presentes.⁴⁸

Está claro neste discurso que o capital da empresa só é pequeno em comparação com a “magnitude” dos benefícios que ela oferece à lavoura e ao comércio, e que não podia somente caber-lhe a glória de ter construído a primeira ponte pênsil da América do Sul. Deveria receber ainda favores da província do que até o momento, justamente pela importância do que construíra, mesmo que não houvesse cumprido totalmente seu contrato. Embora tenha concluído essa importante obra, continuava a cobrar o direito de portagem na barreira da serra, a segunda das duas previstas, sem que as obras para viabilizar o trânsito de carros fossem feitas. O vice-presidente da província, ao se dirigir à Assembleia Legislativa no mesmo ano de 1857, se refere aos rendimentos da barreira como sendo rentáveis:

Esta estrada tem extensão de um ponto a outro cerca de dezessete leguas, atravessando a nova e pittoresca povoação de Theresopolis, edificada nas terras do finado March. Possui dous importantes ramaes, um dos Tres Corregos á Aparecida e Porto Novo do Cunha, de nove leguas de extensão; e outro do lugar de Antonio dos Santos á freguezia do Carmo, pertencente ao termo de Cantagallo, com a extensão de quasi cinco leguas, passando pela freguezia do Sumidouro, que faz parte do termo de Friburgo. (...)

A provincia ajudou a companhia não só com loterias, que em seu favor fez extrahir, senão também com algumas quantias para a construcção dos dous ramaes, e como concessão de uma porção de Africanos livres.

A taxa da barreira dá rendimento razoável aos capitaes empregados.

(...)

É uma grande via de communicacão; dá transitio para os portos de Magé e Piedade a todo o café, que exportão para a côrte.⁴⁹

Este discurso mais realista de Pereira da Silva, considerando o grande volume de tropas carregadas de café uma fonte de bom rendimento à barreira do Soberbo e os grandes auxílios prestados pelo governo à companhia, destoa dos demais relatórios da época. É também a primeira vez que o governo provincial se refere à freguesia de Santo Antonio do Paquequer como “povoação de Theresopolis”. Recorrendo ao relatório do conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, presidente da província no ano de 1858, encontra-se a mesma retórica apiedada e paternalista para com a companhia, que continuava a ter como fontes de renda as barreiras da Ponte da Sapucaia e do Soberbo, mesmo sem concluir os trabalhos contratados para tornar a estrada de Magé a Sapucaia própria ao trânsito de carros na serra:

⁴⁸ “Relatorio apresentado ao Ex^{mo} Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senhor doutor João Manoel Pereira da Silva, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Antonio Barbosa, sobre o estado da administração da mesma provincia em 1857”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1857. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u835/>

⁴⁹ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia do Rio de Janeiro na 2ª sessão da 12ª legislatura pelo Vice-Presidente, João Manoel Pereira da Silva”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1857. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/787/>

A cargo da companhia incorporada em 1836 com o fundo capital de 100:000\$, que em 1843 elevou-se a 180:000\$, tem sido construída esta estrada.

Além disso, com o producto de 4 loterias, e com o rendimento da barreira do Soberbo desde 1846, tem a companhia aberto e regularmente conservado cerca de 35 leguas de estrada, através de alcantiladas, e de mattas virgens, e construído muitas pontes, entre as quaes se avulta a magnífica ponte pensil da Sapucaia com 422 palmos de vão entre pegão e pegão.

Só nesta ponte monumental despendeu a companhia cerca de 150:000\$, afóra a importancia de duas outras de madeira que ali existião antes, as quaes forão levadas pelas enchentes do Parahyba.

Em cerca de 20:000\$ se orça o rendimento annual da referida ponte, sendo que é elle insufficiente para cobrir as despesas indispensaveis, e juros do capital empregado.

A taxa estabelecida é, como sabeis, a mesma que cobra a provincia de Minas nas defeituosas barcas de passagem entre outros pontos do mesmo rio.

Instruindo-vos sobre o capital da companhia, dir-vos-hei que acha-se elle representado por 80 escravos que possui casas, material das obras etc., tendo além do rendimento da ponte da Sapucaia, o da barreira do Soberbo, que sendo em 1846 (época de sua criação) de 12:000\$, elevou-se no anno p. p. [próximo passado] a 36:000\$.

Isso porém mal chega, segundo sou informado, para pagamento dos empregados, e manutenção dos trabalhadores.

A divida da companhia orça por 70:000\$.

Na partilha dos beneficios concedidos ás diversas empresas provinciaes, a companhia de Magé á Sapucaia não tem sido das mais bem aquinhoadas, sem que no entretanto haja ella desmedido o verdadeiro patriotismo e desinteresse com que tem procurado realizar o grande melhoramento que encetou.

A taxa que a lavoura lhe paga pelo transporte de seus productos, e que não excede de 120 mil réis por cada animal, demonstra a modicidade de semelhante preço estabelecido em 1832, quando as circumstancias economicas do trabalho e do sustento dos operarios erão muito mais favoraveis.

Continuão ainda a cargo da companhia os africanos livres que lhe forão concedidos, com obrigação de conservar ella a estrada dos Tres Corregos ao Porto Novo do Cunha, na extensão de 11 ½ leguas, e a de Santos ao Sumidouro na de 3 leguas.⁵⁰

A intenção geral do discurso do presidente Tolentino é comprovar exatamente o inverso do que pretendo neste trabalho, por isso o interesse em transcrevê-lo na íntegra. O melhoramento realizado pela construção da Ponte da Sapucaia não representa nenhum desinteresse e, se as barcas de passagem de Minas Gerais eram tão defeituosas e cobravam a mesma taxa, vejo na obra da companhia a intenção de canalizar para a sua estrada mais cargas oriundas daquela província, que pagariam não somente a taxa da ponte, como, mais além, as da barreira do Soberbo. Além disso, se a taxa de 120\$000 rs. estabelecida em 1832 estava tão

⁵⁰ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia do Rio do Janeiro na 1ª sessão da 13ª legislatura pelo Presidente, o conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/788/>

defasada isso não se devia, com certeza, à impossibilidade de uma pressão lobista dos empresários junto ao governo, visando à defesa de seus interesses.

Como já ficou patente, empresários e governantes, sociedade civil e sociedade política, compunham a mesma classe hegemônica, à serviço da qual funcionava o Estado monárquico. Latifundiários, banqueiros e comerciantes compunham a fração da classe dominante fluminense à frente da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*. Nesse sentido, entendo a falta de reajuste nas tarifas como a expressão dos interesses dos fazendeiros que pela estrada escoavam a produção de suas propriedades. Visando desonerarem-se mutuamente, fazendeiros e concessionários da estrada recorreram às verbas públicas valendo-se do apoio dos representantes da mesma classe proprietária.

Quanto à questão da mão de obra, se em 1832 as “circunstâncias econômicas do trabalho eram muito mais favoráveis”, não podemos esquecer que o tráfico atlântico já se tornara proibido desde novembro de 1831⁵¹, mesmo ocorrendo clandestinamente em larga escala até o ano de 1850. O preço da mão de obra cativa não deixou de subir nesse período de duas décadas, mas ao se tornar realmente mais escassa, não hesitou o governo provincial em favorecer a companhia com a cessão temporária de “africanos livres”. Estes permaneceram por mais de dez anos trabalhando nos ramais da estrada que foram financiados pelo governo provincial. A concessão inicial previa sua devolução à província em 1860, mas ao contratar neste ano a companhia para a abertura do *Atalho da Serra do Capim*, por 37 contos de réis, prorrogou a permanência dos mesmos⁵². Somente em 1862, o presidente da província, Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, informa que era sua intenção retirar alguns destes para empregá-los nas obras públicas de Niterói, “deixando os outros ainda por algum tempo a cargo da companhia, para coadjuvá-la naquela conservação, atendendo a que a província nenhum outro favor lhe concede, e à utilidade, que presta à lavoura a estrada de que ela é empresária”⁵³.

Embora chegasse a companhia ao momento de maior desenvolvimento de suas atividades, que a permitiram concluir a última obra contratada dentro do prazo de dois anos sem solicitar prorrogação do mesmo, a partir daí, sim poucos favores passariam a lhe ser

⁵¹ Essa lei decorreu do tratado de reconhecimento da independência do Império do Brasil pela Inglaterra, e ficou conhecida como “lei para inglês ver” (GURGEL, 2008).

⁵² “Relatorio com que ao Exm. Sr. Dr. José Ricardo de Sá Rego, Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, entregou a administração da mesma provincia o ex-Presidente, Ignacio Francisco Silveira da Motta, no dia 16 de Abril de 1861”. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1861. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u837/>

⁵³ “Relatorio apresentado ao Excellentissimo Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o Senhor Doutor José Norberto dos Santos, pelo Presidente, o Desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, ao passar-lhe a administração da mesma provincia no dia 4 de Maio de 1862”. Niterói: Typ. do Moderado, 1862.

concedidos pelo governo. Começavam a se desenvolver as primeiras ferrovias na Côrte e na província do Rio de Janeiro, que se tornariam em breve as novas “meninas dos olhos” dos governantes e negociantes, captando para si a maior quantia de recursos disponíveis. Para concorrer com as modernas vias de comunicação entre os portos da baía de Guanabara e o Vale do Paraíba e Minas Gerais, a partir dos anos 1860, seria preciso desenvolver-se uma ferrovia sobre a estrada de Magé a Sapucaia.

Após a aprovação da Lei nº 1.083 (conhecida como *Lei dos Entraves*), de 22 de agosto de 1860, uma das consequências para as companhias era o registro de seus estatutos na *Junta Commercial*. Os estatutos da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia* foram submetidos à aprovação e constam no Livro nº 1 da *Junta Commercial*, sendo o registro de nº 3 entre todas as companhias e sociedades anônimas do Império. Pelo decreto nº 2.837, de 23 de outubro de 1861 ficava a companhia autorizada pelo Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a continuar a funcionar e tinha aprovados os estatutos organizados pela assembleia geral dos acionistas. Estes estatutos demonstram que a empresa e a estrada possuíam naquele momento uma posição privilegiada junto à província e ao governo geral do Império e, ao mesmo tempo, são o registro final da companhia em seu momento de maior influência política e esplendor econômico. Faço a transcrição apenas dos seus artigos que considero mais interessantes para a discussão feita até aqui, uma vez que os mesmos se encontram também disponíveis para consulta no sítio eletrônico do Senado Federal⁵⁴:

Art. 1º A companhia he instituida para tratar da abertura, melhoramento e conservação da estrada que de Magé conduz á ponte da Sapucaia, na conformidade da Lei Provincial n. 8 de 6 de Maio de 1836 e do contracto celebrado com o Governo Provincial em 20 de Junho do mesmo anno.

Art. 2º O seu fundo capital he de 200:000\$, dividido em duas mil acções de 100\$ cada uma, e sómente poderá ser elevado por deliberação da assembléa geral dos accionistas e autorisação do Governo Imperial.

Art. 3º Pertencem á companhia a ponte da Sapucaia, os escravos, casas e ranchos comprados e edificados á expensas suas; e tambem o uso-fructo da estrada, da barreira na dita ponte da Sapucaia, da barreira estabelecida junto á ponte do Rio Soberbo, e de qualquer outra que se crear na fórmula da Lei de sua instituição e contracto respectivo.

Art. 4º O prazo da duração da companhia será de 80 annos, na fórmula do art. 2º da Lei Provincial de 25 de Abril de 1843.

Art. 5º A direcção da companhia terá a sua séde nesta Côrte, e será composta de tres membros eleitos pela assembléa geral dos accionistas, que entre si escolherão Presidente, Secretario e Thesoureiro. A direcção, assim nomeada, servirá pelo espaço de quatro annos. Nesta mesma occasião se elegerão tambem tres accionistas para substituirem os Directores nas suas faltas ou impedimentos, segundo a ordem da votação.

⁵⁴ <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=68775>

Art. 6º Só póde ser eleito Director o accionista que possuir mais de vinte acções.

(...)

Art. 21. O accionista de tres acções terá um voto; o de seis dous votos; e assim por diante, com tanto que o mesmo individuo não possa ter mais de seis votos, quer por si, quer representando outros accionistas.

Art. 22. Nenhum accionista terá direito de votar em assembléa geral por acções que não tenham sido devidamente registradas nos livros da companhia pelo menos sessenta dias antes da reunião: exceptuão-se as transferencias por heranças.

(...)

Art. 24. Do rendimento liquido que se verificar no fim de cada anno serão tirados 2% para o fundo de reserva que fica creado, 10% para comissão da direcção e conselho fiscal, e o resto se repartirá pelos accionistas.

Art. 25. As acções da companhia são transferiveis, assignando o transferente e o aceitante o respectivo termo no livro para esse fim designado, não sendo admittida a transferencia por endosso.

Art. 26. Os accionistas são obrigados até ao valor integral; de suas acções; este valor, porém, não poderá ser retirado antes de findar a companhia.

Art. 27. As eleições de que tratão estes estatutos serão sempre feitas por escrutinio secreto.

Art. 28. Por fallecimento de qualquer accionista passarão as acções a seus herdeiros ou successores, na fórmula da Lei, e se lhes farão as transferencias na fórmula por que dispõe o art. 25, precedendo autorisação da direcção.

Art. 29. Os membros da direcção e da comissão fiscal poderão ser reeleitos.⁵⁵

Assim, findava nos anos 1860 o período de crescimento da estrada de Magé a Sapucaia, que cederia seu trajeto para os projetos de uma ferrovia que partiria do porto de Piedade em direção à Teresópolis. Entretanto, isso não significou sua extinção de imediato, uma vez que os primeiros projetos previam a construção da estrada de ferro apenas no primeiro trecho da antiga estrada, que assim como o trecho da serra apresentava as piores condições. Mas as esperanças de resolver os problemas da estrada através do assentamento de trilhos nos brejos da baixada seriam novamente frustradas. Iniciava-se um novo período de morosidade e procrastinação nos trabalhos, agora para a instalação da estrada de ferro, que se estendeu pelas décadas de 1870 e 1880.

Isso levaria o governo provincial, alguns anos mais tarde, a destinar novos recursos para a manutenção da estrada de Magé a Sapucaia, que nunca chegou a se tornar uma estrada de rodagem, especialmente no trecho da serra. Novos grupos de negociantes receberam a concessão da construção de uma ferrovia que ligasse os portos de Piedade e do Cunha, sobre o mesmo trajeto da concessão da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*. Mas diante da lentidão das obras ou mesmo da suspensão das mesmas os sucessivos governos da província

⁵⁵ “Companhia da Estrada de Magé á Sapucaia”. Registro nº 3, de 18 de novembro de 1861, no Livro nº 1 da Junta Commercial – AN.

se viram obrigados a conservar por sua conta, principalmente, o precário trecho da Serra dos Órgãos para garantir os interesses da fração da classe dominante fluminense no controle do comércio e da agricultura na região.

1.2 – Muitas concessões e poucos trabalhos

Por meio do decreto de nº 5214 de 1º de fevereiro de 1873, o governo imperial, através do Ministério de Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, concedia autorização para o funcionamento e aprovava os estatutos da *Companhia Ferro Carril de Theresopolis*. Este documento pode ser consultado tanto no registro de nº 156, feito no livro nº 10 da Junta Commercial, como no sítio eletrônico do Senado Federal.⁵⁶ Antes deste decreto, o governo da província do Rio de Janeiro fizera ao Dr. Octaviano da Rocha a primeira concessão para construção de uma ferrovia entre Magé e Sapucaia, em novembro de 1871, e o contrato foi celebrado entre ambas as partes em junho de 1872.

No mesmo mês de fevereiro de 1873, após a aprovação dos estatutos da companhia e sua publicação no *Diario Official do Imperio do Brazil*, que se deu no dia seis daquele mês, o governo provincial concedia a transferência do contrato à nova companhia, como podemos ver pelo relatório presidencial do mesmo ano:

Attendendo ao que lhe requereu o Dr. Octaviano da Rocha, com quem fôra celebrado o contrato de 13 de junho de 1872, resolveu o governo provincial, por deliberação de 13 de Fevereiro do corrente anno, conceder-lhe, como effectivamente concedeu, nos termos do artigo único da lei n. 1815 de 28 de Dezembro daquelle anno, permissão para transferir o contracto ao commendador José Antonio de Araujo Filgueiras, Joaquim Antonio Guerreiro Lima e Dr. Carlos Frederico Taylor, incorporadores da Companhia Ferro Carril de Theresopolis.

Esta empresa já submetteu á approvação do governo o traçado da linha e as condições com que obteve da companhia da estrada de Magé a Sapucaia permissão para assentar no leito dessa estrada os trilhos da projectada via ferrea. Pendem de decisão presidencial as petições apresentadas.⁵⁷

⁵⁶ No entanto, há que se registrar que somente a versão constante nos arquivos da Junta contém a única alteração feita pelo governo imperial nos estatutos, no parágrafo quinto do título segundo. Esta determinava que a assembleia geral da companhia, em lugar de ser “presidida pelo Presidente da companhia, e na sua falta pelo seu suplente”, esta seria “presidida por um presidente escolhido por aclamação em cada reunião ou eleito especialmente para tal fim por um ou dois anos”. “Companhia Ferro Carril de Theresopolis”. Registro nº 156, de 22 de fevereiro de 1873, no Livro nº 10 da Junta Commercial – AN.

⁵⁷ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da decima nona legislatura, no dia 8 de Setembro de 1873, pelo Presidente, Desembargador Manoel José de Freitas Travassos”. Rio de Janeiro: Typ. do Apostolo, 1873. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/805/>

Nenhum desses incorporadores aparece nos escritos de Vieira ou de Ferrez como sendo proprietários locais e a ausência de uma lista de acionistas também não favorece a investigação. Carlos Frederico Taylor obtivera um ano antes a concessão do estabelecimento de carris urbanos nos bairros de Andarahy Grande, Engenho Novo e São Francisco Xavier, na Corte, junto a João Baptista Vianna Drummond⁵⁸ e Joaquim Rodrigues, mas poucos meses depois Taylor desistiu da autorização⁵⁹. O comendador Filgueiras era juiz substituto na Corte, em 1874, quando lhe foi concedida licença remunerada de um ano para tratar de sua saúde, talvez em Teresópolis⁶⁰. Não encontrei nesta pesquisa mais informações relativas a Joaquim Antonio Guerreiro Lima, mas o principal interesse aqui é tomar a empresa como objeto a partir de sua atuação política, o que acredito ser possível através da análise os estatutos da *Companhia Ferro Carril de Theresopolis*:

Titulo primeiro.

Secção primeira. Da sociedade, seu objecto, duracção e dissolução.

§ 1º A companhia Ferro Carril de Theresopolis tem por objecto construir e custear uma estrada para carros movidos por animaes ou a vapor sobre trilhos de ferro, e uma linha telegraphica entre o porto da Piedade e a raiz da Serra dos Orgãos, e manter o seu trafego de conformidade com a Lei Provincial nº 1624 de 25 de Novembro de 1871, e respectivo contracto de 43 de Junho de 1872, celebrado com a Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro.

§ 2º A séde da companhia será nesta Côrte ou em Magé, conforme deliberação da assembléa geral.

§ 3º A duração da companhia será de 50 annos contados da data do começo das obras, e poderá ser prorrogada, se assim convier aos interesses da companhia, mediante deliberação da assembléa geral e autorização do poder competente.

Secção segunda. Do capital social e da responsabilidade dos socios.

§ 1º O capital da companhia será de 300:000\$000 dividido em mil e quinhentas acções de 20\$000 cada uma. Este capital, que tem a garantia de juros de 7 % por espaço de cinco annos, poderá ser augmentado por acto da assembléa geral, e mediante approvação do poder competente, se não fôr sufficiente ao desempenho dos fins a que se propõe a companhia, sendo de preferencia dividido pelos accionistas que pretenderem as acções emitidas para esse augmento.

§ 2º Este capital será gradualmente realizado preenchendo-se á proporção que o forem exigindo as despesas com os serviços da companhia por meio

⁵⁸ Recebeu o título de barão de Drummond por decreto imperial de 19 de agosto de 1888. Além de diretor da *Companhia Ferro-Carril de Villa-Isabel*, foi criador do Jardim Zoológico na encosta da Serra do Engenho Novo. (VASCONCELLOS, 1918, p.144)

⁵⁹ Cf. <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=54937&norma=70787> e <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=55446&norma=71297> Talvez tivesse algum parentesco com o Vice-Almirante John Taylor, proprietário da Fazenda Boa Fé, citado por Haroldo Lisboa da Cunha e Gilberto Ferrez, o que não me foi possível determinar.

⁶⁰ Cf. <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=54889&norma=70739>

de chamadas annunciadas em uma das folhas diarias de maior circulação e com a antecedencia de dez dias, devendo porém a primeira entrada ser de 10% e realizada logo que forem subscriptas as respectivas acções, e as seguintes não podendo ser exigidas senão com o intervalo de vinte dias uma da outra e com prévio annuncio publicado na fórma acima declarada. Á medida que se fôr realizando o capital assim como o haver da companhia será recolhido em um banco que maior confiança e interesses offereça á Directoria da companhia.

§ 4º As acções da companhia serão representadas por cautelas tiradas de um livro especial, devidamente numeradas e assignadas pelo Presidente e Thesoureiro da Directoria da companhia. Suas transferencias só podem operar-se pelos meios legaes, e não terão effeito senão depois de averbadas nos livros da companhia.

§ 6º O fundo de reserva é destinado a fazer face ao deterioramento do material da companhia e a prejuizos imprevistos, não podendo porém exceder a 30 % do capital da companhia, nem será definitivamente distribuido senão no caso de dissolução da companhia.

§ 7º Os rendimentos da companhia serão divididos pela fórma seguinte: parte na importancia de 5% do rendimento bruto para fundo de reserva, outra parte correspondente a 5% dos lucros liquidos para ser dividida pela Directoria em partes iguaes, como retribuição do seu trabalho, sendo o resto repartido pelos accionistas.⁶¹

Em 10 de dezembro de 1873, o governo imperial autorizava a mesma companhia a elevar seu fundo social de 300:000\$000 rs. para 500:000\$000 rs.⁶² Se estes registros dão conta do aumento do capital da empresa, também é possível perceber sua ação política quando seus administradores conseguiram que o governo da província garantisse os juros sobre esse novo montante, sendo feita uma novação do contrato, conforme consta no relatório do presidente, conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima⁶³, em 1875:

O conde da Estrella⁶⁴, presidente da companhia ferro-carril de Theresopolis, requereu a execução da lei n.º 2088, de 24 de Dezembro de 1874, que autorizou a concessão de novos favores a essa empreza.

Deferi a petição, mandando innovar o contracto de 13 de junho de 1872. Assim ficou elevado a 500:000\$000 o capital a que a provincia concede a garantia do juro annual de 7% e a 10 annos o prazo da mesma garantia.

Adoptada a tracção a vapor, como se preceituou no novo contracto, as despezas de custeio decrescerão sensivelmente, alliviando os encargos que a provincia assumio.

⁶¹ “Companhia Ferro Carril de Theresopolis”. Registro nº 156, de 22 de fevereiro de 1873, no Livro nº 10 da Junta Commercial – AN.

⁶² “Companhia Ferro Carril de Theresopolis”. Registro nº 200, de 5 de junho de 1874, no Livro nº 11 da Junta Commercial – AN.

⁶³ Por decreto de 8 de agosto de 1888, recebeu o título de barão com grandeza de Pinto Lima. Foi cinco vezes deputado provincial pela Bahia, presidente das províncias de São Paulo e Rio de Janeiro, além de Ministro da Marinha (VASCONCELLOS, 1918, p. 357).

⁶⁴ Joaquim Manoel Monteiro, 2º conde da Estrella, por Portugal. Era filho do português Joaquim Manoel Monteiro, 1º conde da Estrella, capitalista e abastado proprietário no Rio de Janeiro. Nesta cidade, nasceu, assim como seu irmão paterno José Joaquim de Maia Monteiro, barão da Estrella por decreto do Império de 13 de outubro de 1876. (VASCONCELLOS, 1918, pp. 149-150).

E se os estudos que a empresa tencionava proceder demonstrarem, como se espera, a possibilidade de galgar-se a serra em condições vantajosas, não será mister novo dispendio para transformar a linha ferrea ora contractada, que virá a constituir a 1.^a secção de uma importante estrada.⁶⁵

Não podemos saber se havia de fato algum otimismo quanto ao fim dos auxílios públicos visando à construção da ferrovia, como demonstrado pelo conselheiro Pinto Lima no final do trecho transcrito, ou havia pura demagogia em seu discurso. Sendo verdadeira a primeira ideia, o conselheiro ainda viria a se desapontar muitas vezes. No mesmo dia em que o conselheiro Azambuja recebeu do conselheiro Pinto Lima a administração provincial, foi lavrado o termo de novação, pelo qual o “prazo de 4 anos improrrogáveis” foi definido para conclusão das obras⁶⁶. Em nenhum dos relatórios dos quatro anos posteriores foi encontrada qualquer referência ao andamento das obras, ou ao destino da companhia que surgia com tão grande capital. Também não ocorreu qualquer registro de alteração nos seus estatutos, como redução de seu capital.

Não me parece equivocado apontar o caráter improrrogável do prazo das obras como um fator que contribuiu para a concessão caducar. Os pedidos (por parte dos empresários) e deferimentos (por parte dos governantes) de prorrogação dos prazos, que já haviam sido constantes nos tempos da *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, se tornariam uma tradição local mantida por todos os empresários que se propuseram à construção da estrada de ferro. Ademais, há que se considerar que a companhia foi formada no momento imediatamente anterior à época de maior crise financeira do Segundo Reinado, decorrente da crise da bolsa de Londres em 1873.

Nesse sentido podemos perceber que o crescimento do capital da companhia estava intimamente relacionado aos capitais ingleses dos quais dependiam os investimentos do conde da Estrella, pois este não esteve à frente apenas desta empresa que perdeu sua concessão por não cumprimento de prazo. Nos moldes do decreto imperial nº 1746, de 13 de outubro de 1869, que visava à construção de docas e armazéns nos diversos portos do Império, o conde da Estrella e o Dr. Andrade Pertence obtiveram em 1870 a concessão de efetuar as reformas no porto de Santos, que também nunca se efetivaram (HONORATO, 2002, p.174).

⁶⁵ “Relatorio apresentado ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja, 2.^o Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, pelo Presidente, Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia em 15 de Março de 1875”. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u853/>

⁶⁶ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da vigésima legislatura, no dia 8 de Setembro de 1875, pelo Vice-Presidente, Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja”. Rio de Janeiro: Typ. do Apostolo, 1875. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/807/>

Em 1879, quando se esperava que, juntamente ao prazo concedido, se encerrassem as obras da ferrovia que ligasse o porto da Piedade à raiz da Serra dos Órgãos, a “Estrada de Magé a Theresopolis” volta a aparecer nos relatórios provinciais, mas como uma estrada de 2ª ordem a cargo da província e carente de reformas. Em 8 de julho daquele ano foi autorizada a “construção de mais 6 muralhas, 7 bueiros e 4 valetas empedradas, constante do orçamento complementar de 8:548\$284”.⁶⁷ Continuaram a ser feitos reparos na estrada, sobretudo no trecho da serra, em função de fortes chuvas, sendo bem maior o montante que aparece destinado à mesma no relatório da diretoria de Obras Públicas da província no ano seguinte:

Não sendo sufficiente para a execução de todas as obras necessarias á segurança do transito d’esta estrada a quantia de 28:895\$733, consignada pela portaria presidencial de 3 de abril do anno passado, por haverem continuado os estragos da mesma estrada no periodo decorrido do tempo em que foi feito o orçamento e o em que começaram as obras, esta directoria submetteu em 4 de julho á aprovação do governo o orçamento complementar da despesa (...) de 8:548\$284.

Approvando o dito orçamento, ordenou a presidencia, em portaria de 8 do mesmo mez, que fossem feitos administrativamente aquelles trabalhos.

Posteriormente vieram ainda as chuvas dos mezes de dezembro e janeiro ultimos a produzir novos estragos na mencionada estrada, e foi apresentado outro orçamento de 6:331\$570 para os reparos de taes estragos.

Com os primeiros trabalhos concluidos a 15 de abril despendeu-se 37:426\$890, e com os ultimos, terminados a 30 de junho findo, a quantia de 5:305\$400.⁶⁸

Não temos outras referências à *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia*, mas é possível que continuasse a cobrar os direitos de passagem na barreira da ponte entre Sapucaia e porto do Cunha e na barreira da serra, uma vez que a concessão ferroviária só contemplava o trecho entre o porto de Piedade e a raiz da serra de Teresópolis. No entanto, a companhia continuou a obter o auxílio do governo com muitos contos de réis sem que a conclusão das obras e melhoramentos que lhe foram contratados havia muito tempo fossem cobrados ou medidas punitivas tomadas, como a aplicação de multas previstas.

Morto por caducidade o projeto da *Companhia Ferro Carril de Theresopolis*, não demorou muito para que uma nova concessão para construção de uma via férrea no mesmo trajeto fosse feita pela província do Rio de Janeiro ao engenheiro Antonio Luiz da Cunha

⁶⁷ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da vigésima segunda legislatura, no dia 8 de Setembro de 1879, pelo Presidente, Dr. Americo de Moura Marcondes de Andrade”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1879. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/811/>

⁶⁸ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigésima terceira legislatura, no dia 8 de Setembro de 1880, pelo Presidente, Dr. João Marcellino de Souza Gonzaga”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1880. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/812/>

Bahiana. Segundo Armando Vieira, este teria adquirido do francês Eugenio Aristides Poirson a fazenda que este comprara em 1878 e cujo nome mudara para *Ermitage*.

Com o Engenheiro Antonio Luiz da Cunha Bahiana, que a adquiriu de Eugenio Aristides Poirson, por escriptura de 3 de Outubro de 1881, começa, verdadeiramente, a vida da “Ermitage” como fazenda productiva e residencia confortavel. De espirito emprehendedor, homem viajado, deu-lhe, Bahiana, grande desenvolvimento. Plantou grande vinhedo, extenso pomar de marmelleiros, cujos fructos eram uma especialidade de Therezopolis; montou fabrica de vinho, serraria accionada por uma roda dagua do correjo encachoeirado (...); tentou a criação de cavallos da raça “*Percheron*” de que possuia um bello exemplar reproductor. (VIEIRA, 1938, pp. 160-161)

Talvez antes mesmo da compra da fazenda já tivesse propriedades na região, pois recebeu concessão para a ferrovia em 1880. Ou, a exemplo de March, tivesse arrendado a fazenda antes de adquiri-la. Gilberto Ferrez, no único momento em que discorda de Vieira, apresenta outra versão para a história, sem datá-la precisamente, no entanto:

Bahiana adquiriu as terras de José Ribeiro Louzada que as houvera de Policarpo José Alvares de Azevedo e foi o criador das propriedades de *Meudon* e *Hermitage*. (...) Educado em França, viveu e gastou em *grand seigneur*. As duas propriedades citadas, como a do *Alto – Comary* – no antigo sítio da séde da fazenda March, depois de José Ribeiro Louzada, foram mobiliadas com todo o confôrto e luxo francês. (...) Construiu duas olarias e um moinho. Montou fábrika de cerveja, que ficava no Soberbo. Criou parques a inglêsa, hortas, pomares, plantações de marmeleiros, cavalos de raça, etc. Mais tarde, em 1887, tudo perdeu, devido aos maus negócios. (FERREZ, 1970, p. 123)

Haroldo Lisboa da Cunha foi, no entanto, o único autor a citar o projeto ferroviário de Bahiana, embora o situe cronologicamente bem antes do período em que, de fato, ocorreu. Num apelo por futuras investigações históricas sobre diversas passagens da história local “para que mais possam se orgulhar os teresopolitanos de sua terra e seu passado”, Lisboa da Cunha cita, entre outras destas passagens,

o sonho do eminente engenheiro Antonio Luiz da Cunha Bahiana, que, movido pelos mais nobres ideais, chegou a buscar, na França, bases técnicas para um planejamento de fôlego, destinado a dar a Teresópolis, no início da segunda metade do século XIX, incentivo industrial e uma estrada de ferro, e que, em ruidosa demanda suscitada a respeito em Paris, conheceu a própria ruína econômica. (CUNHA, 1959, p. 14)

Em 13 de outubro de 1880, o governo deferiu o requerimento em que Bahiana solicitava autorização para construção e custeio de uma ferrovia entre o porto de Piedade e a barreira do

Soberbo por 90 anos, além da reconstrução da estrada desta barreira à Teresópolis, adaptando-a a rodagem. Dois dias depois foi lavrado o contrato entre as partes⁶⁹.

Obrigou-se o concessionário a submeter á aprovação do governo, dentro do prazo de 10 mezes, os estudos definitivos da parte da projectada via ferrea, comprehendida entre o Bananal e a barreira do Soberbo, e os projectos das obras d'arte de toda a linha conforme o disposto no art. 10 do regulamento de 9 de fevereiro de 1876; e bem assim a planta, os perfis longitudinal e transversaes, os projectos das obras d'arte e a memoria descriptiva da estrada de rodagem desde a barreira do Soberbo até o hotel Carneiro em Theresopolis, devendo as obras de construcção tanto da via ferrea como da estrada de rodagem ter principio no prazo de anno e meio e ficar concluidas no de quatro annos, contados ambos os prazos da data do contracto.

Em data de 20 de Dezembro communicou o concessionario ter organizado uma sociedade em commandita, sendo elle o único gerente responsavel para dar plena execução ás obrigações que contrahio em virtude do seu contracto. No dia 2 de Maio ultimo teve começo a construcção do leito da estrada de ferro.⁷⁰

Infelizmente, não consta neste relatório o nome da sociedade organizada por Bahiana, a qual também não consegui identificar nos arquivos da *Junta Commercial*. Certamente, não se trata da mesma *Companhia Ferro Carril de Theresopolis*, mas é razoável supor que o novo concessionário tenha se beneficiado de alguns estudos anteriores para a linha férrea, pois apenas o trecho entre Bananal e a barreira do Soberbo carecia de estudos definitivos. A menção à concessão da reconstrução da estrada da serra indica dois fatos importantes: a *Companhia da Estrada de Magé à Sapucaia* não mais existia ou cederá a administração do trecho a Bahiana; a quantia de mais de 42 contos de réis despendida pelo governo imperial um ano antes fora levada pelas mesmas chuvas na serra que as verbas anteriores. Esta suposta necessidade de reconstruir em tão pouco tempo a estrada faz lembrar os relatórios provinciais das décadas de 1830 e 1840 que analisei no começo deste capítulo.

Se o começo dos trabalhos para o leito da ferrovia é anunciado bem antes do prazo, o mesmo não parece ter acontecido com a estrada de rodagem na serra, pois encontramos no relatório de 1882 mais uma liberação de verbas para reparos nesta estrada no valor de dois contos de réis. Talvez, até os trabalhos a que se refere o relatório de 1881 fossem alguma herança da companhia precedente. O mesmo relatório de 1882 informa que fora prorrogado por mais dez meses, em 12 de dezembro de 1881, o prazo para apresentação dos estudos

⁶⁹ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigésima terceira legislatura, no dia 8 de Agosto de 1881, pelo Presidente, Dr. Martinho Alvares da Silva Campos”. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial de João Paulo Ferreira Dias, 1881. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/813/>

⁷⁰ *Idem*.

definitivos da estrada de ferro do porto da Piedade à barreira do Soberbo e que, em 28 de fevereiro de 1882, fora “nomeado o árbitro que tem de servir por parte da província nos processos de desapropriação de terrenos e prédios necessários à construção do leito da dita estrada, e designado o engenheiro que tem de passar os atestados”⁷¹.

Quanto ao projeto de ferrovia desenvolvido por Bahiana, as evidências encontradas se esgotam nos dois referidos relatórios. Segue a lacuna, identificada por Lisboa da Cunha, a ser preenchida por um estudo que se debruce sobre o projeto agroindustrial de Bahiana em Teresópolis, explicando seu alcance, esclarecendo os negócios estabelecidos na França e as causas de sua falência. Gilberto Ferrez encerra seu livro com a menção a uma grande planta de Teresópolis, datada entre 1875 e 1880, que pertencia ao espólio do engenheiro e teria sido encomendada por ele ao agrimensor francês Edward de Laplane. Seu interesse, no entanto, é o “retrato” da freguesia por volta de 1880 que a planta oferece, e indica o livro de Armando Vieira, *Therezopolis*, para um estudo do período posterior. Mas também nessa obra as informações são escassas e truncadas:

Como consequencia das difficuldades que atravessou nos ultimos anno de sua vida de Therezopolis, a actividade da “Ermitage” esmoreceu, perdendo-se o que alli se tinha feito, no terreno lucrativo, cessando-se-lhe a vida de fazenda.

Por morte de Bahiana, foram seus bens á praça para liquidação de seu inventario, sendo a “Ermitage” arrematada por Domingos Moitinho, credor do monte, aos 13 de Novembro de 1888. Bahiana perdera todos os seus haveres numa demanda que sustentou em Paris, com o architecto que lhe projectara as installações gigantescas do Comary, sendo-lhe a sorte adversa. Nesse mesmo anno de 1888, adquiriu-a de Moitinho, o Visconde de Cavalcanti, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. (VIEIRA, 1938, p. 161)

É bastante curioso que esta relação entre Antonio Luiz da Cunha Bahiana e o comendador Domingos Moitinho⁷² não tenha sido mais explorada. Armando Vieira se refere à falência de Bahiana atribuindo-a a uma demanda em Paris, embora apresente Moitinho como seu credor e aquele que arrematou seus bens. Em outro momento, se refere a Domingos Moitinho e ao barão de Mesquita⁷³ como sendo “conhecedores das diversas tentativas fracassadas para dotar Therezopolis de uma estrada de ferro, das quaes, a primeira remontava

⁷¹ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima quarta legislatura em 8 de agosto de 1882 pelo presidente, desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1882. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/814/>

⁷² Um estudo mais detalhado sobre a atuação empresarial do negociante português estabelecido no Rio de Janeiro, comendador Domingos Moitinho, será apresentado no capítulo 2 deste trabalho.

⁷³ Jeronyno Roberto de Mesquita, 2º barão de Mesquita. Nesse estudo me refiro a ele apenas como barão de Mesquita. Seu pai, Jeronymo José de Mesquita, 1º barão, visconde com grandeza e conde de Mesquita, será tratado pelo último título que lhe foi concedido, conde de Mesquita.

ao anno de 1872” (VIEIRA, 1938, p. 262). Mas o envolvimento do negociante português com essas tentativas fracassadas ia muito além do conhecimento, como se pode ver a partir do item “Estrada de ferro da Piedade á Theresopolis”, no relatório do presidente, conselheiro Gavião Peixoto, à Assembleia provincial em 1883:

Por despacho de 12 de agosto do anno passado autorisei a transferencia da concessão relativa a essa estrada para o commendador Domingos Moitinho. Os estudos do traçado até Theresopolis estão concluidos. Acha-se preparado o leito da estrada na extensão de 5 kilometros, a partir do Porto da Piedade.⁷⁴

Vemos que já se consolidara o projeto de levar os trilhos até o topo da serra dos Órgãos, não ficando mais restritos ao trecho da baixada e complementados por uma estrada de rodagem na serra, como na concessão à Bahiana. O fato de já se encontrarem concluídos os estudos e os primeiros cinco quilômetros do leito poderia ser um indício do começo efetivo das obras, mas não é isso que demonstram os relatórios dos anos posteriores. Está aí um indício de que Moitinho já vinha assumindo os negócios de Bahiana bem antes de 1888, pois seria de se estranhar que o primeiro obtivesse a transferência da concessão em 1883 se o último só perdesse tudo em 1887 (como diz Ferrez) e tivesse suas propriedades em Teresópolis arrematadas no ano seguinte (como diz Vieira).

Na exposição feita pelo mesmo presidente da província, pouco mais de dois meses depois, ao passar a administração da mesma ao seu 2º vice-presidente, Gavião Peixoto diz que havia aprovado os estudos da ferrovia e prorrogado o prazo para começo e conclusão dos trabalhos⁷⁵. Além disso, no item “Vias ferreas convergentes á de Cantagallo”, informa que estavam pendentes dois requerimentos em que são solicitadas concessões.

Um assignado pelo commendador Domingos Moitinho que pretende construir uma via ferrea do ponto mais conveniente de Nova Friburgo á freguezia do Paquequer; (...) Os peticionarios são honrosamente conhecidos pelo inteiro e leal cumprimento que dão aos contratos que como concessionarios têm celebrado com a administração publica.⁷⁶

⁷⁴ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima quarta legislatura em 8 de agosto de 1883 pelo presidente, conselheiro Bernardo Avelino Gavião Peixoto”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1883. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/816/>

⁷⁵ “Exposição com que o conselheiro Bernardo Avelino Gavião Peixoto passou a administração da Provincia do Rio de Janeiro ao 2º Vice-Presidente da mesma provincia, commendador Domingos Theodoro de Azevedo Junior, em 28 de Outubro de 1883”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1883. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u861/>

⁷⁶ *Idem.*

Conclui-se a partir dessa petição que Moitinho não somente obtivera a transferência da concessão da estrada do porto de Piedade a Teresópolis, como também tinha a intenção de estabelecer uma ligação com os trilhos da *Companhia Estrada de Ferro de Cantagallo*. Embora o parecer inicial do presidente da província seja favorável, não existem mais menções à petição nos anos posteriores. Um fator que parece explicar por que a concessão não foi feita pelo governo é uma possível concorrência no transporte de cargas. Talvez Moitinho tenha desistido de obter a concessão, por não conseguir chegar a um acordo com a companhia da estrada de ferro de Cantagalo. Esta teve seu desenvolvimento a partir de ramais convergentes, reunindo a maior parte da produção do interior para o transporte até o Porto das Caixas, mas a ferrovia de Moitinho ofereceria um ramal alternativo para o escoamento da produção do interior via Porto de Piedade.

Além disso, há que se considerar a aproximação iniciada entre as companhias de estradas de ferro *Cantagallo* e *Leopoldina*, que culminaria na aquisição da primeira pela segunda em 1887. Já em 1884, existe o relato de uma concessão feita pelo governo geral do Império para a construção de uma estrada de ferro de 35 km entre Porto Novo do Cunha e Paquequer de Cantagallo, “inclusive 6 em comum com a via férrea Leopoldina”, cujos trabalhos já pareciam adiantados⁷⁷. Dessa forma, além de não conseguir uma ligação entre a sua ferrovia e a *Cantagallo*, Moitinho ainda teve que presenciar a construção de um ramal desta última que a ligaria àquele porto ao qual Teresópolis e Piedade sempre deveram seu desenvolvimento. Isto tornava as perspectivas de construção da ferrovia sob sua concessão entre essas localidades cada vez mais inviáveis. No mesmo relatório, as referências à estrada de ferro entre o porto de Piedade e Teresópolis são menos animadoras que no ano anterior, limitando-se a resumir os estudos iniciais já aprovados pelo governo⁷⁸.

Mesmo com a prorrogação dos prazos contratados em outubro de 1883 – 10 meses para início dos trabalhos, 2 anos e meio para conclusão do primeiro trecho e 4 anos para o segundo – as obras não andaram mais. Texto muito próximo ao de 1884, dando conta do não andamento das obras, que continuavam a se limitar aos 5 km iniciais, se repete nos relatórios de 1885, 1887 e 1888. Se até então Moitinho era conhecido “pelo inteiro e leal cumprimento que dava aos contratos”, o que veremos mais a frente que também não era verídico, parece que se deixaria contaminar pela tradição da estrada de Piedade a Teresópolis de não cumprimento dos prazos.

⁷⁷ “Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigésima quarta legislatura em 8 de agosto de 1884 pelo presidente, José Leandro de Godoy e Vasconcellos”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1884. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/817/>

⁷⁸ *Idem*.

Curiosamente, o relatório de 1885 desmente o do ano anterior, informando que em 9 de junho de 1884 haviam sido recomeçadas as obras de construção da via férrea, em conformidade com o prazo estipulado em 8 de outubro de 1883. Parece-me que o vago recomeço dos trabalhos – a julgar pelas informações dos anos seguintes – não passava de estratégia para pedir mais favores ao governo provincial. Cerca de um mês depois, em 6 de agosto, Domingos Moitinho “pediu privilegio de zona de 20 quilômetros para cada lado pelo prazo de 20 anos”, obtendo por despacho do governo de 9 do mesmo mês “12 quilômetros para cada lado do eixo da zona privilegiada”⁷⁹.

Frustrado o plano de ligar a ferrovia cuja construção lhe estava concedida aos trilhos da *Cantagallo*, a solicitação de privilégio de zona em torno da via férrea demonstra a preocupação do concessionário com a possível concorrência de outras ferrovias. Em todo caso, o privilégio obtido respeitou as concessões de outras ferrovias anteriores, como o já mencionado prolongamento da *Cantagallo* ao Porto Novo do Cunha. Aqui fica clara a intensa disputa no campo político entre distintas frações da classe dominante pela afirmação de seus projetos de hegemonia.

Mas a ferrovia continuava não tendo viabilidade financeira se consideramos os altos investimentos necessários para a sua construção, sobretudo no trecho da serra, e o declínio do fluxo de tropas via Teresópolis e serra dos Órgãos. Isto ocorria certamente desde a chegada dos trilhos da *Estrada de Ferro de Cantagallo* – e, em menor medida, dos da *Estrada de Ferro D. Pedro II* e da *Estrada de Ferro Príncipe do Grão-Pará* – ao interior da província. No entanto, o fato de não terem sido assentados nem os trilhos entre Piedade e Raiz da Serra foi mais um fator a estimular a busca por caminhos que, embora mais longos, apresentavam maior rapidez e segurança no transporte de cargas.

Nem o primeiro trecho do projeto saía do papel, mas o concessionário via na ampliação da concessão, e não na conclusão das obras já concedidas, a solução para seu empreendimento. Em 1886, buscando ainda alternativas de viabilizar a ferrovia, Moitinho encaminhou novo requerimento, solicitando a concessão de um prolongamento, como consta do relatório do presidente da província à Assembleia Legislativa:

Parece provado que sem a concessão do prolongamento até o lugar denominado Pião, já requerido, e sobre o qual aguardo o resultado da consulta feita ao governo imperial para resolver, não é permitido esperar a realização da estrada.

⁷⁹ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima quinta legislatura em 8 de agosto de 1885 pelo presidente, José Cesario de Faria Alvim”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1885. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/819/>

O capital exigido pelas obras, maxime na 2ª secção que vencerá a alcantilada serra dos Orgãos, não encontrando remuneração sufficiente por muitos annos, se a linha terminar em Theresopolis, impossibilita a organização de qualquer empresa que leve ao termo este commettimento.⁸⁰

Pelo mesmo documento, é possível saber que havia sido prorrogado o prazo para conclusão das obras da primeira seção da ferrovia por mais um ano. Claramente, isso não se devia às dificuldades encontradas na realização das obras, que não tinham andamento, mas à espera por uma decisão favorável a respeito do prolongamento que animasse o concessionário e os investidores a aplicarem seus capitais nas obras. Diante da falta de uma resolução, por despacho presidencial de 6 de abril de 1887 era novamente prorrogado o prazo para a conclusão da primeira seção, por dois anos⁸¹.

Entre novembro de 1886 e agosto de 1887, Domingos Moitinho, se aproveitando de seu poder lobista junto ao governo provincial, fizera muitos esforços para reunir investidores interessados na compra da *Estrada de Ferro de Cantagallo*. Acabou perdendo a concorrência para a *Companhia Estrada de Ferro Leopoldina*, com quem o governo provincial celebrou escritura pública de venda em 26 de agosto de 1887⁸². Dessa forma, Moitinho perdera a disputa para aquela que se tornaria a maior rede ferroviária do país e a precursora da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil*, mas não perdera a influência na província, como demonstra o relatório do presidente José Bento de Araujo, em 1888:

São manifestas as difficuldades com que tem lutado o cessionario da estrada para a sua realisação.

Na actualidade Theresopolis, cuja séde, apesar do seu clima ameno e saudavel, pouco se tem desenvolvido por falta das commodidades que proporciona a viação acelerada, não oferece em seu territorio producção bastante, cujo transporte possa remunerar o avultado capital exigido para a execução do commettimento emprehendido, qualquer que seja o systema de tracção que fôr definitivamente adoptado para os transportes na alcantilada serra dos Orgãos.

Entretanto é fóra de duvida que muito colherá a provincia com a construcção da estrada levada a effeito sem onus para os seus cofres.

Isto justifica qualquer auxilio indirecto que os poderes publicos concedam á empresa.

Já por acto de 9 de agosto de 1884 foi dado ao cessionario da concessão privilegio de zona de 20 kilometros para cada lado da projectada via ferrea durante 20 annos, dependente de vossa approvação; e por acto de 17 de março ultimo, tambem dependente de vossa approvação, foi-lhe concedido

⁸⁰ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima sexta legislatura em 8 de agosto de 1886 pelo presidente, dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão”. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1886. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/820/>

⁸¹ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima sexta legislatura em 12 de setembro de 1887 pelo presidente, dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão”. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1887. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/821/>

⁸² *Idem*.

o prolongamento da linha desde Therezopolis até o lugar denominado Peão, sem onus para a provincia e ressaltados todos os direitos das empresas congeneres estabelecidas e em construcção na dita zona. Parece-me de conveniencia publica tornar uma realidade os alludidos favores, dando-lhes esta illustrada assembléa a approvação de que dependem, de modo a poder-se novar o contracto fixando-se prazo fatal para que as obras tenham impulso correspondente á sua importancia, sob pena de caducidade do contracto.⁸³

Através dos próprios termos e expressões utilizados no discurso do Executivo ao Legislativo provincial, fica explícito o uso do Estado como instrumento de defesa dos interesses privados de Domingos Moitinho, fato que atesta mais uma vez seu bom relacionamento com grande parcela da sociedade política fluminense. Considerando ser de “conveniência pública” a efetivação dos “favores” e “privilégios” concedidos a um empresário, o presidente da província coloca “fora de dúvida” que esta muito colherá com a construção da ferrovia desde que “sem ônus para os seus cofres”. O que não está dito é que, embora não se despendesse dinheiro diretamente nas obras, todos os contratos de construção de ferrovias implicavam garantias de juros pelo governo provincial sobre o capital investido durante alguns anos, em geral, de 6% a 7% ao ano⁸⁴.

Além disso, note-se que o governo provincial, no relatório de 1885, informava à Assembleia provincial que, diante do requerimento de 20 km de privilégio para cada lado da ferrovia, decidira-se por conceder a Moitinho apenas 12 km. Nesse relatório, o despacho presidencial da época é adulterado e o pedido do novo presidente é pela aprovação do privilégio mais vantajoso ao concessionário. E não pararam nos aludidos favores o que Domingos Moitinho conseguiu obter do governo provincial em benefício de seu projeto ferroviário nos últimos anos do Império, como nota-se no relatório do último presidente da província do Rio de Janeiro, Carlos Affonso de Assis Figueiredo, dirigido à Assembleia em 15 de outubro de 1889:

Tendo a lei n. 3062 de 17 de dezembro do anno passado, approved, no art. 10, os despachos presidenciais: de 9 de agosto de 1884, que concedeu privilegio de zona de 20 kilometros de cada lado desta estrada; e de 17 de março de 1888, sobre o prolongamento até o Peão, sem onus pecuniarios para a provincia, ressaltados todos os direitos de empresas de igual natureza; e havendo e lei n. 3063 de 24 de dezembro do referido anno

⁸³ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima setima legislatura em 8 de agosto de 1888 pelo presidente, dr. José Bento de Araujo”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1888. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/822/>

⁸⁴ Pela falta dos contratos e termos de novação firmados entre o governo e os empresários Bahiana e Moitinho, não há certeza sobre o montante garantido, mas podem-se tomar como referência os 500:000\$000 rs. com garantia de 7% ao ano, por 10 anos, para a construção da estrada com tração a vapor somente entre Piedade e a barreira do Soberbo, conforme contrato de 1874 com a *Companhia Ferro Carril de Theresopolis*.

autorizado o prolongamento de Theresopolis até o Porto do Marinho no município de Cantagallo, passando por Sebastiana, Peão, Barra de S. Francisco, villa do Carmo, Corrego do Prata, foz do rio Quilombo e S. Sebastião da Parahyba, ou immediações dessas localidades; com um ramal da foz do rio Quilombo á foz do rio Paquequer á margem do Parahyba foi a 25 de abril ultimo lavrado o contrato no qual se acham fundidos todos os anteriores referentes á concessão.⁸⁵

Acredito ter conseguido demonstrar que, apesar do interesse de negociantes e proprietários locais e das diversas concessões feitas pelo governo provincial, a estrada de ferro de Teresópolis não tinha viabilidade econômica nem as companhia concessionárias reuniram o capital necessário para sua efetivação. Isto fez com que os empresários à frente dos projetos para dotar a região de uma ligação por via férrea ao porto de Piedade buscassem auxílios do Executivo e do Legislativo da província do Rio de Janeiro como meio de tornar o empreendimento viável ou mais vantajoso. Ficou clara também a existência de um interessante jogo de forças entre esses dois Poderes, que deu origem às exposições e relatórios por meio dos quais os presidentes produziam seus discursos visando persuadir os deputados ou legitimar seus atos em favor dos concessionários.

Domingos Moitinho foi ainda mais bem sucedido nessa atuação política que seus antecessores e não seria a proclamação da República, um mês depois, que viria a colocar em risco seus interesses. Ao contrário, através de sua pressão lobista obteria ainda mais vantagens do Governo Provisório. Mas por ora convém proceder à revisão da literatura referente à história da E.F.T. antes de iniciarmos a análise da mesma.

1.3 - A construção da ferrovia e do “Mito Vieira”

Uma nova concessão para ferrovia, ainda mais vantajosa para Domingos Moitinho foi feita junto à emancipação de Teresópolis, já no Governo Provisório. Em 7 de julho de 1890, o governador Francisco Portella contratou à empresa recém-fundada pelo barão de Mesquita e pelo comendador Moitinho a construção da cidade e da estrada de ferro, numa cerimônia reunindo membros da elite local, do governo do Estado e da recém-funcada *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis*. O mesmo governo provisório do Estado havia concedido aos dois capitalistas a ligação por via férrea entre Niterói e aquela que deveria ser a futura capital

⁸⁵ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima setima legislatura em 15 de outubro de 1889 pelo presidente, conselheiro Carlos Affonso de Assis Figueiredo”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1889. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/823/>

do estado, além da construção da infraestrutura necessária ao seu abrigo e da administração dos serviços urbanos, pelo prazo de 70 anos⁸⁶.

Somente em setembro 1895, foi contratado José Augusto Vieira por empreitada pela E.F.T., que teria seu primeiro trecho inaugurado pouco mais de um ano depois⁸⁷. O empreiteiro já frequentava a região, tendo construído ali um chalé para repouso em 1892, e viria a arrematar em 1901 os bens da empresa, já em dívida com ele por seus honorários e pelo emprego de capital próprio para a construção. Ainda no ano de 1895, Vieira consegue do governador Quintino Bocayuva a transferência das terras do distrito de Sebastiana, onde a empresa possuía propriedades adjacentes à antiga estrada de Magé a Sapucaia, para o município de Teresópolis⁸⁸.

Após a saída do barão de Mesquita da companhia e a contratação de José Augusto Vieira pela diretoria da companhia, a E.F.T. inauguraria seu primeiro trecho em novembro de 1896, ligando o porto de Piedade a Raiz da Serra, hoje Guapimirim. No mesmo mês, o presidente Prudente de Moraes viajou à Teresópolis, passando três meses como hóspede na residência do construtor da ferrovia e da cidade enquanto se recuperava de uma cirurgia e daí correspondendo-se com os membros do governo. Este fato demonstra a proximidade do novo empresário à sociedade política brasileira, o que garantiria à E.F.T. tantas vantagens quanto Moitinho e Mesquita haviam conseguido dos governos anteriores.

José Augusto Vieira permaneceria à frente da E.F.T. até sua transferência à Fazenda Federal em 1919, quando passou à administração da Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B). Esta encampação da ferrovia pelo governo federal põe termo a uma negociação em curso desde 1911, quando um contrato firmado com a E.F.T. já previa o prolongamento de trajeto até Itabira de Mato Dentro-MG e a futura transferência à União. Essa concessão deveria durar sessenta anos, mas novamente a empresa não tiraria seus projetos do papel. O prolongamento não foi executado, nem depois de revisto tal contrato em 1915, quando foi reduzido o prolongamento até o distrito teresopolitano de Sebastiana. Ao longo das três

⁸⁶ Companhia Estrada de Ferro Therezopolis. Registro nº 876, de 17 de julho de 1890, livro nº 37 da Junta Commercial – AN.

⁸⁷ No ano de 1894, o governador José Thomaz da Porciúncula havia lavrado Termo de Novação do contrato com a empresa, limitando a extensão da linha entre o Porto de Piedade, na Baía de Guanabara, e Teresópolis, além de exigir doações de terrenos necessários à administração pública, construir edifícios públicos e casas para alugar aos funcionários do Estado, limitando a garantia de juros a Rs. 2.400:000\$000 para toda a ferrovia e reduzindo o prazo da concessão de 70 para 50 anos. Cf. VIEIRA, 1938.

⁸⁸ “Lei nº 517, de 17 de dezembro de 1901: Transferência das terras de Sebastiana para Teresopolis”. *Collecção de Leis, Resoluções não sancionadas e Decretos do Governo. 1901*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1902. pp.155-156.

décadas de administração privada, nenhum prazo de construção foi cumprido pela E.F.T., a despeito das garantias governamentais e dos resgates de juros.

Armando Vieira, filho de José Augusto Vieira e diretor da E.F.T., é a referência principal de todos que escreveram sobre a história local. Ele tem na exaltação ao gênio de seu pai o objetivo central de sua obra, fundadora do que chamei de “Mito Vieira”. Com seus livros *José Augusto Vieira, a Estrada de Ferro e a Cidade de Therezopolis* (1934), e *Therezopolis* (1938), publica as primeiras obras sobre a história do município e da E.F.T. Antes dele, apenas Armando Paracampo havia publicado o que chamou de “álbum-guia”, também chamado simplesmente *Therezopolis* (1926) e voltado à divulgação da cidade para o turismo. Ao fazer breve resumo da história local, Paracampo afirma que:

A cidade de Therezopolis foi oficializada em 1890 pelo Dr. Francisco Portella, primeiro governador do Estado, que assim a baptizou em homenagem á Imperatriz Thereza, e que baixou um decreto elevando Therezopolis á capital do Estado, decreto esse que não foi cumprido, mas que ainda não foi revogado. Dizem que o proprio Imperador, quando aqui esteve, encantado com o lugar, achára também que a Capital do Paiz devia ser em Therezopolis. O primeiro presidente da Camara Municipal foi o Coronel Francisco Claussen, que exerceu esse mandato por 16 annos consecutivos. (PARACAMPO, 1926, pp. 9-10)

Em primeiro lugar, chama à atenção a menção de Portella como sendo aquele que batizou a cidade, em homenagem à imperatriz desterrada. Nada seria mais curioso que isso, caso se desse em pleno Governo Provisório uma homenagem tão inusitada justamente naquela que deveria ser a capital estadual. Embora não seja possível determinar a origem do nome, certamente este veio após a criação de Petrópolis, tendo alguma relação com a origem daquela colônia. Vimos que já era corrente na documentação oficial desde a década de 1850, como referência à povoação na freguesia de Santo Antonio do Paquequer, e fica claro que foram os costumes que a batizaram assim. O fato de Francisco Portella ter criado o município de “Therezopolis, constituído pelas freguesias de Santo Antonio de Therezopolis, tendo a sede na povoação e futura cidade de Therezopolis”⁸⁹, oficializando o nome que era usual, só vem a demonstrar que não se pretendia nenhum radicalismo para simbolizar o fim do Império, e que o regime republicano herdou muito do seu antecessor.

Há que se dizer também que o barão de Mesquita foi o primeiro presidente da câmara de intendentes no Governo Provisório, indicado por Francisco Portella, sendo sucedido pelo coronel Claussen, antigo proprietário e habitante de Teresópolis. Esse fato permanece

⁸⁹ “Decreto nº 280, de 6 de julho de 1891: Criação do Municipio de Teresopolis”. *Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1891*. Rio de Janeiro: Typ. a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892, pp.452-454.

ignorado, embora seja de grande relevância para o entendimento da influência dos empresários da E.F.T. na organização municipal. Quanto ao referido decreto de transferência da capital, “não cumprido mas não revogado”, não se trata também da verdade dos fatos, como apresentarei no capítulo 3, pois a decisão foi prevista em contrato com a E.F.T. e decreto de 5 de outubro de 1890, mas foi posteriormente abandonada quando a capital foi transferida, em definitivo, para Petrópolis.

Lisboa da Cunha também atribui, assim como Paracampo, a primeira ideia de fazer de Teresópolis uma capital, embora nacional, e não estadual, ao próprio D. Pedro II. A principal fonte de Lisboa da Cunha é o relato de Alfredo Moreira Pinto, que teria acompanhado o imperador em sua viagem de 1876 à Serra dos Órgãos e a quem o imperador “teria confiado em momento de êxtase, diante do tão exuberante quadro da natureza teresopolitana – *‘Este lugar deve ser a Capital do Brasil!’* ” (CUNHA, 1959, p.10, grifos do autor). Cabe ainda transcrever a opinião de Paracampo com relação à construção da estrada de ferro:

Só ultimamente, graças á tenacidade e á dedicação do finado José Augusto Vieira, a quem Therezopolis deve o inicio do seu progresso, é que foi construída a estrada de ferro na serra e, que custou grandes sacrificios, penas e esforços aos seus emprehendedores. Assim se exprimiu esse ousado bandeirante, no dia da inauguração da estrada, saudando o presidente Backer, presente ao acto: “Fallem por mim esses pincaros gigantecos da Serra dos Orgãos; fallem por mim a exhuberancia das mattas e a uberdade dessas terras; falle por mim o famoso Paquequer, o que, porem, todos reunidos não poderão jámais contar, é a historia intima dessa obra que, aliás, testemunharam dia a dia, hora a hora. O que a serrania, a matta e a agua não saberão contar, jámais, é a somma dos sacrificios que esta obra representa, nem a immensidade das decepções soffridas”. (PARACAMPO, 1926, pp. 12-13)

Embora se encontrem já lançadas nesse texto as bases para o “Mito Vieira”, o texto de Paracampo não se tornou referência para nenhum dos outros autores ufanos da cidade e de seu mítico construtor. Todavia, o texto é bastante elucidativo por ser o único a apresentar as palavras com que José Augusto Vieira definiu seu empreendimento. Será a partir das ideias de “soma de sacrificios” e “imensidade de decepções” que Armando Vieira construirá sua narrativa sobre a construção da ferrovia, o que demonstra que seu objetivo era consolidar na memória da cidade a visão que seu próprio pai construíra e que já era reproduzida por Paracampo. Assim, a biografia feita por Armando Vieira apenas veio a consolidar uma visão autobiográfica de José Augusto Vieira que já aparece presente nesse discurso de inauguração da ferrovia.

Assim, a biografia de seu pai funda a interpretação mítica do papel de José Augusto Vieira na construção da estrada de ferro que segue como paradigma da literatura e têm status de memória oficial do município. Tal como Paracampo definira a obra a partir da ideia de “grandes sacrifícios” e o empreiteiro como “ousado bandeirante”, Armando Vieira utilizaria as expressões “inauditos esforços” e “homem visionário e obstinado” e variações se repetem nas obras dos seus seguidores. Como não é de estranhar num livro de proposta biográfica sobre pessoa tão próxima, o autor resumiu a história da E.F.T. ao período em que seu pai esteve à frente do empreendimento, após sua contratação em 1895. Refere-se ao período anterior apenas para caracterizá-lo pela inoperância ou incompetência, em contraste com a eficiência do período da administração de seu pai, e apresenta também outra versão para o projeto de capital:

Dirigia os destinos do Estado do Rio de Janeiro o Sr. Dr. Francisco Portella, seu primeiro governador depois da Republica, e cujo entusiasmo se manifestara em 1858, quando alli esteve. Fizera um voto: “Si um dia fosse governo passaria para Therezopolis a capital do Estado do Rio de Janeiro”. (VIEIRA, 1934, p. 8)

Infelizmente, Armando Vieira não nos informa sua fonte, corrompida, certamente, pois em 1858 seria provável que Portella se referisse ao Rio de Janeiro como “Província”. Da mesma forma que não foi meu interesse discutir se foi Custódio Ferreira Leite ou George March o primeiro a investir na Serra do Couto, também não cabe aqui tentar descobrir se foi Francisco Portella, em 1858, ou D. Pedro II, em 1876, o primeiro a projetar uma capital em Teresópolis. A ideia de transferir a capital de Niterói para outra localidade remonta às origens da administração provincial e se estenderia pelo menos até o final da década de 1890, quando a capital deixou de ser Petrópolis para retornar em definitivo para Niterói. A investigação a respeito destes projetos de transferência de capital também carece de um estudo comparativo no âmbito do Rio de Janeiro e mesmo de outras províncias/estados do Brasil.

Paulo Pontes compreende a criação da nova província do Rio de Janeiro como uma das concessões feitas pelo governo regencial que levou ao fortalecimento das elites locais, que prefiro definir como as classes dominantes regionais de maneira a não causar confusão com o conceito de “elites políticas”, que será discutido mais adiante. No entanto é de grande interesse em sua monografia a análise feita do processo de criação da província e de sua Assembleia Legislativa pelo Ato Adicional de 1834, que “restringiu, porém, a jurisdição provincial, determinando que a Assembleia Legislativa em que estivesse a Corte não compreenderia nem esta nem o seu município” (PONTES, 2009, p. 12). Daí o fato de o

Território da Corte passar a ser chamado de Município Neutro e de haver a necessidade de ser votada na Assembleia Legislativa a escolha da capital da nova província. Provisoriamente instalada a capital na Villa da Praia Grande, também postularam a capital – e os investimentos públicos derivados desta – a Villa de Campos dos Goytacazes e a Villa de Itaborahy, cuja candidatura contava com o apoio do próprio presidente da província, Rodrigues Torres.

No dia 27 de fevereiro de 1835, foi realizada a votação para se escolher qual cidade se tornaria a capital da província. Vence na assembléia, a Villa da Praia Grande, que passa a se chamar cidade de Niterói, ou a “Imperial Cidade de Niterói” (PONTES, 2009, p. 13).

Recorrendo ao mesmo periódico que constitui o objeto principal de Pontes, *O Anarchista Fluminense*, encontramos na sua edição de número 3, datada de 12 de março de 1835, uma análise bastante interessante, por seu viés satírico, da sessão de votação pela escolha da capital da província na Assembleia Legislativa. O artigo se chama “Os Prós com frições de Contra. Os Contra com frições de Prós”:

Forçado, e bem contra a minha vontade fui arrastado até as galerias da Assembléa Legislativa Provincial por amigo meu, que (com pesar o declaro) ainda não está bem iniciado nos sublimes, altos e emaranhados mysterios da prestativa ANARCHIA. Tratava-se de elevar a Villa da Praia Grande á circumspecta cathegoria de Capital da Provincia do Rio de Janeiro. Dous bem pronunciados partidos compunhão a caza. Um que deitando os bofes augustos pelas bocas dignissimas fóra, allegava razões de arromba para que a Capital fosse transferida para a villa de Itaborahy, essa *gemma in sterquilineo*, que hia ficar sob a proteção de alchimicos, que a pretendião fazer tão bella, tão guapa, tão... como si fôra uma dessas cidades encantadas, residencia predilecta das Fadas que já não medirão. E esse volumação de razões parecia trasido mais para collocar a capital na Praia Grande do que para assental-a em Itaborahy. O outro partido arrasoava dignamente, fazia considerações mui convincentes, a eloquencia fulgutrava por todos os lados, a opinião hia quasi a decidir-se por elles; o talento, o saber, a erudição, os actos de memoria... nada ficou no tinteiro: então eu disse ao meu amigo: *Si votarem agora, está tudo vencido!* – porque lado? – *Á favor de Itaborahy!* – Não, voscê se engana; estes fallarão á favor da Praia Grande. – *E ao ouvillo, eu diria que elles pleiteavão contra a Praia Grande, e que seus argumentos tendiam a levar a capital para Itaborahy, para a Trindade á margem do aromatico rio do Entulho, para o Subaio, serra do Socavão, Picos da dos Orgãos, etc.; enfim para qualquer outra parte, que não fosse a Praia Grande!!!...*

Anarchia! tu imperas mais amplamente do que disem esses mamadões de *topete*, e barbudos, que te são opositos! Pasma era ver a chusma de Medicos, Doutores chirurgicos, e Boticarios fazer a algazarra politica á favor de Itaborahy, e pleiteando a cauza da Praia Grande! Brilhante inconcebivel confusão anarchica de idéas, e sentimentos, eu te admiro! (...)

Fatigado adormeci. Eis que de repente estrondo ruidozo me accorda sobressaltado: pensei o pior; julguei que os partidos tinham vindo ás ultimas

razões de estado, e que as pistolas malfazejas havião vomitado tudo quanto de mortifero trazião dentro d'alma...

Socegue-se (diz-me o meu amigo), não he nada; votou-se decididamente á favor da Praia Grande e este estrondoso ruido forão tres *cegarregas* de foguetes que por motivo tão *juvioso* foram mandadas estourar nos ares (...).⁹⁰

Este trecho do periódico transcrito acima é de grande relevância para o estudo do processo de disputa política entre frações da classe dominante para o estabelecimento da capital da província. O redator do periódico viu grande anarquia de ideias nos discursos de ambos os partidos, chegando a confundi-los, mas depreende-se de sua sátira que a disputa era polarizada apenas entre os grupos representantes da Praia Grande e de Itaboraí, ficando Campos dos Goytacazes fora dessa votação. Outro aspecto de interesse presente no texto é a menção jocosa à Serra do Socavão e aos Picos da Serra dos Órgãos como possíveis capitais da província. Certamente ao agir com tamanho desdém diante dessa ideia, em tom de galhofa, *O Anarchista Fluminense* não imaginava que essa seria precisamente a capital de estado idealizada pelo Governo Provisório, mais de meio século depois.

Também Armando Vieira talvez não imaginasse que a capital do país seria transferida para Brasília, quando despreza a ideia de se estabelecer a nova capital no planalto de Goiás e, no extremo de seu ufanismo, lança a candidatura de Teresópolis no capítulo XV (“A Capital”) de seu livro *Therezopolis*. Embora apresente outras cidades postulantes, apenas o planalto de Goiás mereceu algumas linhas demonstrando sua inviabilidade – principalmente pelo custo de se estabelecerem ligações com o restante do país por estradas de ferro e rodagem – em um capítulo com tom de “manifesto” que aponta a natureza de Teresópolis como principal aspecto em seu favor – médias de temperatura, umidade e pluviosidade, belezas, vegetação, recursos hídricos etc. – além da facilidade de comunicações.

Therezopolis capital do Brasil!

E porque não? Quaes as objecções que se poderão levantar a essa idéa?

Quaes os inconvenientes da mudança?

De accôrdo com a nova Constituição, consubstanciando artigo da antiga, deverá ser agitado, novamente, o problema da mudança da capital do Brasil, como já foi opportunamente lembrado em memoraveis discursos na Camara dos Deputados.

Para onde?

Para Nictheroy, para Bello Horizonte, para Petropolis, para São Paulo, para o planalto central de Goyaz?

É o que vamos saber com o parecer da commissão que deverá ser escolhida para dizel-o. Parece-me, comquanto nella não tenha voto, que nenhuma localidade melhor se presta a abrigar o poder temporal do Brasil do que Therezopolis.

(...)

⁹⁰ *O Anarchista Fluminense*, n° 3, 12/03/1835, pp. 1-2 (grifos do autor).

A séde do nosso governo não póde ficar, como a principio se suppoz o mais conveniente, completamente segregada do resto do paiz – no planalto central de Goyaz – mesmo ligando-a ás outras capitaes por estradas de ferro com mais de quinhentos kilometros da mais próxima. (VIEIRA, 1938, pp.207-208)

Embora o livro tenha sido lançado em 1938, reunia crônicas publicadas, originalmente, pelo *Jornal do Commercio* em 1935, de maneira que Armando Vieira se refere à Constituição promulgada em 1934. Interessante notar que Petrópolis e Niterói, que rivalizaram com Teresópolis na disputa pela capital do estado nos anos 1890 e que, de fato, a sediaram, aparecem aí também como candidatas para a nova capital federal, junto a Belo Horizonte e São Paulo. Talvez por não possuir tão bons argumentos para desqualificar essas cidades como o Planalto Central, o autor não se estende na análise das mesmas, mas aponta que a única vantagem que o Planalto Central tinha – o fator estratégico de defesa em caso de ataque estrangeiro – caíra por terra quando se desenvolveram os aviões, ao passo que até nesse ponto vê as montanhas de Teresópolis funcionando como defesas naturais. Cabe notar que o artigo 4º das disposições transitórias da Constituição de 1934 era bem mais específico com relação à localização da futura capital:

Será transferida a Capital da União para um ponto central do Brasil. O Presidente da República, logo que esta Constituição entrar em vigor, nomeará uma comissão, que, sob instruções do Govêrno, procederá a estudos de várias localidades adequadas à instalação da Capital. Concluídos tais estudos, serão presentes à Câmara dos Deputados, que escolherá o local e tomará sem perda de tempo as providências necessárias à mudança. Efetuada esta, o Distrito federal passará a constituir um Estado. (BARRETO, 1971, p. 341)

Assim, é possível concluir que a mudança da capital federal para o Planalto Central já era ideia bem consolidada e a defesa que Armando Vieira faz de Teresópolis como possível sede só pode ser explicada pela frustração que este sentia por nunca haver se concretizado a planejada transferência da capital estadual para a cidade. Até mesmo a Constituição Federal de 1891, no seu artigo 3º, já era bem precisa com relação a esta questão: “Fica pertencendo à União, no planalto central da república, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital Federal” (BARRETO, 1971, p. 107).

Nesse segundo livro de Armando Vieira, de caráter mais geral sobre a cidade de Teresópolis, há também um capítulo dedicado à E.F.T., no qual o autor não faria senão reforçar as mesmas ideias defendidas na biografia de seu pai. Mesmo tratando alguns temas

com maior riqueza de detalhes, fica claro que o sentido dado à história da ferrovia é o mesmo. O autor apresenta, no entanto, a transcrição de alguns documentos relativos à história da empresa que não constam na obra anterior, sobretudo, trechos selecionados dos relatórios apresentados pela diretoria à assembleia geral de acionistas entre os anos de 1891 e 1894. Desses documentos, alguns dos quais se encontram totalmente transcritos nos registros da companhia na Junta Commercial enquanto os demais não pude encontrar, na íntegra, em nenhum outro local, serão trabalhados nos capítulos seguintes. Por ora, o principal interesse é analisar a formação da matriz interpretativa sobre a história da empresa e da cidade feita a partir de seus dois livros.

A apresentação do livro biográfico é feita por Francisco Ferreira da Rosa⁹¹, amigo de Armando Vieira e de seu pai. Ele nos diz que, ao ler a obra – definida como “notícia histórica da E. F. Therezopolis” – sentiu novamente o entusiasmo com que acompanhara “a luta homérica de JOSÉ AUGUSTO VIEIRA para vencer resistências pessoais e materiais, da natureza e da época” (VIEIRA, 1934, p.5, grifos do autor). Sem que houvesse descuidado da família, afirma que José Augusto Vieira “incorporou o empreendimento a que se afoitou às suas obrigações mais afetivas. Apaixonou-se” (*idem*). Ferreira da Rosa afirma ter sido testemunha “daquela obra ingente para um homem só”, por isso o opúsculo que lhe escrevia seu filho seria apenas “a urdidura simples do monumento histórico-literário com que devia ser perpetuada a memória de JOSÉ AUGUSTO VIEIRA” (VIEIRA, 1934, p.6, grifos do autor). Através da narrativa que mescla a mitologia clássica à sua visão afetiva da história, o confesso admirador de José Augusto Vieira busca construir ainda uma argumentação baseada na autoridade de quem, como ele ou seu filho Armando, testemunhou as façanhas da obra.

Só pode fazer-lhe atualmente justiça quem o viu, noite e dia, abatendo dificuldades, conquistando o Exito, estendendo os trilhos na serra agreste, e galgando-a com o coração na mão; sorrindo, exausto, quando o vitoriavam no Alto; caindo no tumulto quando a ingratidão se esquecia de sua temeridade, de sua tenacidade. (*idem*)

Conclui no tom afetivo e ufanista: “Que saudade do generoso, intrépido, fogoso vencedor da Serra de Therezopolis!”. Esse tom – e inclusive o nome de Vieira em letras

⁹¹ Foi escritor, jornalista e historiador. Professor do Colégio Abílio e do Liceu Literário Português. Tenente-Coronel Honorário do Exército, Catedrático do Colégio Militar do Rio de Janeiro e do "Pritaneu Militar". Docente da Escola Normal. Sócio Honorário do Liceu Literário Português, do Instituto de Proteção e Assistência à Infância e da Associação de La Prensa de Santiago do Chile. Foi colaborador da Revista do Arquivo do Distrito Federal. Escreveu o trabalho “Memorial do Rio de Janeiro - passagens, fatos, narrativas de acontecimentos, vida e progresso da cidade em meio século (1878-1928)”. Informações disponíveis no sítio eletrônico do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/guia/colecao_particular_ferreira_rosa.pdf

maiúsculas – seria seguido em todos os textos posteriores que se dedicaram à história da E.F.T. e de Teresópolis. Assim como Armando Paracampo e Armando Vieira, Haroldo Lisboa da Cunha, Gilberto Ferrez, Osiris Rahal e Wanderley Peres atribuíram somente a ele à construção da ferrovia, não lhe poupando elogios. O motivo de todos os trabalhos que já haviam sido feitos na administração anterior terem sido eclipsados diante do “Mito Vieira”, parece residir na construção simbólica que Armando Vieira fez em torno do nome de seu pai.

Trabalhar com as informações e interpretações presentes na obra de Armando Vieira, sobretudo na biografia de seu pai, é um desafio que se coloca com sérios riscos para além do suporte documental que oferece a esta pesquisa. Além de contar a história de José Augusto Vieira a partir da ótica do mesmo, seleciona ou omite documentos ou trechos de documentos da E.F.T. de maneira a dar legitimidade a esta visão. Nesse sentido, torna-se importante refletir sobre as possibilidades e limites à análise histórica presentes no estudo de uma biografia, de maneira a não incorrer nos mesmos erros daqueles que reproduziram e continuam a reproduzir o “Mito March” ou o “Mito Vieira”.

Em seu artigo chamado “A ilusão biográfica”, Pierre Bourdieu analisa os equívocos metodológicos e teóricos recorrentes na historiografia que se dedica à produção de biografias. O autor afirma que estes derivam, em última análise, da concepção de que a vida é uma história e que o relato de uma vida é o relato de um conjunto inseparável de acontecimentos nessa existência individual. Esse conjunto coerente e orientado deve, segundo o autor, ser apreendido como expressão de uma “intenção” subjetiva e objetiva, ou ainda a partir da noção sartriana de “projeto original”.

Isto é aceitar tacitamente a filosofia da história no sentido de sucessão de acontecimentos históricos, *Geschichte*, que está implícita numa filosofia da história, no sentido de relato histórico, *Histoire*, em suma, numa teoria do relato, relato de historiador ou romancista, indiscerníveis sob esse aspecto, notadamente biografia ou autobiografia. (BOURDIEU, 2005, pp. 183-184).

Essa maneira de organizar a vida segundo uma ordem cronológica, que é também uma ordem lógica e que pressupõe, para Bourdieu, esta “intenção” ou “projeto original”, é concebida a partir de uma origem, no duplo sentido de um início e de uma razão de ser. O autor aponta que tanto o sujeito quanto o objeto da biografia teriam assim o mesmo interesse em aceitar o “postulado da vida narrada”, preocupando-se em dar sentido e extrair uma lógica – prospectiva e retrospectiva – entre os diferentes estados de uma existência, criação artificial de sentido que conta com a cumplicidade natural do biógrafo.

Produzir uma história de vida, tratar a vida como uma história, isto é, como o relato coerente de uma sequência de acontecimentos com significado e direção, talvez seja conformar-se com uma ilusão retórica, uma representação comum da existência que toda uma tradição literária não deixou e não deixa de reforçar. (BOURDIEU, 2005, p. 185)

Assim, o autor se baseia na experiência literária de abandono da estrutura do romance como relato linear, que coincide com o questionamento do sentido (significação e direção) do qual uma vida seria dotada. Referindo-se à formulação teórica de Allain Robbe-Grillet, Bourdieu afirma que “o real é descontínuo” e a justaposição dos eventos em uma existência se dá de maneira imprevista e aleatória, levando a uma maior dificuldade de apreendê-los em um conjunto dotado de sentido próprio. Parte então para uma análise dos mecanismos sociais que “favorecem ou autorizam a experiência comum da vida como unidade”.

O mundo social, que tende a identificar a normalidade com a identidade entendida como constância em si mesmo de um ser responsável, isto é, previsível ou, no mínimo, inteligível, à maneira de uma história bem construída (por oposição à história contada por um idiota), dispõe de todo tipo de instituições de totalização e de unificação do eu. A mais evidente é, obviamente, o nome próprio, que, como “designador rígido”, segundo a expressão de Kripke, “designa o mesmo objeto em qualquer universo possível”, isto é, concretamente, seja em estados diferentes do mesmo campo social (constância diacrônica), seja em campos diferentes no mesmo momento (unidade sincrônica além da multiplicidade das posições ocupadas). (BOURDIEU, 2005, p. 186)

Pierre Bourdieu demonstra que o nome próprio não pode descrever propriedades ou veicular informação sobre o que nomeia, visto que ele só pode atestar identidade aos diferentes estados de uma vida “à custa de uma formidável abstração”. Estas reflexões em torno do papel desempenhado pelo nome próprio na construção de uma unidade ou totalidade da existência são de grande auxílio à compreensão dos caminhos pelos quais José Augusto Vieira teve seu nome construído em torno da E.F.T, e vice-versa, de tal maneira que o período anterior à sua direção da companhia constitui um momento deslocado na história do município. A “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis do Comendador Moitinho e do Barão de Mesquita”, na fórmula de Armando Vieira, é como se fosse outra empresa, distinta daquela que foi responsável pela construção da cidade após a mítica chegada do empreendedor que levaria o projeto a cabo – cujo nome a literatura sobre a história local insiste em reproduzir nas letras maiúsculas de que Ferreira da Rosa dotou seu nome. Nenhum dos escritores que seguiram os passos de Armando Vieira conseguiu escapar a isso que Pierre Bourdieu chama de *ilusão biográfica*.

Aqui, a tese de Carlos Gabriel Guimarães sobre o a atuação do barão de Mauá no setor bancário nacional colabora para a compreensão daquilo que pode ser identificado como um *mito político*: no seu caso, o “Mito Mauá”; no caso da E.F.T., o “Mito Vieira”. Assim, na história da economia brasileira, as referências míticas a Mauá estariam

relacionadas ao aparecimento da política como função central da sociedade, a partir do processo de formação do Estado Nacional brasileiro, que começou no século XIX, como também instrumento de consenso e legitimação da própria política, principalmente em períodos de crise no período republicano (GUIMARÃES, 1997, pp. 24-25).

Da mesma forma, ao pensar a história político-econômica teresopolitana, o *mito político* Vieira estaria relacionado à construção do município, durante as primeiras décadas da República. O “Mito Vieira” não foi cunhado por seu filho quando, estendia exausto os trilhos na serra agreste ou quando sorridente vitoriavam o construtor no Alto, inaugurando a ferrovia, como disse Ferreira da Rosa. O *mito político* teresopolitano surge quando José Augusto Vieira já havia caído no túmulo, quando a ingratidão se esquecia de sua temeridade, de sua tenacidade, depois e alguns anos de encampação da E.F.T pela E.F.C.B., quando já surgiam muitas críticas ao estado de conservação dos trens e acidentes se somavam. Este mito ressurge na literatura sobre a história local principalmente em meio à crise do modelo ferroviário que leva à extinção da E.F.T. e a um novo ciclo rodoviarista, na década de 1950 (com o livro de Haroldo Lisboa da Cunha), ou em meio à efeméride do centenário de inauguração da via (com o filme de Leo Bittencourt e Regina Carmela e o livro de Wanderley Peres).

Em seu ensaio, Haroldo Lisboa da Cunha teve como preocupações principais apontar possibilidades de esclarecimento sobre “pontos obscuros” do povoamento de Teresópolis e ainda apresentar um panorama para o futuro considerando o desenvolvimento rodoviário por que passava o município no momento em que escreveu. Na mesma linha ufanista, aborda a chegada dos trilhos da E.F.T. à cidade como evento que finalmente lhe assegura “uma existência satisfatória”, completando que a José Augusto Vieira “ficou a cidade a dever mais de 13 anos de inauditos esforços, na consecução desse empreendimento de grande significado” (CUNHA, 1959, p.18). A brevidade com que trata a história da cidade ao longo dos cinquenta anos em que a ferrovia funcionara, preferindo ocupar-se do obscuro passado das *estradas reais* e do “novo ciclo” rodoviarista que se abria com a *estrada direta*, atesta sua complacência com o texto de Armando Vieira.

Da obra de Gilberto Ferrez, à qual Lisboa da Cunha se refere como “ansiosamente esperada”, *Colonização de Teresópolis à sombra do Dedo de Deus, 1700-1900*, este só

conhecia alguns capítulos publicados na imprensa até aquela data, e somente seria lançada na íntegra em 1970. O trabalho de Ferrez esclarece alguns dos pontos obscuros sobre a região nos períodos colonial e monárquico. Mas, novamente, a opção por restringir seu recorte temporal ao período anterior ao da chegada do trem a Teresópolis é um reconhecimento da autoridade de Vieira sobre o assunto e do valor de sua obra. A referência é ainda mais clara que em Lisboa da Cunha. Ferrez termina seu trabalho caracterizando o período imediatamente posterior à criação da cidade como um momento de decadência se comparado à prosperidade da freguesia anos antes. O período anterior à José Augusto Vieira é definido como a “pré-história” de Teresópolis, uma referência tanto ao desenvolvimento trazido pelo construtor como à história deste que seu filho já escrevera:

Ao iniciarmos este trabalho, só tínhamos como fito verificar, documentalmente, várias estórias ouvidas, aqui e ali, através da tradição oral de antigos moradores de Teresópolis.

Diante do material achado, o escopo aumentou e transformou-se neste livrinho onde tentamos aprofundar, o que chamaríamos, a pré-história e formação de Teresópolis, isto é, aquela anterior à chegada dos trilhos da estrada de ferro de José Augusto Vieira, porque daí por diante, Armando Vieira, companheiro de seu pai na homérica construção, escrevera com profundo conhecimento daquelas terras, no livro *Therezopolis – Rio 1938*. (FERREZ, 1970, p. 9)

Note-se que, totalmente envolvido pela *ilusão biográfica*, não se tratam dos trilhos da E.F.T., mas dos da “estrada de ferro de José Augusto Vieira”. Também a expressão mitológica “homérica” é a mesma utilizada por Ferreira da Rosa e Ferrez dá um salto da época em que as terras da freguesia de Santo Antonio do Paquequer eram propriedades de Antonio Luiz da Cunha Bahiana, para a entrada de José Augusto Vieira na E.F.T. Conclui seu texto da mesma forma que o introduzira no trecho do Preâmbulo acima, indicando a obra de Armando Vieira para um estudo do período posterior àquele sobre o qual escreveu:

Teresópolis elevada a categoria de cidade em 1890 aguardava pacientemente quem quizesse dar-lhe uma estrada tornando-a acessível a todos e possibilitando o escoamento de seus produtos, sem o que não era possível desenvolver-se. Finalmente apareceu José Augusto Vieira, empreiteiro de estradas de ferro que a custo de muito trabalho, paciência e dinheiro, realizou o milagre que há tanto aguardava Teresópolis.

E assim deixamos Teresópolis onde breve chegaria a locomotiva, tudo revolucionando e cuja história, Armando Vieira, outro grande abnegado e apaixonado da cidade descreveu até a presente data, no seu belo livro, “*Teresópolis*”. (FERREZ, 1970, p. 127)

Não são mencionados Francisco Portella, Domingos Moitinho ou o barão de Mesquita, que não quiseram lhe dar a estrada e o desenvolvimento. A entrada de José Augusto Vieira é

aqui descrita em termos religiosos, como uma aparição de um homem abnegado e apaixonado que doou trabalho, paciência e dinheiro para a realização de um milagre. A chegada da locomotiva é vista como evento revolucionário, e o texto dá a entender inclusive que nada de relevante teria ocorrido nas três décadas compreendidas entre a narrativa de Vieira e o momento em que escreve. Ferrez não se expressou nestes termos nem mesmo para definir o “Mito March”, mesmo tendo este como foco do seu livro.

Nas mesmas linhas, Antônio Osiris Rahal reescreveu a história de Teresópolis sem acrescentar-lhe novas informações em dois de seus livros, *Reminiscências de Teresópolis* (1987) e *TransporTERÊ – o Transporte em Teresópolis* (1998). A interpretação de Armando Vieira foi também seguida pelos documentaristas Leo Bittencourt e Regina Carmela na produção do filme *Reminiscências – Estrada de Ferro Therezopolis* (2008). Até mesmo a expressão “reminiscências” é pela primeira vez empregada por Armando Vieira no capítulo XIX (“Estrada de Ferro Therezopolis”) de seu livro *Therezopolis*.

Ainda em 2009, com a publicação de *A Estrada de Ferro Therezopolis* por Wanderley Peres, o autor não conseguiu escapar à ilusão biográfica e construída por Armando Vieira. Voltado para a divulgação do “Mito Vieira” para o público contemporâneo, o livro oferece transcrições de documentos e farto material iconográfico, como as publicações anteriores, mas seu texto jornalístico não é crítico com relação aos fatos narrados. Em sua pesquisa, revisitou as fontes de investigação que se encontram no município: acervos particulares adquiridos pelo Pró-Memória de Teresópolis, ONG que presidia quando publicou sua obra; Casa da Memória – Secretaria Municipal de Cultura de Teresópolis; e arquivos de jornais locais. Além disso, Peres repetiu em larga medida, como assume no texto por diversos momentos, as informações prestadas por Armando Vieira sessenta e cinco anos antes, sem apresentar outro fim que a divulgação da ideologia representada pelo “Mito Vieira” aos leitores atuais. Seu livro é dedicado à memória de quem chama “um dos maiores benfeitores de Teresópolis: o empreendedor José Augusto Vieira” (PERES, 2009, p. 3).

Diante do exposto, fica evidente a interesse em se repensar a história de Teresópolis a partir da atuação política da *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis*, da relação entre os negócios de seus empresários e os interesses das diferentes esferas do poder público. A especulação com ações da empresa, a aquisição de terrenos dos acionistas, o resgate de juros sobre o capital investido como garantia governamental, o monopólio de serviços urbanos, estes são alguns dos principais interesses dos homens à frente do empreendimento que ficou eternizado sob a aura de um progressismo desinteressado. Nesse sentido, é necessário abandonar o “Mito Vieira”, que serve apenas à reprodução e assimilação acrítica da ideologia

do progresso em voga na época de auge do ferroviarismo. Caso contrário, continuar-se-á a orbitar na esfera de influência do poder simbólico construído à época, da ilusão biográfica, da fantasmagoria de um homem estendendo sozinho os trilhos pela serra de Teresópolis.

Ao se referir ao período compreendido entre 1890 e 1894, Armando Vieira indica apenas a aquisição dos terrenos da cidade por elevada quantia e os estudos iniciais: levantamento topográfico, planejamento urbano e projeto da linha férrea, caracterizando quase todos esses trabalhos como de pouco proveito para seu pai:

Dando inicio aos seus trabalhos, a Companhia adquiriu a quasi totalidade dos terrenos que formam as vertentes e contravertentes do rio Paquequer, já por cessão, que lhe fizeram o Barão de Mesquita e o Commendador Domingos Moitinho dos terrenos que tinham comprado anteriormente, já por compra a terceiros; apparelhcou-se com olaria, serralha e demais serviços, e montou escriptorio no local dispondo de todo o pessoal tecnico necessario. Encarregou dos serviços topographicos do planalto a Sociedade Torrens que não se desobrigou satisfatoriamente da incumbencia; e dos serviços propriamente urbanos o architecto francez Sr. Charles de Mot, que pouco ou nada fez. Os estudos da linha ferrea entregou-os ao provecto engenheiro Guilherme Greenhalgh que cumpriu galhardamente essa parte importante do programa, como era de esperar de sua reconhecida operosidade e competencia.

Despendeu a Companhia na aquisição dos terrenos a somma de Rs. 960:513\$465, bastante respeitavel para a época, principalmente attendendo-se ao seu pequeno valor e á situação de Therezopolis, uma vasta área de terras em campos e florestas, atravessada por uma estrada de rodagem – a antiga estrada Magé-Sapucaia – com um pequeno nucleo de povoação na Varzea. (VIEIRA, 1934, pp. 9-10)

Como pode ser visto, seu texto faz dura crítica à Companhia Estrada de Ferro Therezopolis “de 5 de Julho de 1890 a 28 de Agosto de 1895”, que considera extinta na data do contrato da empresa com seu pai, José Augusto Vieira. A única ressalva feita se refere ao engenheiro Guilherme Greenhalgh, que pode ser explicada por corporativismo e pelo relacionamento de Vieira com o mesmo após sua contratação pela empresa da qual Greenhalgh já se tornara grande acionista. Além disso, deve-se considerar que estudos para a construção da ferrovia já haviam sido encomendados pelo comendador Moitinho e aprovados pelo governo provincial havia alguns anos, como visto anteriormente, não podendo ser atribuída sua autoria a Greenhalgh com segurança.

Com relação à aquisição dos terrenos pela E.F.T., Armando Vieira afirma que foram por um preço elevado se consideramos que eram campos e florestas cortados por uma estrada de rodagem (não muito boa, como já foi visto) e uma pequena povoação. No entanto é omitido o principal valor das terras, a possibilidade de especulação com terrenos que viriam a brigar a futura capital estadual. A transferência da concessão pública e a cessão dos terrenos de

Mesquita e Moitinho à companhia foi ainda acompanhada de vantagens aprovadas na primeira assembleia geral de seus acionistas, entre as quais: 50% dos lucros com a revenda de terrenos, 10% dos lucros líquidos da companhia pelo prazo da concessão e 300 contos de réis com rendimento de 6% ao ano, juros que seriam descontados dos mesmos lucros líquidos a cada semestre antes da distribuição dos dividendos⁹².

Outro aspecto interessante na obra é a narrativa a respeito da aquisição da empresa por seu pai, em 1901, depois de trabalhar para a companhia desde 1895. Pouco mais de um ano após sua contratação, a ferrovia tinha inaugurado o trecho da primeira seção, entre Piedade e Raiz da Serra, hoje Guapimirim. Armando Vieira afirma que todos os custos dessa etapa das obras foram empregados por José Augusto Vieira:

Custou a obra a somma de 1.269:000\$000, obtida pelo empreiteiro de operações de crédito e de suas economias accumuladas com grande sacrificio em ingratos trabalhos de constructos de estradas de ferro!

Parecia terem terminado as difficuldades, pois, pelo seu contrato com a Companhia concessionaria deveria ser embolsado dessa importancia, o que lhe proporcionaria meios de prosseguir na obra contratada e almejada, desde longos annos, pela então crescente população do planalto que se estende até as margens do rio Parahyba.

Assim não aconteceu, porém. Sabidamente insolvavel, não poudes a referida Companhia cumprir as obrigações contrahidas. Sua situação era tal que a impossibilitava de lançar mão do credito para uma operação financeira em que recuperasse o terreno perdido. Seus proprios directores aconselharam o empreiteiro, depois de longos cinco annos de protelação, a tornar de direito uma situação que já existia de facto, executando a hypotheca, desde muito vencida, para, senhor do que pudesse apurar nessa execução, prosseguir no empreendimento que já o empolgara completamente, sem lhe deixar quasi tempo para mais occupações.

De facto, em 1901, promoveu a execução da Companhia, já quasi extincta, para cobrança de seu credito. Foram á praça os bens desta, constantes da concessão da linha até o planalto de Therezopolis, do trecho de 22 kilometros, por elle proprio construido, em trafego, e da grande area de terrenos onde deveria ser construida a cidade de Therezopolis, e que se destinava, no inicio da concessão, a capital do Estado.

Realizada a praça, no Juizo competente, não appareceram licitantes. Era tão bom o negocio que ninguém o quiz. Em terceira praça, para resolver, de vez, a situação, teve José Augusto Vieira de lançar 200 contos pelos bens offerecidos, tornando-se, então, senhor do acervo da Companhia que lhe ficou devedora da differença. (VIEIRA, 1934, pp. 31-32)

A passagem ilustra bem a imagem que Armando Vieira procurou construir a respeito de seu pai, como homem abnegado e sem vaidades, cujos dispêndios de energia e dinheiro se destinaram apenas ao bem comum. Completamente empolgado com as obras, só aceita a execução da hipoteca da companhia porque foi instado pelos demais. Fez péssimo negócio, a

⁹² Companhia Estrada de Ferro Therezopolis. Registro nº 876, de 17 de julho de 1890, livro nº 37 da Junta Commercial – AN.

que ninguém mais se propôs, pagando 200 contos para tomar posse de uma companhia na qual já investira 1.269 contos, ficando ainda no prejuízo de mais de mil contos para poder atender aos anseios da crescente população do planalto de Teresópolis. Esse certamente não parece ser o perfil de alguém que fizera sua fortuna através de “operações de crédito”. A esse respeito, Armando Vieira dá mais pistas sobre a origem das suas economias no seu livro *Therezopolis*:

Iniciara José Augusto Vieira sua vida de empreiteiro, no anno de 1885, no prolongamento da Estrada de Ferro Leopoldina, de São Geraldo á Saude, no seu ultimo trecho, em pleno sertão, onde ainda imperava a justiça do caboclo – a lei do mais forte – sem civilização, sem conforto, alli instalando sua familia (...).

Fizera, Vieira, carreira relativamente rapida. Em 10 annos, que foi o tempo que decorreu entre o seu primeiro e o seu ultimo trabalho, de 1885 a 1895, tornara-se conhecido pela sua actividade, pela sua energia, e, porque não dizermos, pela sua intelligencia, angariando renome de bom administrador. Trabalhara, ainda, com a mesma firma, com os mesmos companheiros, na ligação de Friburgo a Sumidouro, no Estado do Rio de Janeiro, ainda da Companhia Leopoldina. Fôra empreiteiro (...) da ligação de Santo Eduardo, no Estado do Rio, a Cachoeiro do Itapemirim, no Estado do Espirito Santo. Ahi, não poudo concluir a tarefa contractada. A quebra da Companhia Geral de Estradas de Ferro (...) impedio do cumprimento do contracto.

Agitavam-se os negocios da Bolsa de Titulos do Rio de Janeiro, provocando o chamado “ensilhamento” dos annos 1890/91, que perturbou o mundo dos negocios, improvisando riquezas, derrocando fortunas e reputações, criando empreendimentos, de vida ephemera uns, de utilidade permanente outros, cujos fructos ainda hoje colhemos.

A Companhia Geral de Estradas de Ferro, a que se incorporara a Estrada de Ferro Leopoldina – de que o trecho a que me refiro era o prolongamento – foi uma dessas ousadas iniciativas cujo plano grandioso, formulado no terreno dos negocios, não se poudo realisar. Outra, foi essa mesma Estrada de Ferro Therezopolis, organizada em sociedade anonyma, tambem de vida ephemera, mas, que, de suas cinzas, qual nova phœnix, deixou brotar o que é hoje esse recanto privilegiado (...).

Em todos os surtos de sua actividade, nas obras, no campo, no escriptorio, nas operações da Bolsa em que se converteram, por força das circumstancias do momento, os negocios com a Companhia Geral de Estradas de Ferro, José Augusto Vieira ganhou; ganhou, mesmo, onde outros perderam, dando a ganhar aos que com elle labutaram; d’ahi a aureola que o envolveu, no nosso campo restricto da época, tornando-o conhecido. Acumulára regular peculio, que lhe permittia algum repouso, reparador das energias consumidas na actividade febril a que o levava seu temperamento. Projectára uma viagem á Europa para melhor provêr a educação dos filhos, como zeloso e exemplar chefe de família, quando foram desviados seus passos.

Amigos seus, alguns então, directores da citada “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”, entre elles João do Rego Barros, Roberto Haddock-Lobo, Frederico de Almeida Rego, Augusto de Oliveira Pinto, hoje, todos fallecidos, foram busca-lo no seu retiro, onde aguardava a oportunidade para embarcar, e o arrastaram, de novo, na melhor das intenções, para a lucta que suppôz passageira e que lhe consumiu o resto da existencia, suas economias, sua tranquillidade (...). (VIEIRA, 1938, pp. 258-260)

Torna-se possível concluir, diante da passagem transcrita, qual a origem dos recursos que José Augusto Vieira empregou nas obras e na aquisição da E.F.T.: o jogo na bolsa. Sob o nome “operações de crédito” ou “operações na Bolsa” fica claro que Vieira havia feito fortuna através da especulação, e não com “economias acumuladas com ingratos trabalhos de construtor”. Foi por insistência dos outros, e não por ambição que aceitou o empreendimento. Tornara-se conhecido por sua atividade e inteligência, não por esperteza, envolto em uma auréola, e só não concluiu um trabalho por causa da quebra da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brasil*, falência para a qual não contribuiu a especulação de seu pai e comparsas. Por sinal, o “plano grandioso” da companhia parece ter sido realizado, pois se os fins expressos nos seus estatutos não saíram do papel, certamente o que foi “formulado no terreno dos negócios” se cumpriu, proporcionando grandes lucros para os planejadores.

Ora, a especulação com os papéis dessa empresa constituiu o auge da especulação bursátil no *encilhamento*, e Armando Vieira naturaliza o fato de seu pai ter ganhado muito dinheiro onde outros (muitos, pode-se dizer) perderam. É possível ver aqui o construtor como um dos personagens do livro *O Encilhamento* (1893), do visconde de Taunay, sendo um dos “esfoladores” em meio a tantos “esfolados”. Fazendo planos de ir à Europa para gastar em alto estilo a fortuna acumulada à custa de tantas outras misérias, mas justificando a viagem como “zeloso e exemplar chefe de família”, para “melhor prover a educação dos filhos”. Certamente, o pecúlio acumulado por José Augusto Vieira teve origem no consumo de suas energias, não como construtor, mas na “atividade febril” do jogo bursátil no período do *encilhamento*. Todos estes temas serão tratados no próximo capítulo.

Capítulo 2 – O Governo Provisório e a E.F.T.: o projeto da capital fluminense em Teresópolis.

O progresso transformava-se numa espécie de obsessão, orientando a modernização do espaço urbano e um novo estilo de vida. Sob o influxo de tais mudanças, teria início uma sequência de movimentos interligados, que acabariam por minar a estrutura senhorial do Império, corroborando para a instauração de uma república de feições burguesas: a queda do Gabinete Zacarias, o Movimento Modernista de 1870, a fundação do Partido Republicano, a Abolição, e a mudança do regime político. (MENDONÇA, 1997, p.22)

Poder-se-ia mesmo afirmar que somente houve monarquistas na fase final do regime. Os partidos do Império nunca basearam sua prática política em uma teoria do regime monárquico – daí se compreender porque, nos anos oitenta, havia entre eles a convicção tática da inviabilidade de um terceiro reinado. A maioria se preparava para as mudanças – que já vinham se processando na esfera econômica e que, portanto, atingiram a estrutura jurídico-administrativa do Estado – enquanto a minoria resistia às transformações e se apegava ao tradicionalismo. (JANOTTI, 1990, p. 53)

Este capítulo visa a discutir as relações estabelecidas entre a *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis* (E.F.T.) e os diferentes níveis da administração pública durante o Governo Provisório, a partir da concessão da construção da ferrovia e da cidade de Teresópolis. Este tema não foi devidamente analisado pela historiografia, embora me pareça essencial à compreensão do contexto político e econômico em que se deu a constituição do próprio estado do Rio de Janeiro, uma vez que a emancipação de Teresópolis teria por objetivo transferir para aquele local a capital fluminense. Além disso, a história da E.F.T. oferece uma boa perspectiva sobre os reflexos da política econômica do período no âmbito do estado do Rio de Janeiro, e permite observar tanto as estratégias adotadas pelas frações da classe dominante fluminense para garantir seus interesses na construção do Estado republicano como os conflitos e alianças estabelecidos no interior da classe.

Nesse sentido, analisarei duas correntes interpretativas a respeito do *encilhamento*, uma contemporânea e outra mais recente que considero relevantes para observar a política e a economia fluminenses durante o Governo Provisório de Francisco Portella⁹³ (1889-91) e

⁹³ Nascido no Piauí, formou-se em Medicina pela Faculdade de Medicina da Corte do RJ, foi vereador em Campos dos Goitacases, seu domicílio, deputado provincial e nomeado presidente do Estado do Rio de Janeiro por decreto, pelo presidente o marechal Deodoro da Fonseca, em novembro de 1889. Com a constituição de 1891, foi o primeiro presidente constitucional do Estado do Rio de Janeiro em 1/05/1891. Renunciou ao mandato com a dissolução do Congresso Nacional em 3/11/1891, e foi deputado e senador. <http://www.alerj.rj.gov.br/memoria/historia/gov88975.html>.

reconstruir a trajetória de alguns capitalistas⁹⁴, negociantes e acionistas da E.F.T. Acredito poder contribuir dessa maneira para uma melhor compreensão da atuação política desses grupos no processo de construção do Estado, bem como da relação orgânica entre as sociedades civil e política do período.

Também me coloco contra uma abordagem que opere com a separação entre “elite política” e “elite econômica”, acreditando que analisar em conjunto a classe dominante e suas facções permite compreender melhor o consenso por meio do qual um bloco se inscreve no poder, lançando luzes sobre a intrincada relação entre o jogo do poder e o jogo dos negócios da mesma classe – a política e a economia. As disputas entre partidos formais que marcam o período entre 1891 e 1895, não se pode perder de vista, são estabelecidas entre frações das classes dominantes que, diante da crise orgânica do Império, estiveram unidas em torno da causa republicana e federalista.

Criadas pelos mesmos decretos estaduais e contratos entre o governador Francisco Portella e os negociantes Jeronymo José de Mesquita, o 2º barão de Mesquita, e Domingos Moitinho a construção da cidade de Teresópolis e sua estrada de ferro, estas teriam seu destino ligado ao da companhia organizada pelos concessionários. Transferido o contrato do governo do Estado à E.F.T, a empresa ficaria responsável por estabelecer a ligação por via férrea entre Niterói e aquela que deveria ser a futura capital do estado, além da construção de toda a infraestrutura necessária ao seu abrigo. Assim, a própria natureza do objeto da pesquisa nos obriga a compreender as esferas da economia e da política a partir de sua relação dialética – indissociáveis, assim como o novo município e a empresa ferroviária no período em recorte.

2.1 – O encilhamento na Capital Federal e no estado do Rio de Janeiro

Era o *encilhamento*, palavra quase genial do povo, adaptada da linguagem do esporte – local em que se dá a última demão nos cavalos de corrida antes de atirá-los à raia da concorrência e forçá-los, ofegantes e em supremos esforços, a pleitearem o prêmio da vitória. E quantos, montados por hábeis *jóqueis*, cuja existência se passa a fazê-los ganhar ou perder à vontade, quantos não tinham de ficar em meio da arena, vencidos, humilhados, arquejantes, o pêlo alagado de mortal suor, a curtirem as vergonhas e as angústias da derrota, com as pernas a tremer, o coração a estalar da vertiginosa carreira, para que um único, um só, o mais rápido, o mais feliz, ou o mais bem guiado pela trapaça do cavaleiro, atingisse a meta, e arrebatasse, entre delirantes aclamações, o ambicionado laurel, aproveitado em seus rebotalhos, quando muito, por mais dois ou três companheiros de gloriosa hípica?! (TAUNAY, 1971, pp. 18-19)

⁹⁴ Capitalistas no sentido em que estes mesmo se atribuíem à época, ou seja, donos de imóveis urbanos e emprestadores de dinheiro, rentistas. Na perspectiva marxista seria a personificação do capital usurário.

O período correspondente ao final do Império e início da República testemunhou um grande afluxo de capitais estrangeiros no Brasil, sobretudo ingleses e no centro-sul do país (tabela 1), que financiaram a implantação da malha férrea, a modernização de portos, projetos de urbanização, uma incipiente industrialização e o fomento às trocas comerciais e atividades bancárias⁹⁵. Assistia-se assim, já na última década do Império ao crescimento do sistema financeiro nacional e dos negócios na Praça do Rio de Janeiro. Essa efervescência culminaria em um surto especulativo que atingiu seu ápice com a proclamação da República, após a adoção da política econômica empreendida pelo Ministro da Fazenda do primeiro gabinete republicano, Ruy Barbosa; tal surto ficou conhecido pelo nome de *encilhamento*.

Tabela 1: Investimento Estrangeiro no Brasil por país de Origem dos Capitais
Período 1886-1896 (valor em libras)

País de origem	Nº de Empresas	Capital inicial	Modificações no capital	Obrigações	Total	%
Inglaterra	27	15.949.349	1.950.000	2.874.810	20.774.159	62,3
Alemanha	6	2.862.437	-	-	2.862.437	8,6
Bélgica	9	2.422.545	-	-	2.422.545	7,3
França	5	2.215.370	-	-	2.215.370	6,6
EUA	5	2.084.407	-	-	2.084.407	6,2
Áustria	1	1.566.967	-	-	1.566.967	4,7
Itália	3	1.368.485	-	-	1.368.485	4,1
Hungria	1	64.067	-	-	64.067	0,2
Suíça	1	890	-	-	890	0,00
Total	58	28.534.518	1.950.000	2.874.810	33.359.328	100

Fonte: CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979, p.66.

É importante destacar de início que o *encilhamento* não é entendido aqui como um momento de ruptura, mas sim de continuidade, embora de maneira mais radical, com a política econômica dos Ministérios da Fazenda da década de 1880. Ao tomar esta opinião coloco-me contra outra interpretação, consolidada no senso comum, que considera a constituição do mercado financeiro e o jogo bursátil como consequências exclusivas das decisões tomadas a partir da proclamação da República e das medidas de Ruy Barbosa. Essa interpretação será aqui analisada através do livro *O Encilhamento*, de Alfredo d'Escragno

⁹⁵ Embora predominante, a presença inglesa viu diminuir a sua participação no Brasil, declinando de 87,5% dos Investimentos Estrangeiros, no período de 1876-1885, para 62,3%, no período 1886-1896. (CASTRO, 1979, pp. 56-68). A respeito da presença inglesa no período cf. GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914*. Trad. Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

Taunay⁹⁶, o visconde de Taunay. A passagem seguinte resume a opinião de Taunay: “Tornara-se o Brasil verdadeira república plutocrática; e tal regime só vive de papel bancário e sistema aduaneiro, levados às últimas exagerações” (TAUNAY, 1971, p. 116)

Ao ressaltar a continuidade em lugar da ruptura, me baseiei na análise da política monetária e financeira do Império presente na dissertação de mestrado de Luiz Antônio Tannuri que é homônima do romance de Taunay. Além das oito décadas que separam a dissertação de Tannuri do romance de Taunay, *O Encilhamento* do primeiro também se diferencia daquele do segundo por um sensível detalhe, a saber, a compreensão deste fenômeno entre os anos 1889 e 1891. Ao estabelecer seu recorte temporal entre os anos 1890 e 1892, Taunay escolheu como sua origem o primeiro ano de governo republicano de fato, os decretos de Ruy Barbosa, assim como abranger o primeiro ano de sua crise.

Por sua vez, Tannuri preferiu partir das medidas adotadas nos últimos meses do Império e resumir o *encilhamento* ao período de maior crescimento especulativo e acumulação de capitais, encerrando-o em 1891. Acredito ser esta uma periodização mais fiel à realidade histórica que será aqui apresentada, mais em acordo inclusive com o trecho em epígrafe do próprio Taunay, pois foi entre 1889 e 1891 que os “jóqueis” atiraram os “cavalos” à corrida. A partir de 1892, alguns poucos “jóqueis” já acumulavam grandes lucros, ao passo muitos “cavalos” se encontravam logrados e humilhados em meio da pista do hipódromo.

Como me proponho a estudar aqui o papel desempenhado pela classe dominante, seja na reforma política, seja na modernização econômica do período, esta escolha implica que me dedique mais ao papel desempenhado pelos “jóqueis” que pelos “cavalos”. Diversos negociantes e acionistas das empresas estudadas que, como a E.F.T., foram fundadas durante o *encilhamento* já atuavam em outras empresas nas últimas décadas do Império. Muitos barões, viscondes, condes e comendadores, figuram nas listas de acionistas ou nas diretorias e conselho fiscais de empresas do mesmo setor em que eles ou suas famílias atuavam antes da República, ou ainda diversificam seus negócios.

Assim, se o período foi marcado pela consolidação dos negociantes fluminenses junto aos distintos governos do estado, tal fato também atesta a possibilidade de se compreender o Governo Provisório a partir da continuidade das políticas econômicas da última década

⁹⁶ Alfredo Maria Adriano d'Escragnoille Taunay era filho do Comendador Felix Émile Taunay, pintor, professor e diretor da Academia Imperial de Belas Artes. Foi aluno do Colégio Imperial Pedro II, e formou-se pela Escola Central bacharel em ciências físicas e matemática e de engenheiro geógrafo. Assentou praça no exército, no corpo da Artilharia, lutou na Guerra do Paraguai. Casou-se com Cristina Teixeira Leite, filha de Francisco José Teixeira Leite, o Barão de Vasouras, capitalista e fazendeiro de café da conservadora família Teixeira Leite de Vasouras (RJ). Foi deputado, presidente de província e senador no Império. Recebeu o título de visconde de Taunay em 6/09/1889. Faleceu em 1899. (SACRAMENTO BLAKE, 1969, pp. 57-58; VASCONCELLOS, 1918, pp. 501-502).

imperial. A despeito da facção política no poder, o projeto hegemônico representou os interesses econômicos dos negociantes fluminenses assim como no Império. Não convém deixar-se cair na sedutora armadilha conceitual daqueles que estereotiparam a República como o advento da corrupção, da perda dos valores morais e da especulação financeira, isto seria deixar-se influenciar pelo discurso dos restauradores da época e dos que os seguiram.

Mesmo ao lidar com obras que tomo como referência teórica neste estudo, todo cuidado é necessário para não incorrer neste erro. Ao afirmar que a modernização da economia brasileira começou mais limitada pela estrutura escravocrata monárquica, e atingiria maior expressão com a abolição do trabalho escravo e a constituição do novo regime, no que estou em acordo, Sonia Regina de Mendonça afirma que “em nome da sustentação do progresso, a jovem República iria lançar-se à vertigem dos empréstimos externos” durante o *encilhamento* (MENDONÇA, 1997, p.22). É bem verdade que foram contraídos diversos empréstimos externos nos primeiros republicanos, mas isso se deve a uma continuidade com as políticas econômicas do Império, pois como demonstra Tannuri, a dívida externa brasileira já crescera bastante entre 1883 e 1889, quando foram contraídos empréstimos num total de 20 milhões de libras esterlinas⁹⁷.

Na última década imperial o endividamento externo sofre constantes acréscimos, em virtude de se ter constituído em importante alternativa para o financiamento do déficit público. Despesas ordinárias e extraordinárias passam a ter cobertura através da dívida com o exterior, preterindo-se, dessa maneira, formas internas de financiamento da dívida, tais como emissão de papel moeda e incremento de outros impostos. (TANNURI, 1977, p. 21)

Também em acordo com esta visão está a obra *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*, de Maria Bárbara Levy, que é de grande interesse pela possibilidade de compreendermos a criação da E.F.T. e sua contratação pelo Governo do Estado, em 1890, a partir de sua análise da política econômica do *encilhamento*. A autora mostra que Ruy Barbosa se compromete a manter em vigor a lei de sociedades anônimas de 1882 e a reforma monetária de 1888 para conseguir o apoio dos principais grupos financeiros da classe dominante ao governo provisório. Mesmo assim, por insegurança dos investidores quanto à estabilidade e solidez do novo governo, houve uma evasão de capitais e o câmbio declinou no final de 1889, levando o ministro a imprimir novos rumos à política econômica.

Este mesmo contexto é melhor esclarecido por Tannuri, que demonstra que o setor bancário vivia um clima de grande euforia no primeiro semestre de 1889, com o preço

⁹⁷ Os valores referentes a cada ano são: 4 milhões em 1883 e 1889 e 6 milhões em 1886 e 1888. Cf. TANNURI, 1977, p. 21 e p. 28.

favorável do café e o surgimento de bancos e companhias. Entre janeiro e julho deste ano, a taxa cambial subiu da já alta soma de $27 \frac{1}{4}$ para $27 \frac{7}{8}$. A 6 de julho, o gabinete do visconde de Ouro Preto expediu novo regulamento que autorizava os bancos de fundo metálico a emitirem notas sobre o triplo de capital lastreado em ouro. O Banco Nacional do Brasil, oriundo da fusão do Banco Nacional ao Banco Intercontinental, em 16 de setembro de 1889, nascia sob a vigência deste novo regulamento e era destinado “a ser o intermediário preferido pelo Governo para operações financeiras” (TANNURI, 1977, p. 31).

Em outubro e novembro, respectivamente, o governo imperial concederia ainda a autorização para emissões para o recém criado Banco de São Paulo e para o Banco do Comércio. “Estes bancos emissores, juntamente com vários outros com os quais o governo celebrou acordos para auxílio à lavoura foram desencadeadores de uma fase de especulação desenfreada no mercado acionário” (TANNURI, 1977, p. 32). As concessões e a especulação continuaram após o dia 15 de novembro de 1889 e até o fim deste ano o Governo Provisório autorizou a emissão a mais três bancos com sede no Rio de Janeiro, quatro com sede na Bahia e um com sede no Rio Grande do Sul. O câmbio, que em fins de novembro era de $27 \frac{1}{2}$, fechou o ano a $24 \frac{1}{2}$, gerando o princípio de uma corrida bancária que fez com os depósitos no Banco Nacional do Brasil caíssem quase à metade. Como consequência, testemunhou-se uma contração da atividade emissora, a escassez de dinheiro para as atividades financeiras, sobretudo na Capital Federal, e cresceram as pressões de financistas para que o governo emitisse papel-moeda. É nesses termos que podemos compreender o advento da reforma bancária proposta por Ruy Barbosa, através do Decreto nº 165, de 17 de janeiro de 1890 (TANNURI, 1977, pp. 34-36).

A primeira legislação financeira elaborada por Rui Barbosa – os decretos de 17 de janeiro de 1890 – buscava satisfazer a expansão da indústria e das atividades tradicionais da agricultura e do comércio. Representava uma profunda e radical transformação no caráter operacional dos negócios, modificando não só a organização bancária e monetária, mas também alterando a lei das sociedades anônimas e formulando uma lei hipotecária de grande interesse para os modernos proprietários de terras. (LEVY, 1994, p. 123)

Cerne da política monetária implantada por Ruy Barbosa, o emissionismo resultava da demanda por numerário que viabilizasse a manutenção da acumulação de capitais em larga escala e o aumento do capital de giro para as transações financeiras. Nesse sentido, o Ministro da Fazenda possibilitou que a nascente burguesia bancária e financeira, reunida na Praça do Rio de Janeiro, principalmente, pudesse manter seu jogo especulativo.

Destarte, o diagnóstico econômico e financeiro de Rui Barbosa foi muito mais referente à economia carioca, do que ao restante do país. Isto porque, a nosso juízo, as frações de classe que se faziam ouvir preponderantemente, ainda eram, sob a República, o capital comercial e bancário do Rio. (TANNURI, 1977, p. 37)

De acordo com a análise de Tannuri, também pelo fato de se associar aos grandes banqueiros, com tendências à centralização das emissões, o primeiro gabinete republicano deu continuidade às reformas econômicas do último gabinete monárquico. Na mesma medida em que o visconde de Ouro Preto se apoiou nas emissões do Banco Nacional do Brasil, do visconde de Figueiredo, Ruy Barbosa se serviu do Banco dos Estados Unidos do Brasil, do Conselheiro Francisco de Paula Mayrink⁹⁸, para realizar seus planos. Dessa forma, os poderes do setor bancário cresceram bastante no biênio 1889-1890, uma vez que estes se tornaram os “reguladores da oferta de dinheiro” (TANNURI, 1977, p. 38). Em dezembro de 1890, estes mesmos dois bancos se fundiriam, dando origem ao Banco da República dos Estados Unidos do Brasil, fato que demonstra que ocorre no período do *encilhamento*, além da acumulação interna em ritmo acelerado apontada por Tannuri, grande concentração do capital bancário.

Considerando a boa cotação do café nas exportações, juntamente à contração de empréstimos externos e às vendas de grandes empresas a capitais forâneos⁹⁹, o ano de 1889 apresentava um panorama bastante favorável tanto para o governo, quanto para o capital bancário e comercial. Resultando num saldo em moeda metálica, esta conjuntura estimulou o surgimento de novos bancos, mas nenhum deles se interessou pela emissão enquanto vigorou o Decreto nº 10.144, de 5 de janeiro de 1889, que autorizava a emissão sobre o triplo do lastro em ouro, mas estipulava um teto de 20.000 contos de réis para as emissões. Tannuri afirma que esta limitação não era condizente com o momento histórico mesmo no Rio de Janeiro, “pois com a crescente acumulação que se verificava e a demanda por dinheiro para realizarem as aplicações financeiras, não seriam bancos com baixo teto emissor que satisfariam tal demanda monetária” (TANNURI, 1977, p. 29). Quando o Decreto nº 10.262, de 6 de julho de 1889, autoriza a emissão de notas até o triplo do lastro metálico, independente do montante deste, o governo recebe várias propostas de criação de grandes bancos.

⁹⁸ Filho do veador da Casa Imperial e banqueiro José Carlos Mayrink (Banco Comercial do RJ), foi deputado provincial por MG, Conselheiro do Império e o financista de Ruy Barbosa. Foi casado com Maria José Paranhos, filha de José Pereira da Rocha Paranhos, um dos maiores traficantes de escravos nas décadas de 1830/1840 e primo do visconde do Rio Branco. Foi o proprietário do Palácio de Nova Friburgo, conhecido na república como Palácio do Catete, após adquirir a Cia do Grande Hotel Internacional em 1890. A respeito do conselheiro e seus negócios cf. LEVY, *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, pp. 126-127.

⁹⁹ Tannuri menciona a venda da *Estrada de Ferro de Rio Claro*, da *Companhia de Navegação Paulista*, da *Companhia Barcas Ferry*, da *Companhia de Carris Urbanos de Nictheroy*, da *Companhia Melhoramentos de Nictheroy*, entre outras (TANNURI, 1977, p. 28).

Foi com base nessa regulamentação de julho de 1889 que o Governo Provisório pautou sua política monetária e forneceu concessões para os oito bancos citados acima em novembro e dezembro deste ano. A partir dos decretos de janeiro de 1890, as emissões passariam a ser feitas sobre a garantia de apólices da dívida pública. Para gozarem do direito de emitir sobre apólices, os bancos deveriam reduzir 2% dos juros das mesmas ao começo das emissões e outros 0,5% a cada ano, até sua extinção, além de formarem um fundo de reserva de no mínimo 10% dos lucros brutos que representariam as apólices após a anulação das mesmas e término da concessão dos bancos.

A emissão (...) funcionaria como agente de resgate da dívida pública, o que viria desonerar significativamente um dos mais representativos itens do orçamento público, qual seja, o pagamento de juros das apólices. Também se conseguiria o resgate quase imediato, pois os títulos que servissem de lastro eram inalienáveis, e, no final, os mesmos seriam substituídos pelos recursos do fundo (...). Desta forma, imaginava Rui Barbosa solucionar dois problemas: a insuficiência do meio circulante e a excessiva carga de juros pagos aos títulos da dívida pública interna. (TANNURI, 1977, pp. 40-41)

De fato, a dívida interna consolidada em 1889 ultrapassava meio milhão de contos de réis em apólices papel e apólices ouro, com um serviço anual de mais de 26 mil contos. A necessidade de facilitar o crédito e resolver a crise de liquidez tinha por justificativa a transição do trabalho escravo a assalariado na agricultura e no desenvolvimento comercial e industrial, com a constituição de inúmeras sociedades anônimas cujo capital atingiu, apenas no primeiro ano da República, a cifra de mais de um milhão de contos (TANNURI, 1977, p. 42). Há que se considerar, no entanto, que nem todo esse capital subscrito a partir do *encilhamento* era integralizado. Quando acabou a “Lei dos Entraves” de 1860, através da legislação de novembro de 1882, companhias e sociedades anônimas, à exceção dos bancos de circulação, poderiam se constituir sem a autorização do governo, desde que todo seu capital fosse subscrito. Mas através do Decreto nº 164, de 17 de janeiro de 1890, foi legalizada a negociação de ações de companhias que tivessem 10% do capital subscrito fosse depositado em um banco “ou em mão de pessoa abonada, à escolha da maioria dos subscritores” (TANNURI, 1977, p. 56), o que permitiu que os papéis fossem negociados desde a primeira chamada aos acionistas.

Inicialmente, o Decreto nº 165, também de 17 de janeiro, fixava a emissão de notas num total de 450 mil contos: 200 mil para o banco emissor do Centro, com sede do Rio de Janeiro; 150 mil para o do Norte, com sede em Salvador; e 100 mil para o do Sul, com sede em Porto Alegre. A necessidade de dar provas do sentimento descentralizador do Governo Provisório às unidades federativas, razão pela qual Ruy Barbosa justificou a impossibilidade

da monoemissão, se manifestaram ainda nas pressões regionalistas que se seguiram e determinaram a revisão do projeto original. A 31 de janeiro, um quarto banco emissor foi criado com sede em São Paulo e atuação também em Goiás, que saiu da órbita do emissor do Sul, pelo mesmo decreto que reduziu o teto das emissões a 200 mil contos (100 mil para o do Centro e outros 100 mil para os demais). Em 7 de março, também foi subdividido o Norte, criando-se o Banco Emissor da Bahia e o Banco Emissor do Norte em Belém. Depois ainda seria reorganizado o Banco Sul Americano de Pernambuco, dando origem ao Banco Emissor de Pernambuco (TANNURI, 1977; MEILI, 1903).

Para as emissões do Centro, foi encarregado o Banco dos Estados Unidos do Brazil, do Conselheiro Francisco de Paula Mayrink¹⁰⁰, que daí por diante constituiu-se no “arrimo financeiro do Ministro da Fazenda, da mesma forma que Mauá o fora de Sousa Franco e o conde de Figueiredo do visconde de Ouro Preto” (LEVY, 1994, p.126). Em 8 de março, as emissões do banco do Centro foram novamente reduzidas para 50 mil contos sobre apólices, mas em 29 de agosto seria facultado ao banco emitir sobre o dobro do lastro metálico de 25 mil contos, atingindo novamente seu limite a emissão de 100 mil contos (TANNURI, 1977, p. 48). Essa flexibilidade da política econômica liberal do período do *encilhamento* demonstra as concessões que o governo republicano faz aos negociantes e industriais da classe dominante de maneira a lastrear seu projeto de hegemonia.

É importante destacar que não consideramos a construção do Estado como manifestação de um consenso ao redor dos princípios liberais e republicanos ou, a partir de uma visão universalista, como melhor caminho ao progresso material. Criticando esta concepção a respeito do Estado, a análise de Virgínia Fontes sobre a teoria de Marx e Engels nos mostra que embora este seja apresentado como universal, “reduz-se de fato a uma parcialidade travestida de universalidade, quando uma generalização do interesse dominante deve assumir a forma de ser de todos” (FONTES, 2010, p.130), estando longe de expressar um momento de consenso em torno do Estado.

A sociedade civil burguesa, entendida como o conjunto das relações econômicas, isto é, relações sociais de exploração, imbrica-se no Estado por ser este indissociável das relações sociais de produção. Seu papel é, exatamente, assegurá-las. Por isso precisa se apresentar sob a forma de “bem comum”. (FONTES, 2010, pp.130-131)

¹⁰⁰ Em meio à ampla atuação comercial, industrial e financeira do Conselheiro Mayrink, chama-nos a atenção sua participação em companhias de estradas de ferro no estado do Rio de Janeiro, como a Leopoldina Railway e a E.F. D. Pedro II, além de subscrever 100 ações da E.F.T. na sua fundação.

Foi como “bem comum” que o desenvolvimento ferroviário foi apresentado, da mesma maneira que a proclamação republicana, a opção pelo federalismo e por uma política econômica liberal, ocultando os interesses das classes detentoras de capital que são garantidos pelas medidas adotadas no interior do Estado. No período em que Marx escreveu *O Capital*, o sistema capitalista já apresentava, segundo o autor, uma tendência à concentração da pura propriedade. A modalidade de atuação do capital que chamou de *capital portador de juros* ou *capital monetário*, a conversão do próprio capital em mercadoria, seria responsável pela reprodução das relações de trabalho num momento de grande concentração dos recursos sociais de produção (MARX, 1986). O ano de 1888 representa simultaneamente o marco legal da substituição do trabalho escravo pelo livre e a liberalização da economia por um gabinete conservador, buscando apoio do capital monetário/financeiro¹⁰¹ – brasileiro e estrangeiro¹⁰² – para a continuidade do Império ao mesmo tempo em que este rompia definitivamente com o escravismo¹⁰³. Da mesma maneira que a obra de Levy permite observar as influências da política na economia fluminense, a análise de Maria de Lourdes Janotti também oferece grandes contribuições a este trabalho por tratar das influências da conjuntura econômica na política imperial e republicana:

Nos momentos finais do Império, houve uma crise de hegemonia dentro das classes dominantes e que, conseqüentemente, atingiu a esfera de dominação política. Dessa forma, a perda da hegemonia da fração de classe ligada à lavoura tradicional gerou tanto a inércia administrativa, quanto a impressão de vazio de poder, pois a burguesia cafeeira ainda não poderia exercer sozinha a direção do Estado.

Com o advento da República, coube ao exército a missão temporária de ocupar o poder e institucionalizar o novo regime, enquanto a burguesia se organizava para nele se instalar definitivamente de forma hegemônica.

De imediato, dois grupos de opinião delinearam-se entre os políticos da Monarquia frente ao novo regime: o dos que achavam que a situação era reversível e o daqueles que aderiram à situação; restauradores de um lado e neo-republicanos de outro. (...)

Na realidade, as origens da formação do grupo político monarquista prendem-se à articulação dos partidos Liberal e Conservador no final do Império. Com a queda do Gabinete Zacarias, inicia-se o desarvoramento do “parlamentarismo brasileiro” – elemento fundamental do sistema político. As transformações econômicas e o aparecimento de novas camadas sociais

¹⁰¹ A conversão do termo de Marx *capital monetário* em *capital financeiro*, operada por Lênin, se refere especificamente ao contexto do imperialismo internacional na passagem do século XIX ao XX. LENINE, Vladimir Ilitch. *O Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo*. Disponível no sítio eletrônico: <http://www.marxists.org/portugues/lenin/1916/imperialismo/index.htm>

¹⁰² Conforme citado acima, foi este o ano da promulgação da nova legislação bancária do país e da costura de um novo empréstimo junto ao banco N. M. Rothschild & Sons no valor de 6 milhões de libras esterlinas.

¹⁰³ A respeito do capital financeiro no RJ cf. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, 2 v.

como que impeliram os partidos a redefinir sua autoridade. (JANOTTI, 1990, pp. 51-52)

A instabilidade das bases econômicas sobre as quais se assentava o Governo Provisório o levou a concessões ainda maiores ao capital monetário, sem se preocupar com as contradições entre o trabalho e o capital, pois o “bem comum” estaria assegurado pelo progresso material. Nesse sentido, os ganhos fáceis e as oportunidades abertas a todos através de investimentos na Bolsa do Rio de Janeiro predominaram no senso comum, colaborando para consolidar uma ilusão segundo a qual o dinheiro ali investido multiplicar-se-ia sozinho após o transcurso do tempo. Tal ilusão se apoiou ainda na euforia gerada pela passagem à República, fato que contribuía para associar ao Império e à agroexportação perspectivas modestas e lentas de lucro quando comparadas àquelas abertas pela negociação de todo tipo de ações, sobretudo aquelas com garantias públicas.

Em suas críticas à Economia Política, Marx já advertia que toda riqueza social provém do trabalho e que os juros correspondem apenas a uma parcela do mais-valor extraído pelos capitalistas “funcionantes”, à remuneração do capital convertido em mercadoria. Esta visão geral do processo produtivo é, no entanto perdida pelo proprietário do capital monetário, que imagina poder mantê-lo permanentemente sob esta forma.

Na perspectiva da reprodução do capital portador de juros, como detentor de *recursos sociais de produção sob forma monetária*, todo o processo subsequente não lhe interessa e, portanto, a atividade *específica* da extração de sobretrabalho não lhe diz respeito. Seu problema é assegurar a venda do capital monetário, tendo como contrapartida sua reprodução ampliada. O capital funcionante permanente é, pois, fundamental, uma vez que a especulação, a fraude, ou o saque, outras tantas atividades a que se dirige o capital monetário, se limitam a puncionar, sem produzir ampliada e regularmente mais-valor. (FONTES, 2010, p.25)

Durante o *encilhamento*, temos a oportunidade de aplicar a teoria de Marx a novas formas de atuação do capital no Brasil, sem deixar de ter em conta as especificidades que derivam de sua singular historicidade. É nesse sentido que procurarei estabelecer um diálogo entre a produção historiográfica e algumas impressões de época registradas na obra literária *O Encilhamento*, de visconde de Taunay. O autor, que publica sua obra em 1893, em folhetins da “Gazeta de Notícias”, com o pseudônimo de Heitor Malheiros, estabelece uma dura crítica aos rumos políticos e econômicos tomados pelo Brasil após a proclamação da República. O uso do pseudônimo, comum mesmo nos anúncios sobre a bolsa nas seções “a pedidos” dos jornais, preservou a identidade do autor até uma edição datada de 1923 e deu ampla liberdade para que seu romance tangesse mais à paródia que a fantasia. Embora para o leitor de hoje a

galeria de personagens do livro seja de difícil identificação, como explica Veridiano Carvalho no prefácio da primeira edição do livro após a publicação dos folhetins, em 1894, tratam-se todos de criptônimos facilmente decifrados à época:

As denominações Meyermayer, Dr. Ferreira Sodré, Barão do Lamarim, Barão do Carcundal, William Drowns, americano do norte que mandou buscar a Portugal o título de Visconde de Petrolina e foi agraciado por telegrama na mesma noite de um grande baile que deu e no qual distribuiu ricas jóias às damas, o Dr. Barreto Costa, casa comercial Rocalvo & C., e de todos os personagens do romance, enfim, são diáfanos narizes de cêra que mal disfarçam vultos conhecidíssimos, provenientes do pilha-pilha que se desenfreou à sombra do primeiro barrete frígio que o simplório caboclo, indiferentemente, deixou pôr na cabeça, ou antes – bestificadamente – como disse em tempo uma notabilidade democrática. (TAUNAY, 1971, p.14)

Embora encontremos algumas referências ao romance de Taunay na dissertação homônima de Tannuri, o “cunho novelesco” que este identifica nesta obra ao citá-la não o permite tratá-la com maior cuidado. Inclusive, acaba por atribuir a autoria ao filho do visconde, Affonso d’Escragnolle Taunay, a quem faz referência também ao citar seu conhecido trabalho *Pequena história do café no Brasil* (TANNURI, 1977, p. 58). É por todo o exposto que acredito que há muito a se explorar ainda o romance do visconde de Taunay como fonte literária para o estudo do *encilhamento*. Não são meras coincidências, como diz Veridiano Carvalho, as semelhanças entre os notáveis da bolsa do Rio e seus criptônimos, da mesma forma que não me parece simples acaso que o protagonista, Dr. Luís de Menezes, viva uma crise de valores tão intensamente descrita. Teria o romance, além do tom satírico, um caráter biográfico, ou mesmo autobiográfico?

Visto apenas do prisma de sua carreira política, Alfredo d’Escragnolle Taunay foi um monarquista convicto de tendências conservadoras com carreira política iniciada na Guerra do Paraguai e terminada em 15 de novembro de 1889. Mas o encontramos subscrevendo 200 ações da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil*, no valor nominal de Rs. 200\$000 cada¹⁰⁴, o que demonstra que políticos de todos os antigos partidos participam da euforia especulativa republicana mesmo quando se recusavam a ocupar cargos políticos¹⁰⁵. Esta foi uma companhia cujos papéis foram lançados na praça com aspirações megalômanas em 1890 e cuja vida se encerrou em 1892, sendo a especulação através da compra de outras ferrovias por preços irrisórios o único feito grandioso de sua existência. Talvez a desilusão de Menezes

¹⁰⁴ Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil. Registro nº 985, de 11 de setembro de 1890, Livro nº 41 da Junta Commercial.

¹⁰⁵ Além disso, o seu tio Barão d’Escragnolle possuía propriedade em Teresópolis desde 1881, o que nos permite inferir que ele circulasse no meio social dos homens de negócio que são objeto deste estudo (VIEIRA, 1934).

com o golpe sofrido na única subscrição de ações seja um reflexo da experiência do autor no jogo da bolsa. Por tudo isso, Taunay nos oferece valiosas informações a respeito da generalização da atividade financeira em suas *Cenas contemporâneas da Bolsa do Rio de Janeiro em 1890, 1891 e 1892*, subtítulo da obra:

Por sobre todos pairava uma ansiedade opressora, deliquescente, de esperanças e receios, como que fluido indefinível, elétrico, febril, intenso, que, emergindo do seio da multidão, a envolvia em pesada atmosfera com prenúncios e flutuações de temporal certo, inevitável, mas ainda distante, longe, bem longe – a fome do ouro, a sede da riqueza, a sofreguidão do luxo, da posse, do desperdício, da ostentação, do triunfo, tudo isso depressa, muito depressa, de um dia para o outro!

Também nos rostos alegres e desfeitos em riso, alguns não sombrios mas preocupados e sérios, se expandia uma alacridade contrafeita, reflexos de sentimentos encontrados, a consciência de se estar empenhado até aos olhos num brinquedo, quando não jogo, perigoso, travado de riscos e desastres iminentes, mas atraente, sedutor, irresistível. (TAUNAY, 1971, p.18)

A descrição da atmosfera que envolvia o novo “jogo de azar” do país vai ao encontro do que Virgínia Fontes denomina um *fetichismo potencializado*, que resulta da experiência imediata dos proprietários de massas de capital monetário espelhada para o conjunto da massa social. A autora adverte que a percepção unilateral do processo, referenciada no ponto de vista do capital monetário, pode contribuir à generalização dos mitos de que os lucros seriam produzidos na gestão intelectual dos riscos e taxas e que não haveria, portanto, função para o trabalho vivo. “Em outros termos, dissemina a suposição de que haja atividades puramente monetárias, sem envolvimento com os processos produtivos, como um puro produto da multiplicação do capital” (FONTES, 2010, p.26).

Este mito da multiplicação do capital através da pura atividade financeira, no Brasil republicano que não se industrializara durante o período do capitalismo concorrencial¹⁰⁶ e que conheceu o capital monetário ao mesmo tempo em que se instalava a atividade industrial, surge na obra de Taunay mesclado a uma visão fantasmagórica da indústria, gerando riqueza a partir da simples especulação.

Parecia indeclinável acabar de uma vez com todas as antigas práticas, transformar, quanto antes, as velhas tendências brasileiras de acautelada morosidade e paciente procrastinação. Ao *amanhã* de todo sempre, substituíra-se o *já* e *já!* Quanto moroso, senão estéril no natural egoísmo, o pesado trabalho da terra, com seus hábitos arraigados, rotineiros! A indústria, sim, eis o legítimo escopo de um grande povo moderno e que tem de aproveitar todas as lições da experiência e da civilização; a indústria, democrática nos seus intuitos, célere nos resultados, a fazer a felicidade dos

¹⁰⁶ Seria o período de 1848-1875, que Eric Hobsbawm denominou de A Era do capital (HOBSBAWN, 1982).

operários, a valorizar e tresdobrar os capitais dos plutocratas, sempre em avanço e a progredir, tipo da verdadeira energia americana e a desbancar, com seus inúmeros maquinismos, que dispensariam quase de todo o auxílio braçal, tudo quanto pudesse haver de melhor e mais aperfeiçoado nos mercados estrangeiros! (TAUNAY, 1971, p.21)

Chama a atenção, na narrativa de Taunay, que o mito da fonte inesgotável de riquezas promove também a harmonização dos interesses antagônicos das classes sociais, considerando ser a indústria capaz de simultaneamente “fazer a felicidade dos operários” e “tresdobrar os capitais dos plutocratas”, além de dispensar “quase de todo o auxílio braçal”. O capitalista funcionante nem aparece nesta mitologia descolada da produção material da realidade social. Toda a produção de riqueza está subsumida na atividade do plutocrata e nos maquinismos da indústria que acabavam com o lento e pesado trabalho da terra. Esta visão contemporânea do *encilhamento* nos ajuda a compreender sob que argumentos a política econômica a serviço dos capitais monetários nacionais e estrangeiros foi implantada, eclipsando as contradições entre o processo de extração acelerada de lucro e a suposta “felicidade dos operários”. A questão do trabalho não demandava a atenção, pois a escravidão fora abolida por lei no fim do Império e a ilusão da indústria que a República divulgou dizia que ela se encarregaria do bem-estar social por sua própria natureza progressista.

Em sua pesquisa sobre o projeto de modernidade na selva que representou a ferrovia Madeira-Mamoré, Francisco Foot Hardman se dedicou a entender a ideia de fantasmagoria presente na dimensão simbólica das ferrovias, dando origem à sua obra *Trem-fantasma*. No prólogo, o autor explica que o impulso para a pesquisa foi buscar entender este fenômeno:

Inquietaram-me desde logo a intensidade e rapidez com que a Madeira-Mamoré virou lenda, com que seus vagões e locomotivas passaram ao imaginário como fantasmas. A incursão que ensaiei tem muito a ver com essas aparições. A partir daí, o trânsito do reino das fantasmagorias para o mundo dos espetáculos foi decorrência inevitável, e quase imediata. A Madeira-Mamoré era o espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva. (HARDMAN, 2005, p.25)

Partindo desta inquietação, a dialética fantasmagoria/espetáculo nas representações a respeito da ferrovia, Hardman retrocede à urbe do século XIX para buscar na intimidade entre mecanismo e teatro, entre ferrovia e literatura modernista, a origem desse encantamento. Analisa o mercado mundial do período destacando sua concretude derivada do desenvolvimento da ferrovia e da navegação a vapor, “o que vale dizer, nesse caso, que a forma fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade” (HARDMAN, 2005, p.26).

Foot Hardman recorre a diversas obras literárias da época como meio de identificar os símbolos pelos quais a ferrovia tornou-se referência e aqueles a que esteve associada na visão de seus contemporâneos. Desde pelo menos 1830, afirma que pintores e literatos já representavam o espaço urbano das grandes metrópoles a partir de uma ideia de *cidade-fantasma*, espaço no qual se dariam aparições/desaparições fugazes, tendo nos meios de transporte o motor a lhe imprimir sua alta velocidade. O conto “Perspectiva Nevski”, de Nicolai Gogol, é o primeiro texto que analisa desta forma, observando referências ao caráter ilusório do progresso material em exibição numa grande avenida de São Petersburgo. Em especial à noite, a luz demoníaca da rua provocaria o engano e o sonho.

O tema ressurge quando Hardman analisa notas de viagem de Dostoievski à Europa Ocidental, escritas em 1863. Diferente de uma São Petersburgo fantasmagórica e fantástica e de uma Paris higienizada e ordenada, Londres é vista pelo autor como uma cidade definida por seu aspecto satânico. Ao descrever a Exposição Universal de Londres, em 1862, apresenta seu caráter como terrível e titânico, um espetáculo do progresso material que é compreendido a partir da referência bíblica a Baal e diante do qual é necessária “muita resistência espiritual e muita negação para não ceder, (...) não aceitar o existente como sendo o ideal” (HARDMAN, 2005, p.44).

Da literatura russa, Francisco Foot Hardman toma ainda um conto de Tchékhov – “Um caso clínico”, de 1898. Ao buscar o diagnóstico de uma paciente que era proprietária de uma fábrica têxtil, revela-se ao médico-narrador o aspecto demoníaco da fábrica como base das relações humanas no povoado suburbano. Assim como a representaria Fritz Lang em seu filme *Metropolis* (1927), a fábrica do conto de Tchékhov tem janelas iluminadas pelo fogo do forno que se assemelhavam aos olhos do demônio e emite fumaça e ruído que envolvem todos em um ambiente infernal.

A seguir, o autor extrai da obra *Madame Bovary* (1856), de Flaubert, mais uma referência para a compreensão do lugar ocupado por uma fábrica, e a perspectiva do progresso, em um ambiente provinciano. A cena observada é um passeio a uma fábrica cuja obra está inconclusa e a narração é construída a partir da contradição entre o discurso de um personagem sobre as virtudes da fiação de linho, ao qual ninguém presta atenção, e o estado inacabado e deteriorado do canteiro de obras.

Fica sugerido, naquele domingo frio e modorrento, todo o despropósito dessa manufatura de província. Estamos também diante do esqueleto de uma obra fantasmática; entre a perspectiva do progresso e sua efetivação, há só sinais sem vida num terreno baldio. Como se qualquer tentativa de romper a

circularidade dos valores provincianos esbarrasse em estruturas invisíveis mas persistentes. (HARDMAN, 2005, pp.46-47)

Da mesma forma que Francisco Foot Hardman buscou compreender a dimensão cultural da história da ferrovia Madeira-Mamoré a partir dos símbolos recorrentes na literatura da época, identifiquei na obra do visconde de Taunay um importante material para a análise proposta neste trabalho. *O Encilhamento* é um texto literário tão rico para compreender a ideologia do progresso através da qual o Governo Provisório procurou associar ao novo regime quanto para perceber as relações entre o Estado republicano e o capital monetário:

Do alto descia, senão bem às claras o exemplo, pelo menos o incitamento. O governo, na entontecedora ânsia de tudo destruir, tudo derrubar, metido nos escombros da demolição, (...) visando efeitos imediatos, como que esquecido do futuro e do rigor da lógica, a amontoar premissas de que deviam fatalmente decorrer as mais perigosas consequências, o governo, com a faca e o queijo na mão, promulgava decretos sobre decretos, expedia avisos e mais avisos, concessões de todas as espécies, garantias de juros, subvenções, privilégios, favores sem-fim, sem conta, sem nexos, sem plano, e daí, outros tantos contra-choques na bolsa, poderosíssima pilha transbordando de eletricidade e letal pujança, madeiros enormes, impregnados de resina, prontos para chamejarem, atirados à fogueira imensa, colossal! Pululavam os bancos de emissão e quase diariamente se viam na circulação monetária notas de todos os tipos, algumas novinhas, faceiras, artísticas, com figuras de bonitas mulheres e símbolos elegantes, outras sarapintadas às pressas, emplastradas de largos e nojentos borrões. (TAUNAY, 1971, p.20)

O autor escreveu sua obra em 1893, quando os efeitos anunciados já eram visíveis e sensíveis, quando a “poderosíssima pilha” que representa a força da indústria já havia se transformado na “fogueira colossal” da crise monetária. Ferino com o governo, Taunay permite inferir o comprometimento do Estado com as atividades financeiras e os grupos detentores do capital monetário. Nem parece uma pessoa que depositou sua esperança nas ações da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brasil* em 1891, assinando uma lista com tantos outros nomes ilustres além de tantos outros aventureiros desconhecidos. O governo republicano trabalhou intensamente para sustentar o mito da reprodução espontânea do capital e do rápido progresso material, no qual me parece que Taunay acreditou antes de escrever uma crítica ao mesmo.

Uma vez mais, não me parece demasiado chamar a atenção para que não se perca de vista que, a despeito da ideologia progressista difundida pela República, a conjuntura econômica foi de continuidade às políticas desenvolvidas a partir das leis e decretos imperiais de 1882, 1888 e 1889. Estou em acordo com Tannuri quando afirma que as medidas adotadas por Ruy Barbosa devem ser vistas como reforço, e não gênese, do jogo bursátil. O autor cita

as palavras do próprio visconde de Ouro Preto para afirmar que a especulação “começou a desenvolver-se na praça do Rio de Janeiro, ainda sob o Império” (TANNURI, 1997, p. 33). A esse respeito, uma notícia do *Jornal do Commercio*, do dia 25 de setembro de 1889, transcrita na sua dissertação é elucidativa:

Continua a procura por ações deste Banco, fundado pelos Srs. Conselheiro Mayrink, Barão do Alto Mearim e Conselheiro Matta Machado, e se foi grande o número de pessoas que concorreram ontem ao Banco de Crédito Real, onde se fazia a subscrição, muito maior havia sido na véspera.

A sofreguidão era tamanha que os que estavam na área e nas escadas, desanimados de poderem chegar na sala de inscrição, atiravam dali mesmo, dentro de sobrecartas, as quantias correspondentes às ações que desejavam obter.

Aos incorporadores foi concedida, no ato da organização do banco, a bonificação de 600 contos de réis, pelos serviços prestados. (TANNURI, 1977, pp. 54-55)

Vemos situação semelhante sendo descrita no romance de Taunay, cronologicamente situada, no entanto, no período do *encilhamento* referente ao governo republicano, e não nos seus primeiros meses, anteriores à queda da monarquia:

Quando se abriram as portas do escritório, no dia marcado para a subscrição, precipitara-se um povaréu de meter medo, cabeças que nem formigas, tudo logo cheio, corredores, patamar, a escada toda, e uma gritaria de seiscientos mil diabos! “Não me empurre!” “Arre, tenha educação!” “Não seja grosseiro!” “Inscreva-me com 500 ações!” “Ponha já 5000 no meu nome!” E pontapés, socos, bofetadas. Atiravam-se maços de contos de réis no balcão, sem se saber de quem. Uma pândega! Houvera chiliques, desmaios, sujeitos imprensados contra as grades, que berravam como porcos no matadouro. Enfim, duas horas depois, a subscrição coberta sete, oito vezes, oito! Era preciso ver o Lamarim. Que serenidade! Que elevação! Aconselhava a todos com muitos bons modos: “Calma, prudência, meus senhores; tenho ainda umas dez ou doze empresas que lançar”.

Qual! Havia uns tipos pelos corredores e na rua, que choravam, soluçavam como pequerruchos desmamados. “Fui roubado, dizia um a quem tinha a pachorra de ouvi-lo; duas vezes cheguei a agarrar na pena; mas uns galegos reforçados me calcaram para fora. Agora com que ágio tenho de comprar essas ações?!” Episódios únicos! E que progresso o do Brasil! (TAUNAY, 1971, p. 27)

Como se pode ver, em muito pouco se diferencia o relato do jornal a respeito da subscrição de ações do *Banco Construtor* do barão do Alto Mearim daquele do romance a respeito da subscrição das ações da “estrada de ferro do Capim Melado a Quingombololó” do barão de Lamarim. O “cunho novelesco” que Tannuri identifica na obra, a meu ver, longe de desacreditar o relato de Taunay, torna-o muito mais interessante e vivo que a narrativa pseudo-imparcial dos periódicos, inclusive ajuda a dar mais cores às imagens descritas nestas

fontes documentais que tem uso mais aceito na historiografia que as fontes literárias. Outro relato contemporâneo, de Amaro Cavalcanti, citado por Tannuri a respeito do mesmo *Banco Construtor* também corrobora a interpretação que proponho neste trabalho:

Fora justamente em 1889, na época da maior confiança (setembro/outubro) e da maior abundância metálica, que aparecera o mais espantoso jogo da Bolsa, com uma alta de preços nunca vista. Então, pela primeira vez, foram nesta praça abertas subscrições para companhias e bancos logo com 40% a mais de ágio. Então é que tivemos de presenciar a procura de ações das novas empresas, qual se dera acerca do Banco Construtor, cuja subscrição, sendo aberta para 250.000 ações, os pedidos excederam a um milhão delas. (TANNURI, 1977, p. 32)

Destarte, tomando-se o cuidado necessário diante de qualquer relato de época usado como fonte secundária, penso que podemos nos valer do romance *O Encilhamento* para compreender a euforia que se desenvolveu na Praça do Rio de Janeiro, a partir de setembro de 1889. A partir da obra de Taunay também é possível observar as visões das diferentes personagens a respeito desse processo de expansão descontrolada do capital antes do desencadeamento da crise econômica. Cabe aqui apresentar brevemente as convicções morais e políticas do protagonista, Dr. Luís de Menezes:

Sempre irresoluto (...) formado uns quatro anos atrás em São Paulo, no pleno mais cuidadoso uso de uma fortuna de mais de duzentos contos de réis, partilha de quantiosos haveres do pai já falecido, (...) muito dado às letras, apreciador das obras delicadas de arte, amando bonitas edições, livros bem encadernados e mulheres que aliassem a graça, a distinção, aos encantos do corpo, avêso à banca de advocacia e às canseiras e sutilezas do ofício, propenso a certa timidez que nunca chegara a vencer de todo, inimigo, portanto, do ruído e da popularidade, ainda que ambicioso e capaz de inebriar-se pela glória, caráter muito complexo, sentia-se Menezes chegado tarde à sociedade brasileira, entrando no mundo quando desabara o domínio dos bacharéis em Direito, tantos decênios antes florescente, indisputável, monopolizador.

Agora era a vez do militarismo, a espada a tinir pelas calçadas, o argumento, a argúcia e a eloquência cedendo o passo ao fato e à força (...).

Ah! sim, o outro tempo!... (TAUNAY, 1971, p. 30)

Personagem a personagem, Taunay vai tecendo uma complexa trama com os caracteres mais distintos entre aqueles que compunham a sociedade carioca e fluminense da época. Também de grande interesse é a exposição das ideias ufanistas do Conselheiro Babo de Magalhães, pai do melhor amigo de Menezes, Roberto, sobre a política econômica liberalizante do ministro Ruy Barbosa:

O Império centralizara demais tudo, prendera com zelo exagerado as forças de propulsão do Brasil. Estava o país mostrando que precisava de muito mais

iniciativa. Era de pasmar aquela multidão de bancos e companhias. (...) Dava-se a esses estudos e nutria a pretensão de entender um pouco do riscado. Acompanhava *pari passu* o admirável Rui Barbosa. Em finanças, como em tudo, chegada certa emergência, convinha ter audácia – a lição dos mestres. Queria parecer-lhe que até aquele momento estavam já em movimento perto de 3 milhões de contos de réis, soma estupenda, de que nunca se cogitara nesta parte da América! Ah! O Rui, que homem, que cabeça! Estava assentando os alicerces de assombrosa e inabalável prosperidade. (TAUNAY, 1971, p.52)

O Conselheiro Babo, que conversa numa festa com Menezes, chega ao cúmulo da admiração pelo ministro ao afirmar que “só para salientar semelhante figura, valia a pena ter-se feito a República”. Conclui sua exposição a Menezes afirmando que o *encilhamento* era uma aprendizagem necessária ao país:

Que formidável reserva tinha formado a economia brasileira! Muitos censuravam o encilhamento, êle não; precisava-se de aprendizagem. O avaro não se transmuda em sensato gastador, sem experimentar uma fase de prodigalidade; era a regra. *Natura non facit saltus*. Os princípios econômicos não se furtam às leis gerais. Todos os Lamarim, Carcundal, Peçanha e tantos outros especuladores de alto viso estavam prestando excelente serviço à nação; eram, na linguagem do esporte, verdadeiros entraineurs. (TAUNAY, 1971, p. 53) sal

Assim, Taunay vai representando uma sociedade fluminense em processo de rápida transformação: os valores da monarquia deposta desaparecendo, a perda da coesão da aristocracia e sua associação com novos ricos da bolsa, as cotações da bolsa se tornando assunto de senhoras e mocinhas nos eventos sociais, a ilusão da inesgotável riqueza tomando conta de todos ao redor de Menezes. Seja em meio a um concerto no Municipal, nas lojas mais refinadas da Rua do Ouvidor ou em uma *soirée* na casa dos Siqueira, o *encilhamento* monopoliza as conversas e atenções. Numa conversa como seu amigo Roberto, que começava a acumular fortuna como “zangão” na praça, sem ter o estudo ou o título de bacharel de Menezes, vemos o conflito dos valores deste com a opinião de seu amigo:

O incontestável é que se nadava em um mar de ouro; todos ganhavam, ninguém perdia; um céu aberto, coisa nunca vista!
E como Menezes contestasse a existência do ouro, querendo substituí-lo por papel, replicava muito gárrulo e até meio zangado, que se deixasse disso – ouro era o que ouro valia. Como tal papel sujo, roto, esfarrapado ou muito novinho e catita, comprava ou não tudo de que carecia? (TAUNAY, 1971, p. 24)

Após este relato de Roberto, encontramos Menezes sozinho na Rua da Alfândega, pensando nas palavras de seu amigo, como um personagem da literatura russa a que Foot

Hardman se refere – via a bolsa como algo sobrenatural e isto o tentava, queria descobrir os meios pelos quais se armava aquele mistério sobre a multiplicação de riquezas:

Por que, também, não iria à bolsa, simples curiosidade, estudo de amador? Afinal, precisava analisar tudo isso, coisa até de patriotismo, saber que rumo ia levando o Brasil, sondar se lhe fosse possível, o terreno em que se levantavam tão alterosas construções, a base de toda essa incrível prosperidade, buscar conhecer se, em vez do ouro tão apregoado, não havia muito pechisbeque, falaz e perigosíssima fantasmagoria. (TAUNAY, 1971, pp.29-30, grifos meus)

Conversa após conversa, Menezes, poupador, conservador e sebastianista, vai se convencendo a investir ele também na bolsa, tantas as propostas que recebe e os exemplos de enriquecimento rápido e fácil que lhe vão enumerando. Até que o Dr. Ferreira Sodré, político influentíssimo e amigo de sua família, acaba por convencê-lo a assinar mil *ações irredutíveis* da empresa Lamarim numa relação “destinada aos melhores amigos”, como lhe diz o Doutor, com ações cedidas ao par que subiriam em breve, de tal maneira que o negócio tinha “feição de verdadeiro favor”. O nome do barão de Lamarim já aparecera como referência de sucesso certo nos negócios quando Menezes conversava com Roberto e este lhe narrou o desespero e a confusão no dia marcado para a subscrição das ações de uma empresa ferroviária à qual fizemos referência no episódio da “pândega nas subscrições”:

Anunciara-se com muito aparato, grosso bater de bumbo e todos os ff e rr, a empresa da estrada de ferro do Capim Melado a Quingombololó. Já se sabe, letras garrafais, garantia de juros dos governos federal e estadual, cálculo da produção de milhões de pés de café, diretoria de velhos e sisudos politicões, de barão para cima, vistosos narizes de cera, comissão fiscal toda puxada a substância, gente de cruz, dessa que zela a sua reputação e só quer o bem do país.

– Onde ficava a tal estrada? perguntou Menezes.

– Ora, quem lá sabia? Pelo menos ele, Roberto, não lhe poderia dizer, ainda que já lhe tivessem passado pelas mãos milhares destas ações. Era o que menos importava – zona riquíssima, terras ubérrimas, roxas, amarelas, de todas as côres.

Algarismos a valer. Tudo calculado, prejuízos possíveis, certos mesmos, abatimentos enormes sobre a renda mínima, e, entretanto, que juros!... Havia também barro para duas fábricas, uma, já em andamento, de telhas francesas e tijolos impermeáveis, outra de porcelana finíssima...

A matéria fôra descoberta por sábio alemão, de nome muito arrevezado, *brocks, chocks... brucks*.

– Alguma seriedade em tudo isso? indagava Menezes um tanto ansiado. (TAUNAY, 1971, p.27)

No entanto, as ressalvas de Menezes quanto à possível seriedade dessa euforia do dinheiro fácil acabam cedendo à tentação quando o Dr. Ferreira Sodré lhe oferece a oportunidade de subscrever as *irredutíveis* da empresa Lamarim. Pouco depois, numa

conversa com o Sr. Ribeiro Fonseca, a quem mal conhecia, este lhe ofereceu a oportunidade de subscrever uma lista das mesmas ações *irredutíveis*, com desconto de 5% sobre o valor nominal de 40\$000, explicando-lhe que o Lamarim formara um sindicato de capitalistas aos quais cedera as mesmas com desconto de 10%. Ao descobrir que o Dr. Ferreira Sodré, o amigo da família, fazendo parte do mesmo sindicato, fizera-o assinar 1000 daquelas ações ao par, Menezes percebe que este embolsaria 4 contos de réis seus. Mesmo com o conselho do Sr. Ribeiro Fonseca para que ele “roesse a corda”, como todos faziam, Menezes se decide por cumprir a palavra e a assinatura. Esta breve experiência de ser logrado e de desilusão o faz decidir-se por não mais jogar na bolsa. Sobre o Dr. Ferreira Sodré, nos diz Taunay:

Lacedemônio em Esparta e ático em Atenas, constituíra a sua filosofia política e social. No meio da corrupção, corrompido e corrutor, quando possível.

Viera a República, e compreendeu logo que cumpria, sem mais tergiversações, aderir à nova ordem de coisas. Respondeu, pois, ao Almeida Nogueira em meia dúzia de linhas – fato consumado, a pátria acima de tudo, sacrifício indeclinável, de nenhuma importância a questão de forma de governo, etc., etc. – e foi-se passando sem espalhafato, com armas e bagagens, todos os seus recursos enfim, para tirar o maior proveito imediato da nova situação.

Não deu um pulo acrobático; deixou-se escorregar com a maior elegância e naturalidade.

Desentranhou dos jornais velhos de São Paulo uns artiguinhos de estudante e chegou a reivindicar direitos a republicano histórico. (...) Com o máximo desembaraço denominou o nascente regime "a nossa cara República".

Com tudo isso não embarçou ninguém, e menos a si próprio; mas, porventura, quem pinta cabelos, bigodes e barbas, e da noite para o dia faz do branco preto, engana a quem quer que seja? (TAUNAY, 1971, p. 44)

Este parece ser um retrato genérico e perfeito dos antigos monarquistas que aderiram à causa republicana por interesses políticos e econômicos, contribuindo em grande medida para que se possa compreender de que maneira foi possível manter na República o domínio dos mesmos negociantes do Império. Homens como o Conselheiro Mayrink, o barão de Mesquita ou o Comendador Moitinho, representantes do capital comercial e bancário que dominava a economia fluminense na década de 1880, não tiveram seus interesses ameaçados com a troca do regime. Antes, se fizeram valer da instabilidade do nascente governo para ampliarem seus negócios com o aval estatal em troca do adesismo. É fácil imaginar o barão de Mesquita, homem que, como tantos outros, não abriu mão de seu título nobiliárquico, discursando ao lado do governador Francisco Portella, na fundação da E.F.T., em palavras de exaltação à República próximas às do Dr. Ferreira Sodré:

Cumpria, porém, trabalhar pela tal cara república, devotar-se por ela *ex imo cordis*, embora conservasse todo o respeito, imensa admiração pelo Sr. D. Pedro de Alcântara, o ex-monarca, desinteressado por excelência, uma das mais belas figuras do século, e mais isto e mais aquilo.

Nunca mais dissera D. Pedro II, fazendo isso parte do seu programa de republicano convencido, definitivo.

Se aludia às vêzes ao número dinástico, acrescentava sem demora: segundo e último imperador do Brasil. Entusiasta da monarquia constitucional, representativa até 15 de novembro, citando a cada passo a Inglaterra e os seus processos governamentais e políticos, do dia 16 em diante voltara-se todo para os Estados Unidos, o grande, formoso modelo (...). Achara prático ir-se colocar logo do lado do punho da espada e não diante da ponta. (...) O adesismo, afinal, um título de benemerência. Muito belo ter-se caráter, coerência, dignidade, buscar resguardá-los; mas casos havia, em que abrir até certo ponto mão dêles, abdicá-los, fazer reais sacrifícios, era obra de patriotismo.(...)

Talvez houvesse que se sujeitar à penosa ditadura. Paciência. O futuro justificaria tudo. Esperassem... Em suma, um refinado canalha.

Lá no íntimo, o que simplesmente o preocupava, era ganhar dinheiro, jogar na praça, armar-se de boas libras esterlinas, depois influir no câmbio, aproveitar as flutuações do encilhamento, ir para a Europa, de mudança radical, talvez, quem sabe? (TAUNAY, 1971, pp. 44-45)

Também no amor, o protagonista sofre com dúvida semelhante à que coloca em xeque suas convicções econômicas conservadoras, assentadas sobre os títulos da dívida pública com que seu pai construíra sua fortuna, e a sedução da bolsa de valores. Menezes passa toda a trama em dúvida entre se dedicar a uma relação com futuro promissor de casamento estável junto à bela, pura e alva Alice Dias ou se atirar a uma aventura com a prima desta, a igualmente bela, lasciva, morena e casada Laura Siqueira. Quanto ao amor, custará mais tempo a Menezes que com relação ao jogo na bolsa para enfim se decidir a seguir seus valores, mesmo em meio a uma sociedade em que isto perdera o valor frente ao dinheiro. Esta é a reflexão moral do autor que perpassa a obra.

Essa cruel e asquerosa época do *encilhamento* terá contudo, dilatada repercussão na vida social brasileira, derivando-se dela hábitos, tendências, objetivos, e aspirações, de todo o ponto contrários às inflexíveis leis econômicas e que dificilmente hão de ser desarraigados do nosso organismo moral. (TAUNAY, 1971, p. 246)

Taunay nos escreve com sarcasmo sobre os empreendedores e suas empresas, descrevendo personagens que parecem encontrar-se descolados da ficção também na história da E.F.T. Assim como na companhia ferroviária do barão de Lamarim, a empresa presidida pelo barão de Mesquita conseguiu reunir diversos nomes de peso em sua diretoria e seu conselho fiscal. Compunham também a diretoria o vice-presidente Jorge da Costa Franco, o visconde da Costa Franco, e o secretário Alfredo Prisco Barboza, o barão de Campolide; o

conselho fiscal composto pelo visconde de Carvalhães, Comendador Domingos Moitinho, e Custódio Martins de Souza¹⁰⁷. Mas apenas tratei do momento de crescimento da bolha especulativa, do *encilhamento*, faltando ainda estudar mais de perto a atuação desses homens de negócio junto ao Governo Provisório do Rio de Janeiro nesse período. Só depois disso, observarei os “cavalos” humilhados e os “jóqueis” vitoriosos no momento do estouro da bolha, ou, nas categorias de Taunay, verificarei quem são os “esfolados” e os “esfoladores”.

2.2 – Governo Provisório no Rio de Janeiro: crise orgânica e federalismo centralista

A nomeação de Francisco Portella, membro mais antigo do Partido Republicano na antiga província, para o cargo de governador do estado do Rio de Janeiro, em 16 de novembro de 1889, partiu de uma indicação do ministro das Relações Exteriores do Governo Provisório, Quintino Bocayuva¹⁰⁸, ao presidente Deodoro da Fonseca, segundo afirmação de Renato Lemos. Essa indicação significou preterir para o cargo José Thomaz da Porciúncula¹⁰⁹, quem considera que seria “talvez o republicano de mais sólidas bases políticas regionais, consolidadas durante os vários mandatos que exercera como deputado provincial e estendidas por todo o 9º distrito eleitoral, especialmente em Petrópolis, Paraíba do Sul, Sapucaia, Magé e Estrela” (LEMOS, 1989, p. 45). Porciúncula foi nomeado governador do Maranhão em 31 de dezembro, fato que Lemos aponta como possível compensação e reconhecimento de sua força, mas que considero ser uma demonstração ainda maior da força de Portella, uma vez que se afastava do cenário fluminense seu principal concorrente dentro do Partido Republicano.

Iniciar-se-ia assim, junto à afirmação da ordem republicana no Rio de Janeiro, uma disputa entre facções do Partido Republicano que correspondem a frações da classe dominante no estado e seus respectivos interesses no processo constituinte. Enquanto Portella procurou se valer das prerrogativas do cargo e do apoio presidencial para constituir uma rede

¹⁰⁷ Assim como Domingos Moitinho, o visconde de Costa Franco, o visconde de Carvalhães e o barão de Campolide eram negociantes lusitanos estabelecidos no Rio de Janeiro, havendo recebido seus títulos de D. Carlos I de Portugal, em 1891. Custódio Martins de Souza aparece no Almanak Laemert de 1888 como negociante de café, assim como Moitinho.

¹⁰⁸ Fundador do periódico *A República* e redator do “Manifesto Republicano”, que foi editado no jornal de 3/12/1870, em 1870, Quintino Antônio Ferreira de Souza Bocayuva foi um dos mais combativos republicanos históricos do Rio de Janeiro. Após o fechamento do *A República*, foi jornalista do *O País*, e uma dos maiores críticos da monarquia, como por exemplo na defesa daqueles que participaram da Questão Militar. Ligado ao grupo não positivista dos republicanos, foi um dos articuladores da aliança civil e militares descontentes do Império, e juntamente com Benjamim Constant, articulou a proclamação da República na reunião de 15/11/1889, na casa do marechal Deodoro da Fonseca.

¹⁰⁹ Nascido em Petrópolis, foi aluno do colégio imperial Pedro II, e formou-se em medicina pela Faculdade de Medicina. Filiado ao Clube Republicano, foi deputado provincial no Império e constituinte de 1890.
http://www.senado.gov.br/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=1987&li=25&lcab=1900-1902&lf=25

de sustentação de seu grupo no poder, lideranças descontentes buscaram organizar um polo contra hegemônico através do controle do diretório estadual do Partido Republicano. As alianças políticas estabelecidas na República não serão fundadas nas antigas filiações partidárias do Império, como nota-se pela constante oposição entre os antigos republicanos históricos fluminenses, bem como pela tentativa de composição de blocos com grupos oriundos do Partido Liberal e do Partido Conservador. Maria de Lourdes Janotti (1990) demonstra que também essas alianças entre facções de diferentes partidos é um traço de continuidade da política do Império no novo regime.

É oportuno aqui apresentar minha defesa da interpretação do golpe republicano como um movimento do tipo que Antonio Gramsci definiu pelo conceito de *revolução passiva*. Um dos princípios fundamentais da ciência política a partir dos quais o autor deduziu o conceito é a noção de que “nenhuma formação social desaparece enquanto as forças produtivas que nela se desenvolveram encontrarem espaço para um movimento progressivo posterior” (SADER, 2005, p. 77). Nesse sentido, a proclamação da República e o *encilhamento* significariam um desenvolvimento das forças produtivas liberais e expressariam a capacidade das classes dominantes em difundir sua ideologia e fazer com que ela seja assumida por uma parte das próprias classes dominadas e exploradas.

Não podemos esquecer que, embora não existisse formalmente um partido antagônico às classes dominantes, tanto o abolicionismo como a emergência do elemento popular em manifestações públicas colocavam a questão da defesa de seus interesses na ordem do dia para as classes dominantes. Rodrigo Cardoso S. de Araujo analisou a repercussão destes temas na grande imprensa e na imprensa pasquineira nos anos 1880 em um trabalho recente¹¹⁰. O autor afirma que políticos abolicionistas e republicanos como Lopes Trovão aproveitaram a ocasião da aprovação de uma lei que autorizava o aumento de 20 réis nas passagens de bondes a partir de 1º de janeiro de 1880 “para fazer propaganda contra o regime monárquico, valendo-se para tal do mais democrático espaço público, a rua” (ARAUJO, 2012, p. 31). Vemos assim que os políticos republicanos ganhavam consciência da necessidade de desenvolverem o que Gramsci chamou de *movimento demagógico de massa*¹¹¹ bem como se tornariam alertas às possibilidades de subversão da ordem pelas massas a partir dos distúrbios da chamada Revolta do Vintém.

¹¹⁰ ARAUJO, Rodrigo Cardoso S. de. *Pasquins: submundo da imprensa na Corte Imperial (1880-1883)*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2012.

¹¹¹ GRAMSCI, Antonio. “O conceito de revolução passiva”. In SADER, 2005, pp. 77-86.

Ainda no dia 28 de setembro de 1879, num “meeting” realizado em São Cristóvão, um grande grupo de indivíduos decidiu marchar em direção à residência do imperador a fim de exigir-lhe a revogação do novo imposto. Mas o grupo foi impedido de se aproximar pelas forças policiais que cercavam a região.

O evento serviu como combustível para a já indignada multidão. No primeiro dia de 1880, data em que deveria começar a ser efetuada a cobrança do imposto, foi realizado um novo “meeting” no qual a eloquência dos oradores foi recebida pelos ouvintes como incitação à violência. Assim, nos primeiros dias do ano o centro do Rio de Janeiro se transformou em campo de batalha: bondes foram virados, mulas esfaqueadas, trilhos arrancados e condutores agredidos. (ARAUJO, 2012, p. 31).

Se a cobrança do imposto acabaria suspensa, o que pode ser considerado uma derrota para os empresários a frente das companhias de carris urbanos, outras medidas tenderiam a excluir as classes trabalhadoras da participação política formal. Entre estas se destaca a reforma do sistema eleitoral promovida pela chamada “Lei Saraiva” (1881), que deu origem à criação de um amplo aparato burocrático de fiscalização de renda visando à exclusão das massas populares dos pleitos. A imprensa pasquineira transformou a crítica à reforma do governo em convocação de uma revolução popular contra a República, sendo este o acontecimento mais alardeado ao longo de todo o ano de 1881 (ARAUJO, 2012, pp. 60-61).

Vejo nestes movimentos de “meetings” e de “pasquins” a difusão de uma ideologia progressista republicana com a finalidade de cooptação dos dominados pelos dominadores. Incitando a participação popular em movimentos de defesa de seus interesses partidários, as classes dominantes conseguiram conduzir o processo do golpe e da construção do novo regime político. Discursos políticos e editoriais de periódicos inflamados representaram importantes instrumentos para o convencimento de que a República atenderia a todos os seus problemas, promovendo uma mudança na forma da dominação que manteve sua substância, uma *revolução passiva*. Demonstra-se assim o outro princípio fundamental da ciência política a partir do qual Gramsci deduz seu conceito de *revolução passiva*: “a sociedade não se coloca problemas sem que as condições necessárias para sua solução tenham se formado” (SADER, 2005, p. 77). Revestida pela divindade que a ideologia positivista lhe atribuía, a República foi apresentada como esta solução.

O sucesso na condução deste movimento puramente reformista pode ser compreendido a partir da crise de hegemonia da classe dirigente do Império. Gramsci afirma que existem momentos na vida história dos grupos sociais em que estes se afastam de seus partidos

tradicionais, pois os homens que os constituem, os representam e os dirigem não são mais reconhecidos como expressão própria de sua classe ou fração de classe¹¹².

Quando essas crises acontecem, a situação imediata se torna delicada e perigosa porque o campo está aberto às soluções de força, à atividade de potências obscuras, representadas por homens providenciais e carismáticos.

(...)

A crise cria situações imediatas perigosas, porque os diversos estratos da população não têm a mesma capacidade de se orientar rapidamente e de se reorganizar com o mesmo ritmo. A classe dirigente tradicional, que tem um pessoal adestrado numeroso, muda homens e programas e reassume o controle que lhe estava escapando, com uma rapidez maior do que aquela que pode haver nas classes subalternas. (SADER, 2005, pp. 51-52)

Diante de uma crise orgânica que se instalou no governo monárquico, as classes dirigentes tradicionais conseguiram reformular suas estruturas partidárias, demonstrando grande capacidade de reagir contra o que Gramsci chamou de *espírito do hábito*, “as tendências a se mumificar e se tornar anacrônico” (SADER, 2005, p. 53), que ameaçaria todos os partidos. Daí verificarem-se tantas continuidades na política econômica. Através das liberdades e garantias à ação de empresários de companhias de bondes e trens que caracterizaram o período do *encilhamento*, o Estado republicano só permitiu acumular muito mais do que aquilo que seria obtido com o imposto de um vintém.

Outro conceito importante de Gramsci para a compreensão da política brasileira e fluminense do período é o de *cesarismo*, que “exprime uma situação em que as forças em luta se equilibram de um modo catastrófico, e que a continuação da luta só se poderá dar com a destruição recíproca” (SADER, 2005, p. 62). Acredito que a chamada “questão militar” trouxe para o movimento republicano a possibilidade de deslocar as relações entre força política e força de partido para o campo das relações políticas imediatas. Assim, foram geradas as condições históricas para o desencadeamento da *revolução passiva* que instaurou o regime republicano. Este seria um governo de compromisso entre federalistas oriundos das classes dominantes, agrupados nos partidos republicanos estaduais, e positivistas oriundos da burocracia militar e das classes médias urbanas, que buscavam construir uma base de seus governos através de alianças com facções das classes dominantes.

Assim, se não pareceu iminente uma catastrófica destruição mútua dos “partidos” federalista e positivista no momento da revolução passiva republicana, os episódios das duas revoltas da Armada e da Revolução Federalista demonstraram que as relações políticas imediatas, militares, estavam no horizonte. Assim, tanto Deodoro da Fonseca como Floriano

¹¹² GRAMSCI, Antonio. “Observações sobre alguns aspectos da estrutura dos partidos políticos nos períodos de crise orgânica”. In SADER, 2005, pp. 51-62.

Peixoto representaram uma fase inicial do *cesarismo* que Gramsci atribui a todo governo de coalizão, podendo se desenvolver até os graus mais significativos ou não¹¹³.

Todavia o cesarismo, mesmo exprimindo sempre a solução “arbitral” – confiada a uma grande personalidade – de uma situação histórico-política caracterizada por um equilíbrio de forças com perspectivas catastróficas, não tem sempre o mesmo significado histórico. Pode haver um cesarismo progressivo e um regressivo e o significado exato de cada forma de cesarismo, em última análise, pode ser reconstruído a partir da história concreta, mas não por meio de um esquema sociológico. (SADER, 2005, p. 62)

Considerando que Gramsci afirma ainda que o *cesarismo* seria progressivo se sua intervenção auxilia o triunfo da força progressista, mesmo que seja com certos compromissos e limitações da vitória, considero que esta categoria possui alguma aplicabilidade no caso em estudo. As reformas financeiras do governo de Deodoro certamente foram ao encontro das forças econômicas progressistas, e o gabinete de Floriano também administrou a crise do *encilhamento* com medidas favoráveis aos interesses de banqueiros e negociantes. Mesmo o excessivo centralismo na política que caracterizou as indicações de governadores no Governo Provisório e no período posterior à renúncia de Deodoro, além das tentativas de controle dos processos eleitorais, não implica no prevalecimento do elemento restauração sobre o elemento revolução. O centralismo militar dos primeiros anos do novo regime representou, a meu ver, um progressismo positivista centrado na figura de um “ditador republicano”.

Assim como a proclamação da República representou uma *revolução passiva*, e não uma revolução completa, penso que o *cesarismo* de Deodoro e Floriano tem maior tendência regressista que progressista, se aproxima mais do de Napoleão III que do de Napoleão I. Gramsci afirma o caráter quantitativo-qualitativo do *cesarismo* de Napoleão I, o que significa que representou “a fase histórica de passagem de um tipo de Estado a um outro tipo”, enquanto o *cesarismo* de Napoleão III teria caráter apenas limitadamente quantitativo, pois representou “somente a ‘evolução’ do mesmo tipo de Estado, segundo uma linha ininterrupta” (SADER, 2005, p. 65). Baseando-me nas continuidades econômicas (políticas monetária e financeira) que foram apresentadas no item anterior e nas continuidades políticas (disputas e alianças partidárias) que serão apresentadas neste item, defendo uma interpretação dos *cesarismos* deodorista e florianista como governos de coalizão que representaram a evolução do Estado constitucional monárquico, e não uma completa revolução republicana.

¹¹³ GRAMSCI, Antonio. “Cesarismo”. In SADER, 2005, pp. 62-67.

Por isso, o conceito de *federalismo centralista* que apresento para o entendimento da política republicana se aproxima à noção de *cesarismo regressista*. Os embates entre o congresso e a presidência da República demonstraram a luta entre distintos projetos, mas a maior parte das oligarquias estaduais limitou sua oposição às possibilidades da ordem constitucional, mesmo quando esta foi ignorada pelos presidentes militares. Isto demonstra as concessões feitas pela classe proprietária na coalizão com as Forças Armadas para manutenção da ordem sócio-econômica no momento posterior à abolição do trabalho escravo. A consolidação dos princípios federalistas na Constituição de 1891 e sua afirmação a partir dos governos de Prudente de Moraes e Campos Salles demonstrou a condição desigual em que se encontravam os militares positivistas no compromisso com as oligarquias regionais.

Pensando processo político de construção do novo regime nestes termos, penso ser possível alcançar um melhor entendimento sobre as disputas e alianças partidárias. Apenas três dias após a proclamação da República e dois após a nomeação de Portella, a Assembleia Provincial do Rio de Janeiro aprovou uma moção de apoio ao novo governo do Estado, que foi apresentada pelo deputado Almeida Pereira¹¹⁴, líder da maioria conservadora. No mesmo dia, realizou-se uma reunião no Rio de Janeiro com antigos políticos monarquistas que declararam extintos os antigos partidos em todo o país e que concordaram em aguardar a realização de eleições constituintes (LEMOS, 1989, p. 49). Esta generalização do adesismo demonstra que não há nada de exagero na caricatura feita por Taunay, através do Dr. Ferreira Sodré, pois quase todos os políticos do Rio de Janeiro preferiram se “colocar logo do lado do punho da espada e não diante da ponta”.

Mesmo com estas intenções de apoio e participação nos debates sobre uma nova constituição, o Governo Provisório extinguiu, por força de decreto, as Assembleias Provinciais em 22 de novembro, como faria também com os órgãos de administração local eleitos ainda no Império em decreto de 30 de dezembro. Tal medida, longe de demonstrar alguma intransigência com a sociedade política do Império e com os interesses dos segmentos da sociedade civil que representava, a dissolução das Câmaras teve a intenção de dotar de amplos poderes o Governo Provisório e estabelecer uma administração mais centralizada enquanto não era elaborada a nova constituição. Além do mais, Maria de Lourdes Janotti demonstra que já se haviam ocorrido uniões oportunistas entre republicanos e monarquistas,

¹¹⁴ Embora Lemos não esclareça quem era o Almeida Pereira, é bem provável ser um dos descendentes da família Almeida Pereira de Campos dos Goitacazes, lideranças do Partido Conservador na província do RJ (Império), e senhores de engenho. Os Almeida Pereira uniram-se, através de laços de casamento, com os Carneiro da Silva de Quissamã, também do partido Conservador, tendo como uma das suas lideranças, o José Carneiro da Silva, visconde de Araruama, que fundou o Engenho Central de Quissamã.

visando fins eleitorais e provocando sérias cisões partidárias, desde as últimas décadas do Império. Como exemplo, a autora cita a aliança entre a União Conservadora e o Partido Republicano em São Paulo no ano de 1876, o mesmo que faria o Partido Liberal em outras províncias e em diferentes ocasiões.

Da mesma forma que não houve adesão dos políticos ao Império, não se pode falar de adesismo da maioria à República. Abaladas as bases partidárias tradicionais, era natural que se continuasse a política das alianças e dos conchavos eleitorais. Como os republicanos não tinham quadros suficientes para prescindir da influência dos políticos das extintas organizações partidárias, compuseram-se facilmente com os antigos chefes, mormente quando afigurou-se-lhes a necessidade de frear a democratização do Estado. (JANOTTI, 1990, pp.53-54)

Valendo-se do direito de nomear câmaras de intendentes para a administração local e do mecanismo de controle eleitoral pelos presidentes dessas câmaras, previsto pelo “Regulamento Alvim”¹¹⁵, Portella buscou estruturar suas bases de apoio em todo o estado de maneira independente ao Partido Republicano. A nomeação dos três vice-governadores do estado, em 9 de janeiro de 1890, também seguiu esta lógica: o 1º vice, Manuel Martins Torres¹¹⁶, era membro do antigo Partido Liberal de Niterói; o 2º, Theophilo Teixeira d’Almeida, e o 3º, Cyrillo de Lemos Nunes Fagundes, só haviam aderido à causa republicana em fins do Império e não tinham qualquer expressão no partido (LEMOS, 1989, p. 48). No governo estadual – a exemplo do que ocorrera em nível federal, a escolha de nomes para ocuparem os principais cargos decisórios foram feitas de maneira vertical pelo chefe do Executivo, respeitando-se mais os interesses do capital comercial e bancário fluminense que as alianças partidárias dos tempos monárquicos. Diante desse fato, acredito que embora fosse consenso entre a classe dominante o modelo federativo, o Rio de Janeiro assistiu à criação de um *federalismo centralista*. Longe de representar a autonomia estadual, o governo de Portella tinha seu lastro político no Executivo federal, de maneira que o modelo de federalismo criado significou apenas a ampliação das responsabilidades e decisões políticas e o repasse de parte das receitas públicas, mediante o necessário alinhamento ao governo de Deodoro.

Diante deste controle político do novo estado cada vez mais centralizado nas mãos do governador, Silva Jardim, Alberto Torres, Santos Werneck¹¹⁷ e outras lideranças históricas

¹¹⁵ Decretos nº 200-A, de 08/02/1890, e nº 511, de 23/06/1890.

¹¹⁶ Manuel Torres era “chefe político em Niterói e um dos principais líderes do extinto Partido Liberal, além de pai de Alberto Torres, secretário do partido Republicano desde a sua fundação” (LEMOS, 1989, p. 38)

¹¹⁷ Antonio Luiz dos Santos Werneck era advogado, proprietário rural em Três Rios e sobrinho de Ignácio dos Santos Werneck, o barão de Bemposta, cafeicultor e proprietário da fazenda Sant’Ana do Calçado em S. José do Rio Preto, Paraíba do Sul/Rio de Janeiro. <http://www.sfreinobreza.com/NobB.htm>. O barão era bisneto do patriarca da família Werneck, Ignácio de Souza Werneck, um dos “conquistadores” da região do médio do Vale

convocaram um congresso para organizar um diretório que se tornasse o centro do Partido Republicano do estado. Realizado em 15 de abril, em Niterói, o congresso iniciou o afastamento entre o Partido Republicano do estado e o governador Portella, que foi excluído do diretório estadual. O novo diretório passou a ser composto por Silva Jardim, Theophilo d'Almeida e Santos Werneck – reeleitos – além de Francisco Santiago e Oscar Varady¹¹⁸. Com a redução de um membro, Alberto Torres e Virgílio de Andrade Pessoa também deixam o diretório. Foi, no entanto, a elaboração da lista oficial de candidatos às eleições para a Assembleia Nacional Constituinte, previstas para 15 de setembro de 1890, que agravou as divergências entre o governador e o diretório, o qual acusou então Portella de tentar impor nomes indicados pelo governo federal, desrespeitando a autonomia estadual (*idem*).

Santos Werneck fora nomeado em 3 de dezembro de 1889 para a comissão especial encarregada de elaborar o projeto constitucional a ser apresentado pelo Governo Provisório à Assembleia Nacional Constituinte, projeto que, após revisão de Ruy Barbosa, foi aprovado em 22 de junho de 1890. No entanto, é possível perceber que as relações entre o membro do diretório estadual e o governador já estavam estremecidas, pois Santos Werneck, autor do projeto, acabaria de fora da lista oficial de candidatos à Assembleia. Por sua vez, alguns políticos republicanos, como Nylo Peçanha, Virgílio Pessoa, Alcindo Guanabara e Érico Coelho tomam uma posição mais pragmática ante as circunstâncias e compõem a chapa governista, adotando uma postura mais crítica ao Governo Provisório depois de eleitos.

Ocorreria o rompimento formal entre o partido e o governo com o lançamento de uma chapa de oposição para as eleições, por meio de um manifesto de 2 de setembro de 1890 que acusava Francisco Portella de exercer um poder ditatorial e de afastar não só o Partido Republicano das decisões sobre a política estadual, como ainda as maiores lideranças dos demais partidos extintos. Percebemos aí um indício da estratégia que a oposição republicana buscava para fazer frente à máquina eleitoral nas mãos do governador: buscar o estreitamento das relações com antigos monarquistas. Esta estratégia de fortalecimento através da cooptação das lideranças e apoio nas bases eleitorais do Império seria adotada pelo diretório principalmente após a vitória total da chapa governista nas eleições de setembro, que se dera também em todos os estados.

do Paraíba no final do século XVIII e início do XIX, principal região da base conservadora do Império brasileiro (STEIN, 1961; MATTOS, 1986).

¹¹⁸ Theophilo d'Almeida (além de muitos outros membros de sua família) e Oscar Varady também eram acionistas da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brasil*, empresa que analisarei melhor adiante. Santos Werneck não aparece como acionista, mas seu sogro, o barão de Werneck, subscreveu 500 ações da companhia.

Menos de um mês antes das eleições para a Constituinte nacional, em 30 de agosto de 1890, o Conselheiro Paulino José Soares de Souza, filho do visconde do Uruguai, havia presidido uma assembleia na qual fora fundado o Partido Republicano Moderado. Embora a recomendação do próprio Conselheiro Paulino aos colegas do novo partido tenha sido a abstenção nas eleições que se aproximavam, os antigos monarquistas não ficariam fora da disputa política por muito tempo (LEMOS, 1989, p. 50). No entanto, não se pode inferir apenas pela formação de um partido oposicionista que os segmentos da classe dominante fluminense congregados no novo partido deixavam de ter seus interesses econômicos assegurados durante o Governo Provisório. O fato de muitos estarem à frente de concessões ou serem acionistas das companhias fundadas no *encilhamento* mostra que essa oposição tinha seus limites no consenso estabelecido pela sociedade civil a respeito da construção do Estado republicano, sem que seus negócios fossem ameaçados, pois representavam o mesmo capital comercial e bancário do qual dependia o governo para sua sustentação.

Conselheiro Paulino, principal liderança da conservadora fluminense, proprietário de engenhos em Itaboraí e fazendas em Cantagalo, foi também diretor da *Companhia Estrada de Ferro Leopoldina*, empresa que se constituiria da incorporação de diversas ferrovias nas províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo¹¹⁹. Foi o responsável pela construção do ramal de Sumidouro da *E. F. Cantagallo* que conectou a ferrovia fluminense à rede mineira da *E. F. Leopoldina* na mesma época em que José Augusto Vieira construía outro ramal da ferrovia mineira. Na semana seguinte à fundação do novo partido Moderado, em 5 de setembro de 1890, era também fundada a *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brasil*, que viria a comprar a *Leopoldina*. O Conselheiro Paulino não participa da fundação da empresa diretamente, mas seu filho Luiz Paulino Soares de Souza está entre os acionistas da companhia, que surgia tendo como ambiciosos fins:

- 1º Requerer, comprar, vender e costear por conta propria ou alheia, estradas de ferro, engenhos centraes e fabricas.
- 2º Contractar empreitadas e sub empreitadas a construção de estradas de ferro, engenhos centraes, fabricas e melhoramentos de portos.
- 3º Fundar nucleos coloniaes mediante favores do Governo Federal.
- 4º Organizar companhias, encarregar-se do levantamento de emprestimos e compra de materiaes no paiz e fora d'elle.

¹¹⁹ A *Companhia Estrada de Ferro Leopoldina* foi autorizada a funcionar através do decreto nº 4.976, de 5/06/1872. O primeiro trecho de 38 km foi inaugurado em 8/10/1874, e contava com três estações, a saber: São José d'Além Parahyba, Pântano e Volta Grande. Com o avanço dos seus trilhos, duas novas estações foram contempladas, Santa Rita de Meia Pataca e Leopoldina. Restrita a província de Minas Gerais, em 1887, a companhia chegou a RJ, após adquirir a *Estrada de Ferro de Cantagallo*. Em 1890, a companhia incorporou várias companhias, linhas e ramais.

- 5º Fazer empréstimos a empresas e empreiteiras e n'ellas interessar-se, mediante acordo e as necessarias garantias.
- 6º Fazer transacções baseadas na lei denominada – “Torrens”, que se baixou com o Decreto Nº 451 B de 31 de Maio de 1890.
- 7º Efectuar operações bancarias para os fins de colonização, podendo tambem fazer todas aquellas que tenham por objeto auxiliar os fins sociaes.¹²⁰

Essa companhia demonstra claramente o variado espectro de investimentos a que a classe dominante fluminense se lançava no *encilhamento*, não se restringindo às ferrovias. A *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil* foi organizada pelo barão de Ipanema, que reuniu entre seus pares subscritores para as 250.000 ações no valor nominal de 200 mil réis cada, totalizando um capital social de Rs. 50.000:000\$000. Examinando sua ata de constituição pode-se perceber o peso do capital bancário no empreendimento, pois 65.700 ações pertencem a diversos bancos, totalizando 26,28% do capital subscrito. Os bancos que mais se destacam são: *Banco Colonizador e Agricola* (10.000 ações); *Banco Auxiliar* (8.000 ações); *Banco União Ibero Americano* (6.900 ações); *Banco Lavoura de São Paulo* (6.000 ações); *Banco Popular*, *Banco Industrial e Mercantil*, *Banco Franco Brasileiro* e *Banco Luso Brasileiro* (5.000 ações cada). O outro destaque é o nome de Henry Lowndes, o visconde de Leopoldina, com 49.742 ações subscritas, ou 19,89% do capital total. Este parece ser a identidade verdadeira do criptônimo Willian Drowns, visconde de Petrolina, que é utilizado pelo visconde de Taunay para se referir a um dos grandes nomes do *encilhamento* e da *União Geral das Indústrias do Brazil*.

Encontra-se também na mesma ata Domingos Moitinho como um dos maiores acionistas da companhia (4.750 ações) e sendo eleito para a diretoria como secretário. O Conselho Fiscal é composto por outros importantes negociantes de café, como Jorge Luiz Teixeira Leite, neto do barão de Itambé e sobrinho do barão de Vassouras, e apresenta dentre seus suplentes o nome do visconde de Carvalhães. Outros nomes de acionistas da E.F.T também figuram na lista de acionistas anexa à ata de constituição da *Companhia Geral*, como Jorge da Costa Franco, Theophilo d’Almeida e Oscar Varady. Curiosamente, José Augusto Vieira não aparece na lista de acionistas da companhia, embora seu filho informe que trabalhou para esta e fez fortuna através de operações com seus papéis, como foi visto anteriormente. Quem aparece ocupando o cargo de delegado da companhia na Europa é Luiz Godofredo d’Escragnolle Taunay, filho do 1º barão de Taunay¹²¹ e irmão do visconde de

¹²⁰ Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil. Registro nº 985, de 11 de setembro de 1890, Livro nº 41 da Junta Commercial.

¹²¹ Félix Émile Taunay chegou ao Rio de Janeiro em 1816, integrando a missão artística francesa. Além de pintor foi professor, inclusive preceptor de Dom Pedro II, ensinando-lhe francês.

Taunay, que, por sua vez, era casado com Cristina Teixeira Leite, filha do barão de Vassouras. A crítica de Taunay também não poupou a empresa em que ele mesmo havia depositado suas esperanças e economias:

Estrondoso sucesso veio, quando menos se esperava, injetar vida nova, impulso extraordinário, intumesciente frenesi, talvez até então nunca visto, ao *encilhamento*. Foi a organização da vastíssima companhia *União Geral das Emprêsas do Brasil*, que devia abranger a maior cópia das especulações em andamento, absorvendo e chamando a si, em sucessivas sucções, tôdas as estradas de ferro, tôdas as linhas de navegação, tôdas as usinas, além de grandiosos e ainda não explorados empreendimentos.

Quão distante, quão longe deixava, em seu alteroso, gigantesco escopo, as inúmeras companhias constituídas! Também estas já se arrastavam exaustas, cloranêmicas, caquéticas, sem mais expedientes a que recorrerem, desalentadas, perdidos todos os glóbulos vermelhos da depauperada circulação, verdade é que sangradas nas quatro veias por aquêles mesmos que as tinham concebido e criado, apresentando-se ufanos como seus pais e protetores natos! Novos e glutões Saturnos haviam feito dos filhos o predileto e diário repasto. (TAUNAY, 1971, p. 216)

Em outra passagem nos informa sobre as transações com seus papéis, além de sugerir que já havia o interesse de estender o controle da *Companhia Geral* também à *E.F. Central do Brasil*, embora a privatização da mesma só se desse um século depois:

Gravavam a enorme empresa (...) muitas e muitas hipotecas, anteriormente feitas e representadas por séries de *debêntures* ou títulos de preferência, a vencerem juros de diversos tipos, pagos uns em papel-moeda, outros em ouro. Várias dessas hipotecas, enxertadas umas nas outras, contra a lei, não tinham verdadeira base de valor, nem apoio certo em bens ou no material fixo e rodante da companhia.

Idearam então, êle, Visconde de Petrolina, e o insubstituível presidente Barreto Costa, reduzir tudo a um único padrão, e, exatamente quando imperavam só a desconfiança e a descrença e escasseara o dinheiro, anunciar, pelas tubas da fama, um empréstimo, que, pela sua importância, *ferisse deveras a imaginação dos povos*.

Lançado aqui e na Europa, serviria não só para acudir às necessidades da conversão e aos obrigatórios resgates, como para prolongar tôdas as linhas férreas e ligá-las entre si (...)

Tais proporções assumiria êsse formidável conjunto, que, sem abalos nem estranheza, nêle seria englobada, num futuro pouco distante, a tão almejada estrada do govêrno, conhecida por Central do Brasil, outrora D. Pedro II, precioso patrimônio nacional namorado sempre com olhos tantalescos pelos especuladores de marca maior. (TAUNAY, 1971, pp. 221-222)

Caberia aqui pensar mais uma vez sobre o aquilo que sugeri no item anterior: teria toda a acidez da crítica de Taunay especificamente com relação a esta empresa um cunho pessoal? Comparando as experiências de Luis de Menezes e do visconde de Taunay chegamos a um curioso dado: os 10% integralizados das 200 ações no valor nominal de

200\$000 que o autor subscreveu da *Companhia Geral* representam um valor de 4 contos de réis, mesmo valor do prejuízo de Menezes ao subscrever as 1000 *ações irredutíveis* da empresa de Lamarim, com valor nominal de 40\$000. Esse criptônimo numérico de que lança mão é intrigante, assim como o é a narração das armações com delegados na Europa, através de envios de telegramas, para forjar o empréstimo monstruoso supostamente contraído na *City*. Sendo seu irmão o delegado da companhia real na Europa, penso existirem duas explicações possíveis para esse enigma: ou Taunay foi “esfolado” por quem menos imaginava, como Menezes, ou o autor debocha dos leitores e estava por dentro do jogo dos “esfoladores”. Seria Heitor Malheiros um disfarce para que o autor pudesse malhar até mesmo seus colegas de esfolamento ou para malhar aqueles que o haviam esfolado? Em todo caso, outro testemunho da época, do almirante Custodio José de Mello, corrobora a opinião expressa por Taunay sobre esta mesma companhia:

A Companhia Geral de Estradas de Ferro era uma das muitas célebres empresas organizadas em consequência da criação dos bancos de emissão, e justamente aquela, em que a magia mais se havia aperfeiçoado, com elevar quase ao infinito, por artes de berliques e berloques, de passes e contrapasses, seu imenso número de ações. Era, por assim dizer, uma enorme "*pieuvre*" de inúmeros tentáculos, sob os quais, comprimidos, gemiam todos ou quase todos, que, na capital federal, e nos estados mais próximos a ela, dispunham de pecúlio, ainda que pequeno fosse. Era uma rede sem fim, e de cujas malhas só puderam escapar, embora gordos e sadios, aqueles que a haviam tecido. Era, finalmente, uma companhia completamente falida, cujas ações não tinham cotação na praça, e as quais, logo depois de divulgada e espalhada a notícia de haver sido cassado o célebre e misterioso aviso que mandava entregar-lhe as sobras do Tesouro, eram vendidas com abatimento de mais de 95%. Tal importava em dizer um escritor, que elas eram vendidas aos quilos para papel de embrulho. (MELLO, 1938, p. 45)

No mês seguinte, em 4 de outubro de 1890, um decreto federal convocou os Congressos Constituintes estaduais e no dia 19 desse mês Francisco Portella promulgou uma constituição provisória para o Estado do Rio de Janeiro tratando do Poder Legislativo estadual e marcou as eleições de senadores e deputados constituintes estaduais para 1º de janeiro de 1891. No dia 3 de dezembro, Porciúncula já havia voltado do Maranhão e convocou uma assembleia do Partido Republicano na qual Santos Werneck propôs uma ação conjunta com o Partido Republicano Moderado nas eleições estaduais. Em 10 de março de 1891, foi anunciada uma chapa oposicionista unitária e, dois dias depois, foi publicado na imprensa um manifesto assinado por Porciúncula que defendia a união com os antigos monarquistas em oposição a Portella. No dia 20 do mesmo mês, após o segundo adiamento, foram realizadas as

eleições para o Congresso Constituinte fluminense, que resultaram em nova derrota da oposição (LEMOS, 1989, pp. 53-55).

À nova vitória governista se seguiu, em 13 de abril, a convocação de um congresso do Partido Republicano no qual Porciúncula, defendeu junto a Alberto Torres e Santos Werneck a dissolução do antigo partido e formação de um novo Partido Autonomista Fluminense, tendo como programa a defesa máxima do princípio federalista da autonomia regional e local. Esse programa emancipacionista atendia aos diversos interesses de lideranças locais que se pretendia congregar dentro do partido, representantes de todos os antigos partidos, ao passo que usava o combate à subordinação de Portella ao governo Deodoro, aqui compreendida como *federalismo centralista*, como cimento de união dos insatisfeitos.

O que me parece essencial, para uma compreensão mais aprofundada da política fluminense do período, é um estudo que considere o entrelaçamento das bases econômicas e políticas deste novo partido, que viria a ascender ao poder após a derrubada de Deodoro e renúncia de Portella. Quais frações da classe dominante fluminense compõem esta aliança? Quais são as outras frações a que se opuseram? Quais são as divergências de programa? Que interesses econômicos representam? Estas são algumas das questões cujas respostas podem permitir um melhor conhecimento sobre a sociedade política com a qual os empresários da E.F.T. se relacionam no interior do Estado.

Nesse sentido, adoto como procedimento metodológico a investigação sobre a trajetória política, as referências culturais e a origem socioeconômica de políticos fluminenses e representantes da E.F.T., de modo a conhecer as relações sociais estabelecidas entre essas frações da classe dominante fluminense. Além disso, a análise dos discursos produzidos pelos diversos agentes tem por objetivo comprovar empiricamente o que Sônia Regina de Mendonça definiu como “integração simbiótica entre *ação* e *discurso* político”, pois concordo ser este um “exercício necessário ao melhor entendimento das relações entre posição social, ação política e discurso” (MENDONÇA, 1997, p.18).

É possível observar empiricamente esta defesa de interesses de setores da sociedade civil dentro do Estado através da análise de medidas tomadas pelo Governo Provisório fluminense em benefício da E.F.T. Os principais instrumentos de Portella para construção de sua sustentação política foram, segundo Renato Lemos, os poderes excepcionais de nomeação para as câmaras de intendentess após a dissolução dos órgãos de administração local, além da proximidade entre este e o Marechal Deodoro. Através dos dois referidos decretos presidenciais de 1890, foi criado o mecanismo eleitoral conhecido como “Regulamento Alvim”, que deixou o controle do processo eleitoral para a Assembleia Nacional Constituinte

nas mãos dos presidentes das câmaras de intendentes (LEMOS, 1989, p. 50). Além disso, na ausência de uma legislação estadual referente à organização municipal durante todo o período de seus governos provisório e constitucional, Portella pôde criar municípios, desmembrando-os daqueles em que seus opositores tinham maior influência. Da mesma maneira, teve poderes para nomear os magistrados durante a organização do Judiciário no estado e para criar novas comarcas. Nascia o federalismo republicano por medidas centralizadas.

Todas estas questões são evidentes no processo da criação do município e da comarca de Teresópolis. O primeiro intendente geral do município foi o barão de Mesquita, um dos homens a quem Portella havia concedido a construção da futura capital e da ferrovia que ligaria Niterói a Porto Marinho, no município de Cantagalo. Teresópolis foi desmembrada de Magé, procurando criar uma capital que servisse simultaneamente aos propósitos de afastar o Executivo estadual das pressões políticas da capital Federal e de Niterói, e de formar uma nova base de apoio dentro do 9º distrito eleitoral, vizinha também de Sapucaia e Petrópolis que, assim como Magé, eram desde o Império as principais bases políticas de Porciúncula.

Durante a campanha eleitoral para a Assembleia Nacional Constituinte, Francisco Portella baixou o Decreto nº 84, de 19 de maio de 1890, através do qual concedia ao barão de Mesquita e ao Comendador Moitinho a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro a Teresópolis entre outros serviços, assinando contrato com os mesmos capitalistas em 19 de junho. À uma hora da tarde do dia 5 de julho, já se realizava em sobrado da Rua da Quitanda nº 119, a primeira Assembleia Geral de acionistas da *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis*, que aprovou seus estatutos e elegeu a primeira Diretoria (pelo prazo de seis anos) e o primeiro Conselho Fiscal (por um ano). A assembleia, presidida pelo barão do Rio Bonito, teve como 1º secretário Augusto de Oliveira Pinto, que seria eleito em setembro para a Assembleia Nacional Constituinte na chapa governista. Seu genro, o Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo, também já figura na primeira lista nominal de acionistas da Companhia, assim como Theophilo de Almeida, 2º vice-governador do estado e eleito junto a Augusto de Oliveira Pinto para a Constituinte. Podemos perceber uma íntima ligação entre os interesses do Governo Provisório e da E.F.T.¹²²

Em frente à praça da Igreja de Santa Tereza, centro do que viria a ser o município de Teresópolis¹²³, foi fincado em 7 de julho de 1890 o marco inicial da construção da estrada de

¹²² “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”. Registro 876, de 17 de julho de 1890, livro 37 da Junta Commercial.

¹²³ O município de Teresópolis foi criado pelo Decreto nº 280, de 6 de julho de 1891. *Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1891*. Rio de Janeiro: Typographia a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892

ferro em cerimônia reunindo o governador do estado, representantes da E.F.T. e membros da classe dominante local. No dia 26 de setembro, o contrato de 19 de junho foi transferido à empresa organizada pelos concessionários e incorporada pelo *Banco Sul Americano* desde a assembleia de 5 de julho. A companhia ficou então responsável pela construção da cidade que deveria se tornar a nova capital do estado, pois em 6 de agosto, através do Decreto nº 127-C, Portella determinara a transferência da capital assim que ficassem prontas as obras em Teresópolis. De acordo com o artigo 4 de seus estatutos, percebemos a preocupação do governo do estado em dotar a nova capital dos serviços considerados fundamentais ao progresso material e em acordo com os padrões sanitários vigentes:

A Companhia Estrada de Ferro Therezopolis tem por fim explorar as seguintes concessões feitas ao Barão de Mesquita e a Domingos Moitinho pelo Decreto do Governo do Estado do Rio de Janeiro, Nº. 84 de 19 de Maio de 1890.

- 1º. Construção, uso e gozo por prazo de 70 annos de uma Estrada de Ferro entre o litoral da cidade de Nictheroy e o porto do Marinho no Municipio de Cantagallo, e os respectivos ramaes.
- 2º. Estabelecimento de uma Cidade, com todos os melhoramentos e confortos aconselhados pela Sciencia, e bem assim lotes coloniaes, no planalto de Therezopolis, em uma area de terreno nunca inferior à quatro léguas quadradas.
- 3º. Exploração de quaisquer produtos mineraes existentes dentro da zona adquirida.
- 4º. Privilegio para estabelecimento, uso e gozo por prazo de setenta annos, dos seguintes serviços na Cidade que for fundada:
 - a) Encanamento e distribuição de agua potavel;
 - b) Esgotos de materias fecaes, aguas servidas e pluviais;
 - c) Illuminação publica e particular por gaz corrente ou por electricidade;
 - d) Linhas telegraphicas e telephonicas;
 - e) Tramways pelo systema de tracção que for mais conveniente, a juízo do Governo¹²⁴.

É significativo destacar que na abordagem de Renato Lemos, basicamente voltada para uma História Política, não se tenha levado em conta as questões acima, limitando-se a informar que a decisão de transferir a capital de Niterói a Teresópolis, tomada durante o processo eleitoral para a Constituinte nacional, contribuiu para o isolamento político de Portella e a inferir que a escolha de Teresópolis, “que na época estava muito distante do que se poderia considerar uma cidade, certamente refletia o desejo do governador de constituir um núcleo de sustentação política livre de quaisquer influências” (LE MOS, 1989, p. 53, grifos meus). A meu ver, a aliança de Portella com importantes empresários (negociantes e

¹²⁴ “Estatutos da Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”, registro 876, de 17 de julho de 1890, livro 37 da Junta Commercial (grifos do original).

capitalistas) da Praça do Comércio do Rio de Janeiro, que ficaram responsáveis pela ligação férrea e pelos serviços urbanos da nova capital, reflete seu claro desejo de constituir uma base de sustentação econômica, que também é política, já que atende aos interesses de determinada fração da classe dominante.

Há outro ponto que se faz necessário analisar mais atentamente, a saber, o destino final da concessão. Caso se tratasse apenas de um projeto político de capital “livre de quaisquer influências” – o que penso ser uma ideia de capital de estado, no mínimo, fantasmagórica – a E.F.T. ligaria apenas a velha capital, Niterói, à nova, Teresópolis. O fato de a concessão prever uma ferrovia que passe por Teresópolis e se prolongue até o Porto do Marinho, em Cantagalo, precisa ser problematizada, uma vez que este município já possuía ligação férrea a Niterói desde 1876. Mediante concessão imperial, o barão de Nova Friburgo¹²⁵ havia criado em 1857 a *Companhia da Estrada de Ferro de Cantagallo*, que inauguraria o trecho entre o Porto das Caixas e Cachoeiras [do Macacu] em 1860. Após sua morte, em 1869, seu filho Bernardo Clemente Pinto Sobrinho, 2º barão, depois visconde e conde de Nova Friburgo, encarregou-se da ferrovia, além de herdar, assim como seu irmão, Antônio Clemente Pinto Filho, conde de São Clemente, as fazendas de café. A ligação entre Porto das Caixas e Niterói e o trecho da serra entre Cachoeiras e Nova Friburgo seriam realizados pelo conde de Nova Friburgo.

Como foi visto, a estrada de ferro de Cantagalo passou a integrar a rede fluminense da *Companhia Leopoldina* em 1887, período em que o Conselheiro Paulino era diretor da mesma. Muitos dos diretores e conselheiros da *Leopoldina* aparecem também compondo a diretoria da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brasil*, que, como foi apresentado, após sua fundação em 1890, iniciou a compra em larga escala das ações daquela e de outras empresas, especulando com seus papéis e vindo à falência em 1892. Assim, o projeto da ferrovia de Teresópolis tem também o objetivo de oferecer mais uma alternativa ao transporte de mercadorias até o território de Cantagalo, mais especificamente, ao embarque de minérios no porto do Marinho, à margem do rio Paraíba.

Ao entregar a concessão ferroviária ao Comendador Domingos Moitinho, Portella aumentava a influência deste grande negociante de café, e seu aliado, na região de maior força do conservadorismo monarquista¹²⁶. Longe de considerar um ataque direto ao grupo do

¹²⁵ Antônio Clemente Pinto, 1º barão com grandeza de Nova Friburgo, chegou a concentrar vinte e uma fazendas de café só no município de Cantagalo e além de proprietário rural foi também negociante de atuação diversificada. <http://www.nfcc.com.br/conteudo.php?conteudo=clubes>

¹²⁶ Importante destacar que o café estava em expansão em direção ao norte fluminense, Cantagalo, Miracema, Itaperuna e outros municípios. A respeito do café e da agricultura fluminense na República Velha cf.

Conselheiro Paulino, como afirma Lemos, penso que não pode ser coincidência o fato de Moitinho ser ao mesmo tempo diretor da companhia que comprou a *Leopoldina* e seu ramal de Cantagalo e concessionário da nova ferrovia que atingiria aquele município. Analisarei com maior atenção os negócios e relações políticas do Comendador Moitinho antes de prosseguir na análise da política fluminense, pois se trata de figura central para o estudo não só da E.F.T., como do capital comercial fluminense investido na indústria.

2.3 – Os investimentos de Domingos Moitinho nas empresas de transportes e a diversificação de seus negócios

Os negociantes à frente da E.F.T. já vinham investindo seus capitais no desenvolvimento da indústria mesmo à época da vigência da “Lei dos Entraves” e esses investimentos crescem significativamente após a promulgação da nova lei de sociedades anônimas em 1882. Estes se valeram de um cenário ainda mais propício, gerado pela política econômica liberalizante adotada pelo Ministério da Fazenda do Governo Provisório da República, para ampliar sua atuação no setor ferroviário e diversificar seus negócios. O caso mais emblemático dentre todos é o do comendador Domingos Moitinho.

Em 1872, foram assentados os primeiros trilhos para transporte de cargas no interior da cidade do Rio de Janeiro, pela *Companhia Locomotora*, ligando a estação ferroviária Dom Pedro II à região portuária da Saúde e tendo como principal finalidade o transporte urbano do café ensacado (BENCHIMOL, 1992, p. 55). A companhia, que tivera seus Estatutos aprovados desde 1865, enfrentou dificuldades para levantar o capital na Praça do Comércio do Rio de Janeiro, face às dificuldades econômicas com a quebra da casa bancária *Souto & Co.*, em setembro de 1864, e com o advento da Guerra do Paraguai¹²⁷. Somente em 1871, o gerente fundador, Antonio Vitor Assis Silveira, reuniria entre os negociantes de café da cidade o capital necessário ao início das obras:

Com o apoio do negociante de café Domingos Moitinho, conseguiu distribuir a maior parte das ações em 1871; o próprio Moitinho adquiriu 725 das 12 mil ações, com um valor unitário de 200 mil réis, perfazendo um capital total de 2.400 contos. De acordo com o primeiro relatório da

MENDONÇA, Sonia. O Convênio de Taubaté e a agricultura fluminense. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, v. 4, n.º. 3 (número especial), pp. 83-104, ago./2008, Taubaté, SP, Brasil

¹²⁷ A repetição dessa conjuntura de crise econômica, cf. GUIMARÃES, 1997; NOGUEIRA, 1988; e LEVY, 1978.

companhia, de agosto de 1873, cerca de 50% das ações estavam concentradas nas mãos de 14 acionistas.

A Locomotora empregava unicamente mão-de-obra livre, cerca de 750 trabalhadores. Em parecer da Comissão de contas, de outubro de 1873, a propriedade de escravos foi considerada contrária aos fins da empresa e, em agosto do ano seguinte, o gerente comunicou a venda de seus últimos 21 escravos. (*idem*)

Neste mesmo ano em que a *Companhia Locomotora* iniciava suas obras com base em um discurso de superioridade tecnológica em relação aos outros meios de transporte, os principais atingidos pela nova concorrente, donos de carroças que transportavam no mesmo percurso o café da estação ao porto, sindicaram-se na *Empresa de Transporte Urbano de Mercadorias*, que congregou quase todas as casas comissárias, ensacadores e exportadores. Mas em outubro de 1872, a *Companhia Locomotora* “encampou a empresa tomando posse de 23 escravos, 115 carroções, 352 animais e todo seu material rodante” e “executou obras para facilitar o transporte do café, como, por exemplo, o aumento da ponte da estação da Prainha (antigo trapiche Mauá) ‘para fazer com carris da Companhia o embarque do café nos vapores das linhas do Pacífico, Hamburgo e Nova York’” (*idem*).

Como demonstra Jaime Benchimol em sua análise da participação da *Companhia Locomotora* no transporte urbano do café, a empresa exerceu o “virtual monopólio” do transporte da produção cafeeira enviada do interior do estado pela *Estrada de Ferro D. Pedro II* para os trapiches do principal porto exportador e importador do Império¹²⁸. Entre os anos de 1873 e 1877, transportou em média 1.800.000 sacas de café, praticamente a mesma quantidade de café expedido das estações desta ferrovia para a Corte. Baseando-se, então, nos relatórios apresentados pelo gerente da companhia aos acionistas, o autor aponta que, não obstante o exercício de tal monopólio, a empresa sempre obteve lucros relativamente baixos no serviço de transporte do café, enunciando este problema sem resolvê-lo desde o primeiro relatório. Segundo Benchimol, “à primeira assembléia dos acionistas, o gerente declarou que ‘o algarismo da despesa comparado com o da receita eleva-se a uma proporção que em circunstâncias normais seria desanimadora’” (BENCHIMOL, 1992, p. 56).

Jaime Benchimol destaca ainda que em 1874, diante de um saldo negativo de 20 contos no primeiro semestre, a empresa demitiu empregados, vendeu alguns imóveis e iniciou o serviço de transporte de passageiros. A partir de então, a seção de passageiros passou a oferecer maiores lucros, embora proporcionasse menor receita que o transporte de cargas. No

¹²⁸ A respeito da Estrada de ferro D. Pedro II, cf. EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982. Sobre o Porto do Rio de Janeiro, cf. VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. “O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces”. Disponível em: http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf

entanto, o governo imperial aprovou, pelo Decreto n.º 6006, de 9 de outubro de 1875, a reforma nos estatutos da *Companhia Locomotora* que, longe de atravessar um período difícil, tem seu prazo de concessão do transporte de cargas ampliado de vinte para trinta e cinco anos pelo Decreto n.º 5878, de 20 de março do mesmo ano¹²⁹. Essa comparação com as ações tomadas pelos negociantes obriga a relativizar seu *discurso* centrado nas dificuldades.

Em 1878, a *Locomotora* fundiu-se com outras três companhias de carris, formando a *Companhia de Carris Urbanos*, o que demonstra que o transporte urbano de trabalhadores já era um importante filão do mercado, despertando o interesse de negociantes como o comendador Moitinho. Portanto, antes mesmo da lei de sociedades anônimas de 1882 e da reforma monetária de 1888, esses negociantes já buscavam diversificar suas atividades, apenas aumentando seus investimentos depois dessa legislação. Principalmente no período do *encilhamento*, quando a especulação com garantias públicas e a negociação de ações tornaram ainda mais interessante a participação em diversos setores, estes se encontram atuando tanto nas sólidas ferrovias e engenhos centrais como no setor têxtil.

A análise de Jaime Benchimol sobre a atuação do negociante de café Domingos Moitinho, se limita ao processo de modernização dos transportes na cidade do Rio de Janeiro, que é o foco de seu trabalho. Mesmo com relação à *Companhia Locomotora*, alguns aspectos mencionados merecem maior atenção, como o que diz respeito ao uso da mão de obra livre. Essa questão não é problematizada pelo autor e considero central para se pensar não só a visão desses negociantes a respeito das relações de trabalho na empresa, como a atuação política e econômica dos mesmos no período de crescimento da campanha abolicionista.

O próprio autor apresenta o parecer da Comissão de Contas cujo interesse era contrário à propriedade escrava em 1873 e a comunicação da venda dos seus últimos 21 escravos em 1874. Mas não procura investigar alguma relação destes fatos com a encampação da *Empresa de Transportes Urbanos de Mercadorias* em 1872, que incluiu seus 23 escravos. Tanto a carência de braços escravos na cafeicultura, existente desde o fim do tráfico atlântico, como o contato dos negociantes de café que detinham as ações da *Companhia Locomotora* com os cafeicultores fluminenses poderiam permitir a venda daqueles escravos adquiridos anteriormente com boa margem de lucro.

Alguns anos depois da participação no desenvolvimento dos carris urbanos do Rio de Janeiro, o Comendador Moitinho comprou uma empresa que atuava no mesmo setor em Niterói. A capital fluminense conheceu o bonde de tração animal em outubro de 1871,

¹²⁹ “Companhia Locomotora”, registro n.º 243, de 30 de outubro de 1875, Livro n.º 12 da Junta Commercial.

quando foi inaugurada a primeira linha da *Companhia de Ferro Carril Nictherohyense*, que, saindo da estação das barcas de São Domingos, passava pelos bairros do Ingá e Icaraí, terminando no Barreto, junto ao Morro do Cavalão. Em 1873, a mesma já havia se expandido e inaugurava o ramal de Santa Rosa e construía o da Ponta da Arêa¹³⁰. No relatório de outubro de 1876 do presidente do Rio de Janeiro consta que em 10 de fevereiro do mesmo ano, tendo o governo provincial autorizado “que a referida companhia transferisse a Domingos Moutinho o contracto de 27 de Janeiro de 1871 e suas novações de 31 de Outubro de 1872 e 13 de Janeiro de 1873, lavrou-se a 23 de Junho findo o termo de transferência”¹³¹. Após a transferência da companhia para Moitinho, a mesma continuou a crescer graças aos favores concedidos pelo governo provincial fluminense, como demonstra a exposição do presidente em janeiro de 1877:

Tendo o governo provincial, por acto de 4 de setembro ultimo, ordenado, sobre a petição do empresario, que se innovasse o contrato de 27 de janeiro de 1871, lavrou-se a 18 de maio ultimo o termo de novação, em virtude do qual foi permitido ao mesmo empresario ligar as linhas de Icarahy e Santa Rosa, e bem assim as pontes de S. Domingos e Nictheroy, por meio de duas nova linhas assentes, a primeira na rua do Reconhecimento e a segunda na rua da Praia, assentar linha dupla desde o largo da Memoria até a rua da Praia, passando pela de S. Pedro; usar carros pequenos, tirados por um só animal e de menor lotação de passageiros do que os actuaes, não podendo cobrar de cada passageiro mais de 200 réis pelo percurso em cada uma das linhas actuaes, e nem mais de 500 réis pelo percurso total que por este termo lhe é permitido estabelecer.¹³²

A partir de 1878, a *Companhia Ferro Carril Nictheroyense* passa a figurar nos relatórios provinciais como referência à empresa responsável pela construção da primeira seção da estrada de ferro de Niterói a Campos, entre Niterói e Macaé, e as suas linhas de bondes urbanos aparecem sob a denominação *Ferro-carril urbano de Nictheroy*. Mudando de vez seu nome em 1883, passaria a se chamar *Companhia de Carris Urbanos de Nictheroy*, ainda sob a presidência de Domingos Moitinho, que só pediria demissão do cargo em 1885¹³³.

¹³⁰ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da decima nona legislatura no dia 8 de setembro de 1873 pelo presidente, desembargador Manoel José de Freitas Travassos”. Rio de Janeiro: Typ. do Apostolo, 1873. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/805/>

¹³¹ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigesima primeira legislatura no dia 22 de outubro de 1876 pelo presidente, conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima”. Rio de Janeiro: Typ. do Apostolo, 1876. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/808/>

¹³² “Exposição com que o conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, presidente da provincia do Rio de Janeiro passou ao exm. sr. dr. Francisco Antonio de Souza, 3.o vice-presidente, a administração da mesma provincia em 3 de janeiro de 1877”. Publicada como anexo do relatório de 8 de setembro de 1877. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u854/>

¹³³ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima quinta legislatura em 8 de agosto de 1885 pelo presidente, José Cesario de Faria Alvim”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1885. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/819/>

Permaneceu com este nome até 1889, quando seria vendida para investidores estrangeiros gerando grande reserva em moeda metálica para seus antigos concessionários.

Cabe aqui fazer um breve retrospecto da ferrovia entre Niterói e o Norte Fluminense. A primeira concessão para o trecho entre Porto das Caixas e Niterói foi feita à *Companhia da Estrada de Ferro de Cantagallo* em 1861, visando a alcançar o porto do Rio de Janeiro após uma travessia da baía de Guanabara via *ferry boat*. Não saindo o projeto do papel, foram contratados os empreiteiros Rouland Cox e John Willians pela província em 1865 para a construção do prolongamento entre Porto das Caixas e Vila Nova (atual Itambi), que ficou pronto em 1866 e foi confiado à *Cantagallo* em 1867. Em 1872, o governo provincial contratou à *Companhia Ferro Carril Nictheroyense* a construção da estrada de ferro de Niterói a Campos, que abriu ao tráfego o trecho de 26 km entre Niterói e Vila Nova em 1º de dezembro de 1874 (SUEVO, 2004, p. 58). Em 1876, enquanto os trilhos urbanos da companhia cresciam, tinha lugar uma disputa entre a província e a empresa de Domingos Moitinho com relação às obras da ferrovia com direção ao Norte Fluminense. A querela relativa ao não cumprimento dos prazos contratados começara antes da transferência dos contratos a Moitinho, como se depreende do relatório presidencial de 1878:

A companhia concessionaria (...) contratou em 24 de Janeiro de 1872 com o governo provincial, autorizado pela lei n. 1585, de 13 de Novembro de 1871, a construcção da 1ª secção da estrada de ferro de Nictheroy a Campos, e, novando esse contrato por outros de 26 de Dezembro de 1872, 9 de Junho de 1873 e 4 de Julho de 1874, chegou ainda a outra novação feita por contrato de 26 de Novembro de 1874, em virtude da autorisação que deu a lei n.1992, de 12 de Dezembro de 1872.

A condição 1ª deste ultimo contrato garantio á companhia, por 15 annos, o juro de 7% ao anno sobre o capital já despendido ou que houvesse de despende, á razão de 34:000\$000 por kilometro, para a construcção da 1ª secção daquella estrada; tornando-se effectiva a garantia desde a data em que fosse realisado o primeiro levantamento do capital necessario.

Dispoz a 10ª condição que a companhia perderia a garantia de juros desde que excedesse os prazos (marcados na condição 9ª) para submeter á approvação do governo os planos da estrada e encetar e concluir a linha prazos para aquelle effeito (perda da garantia de juros) declarados improrrogaveis; ficando mais obrigada a restituir aos cofres provinciaes a importancia destes recebida por tal titulo e a pagar além disso uma multa de 10:000\$000.

Em portaria de 3 de Março de 1876 ordenou o presidente da provincia ao engenheiro fiscal, que intimasse a companhia para levantar, no prazo de dous mezes e nos termos das condições 3ª e 4ª do contrato de 26 de Novembro de 1874, os capitaes necessarios á construcção do prolongamento da 1ª secção da estrada.

Por deliberação de 21 de Agosto de 1876, tendo em vista o officio do engenheiro fiscal de 5 de Maio ultimo e considerando: que a companhia declarára achar-se incapaz de cumprir aquella intimação, deixando vencer-se o prazo marcado sem habilitar-se com os recursos indispensaveis ao regular

andamento das obras a seu cargo; que as condições em que achava-se a companhia a impossibilitavam de obter aquelles recursos; e que o insignificante andamento das obras do prolongamento da estrada teve por fim illudir as disposições do contrato, resultando d'ahi não attingir-se o que teve em vista o governo quando concedeu a garantia de juros para o unico fim de habilitar-se a companhia a realizar o prolongamento da estrada; resolveu a presidencia tornar effectiva a pena de suspensão da garantia de juros, comminada na portaria de 3 de Março.

Representou logo a companhia pedindo a revogação desta portaria, ou, ao menos, o pagamento da garantia de juros até 21 de Agosto, data de sua suspensão. Em 26 de Setembro foi indeferido.¹³⁴

Confrontando as informações constantes nos referidos relatórios de 1876 e 1878, é possível perceber que a ordem do presidente da província para que o engenheiro fiscal intimasse a companhia a levantar o capital necessário às obras da ferrovia, em 3 de março de 1876, se deu quase um mês depois da autorização do mesmo governo para a transferência da concessão a Domingos Moitinho. Mesmo só havendo sido lavrado o contrato do negociante com a província em 23 de junho daquele ano, a administração dos contratos anteriores já estava a cargo de Moitinho e é este quem declara ao engenheiro fiscal não ser capaz de cumprir a intimação, conforme consta no ofício expedido em 5 de maio. É a respeito da empresa de Moitinho que fala o presidente, visconde de Prados, quando justifica a pena de suspensão da garantia de juros em deliberação de 21 de agosto e indeferimento de recurso em 26 de setembro de 1876 de seu antecessor, Francisco Xavier de Pinto Lima, por considerar que o “insignificante andamento das obras do prolongamento teve por fim iludir as disposições do contrato”. É inevitável perguntar-se porque Pinto Lima não mencionara estas questões em seu relatório apresentado à Assembleia Legislativa em 22 de outubro de 1876. A resposta aparece também a partir do confronto entre os dois textos, ao ver-se logo a seguir que aquele presidente já estava em meio a negociações com o novo concessionário da *Companhia Ferro Carril Nictheroyense*:

Tornou a representar a companhia sugerindo diversos alvitre tendentes a evitar sua ruina e proporcionar-lhe meios de continuar as obras. Accedendo, decido a presidencia, nos termos do art. 16 do regulamento de 9 de Fevereiro de 1876, autorisar a substituição da garantia de juros pela subvenção kilometrica, para a parte da estrada a construir, mantendo aquella garantia tão sómente para a parte em trafego; e nesse sentido mandou-se novar o contrato de 26 de Novembro de 1874, o que se fez no termo de novação de 18 de Dezembro de 1876.

A condição 1ª desta novação concedeu á companhia a subvenção de 9:000\$000 por kilometro de estrada que ella construisse e abrisse ao trafego,

¹³⁴ “Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigesima segunda legislatura no dia 8 de setembro de 1878 pelo presidente, visconde de Prados”. Rio de Janeiro: Typ. da Reforma, 1878. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/810/>

em prolongamento da parte então entregue ao transito publico; e a 2ª manteve a garantia de juros de 7% quanto á parte da estrada aberta ao trafego, com excepção do trecho de Villa-Nova ao Porto das Caixas.¹³⁵

Talvez considerando a situação difícil que atravessava o setor financeiro do Rio de Janeiro em 1876, Pinto Lima utilizou um discurso mais duro para conseguir um saneamento das despesas públicas com pagamento de juros e pressionar os concessionários. Nesse sentido, embora o termo de novação de 18 de dezembro de 1876 tenha representado uma perda dos favores concedidos à companhia, ainda assim a pena foi muito mais branda que a ameaça, e esta continuou a gozar da garantia de juros sobre a parte pronta da ferrovia e conseguiu obter ainda uma subvenção do que faltava construir. Mas a empresa não cumpriu os prazos contratados na novação e a questão se protelou até o ano de 1878 contando com a complacência do governo provincial.

A 10ª condição marcou, nos §§ 1º, 2º e 3º, prazos que terminaram em 1877 a 18 de Março, 18 de Junho e 18 de Julho e n'outras datas, dentro dos quaes a companhia obrigou-se a encetar, concluir e entregar ao trafego certos trechos da estrada; e a 11ª estabeleceu que, pela inexecução das clausulas do contrato de novação, ficava a companhia sujeita ás penas de perda da garantia de juros e da subvenção kilometrica, se excedesse qualquer dos prazos, para esse effeito improrrogaveis, fixados na condição 10ª; ficando mais obrigada a restituir aos cofres provinciaes a importancia que delles houvesse recebido, por um e por outro titulo, e além disso á multa de 10:000\$000.

Excedido logo o primeiro prazo, requereu a companhia, em 13 de Março de 1877, que fossem todos prorrogados. A presidencia, por despacho de 24 do mesmo mez, indeferiu semelhante pretensão; mas não impoz multa, nem determinou que fosse exigida a restituição do que a companhia havia recebido dos cofres provinciaes, isto é, 202:962\$956 de garantia de juros vencida desde o 1º de Dezembro de 1874 até 31 de Dezembro de 1876.

A procuradoria fiscal observou, em seu parecer de 24 de Janeiro de 1878, que este facto deu-se – provavelmente por aguardar a presidencia a solução do requerimento, pendente da Assembléa legislativa provincial, em que a companhia pedia encampação.

Com effeito, a 13 de Fevereiro de 1877, em vista do requerimento da companhia, fôra apresentado por tres membros das commissões da fazenda provincial e das obras publicas o projecto n. 2274, autorisando a compara da estrada de ferro desde a estação de Sant'Anna do Maruhy até Villa Nova, e, ao mesmo tempo, um voto separado de tres outros membros das mesmas commissões, opinando pelo indeferimento da pretensão. Tendo porém a Assembléa terminado seus trabalhos no dia immediato, nada pôde resolver sobre esta questão.

A directoria de obras publicas teve, portanto, de representar em 2 de Agosto, para que não se fizesse o pagamento da garantia de juros do 1º semestre de 1877, visto haver a companhia perdido esse favor, em consequencia de ter excedido o prazo de que dependia a sua realisação.

¹³⁵ *Idem.*

Achavam-se as cousas nestes termos quando reunio-se a Assembléa legislativa provincial em 8 de Setembro; mas só a 22 de Novembro passou em 1ª discussão o citado projecto n. 2274, havendo cahido em voto separado: da sua 2ª discussão tratou-se nas sessões de 30 de Novembro, 14, 17 e 19 de Dezembro, tendo um dos membros da commissão da fazenda apresentado na de 17 a seguinte emenda substitutiva:

“O presidente da provincia fica autorizado para encampar parte da 1ª secção da estrada de ferro de Nictheroy a Campos, comprehendida entre as estações de Santa’Anna de Maruhy e Villa Nova, e para novar o contrato de 18 de Dezembro de 1876, no sentido de manter para a parte da estrada construida e por construir entre o Porto das Caixas e o Rio Bonito os favores do mesmo contrato, e de adiar a construcção do prolongamento da linha da estação do Rio Bonito á lagôa de Juturnahyba. A encampação terá por base o maximo de 28:000\$000 por kilometro de estrada, exceptuando o material rodante e officina de reparações, que continuarão a ser propriedade da companhia Ferro Carril Nictheroyense, e será paga em apolices da divida publica provincial de 500\$000 ao par, vencendo juro de 6% ao anno.”

Foi entretanto encerrada a sessão, a 22 de Dezembro, sem que o projecto tornasse a entrar em discussão.¹³⁶

Posteriormente, a não se resolver a Assembleia favoravelmente à encampação da companhia pelo governo da província, os empresários solicitaram novamente a prorrogação dos prazos “improrrogáveis”, o que foi deferido pelo presidente Pinto Lima em 2 de janeiro de 1878. Como se não bastassem as vantagens obtidas, a diretoria da empresa solicitou o pagamento da garantia de juros referente ao primeiro semestre de 1877 e, embora o engenheiro fiscal fosse favorável a esse pagamento, o presidente visconde de Prados indeferiu esse pedido em 30 de janeiro em acordo com a opinião da procuradoria fiscal e das diretorias de Obras Públicas e de Fazenda. Em 17 de março de 1878, a companhia abriu ao tráfego o trecho entre o “Hotel à Vista” e o Tanguá, com 12,7 km, requerendo dois dias depois o pagamento da subvenção quilométrica no valor de 114:300\$000 Rs. No entanto, o procurador fiscal deu novamente parecer contrário aos interesses da empresa, alegando que desde 18 de março de 1877 a empresa perdera a subvenção quilométrica, a garantia de juros e a concessão, não reconhecendo valor na prorrogação dos prazos concedida em 2 de janeiro de 1878.

Entre todos os relatórios que compuseram esta pesquisa a cerca do relacionamento entre Domingos Moitinho e os diferentes governos da província, e, depois, do estado, do Rio de Janeiro, este é o único em que me deparei com este tom. Mesmo expandindo a análise para todos os grupos anteriores de negociantes e proprietários locais à frente de concessões públicas para o setor de transportes e para todos os governos de Rio de Janeiro entre as décadas de 1830 e a de 1890, não identifiquei nenhuma questão que levasse a uma portaria presidencial tornando efetiva a suspensão da garantia de juros pagos pela província aos

¹³⁶ *Idem.*

concessionários. No entanto, este tom firme, cheio de indeferimentos, não passaria de mais uma ameaça do governo provincial para tentar conseguir da companhia o cumprimento do contrato mediante nova intimação.

Não me restava, portanto, senão uma solução; desconhecer a legalidade do despacho que creou novo direito á companhia, e indeferir a pretensão desta, negando-lhe o pagamento dos 114:300\$000 requeridos (...)

Dada essa decisão, surgia desde logo uma questão: em que condições devia a presidencia considerar a companhia? Tão sómente sujeita á perda da garantia de juros e da subvenção kilometrica, em face da 1ª parte da disposição do § 2º da 11ª condição do contrato de 18 de Dezembro de 1876? ou, exigindo plena execução de todas as estipulações constantes desse paragrapho, mandar compellir a companhia a restituir aos cofres provinciaes a importancia que delles recebeu por aquelles dois titulos (202:962\$956) e além disso a pagar a multa de 10:000\$000?

(...)

Desejoso, porém, de proceder para com a companhia com toda equidade possível, reconheci que podia consideral-a nos termos em que a colocou a portaria de 3 de Março de 1876, e marcar-lhe um prazo dentro do qual deveria levantar os capitais necessarios para a conclusão das obras da 1ª secção da estrada (secção que finda na lagôa de Juturnahyba), fazendo depender do cumprimento dessa intimação a dispensa das penas em que incorreu por quebra do contrato de 18 de Dezembro de 1876, isto é (além da perda da subvenção kilometrica e da garantia de juros) o pagamento da multa de 10:000\$000 e a restituição de 202:962\$956 que recebêra dos cofres provinciaes.¹³⁷

Não deixa de ser irônica a leitura da conclusão do relatório do visconde de Prados sobre a questão, pois primeiro informa que o prazo da intimação para o levantamento dos capitais findava dois dias depois. A seguir, dá conta de uma representação recente da companhia em que a mesma considerava legítimo o pagamento da garantia de juros e da subvenção quilométrica e declarava que se a companhia não fosse atendida, protestaria por perdas e danos e solicitaria arbitramento. O presidente conclui, dizendo que dois meses antes haviam sido começados os trabalhos de locação da linha e preparação do leito no trecho entre Tanguá e Rio Bonito. Esses trabalhos parecem novamente destinados a iludir os contratos com a província, pois em 1º de setembro de 1879 foi celebrado acordo para encampação dos mesmos, sendo recebida a parte ainda em construção até a vila do Rio Bonito¹³⁸.

Se tudo acabou em pizza na história da 1ª seção da ferrovia da Niterói a Campos, ao menos é possível tirar algumas boas conclusões da situação. Não existiam meios dos negociantes perderem capitais aplicados em projetos do tipo, que contavam com garantia

¹³⁷ *Idem*.

¹³⁸ “Exposição com que o bacharel Americo de Moura Marcondes de Andrade passou a administração da Provincia do Rio de Janeiro ao 1º vice-presidente da mesma provincia, bacharel Paulo José Pereira de Almeida Torres, no dia 20 de Abril de 1880”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1880. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u857/>

pública de juros sobre o investimento. As penas são sempre menores que as ameaças, e é só com a finalidade de ameaçar que se colocavam as cláusulas de obrigações dos concessionários, pois nunca se as faria cumprir. Quando não está disposto o governo a liberar mais contos de réis para a aplicação em quaisquer outros meios que não o cumprimento dos contratos, o máximo que aplica como punição é uma intimação que resultaria em nova prorrogação de prazos ou, quando muito, substituição da garantia de juros por subvenção quilométrica. Na pior das hipóteses, conseguiriam os concessionários receber uma última bolada por meio da encampação do contrato. É interessante que, mesmo após essa situação, em 1883, o presidente Gavião Peixoto se referisse ao comendador Moitinho como sendo “honrosamente conhecido pelo inteiro e leal cumprimento que dá aos contratos que como concessionário tem celebrado com a administração pública”, quando este fez o pedido de uma linha convergente à *Estrada de Ferro de Cantagallo*, como foi visto no capítulo anterior.

Pouco depois da encampação da *Companhia Ferro Carril Nictheroyense*, talvez se valendo dos valores recebidos, Domingos Moitinho adquiriu a concessão do serviço de *tramways* na cidade de Santos, fundando para tal fim a *Companhia Melhoramentos de Santos* (1881), que se encarregaria ainda dos serviços de iluminação a gás e abastecimento de água da cidade. Nesse momento, o comendador Domingos Moitinho concentrou em suas mãos o transporte urbano nos dois principais portos exportadores de café do país. Pelo motivo de interessar ao negociante o serviço de transporte de café em Santos, é possível desmistificar o discurso, referendado por Benchimol, de que a *Companhia Locomotora* apresentava baixos lucros no transporte de cargas no interior do Rio de Janeiro, optando por se fundir às demais empresas de transporte de passageiros três anos antes. Penso que esta fusão, longe de comprovar prejuízos no transporte do café, demonstra a intenção de ampliar os negócios, atuando tanto no transporte de cargas como no de passageiros.

No ano de 1882, o negociante de café diversificaria ainda mais seus negócios, estendendo sua atuação ao setor açucareiro pernambucano. Desde 1875, o governo imperial buscava incentivar a modernização e industrialização da produção açucareira nacional através da garantia de juros sobre o capital empregado na construção de engenhos centrais. José Evando Vieira de Melo afirma que tal medida não resolveu os problemas do setor açucareiro, em especial do Nordeste, que era justamente a falta de capitais, uma vez que a importação da maquinaria e a construção de edifícios e ferrovias demandavam que se reunissem altas somas.

O setor açucareiro da província do Rio de Janeiro demonstra ser mais bem dotado de recursos para levar a cabo o projeto dos engenhos centrais, sendo o engenho central de Quissamã (à época parte do município de Macaé) o primeiro a ser fundado no país, em 1877,

tendo a frente o visconde de Araruama. Seguiram as fundações dos engenhos centrais de Barcelos (município de Campos dos Goitacazes), de Morretes, no Paraná e de Porto Feliz, em São Paulo, todos em 1878 (MELO, 2009, p. 183). Torna-se ainda mais clara essa vitalidade do capital fluminense empregado na industrialização da produção açucareira ao constatarmos que não houve qualquer resgate de garantias sobre o capital dessas empresas, que se realizou por conta própria.

Pelo Decreto nº 8357, de 24 de dezembro de 1881, o governo imperial destinou 30.000 contos de réis para garantia de 7% de juros sobre o capital de engenhos centrais nas províncias produtoras de açúcar. Desse montante, cerca de dois terços foram destinados apenas a três províncias: Pernambuco (8.000 contos), Bahia (6.100 contos) e Rio de Janeiro (5.600 contos). Não é de espantar então que após a nova medida, encontremos os grandes negociantes do Rio de Janeiro se interessando em investir na montagem de engenhos centrais no Nordeste. Esse é o caso da concessão imperial da construção de seis unidades centrais em Pernambuco a Domingos Moitinho, com garantia de 6% de juros ao ano sobre um total de 3.000 contos de réis, representando 37,5% de todo o recurso destinado à província.

O engenho central caracterizava-se pela divisão entre os setores agrícola e fabril, pois este não poderia possuir canaviais próprios. Com essa divisão pretendia-se a racionalização e o desenvolvimento dos dois setores, que concentrariam todos os esforços em um deles. Havia, ao mesmo tempo, a preocupação com a transição ao trabalho livre, pois era proibida, pelo governo imperial, a utilização de mão-de-obra escrava nas fábricas. Criava-se assim um polo de trabalho fabril assalariado, os operários do açúcar, desenvolvendo, portanto, as relações capitalistas de produção. (MELO, 2009, p.183)

Mais tarde, Domingos Moitinho se valeria de seu sucesso à frente dos diferentes empreendimentos, enquanto a cafeicultura escravista do Vale do Paraíba enfrentava forte crise, para arrendar diversas fazendas de produtores de café falidos em Bananal-SP. Comprou diversas fazendas e o ramal Barra Mansa-Bananal, da *E.F. D. Pedro II*, no ano de 1891, arrematando todos os bens do falecido Comendador Manuel de Aguiar Vallim, proprietário da fazenda Resgate de Bananal¹³⁹, como as fazendas Resgate, Independência, Bocaina e Três Barras. Devido à escassez de numerário no país, obteve do governo federal a autorização para cunhar moedas próprias – traziam gravadas as palavras “Propriedade de Domingos Moitinho” – que foram utilizadas para efetuar pagamentos de funcionários das fazendas e da ferrovia, além de circularem em toda a cidade de Bananal e arredores, sendo aceita inclusive no Rio de

¹³⁹ Vendidos por Domiciana de A. Vallim, viúva do comendador, que passara a administrar os bens do marido morto em 1878, bem como os do genro Pedro Luís Pereira de Souza, ministro do Império, morto em 1884. Sobre o Comendador Vallim (MATTOS, 1995).

Janeiro (MEILI, 1903). Este fato demonstra que as boas relações que este negociante português estabelecido na Capital Federal mantinha com o Império terão continuidade na República, principalmente, durante o *encilhamento*.

Poucos anos antes, em 1888, um novo empreendimento ferroviário fora organizado nessa região de acordo com uma Decreto nº 4893, de 21 de fevereiro de 1872, e contrato do governo imperial com José Carlos Rodrigues em 18 de julho do mesmo ano. A *Companhia Estrada de Ferro de Rezende e Bocaina* demorou 16 anos para ser organizada pelo concessionário¹⁴⁰. Em 25 de junho de 1891, uma assembleia geral extraordinária de acionistas aprovou a proposta de fusão com a *Companhia Estrada de Ferro e Lavoura Rio e São Paulo*, dando origem à *Empresa de Viação e Indústrias*¹⁴¹. Embora o comendador Moitinho, maior proprietário rural da região e dono do ramal ferroviário ao qual esta estrada de ferro deveria ser integrada, não participe do empreendimento, um dos cinco sócios de José Carlos Rodrigues na nova companhia seria justamente Guilherme Greenhalgh, engenheiro encarregado da construção da E.F.T. por Moitinho e pelo barão de Mesquita, e que se tornaria também importante acionista e membro da sua diretoria após a saída de Mesquita.

Domingos Moitinho, homem de negócios com atuação diversificada e grande influência política, tanto na esfera estadual quanto na federal, se associou ao barão de Mesquita, para fundar a *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis*. Jeronymo Roberto de Mesquita era proprietário de terras em Nilópolis, filho conde de Mesquita¹⁴², e neto do marquês do Bonfim. Casou-se com a filha de Manuel Salgado Zenha, o barão de Salgado Zenha¹⁴³, que foi presidente do Banco Nacional Brasileiro fundado em 1889, e cujo maior acionista era Francisco de Figueiredo, o conde de Figueiredo¹⁴⁴. Nos estatutos da E.F.T., o

¹⁴⁰ Companhia Estrada de Ferro de Rezende e Bocaina, registro 621, de 15 de março de 1888, no Livro 28 da Junta Commercial.

¹⁴¹ Companhia Estrada de Ferro de Rezende e Bocaina, registro 1485, de 2 de julho de 1891, no Livro 60 da Junta Commercial.

¹⁴² Jeronymo José de Mesquita, além de proprietário, foi o 12º presidente da Praça do Commercio do Rio de Janeiro e sócio da E.F. D. Pedro II.

¹⁴³ Nasceu em Portugal e emigrou jovem para o Brasil. Foi sócio de diversas firmas comerciais, tais como a firma de João José dos Reis & Cia, cujo sócio era o negociante português, João José dos Reis, visconde de São Salvador do Motozinho (título português), um dos maiores comerciantes de importação do charque do Rio Grande do Sul, e banqueiro (*Brazilian and Portuguese Bank* e *Banco Commercial do Rio de Janeiro*). Salgado Zenha foi sócio também como empresas como a *Rio, How, Zenha & Silveira*, depois *Zenha & Silveira*. Teve o título concedido por D. Pedro II (1889) e pelo rei D. Carlos I de Portugal (1891). (<http://www.sfreinobreza.com/Nobs1.htm>; VASCONCELLOS, 1918, p. 409)

¹⁴⁴ Filho do negociante José Antonio de Figueiredo Jr, que foi sócio do visconde de Mauá em vários negócios, e testamenteiro e compadre do maior traficante de escravos das décadas de 1830 e 1840, o comendador Manoel Pinto da Fonseca. Francisco de Figueiredo foi representante do Banco de Paris e dos Países Baixos (PARIBA) no Brasil, diretor do Banco do Brasil e principal financista do final do Império, com a criação do Banco Nacional do Brasil. Era o principal concorrente de Francisco de Paula Mayrink, assim como foi seu pai e o visconde de

barão de Mesquita já aparece identificado como “capitalista”. Havia adquirido também algumas terras na região que se tornaria o município de Teresópolis, à mesma época de florescentes negócios em que as fazendas e o ramal ferroviário de Bananal foram adquiridos pelo comendador e circularam suas moedas (e seu prestígio) pelo Vale do Paraíba.

Como já foi dito, em 1890 o Comendador Moitinho foi diretor secretário e acionista da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil*, além de concessionário da E.F.T. No mesmo ano, no dia 11 de outubro, Paulino José Soares de Souza Jr, filho do Conselheiro Paulino, seria eleito presidente da recém-fundada *Companhia Engenho de Diffusão de Guapimirim*¹⁴⁵, primeiro engenho central de Magé, destinado ao refino de açúcar e produção de álcool de cana. Embora o engenho tenha acionistas distintos de outras companhias formadas na região, é incorporado e tem como maior acionista o *Banco Colonizador e Agricola*, que também detinha 10.000 ações da *Companhia Geral*. Em 1891, Moitinho fundou e presidiu a *Companhia Fabrica de Fiação e Tecidos Industrial Mageense*. Essa indústria de algodão tinha como acionistas ilustres o barão de Ipanema, o barão de Mesquita, o barão de Salgado Zenha e o conde de Figueiredo, mas a maior parte dos acionistas eram proprietários de Magé, Petrópolis, Guapimirim e Teresópolis, como é o caso do coronel Henrique Fernandes Claussen, que integrou a primeira câmara de intendentes de Teresópolis.¹⁴⁶

Poucos anos depois, Domingos Moitinho diversificava ainda mais sua atuação e se tornava banqueiro também. Por publicação no Diário Oficial de 8 de janeiro de 1893, vemos que Domingos Moitinho, na qualidade de presidente do *Banco do Povo*, havia convocado para o dia 14 de dezembro de 1892, uma assembleia geral extraordinária de acionistas para deliberar sobre a dissolução do mesmo banco e sua encampação pela *Companhia Cidade da Gávea*, que ficou com todo o passivo e ativo do banco, redistribuindo ações da companhia aos acionistas do banco.¹⁴⁷ Além da atuação nos mais diversos negócios, Moitinho patrocinou esportes que se difundiam sob o signo da modernidade. Em 15 de julho de 1883, foi diplomado como sócio benemérito do *Club Athletico Brasileiro*, mesmo dia em que Domingos Moitinho Jr. venceu a prova dos 150 metros rasos para moços de 12 a 16 anos. Este foi o primeiro *running club* de Niterói, fundado dois anos antes no bairro do Barreto¹⁴⁸.

Mauá com José Carlos Mayrink, pai de Francisco de Paula Mayrink. (<http://www.sfreinobreza.com/Nobf.htm>; VASCONCELLOS, 1918, p. 152). Sobre Mauá e José Carlos Mayrink cf. GUIMARÃES, 1997; LEVY, 1978.

¹⁴⁵ Companhia Engenho de Diffusão de Guapimirim. Registro nº 1182, de 8 de janeiro de 1891. Livro nº 49 da Junta Commercial.

¹⁴⁶ Companhia Fábrica de Fiação e Tecidos Industrial Mageense. 1891 – Livro 56 – Registro 1372.

¹⁴⁷ <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1710799/dou-secao-1-22-12-1892-pg-15/>

¹⁴⁸ <http://www.abc.esp.br/index.php?conteudo=11&id=27>

Em 21 de julho de 1902, tornou-se um dos 20 sócios fundadores do *Fluminense Football Club*, sendo eleito, quatro dias depois, para a diretoria do clube como seu tesoureiro¹⁴⁹.

Pretendi neste capítulo estabelecer uma discussão a respeito do período de especulação e acumulação de capitais que ficou conhecido como *encilhamento*, fazendo um balanço a partir de diferentes linhas interpretativas e elegendo uma delimitação temporal para o mesmo (1889-1891) que ressalta suas origens em fins do Império e sua conclusão antes do desencadeamento da conjuntura de crise. Apresentei também um panorama das questões específicas da política e da economia do estado do Rio de Janeiro na nascente ordem federativa que se relacionam à organização da E.F.T. e à emancipação de Teresópolis.

Além disso, procurei traçar um perfil empresarial das frações da classe dominante envolvidas nesses processos, tendo como eixo aquele negociante que se me apresentou como caso mais rico para o estudo da continuidade da estrutura econômica do Império na República e da diversificação dos negócios industriais feita pelo capital comercial e bancário fluminense. A seguir, enfocarei a crise política e econômica de fins de 1891, decorrente do desgaste do modelo de *federalismo centralista* de Portella e da política emissionista do *encilhamento*, conjuntura que apresentará desafios à continuidade dos projetos que envolviam a E.F.T.

¹⁴⁹ [http://www.fluminense.com.br/site/futebol/historia/capitulo-i-o-surgimento/a-fundacao-do-clube/](http://www.fluminense.com.br/site/futebol/historia/capitulo-i-o-surgimento/a-fundacao-do-club/)

Capítulo 3 – Desafios da E.F.T. diante da reação ruralista fluminense: processo constituinte e transferência da capital.

(...) a ratificação da *vocação agrícola* do Brasil se faria acompanhar de perto pelo espectro de uma crise, em suas múltiplas acepções. Crise efetiva de preços dos bens primários exportáveis sem perspectivas de colocação no mercado externo – à exceção do café – em seu início, se transformaria ela em crise política, acabando por revestir-se do caráter de crise social e ideológica, por confronto aos valores e dinâmica próprios à ordem urbano-industrial que se impunha à sociedade brasileira.

Ambiguamente, contudo, seria essa mesma *vocação* o fio condutor das mudanças advogadas, senão para a estrutura agrária, ao menos para o desempenho da atividade agrícola, desde que as tradicionais culturas de exportação davam mostras de seu esgotamento na virada do século, redirecionando-se para o mercado interno e ditando a necessidade de uma reação por parte de setores da classe proprietária diversamente atingidos em seus complexos econômicos. (MENDONÇA, 1997, pp. 25-26)

O governo de Deodoro não fora nada tranqüilo. Seus ministros eram chamados pelos jornais de “monarquistas encapotados”, por seu conservadorismo, por serem alguns provenientes dos quadros funcionais do antigo regime (...).

Os choques entre o presidente e o Congresso, a rebelião de Custódio de Melo, a violência nas ruas faziam prever aquilo que se realizaria a 3 de novembro de 1891: o fechamento do Congresso. A 23 de Novembro Deodoro renunciava no momento em que o príncipe D. Augusto tentava, sem sucesso, desembarcar no Rio de Janeiro.

Todavia, os grupos dominantes que disputaram o poder, a partir de 1889, tinham diferentes concepções sobre a República a ser implantada e, conseqüentemente, diferentes expectativas sobre seu destino político. (JANOTTI, 1990, p. 55)

Este capítulo busca analisar a construção de um bloco hegemônico na política fluminense, constituído a partir da crise dos governos constitucionais de Deodoro da Fonseca, na presidência da República, e de Francisco Portella, no governo do estado do Rio de Janeiro, bem como as consequências desta crise para os investimentos da E.F.T. Tal hegemonia foi baseada, principalmente, num consenso entre algumas facções da sociedade política a respeito da defesa do princípio federalista e da Constituição de 1891, assim como na aliança com grupos de negociantes que já administravam concessões públicas desde os tempos da presidência da província e do governo provisório do estado.

Após a promulgação da segunda Constituição estadual em 1892 e da fundação do Partido Republicano Fluminense (PRF), o bloco inscrito no poder exerceria a hegemonia na política fluminense durante as presidências de José Thomaz da Porciúncula (1892-1894) e

Joaquim Maurício de Abreu (1895-1897). Somente a partir do governo de Alberto Torres (1898-1900), de daria uma cisão nesse partido hegemônico e a formação de uma oposição que buscava se fortalecer junto às frações dominadas da classe dominante fluminense. Esta dissidência do PRF, ao buscar alianças para formar um novo bloco, recolocaria em cena grupos eclipsados no cenário político fluminense desde o governo Portella.

Considerando que foram invertidos os papéis entre situação e oposição nos governos de Francisco Portella e Balthazar da Silveira, a sobrevivência do empreendimento da E.F.T. se me apresentou como uma oportunidade de estudar as estratégias de negócios e alianças políticas de seus empresários que objetivaram a defesa dos próprios interesses junto ao governo estadual nesse momento de crise econômica e política. Muitos negociantes são encontrados lidando com ambas as facções quando estas estão exercendo o governo, reorganizando suas articulações políticas. Este fato me levou a buscar uma perspectiva distinta daquela alcançada por meio de uma separação da esfera política, muito centrada nas rupturas e alternâncias e desconsiderando as permanências na estrutura social e nas bases econômicas, como o fazem Renato Lemos (1989) e Marieta de Moraes Ferreira (1994).

A crise econômica que marcou o período do *encilhamento*, o afastamento dos aliados de Portella dos cargos da administração local para os quais haviam sido nomeados e a revisão dos contratos e concessões públicas feitas a grupos aliados ao ex-governador – todos estes fatores colocaram os empresários da E.F.T. diante da necessidade de reformular estratégias de atuação econômica e política. Mas a capacidade de reformular suas alianças políticas demonstrada pela E.F.T. e de obter, dessa maneira, vantagens junto aos governos é mais um indício de que a *revolução passiva* promoveu mais mudanças nas fórmulas jurídico-ideológicas que nas relações sociais objetivas. As disputas entre partidos formais que marcam o período entre 1891 e 1895, não se pode perder de vista, são estabelecidas entre frações das classes dominantes que, diante da crise orgânica do Império, estiveram unidas em torno da causa republicana e federalista.

No governo de José Thomaz da Porciúncula, o tema da transferência da capital ganhou urgência diante dos distúrbios políticos na Capital Federal e em Niterói, sendo então a capital fluminense transferida para a cidade do presidente do estado, Petrópolis. O mesmo governador assinaria em 1894 um termo de novação do contrato com a companhia fazendo diversas alterações nas condições para transferência da capital, além de condicioná-la à aprovação da Assembleia. Decidindo a Assembleia Legislativa pela transferência definitiva da capital a Petrópolis neste mesmo ano, somente em 1902, durante o governo de Quintino Bocayuva, a capital deixaria a cidade imperial, mas retornaria em definitivo para Niterói.

Da crise política do governo constitucional e da crise econômica que caracterizou os anos de 1891 e 1892, decorreu também uma crise interna na E.F.T., que acabaria a levar ao afastamento do barão de Mesquita da presidência da companhia. A nova diretoria, diante da perda do projeto da capital e da novação do contrato com a presidência do estado em 7 de julho de 1894, apresentou um projeto de reformulação dos estatutos da companhia em 8 de março de 1895, obtendo a aprovação da assembleia de acionistas. Pelos novos estatutos, a E.F.T. reduzia seu capital, renunciava ao projeto de construção da cidade e buscava a realização das obras por empreitada, contratando para tal fim, José Augusto Vieira.

3.1 – Organização constitucional do Rio de Janeiro e derrubada de Portella

O primeiro Congresso Constituinte do Estado do Rio de Janeiro instalou-se em Niterói no dia 10 de maio de 1891, empossando no dia seguinte Francisco Portella como governador e Arthur Getúlio das Neves como seu vice. No dia 26 de junho já era promulgada a primeira Constituição do Estado do Rio de Janeiro, mesmo dia em que a Assembleia Nacional Constituinte se convertia em Congresso Nacional ordinário sem que fossem realizadas novas eleições federais (LE MOS, 1989, p. 58). O projeto de construção da nova capital seguia na ordem do dia para o governador, que em 6 de julho baixa o Decreto de nº 280, elevando Teresópolis à condição de município e respeitando, dessa forma, o contrato com a E.F.T.

Mesmo após a aprovação da primeira carta constitutiva, o governador conservou seus poderes “provisórios” referentes à organização municipal. Considerando que Teresópolis não possuía nem população suficiente nem infraestrutura urbana que justificassem sua elevação a município, acredito que apenas o projeto de transferência da capital e os compromissos assumidos com os empresários da E.F.T., ou seja, os interesses políticos e econômicos dessa fração da classe dominante motivaram tal medida. A apresentação de um projeto de lei referente às municipalidades, que de acordo com a Constituição federal deveria ser elaborado pelos estados, só foi feita no Senado estadual em 5 de outubro de 1891, mas o fechamento do Congresso Nacional e os desdobramentos da crise política que se instalou então no país e no estado não permitiram a continuidade dos debates e uma lei que regulamentasse as municipalidades fluminenses ficou pendente. O texto de Taunay apresenta sua visão dos reflexos da crise política para a economia:

Produziu-se, afinal, o golpe de Estado de 3 de novembro de 1891, e o Congresso dissolveu-se, mais do que foi dissolvido, murcho, em silêncio, sem tugir nem mugir.

Proclamado o estado de sítio por dois meses, nada menos, para sem dúvida acostumar a Capital a êsse regime, imperou de novo ferrenha ditadura. Fôra antes lançado o *Manifesto à Nação*, um dos documentos mais fofos, capciosos, retóricos e vergonhosos, não da história brasileira, mas da história de todos os povos.

Desmascararam-se aí as baterias; anunciou-se por decreto o próximo arrendamento, senão até a alienação, da cobiçada Estrada de Ferro Central do Brasil, e o tal banco fantástico, encôsto da *União Geral* e campo necessário às grandes manobras e complementares maroteiras, passou a receber, graças a um simples aviso ministerial, as sobras do tesouro nacional, todos os dias. (TAUNAY, 1971, pp. 228-229, grifos do autor)

O que não está dito no texto de Taunay é que não foi só Deodoro que sujeitou o país a uma ditadura, assim como não foi só ele que fez concessões ao capital bancário. O ministério da Fazenda, no qual Serzedelo Corrêa substituiu Rodrigues Alves após desentendimentos com Floriano Peixoto com relação à sucessão presidencial, promulgou em dezembro de 1892 os decretos relativos à reforma bancária que levou à fusão do *Banco da República dos Estados Unidos do Brasil* com o *Banco do Brasil*, dando origem ao *Banco da República do Brasil* em setembro de 1893 (CORRÊA, 1996, p. 32; TANNURI, 1997, p. 30). Da mesma maneira que o capital bancário se concentrara em fins do Império (fusão do *Banco Nacional* ao *Banco Intercontinental*, resultando no *Banco Nacional do Brasil*) e no Governo Provisório (fusão do *Banco Nacional do Brasil* ao *Banco dos Estados Unidos do Brasil*, resultando no *Banco da República dos Estados Unidos do Brasil*), no governo de Floriano os mesmo grupos de banqueiros continuaram sendo beneficiados.

Apoiada por muitos governadores, entre os quais, Portella, a dissolução do Congresso Nacional por Deodoro da Fonseca em 3 de novembro de 1891 gerou forte reação da sociedade política e da sociedade civil comprometidas com a organização do Estado republicano (LEMOS, 1989, p. 61) ¹⁵⁰. Deputados constituintes pelo estado do Rio de Janeiro, eleitos na chapa do governo, como Nylo Peçanha, Virgílio Pessôa, Alcindo Guanabara e Érico Coelho se encontram entre os signatários do manifesto dos congressistas à nação brasileira lançado no dia seguinte, em repúdio a Deodoro. A fidelidade de Portella ao presidente é compreensível, uma vez que toda sua ação política era baseada em um *federalismo centralista* que tinha como sustentação e direção o governo federal, tendendo a prevalecer sobre o princípio da autonomia estadual. Em meio a tentativas de restauração monárquica e manifestações de radicalismo jacobino se deu o segundo governo militar republicano e o segundo governo civil estadual.

Estes grupos políticos, responsáveis pela turbulência que agitou os primeiros tempos republicanos, empenharam-se em sangrentas lutas – das quais a

¹⁵⁰ O único governador contrário à decisão foi também o único a permanecer no cargo, Lauro Sodré, do Pará.

Revolução Federalista é a mais contundente – atestando a ausência da propalada passagem pacífica para o novo regime.

Foi fundamental para Floriano Peixoto o apoio que recebeu de São Paulo e de Minas Gerais para a ocasião da crise rio-grandense e da Revolta da Armada. A burguesia dos dois mais importantes estados da União compreendeu por sua vez ser importante a aliança com a ditadura militar, a fim de garantir sua futura direção do governo federal. (JANOTTI, 1990, p. 55).

Embora a eclosão da primeira Revolta da Armada na noite de 22 para 23 de novembro tenha levado à renúncia de Deodoro à presidência da República, Portella procuraria se manter como governador do estado. Diante de sua permanência à frente do governo, a imprensa oposicionista fez grande campanha por uma intervenção federal que o destituísse do poder. Setores da sociedade política e civil que teciam antes suas críticas ao centralismo agora assistiam a Portella tentar defender seu governo com base nos princípios da autonomia estadual inerente ao federalismo. Diversas rebeliões eclodiram no estado em 3 de dezembro de 1891, levando à derrubada de autoridades municipais indicadas pelo governador, a despeito da forte repressão policial e do registro de mortos e feridos (LEMOS, 1989, p. 63).

Portella alegou dispor de efetivos insuficientes para controlar as rebeliões e solicitou auxílio militar ao presidente Floriano Peixoto, ao mesmo tempo em que Porciúncula lançava manifesto na capital federal solicitando apoio à causa oposicionista. A opção em favor da oposição não foi aberta, mas o presidente enviou o contra-almirante José Marques Guimarães a Niterói em 9 de dezembro sob o pretexto de manter a ordem pública caso se confirmassem os rumores de que Portella havia abandonado o palácio do governo. O contra-almirante assumiu interinamente o governo no dia 10, após a renúncia de Portella e a recusa de seu vice e do presidente do Senado estadual o substituírem. Após negociação entre Porciúncula e Floriano no Rio de Janeiro, o presidente indicou no dia 11 o contra-almirante Carlos Balthazar da Silveira que tomou posse “sob aclamação popular” em Niterói, junto ao vice-governador Leopoldo Teixeira Leite (LEMOS, 1989, p.64). Demonstrarei que essa versão dos fatos reproduzida por Lemos corresponde ao discurso oficial do novo governo do estado.

Balthazar da Silveira dissolveu no dia 14 de dezembro o Congresso estadual alegando suspeitas de fraude na eleição dos membros, convocando eleições para nova Assembleia Constituinte para o dia 31 de janeiro de 1892. Seguiram-se outras medidas destinadas a dismantelar as bases de apoio a Portella, decretando a destituição de autoridades e funcionários públicos indicados pelo governador deposto bem como a reintegração de alguns

que haviam sido afastados, como o decreto nº 8, de 19 de dezembro de 1891, pelo qual foi extinta a Comarca de Teresópolis¹⁵¹.

A capital fluminense foi palco de uma rebelião na fortaleza de Santa Cruz no dia 19 de janeiro de 1892, deflagrada por partidários de Deodoro que acabaram derrotados no mesmo dia. Este episódio motivou fortes ataques aos aliados de Portella que, embora tenham alegado sofrer perseguições políticas, não tiveram escolha senão adotar a abstenção eleitoral e assistir à vitória dos candidatos da chapa governista nas eleições realizadas no fim daquele mês. Vemos aí uma inversão de papéis entre situação e oposição, setores dominados da classe dominante tornarem-se hegemônicos, e a composição do bloco histórico reunindo republicanos e moderados que dera origem ao Partido Autonomista Fluminense em oposição a Portella seria mantida na formulação da chapa única que foi eleita para a Assembleia Fluminense Constituinte.

Instalada em Niterói no dia 9 de março, a nova Assembleia Constituinte, composta apenas de deputados, elegeu José Thomaz da Porciúncula seu presidente. Um mês depois, promulgava a segunda Constituição do Estado do Rio de Janeiro extinguindo o Senado estadual, substituindo o cargo de governador pelo de presidente do estado e reduzindo de seis para três anos seu mandato, assim como o dos deputados de quatro para três anos. No mesmo dia 9 de abril de 1892, Balthazar da Silveira e Miguel de Carvalho foram eleitos presidente e vice-presidentes provisórios do estado do Rio de Janeiro, até a realização das eleições estaduais previstas para o dia 24 daquele mês¹⁵².

A segunda Assembleia Constituinte encarregou também uma comissão da tarefa de elaborar uma chapa oficial de candidatos à Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, que foi divulgada em 18 de abril de 1892 em nome do Partido Republicano Fluminense (PRF)¹⁵³, nova denominação assumida pelo bloco formado sob a liderança de Porciúncula e do Conselheiro Paulino. No dia 24, Porciúncula foi eleito presidente do estado tendo Manuel Martins Torres como 1º vice, Joaquim Maurício de Abreu, como 2º vice e Lourenço Maria de Almeida Batista, o barão de Miracema, como 3º vice-presidente do estado. O primeiro vice representava negociantes de Niterói, o segundo proprietários de Sapucaia e o terceiro proprietários do Norte Fluminense. Assim o governo do estado que

¹⁵¹ *Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1891.* Rio de Janeiro: Typographia a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892

¹⁵² *Annaes da Assembléa Constituinte do Estado do Rio de Janeiro. Installada no dia 1 de Março e encerrada no dia 9 de Abril de 1892.* Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1892.

¹⁵³ Note-se que a sigla PRF não aparece nesse trabalho como referência ao Partido Republicano Federal, que será estudado mais adiante, mas que não constitui foco privilegiado da análise como o Partido Republicano Fluminense.

tomou posse em 3 de maio era a reunião de diversos grupos descontentes com Portella, que estiveram à frente de uma revisão constitucional que não se deu nacionalmente.

O sucesso do projeto contra hegemônico originado da ação conjunta do diretório estadual do Partido Republicano e do Partido Republicano Moderado em oposição ao governo de Portella, que deu origem ao Partido Autonomista Fluminense poucos meses antes da sua deposição é atestado pelo consenso obtido na nova Assembleia Constituinte e no domínio do PRF nas eleições seguintes. De tal forma se impôs a nova hegemonia, que nem dispomos atualmente na Biblioteca da ALERJ dos anais da primeira Assembleia Constituinte ou da sessão ordinária que se seguiu. Acredito que não tenha havido tempo de mandar publicar os debates dos parlamentares antes da mudança no comando do estado, ou, se forem encontrados em outra parte, houve uma tentativa de “apagá-los” da história. Em todo caso, se os choques do Congresso Nacional com Deodoro se deram pelo não respeito à Constituição da República, as divergências de Portella com os grupos da oposição começaram pela própria Constituição estadual. O “Histórico” que antecede os anais da segunda Assembleia Constituinte do Rio de Janeiro é de grande interesse para o entendimento sobre a formação do bloco hegemônico do PRF que controlaria os dois governos seguintes no estado:

Deposto o governo do sr. Dr. Francisco Portella, que o extinto Congresso do Estado do Rio de Janeiro havia eleito ao iniciar seus trabalhos de organização constitucional, a revolução triumphante, no dia 11 de Dezembro de 1891, aclamou, na cidade de Nictheroy, governador provisório do estado o sr. contra-almirante D. Carlos Balthazar da Silveira, por apresentação do sr. Dr. José Thomaz da Porciuncula, que promovera e dirigira o movimento politico.

A 14 d’aquelle mesmo mez e anno expedio o sr. Governador provisório os primeiros e seguintes:

DECRETO N. 1 – O contra-almirante Carlos Balthazar da Silveira, Governador do Estado do Rio de Janeiro por aclamação popular, attendendo ás circumstancias politicas, em que se acham os fluminenses, decreta:

Artigo Unico – Ficão dissolvidos o Senado e a Camara dos Deputados deste Estado: revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado do Rio de Janeiro, 14 de Dezembro de 1891.
– *Carlos Balthazar da Silveira.*

DECRETO N. 2 – O contra-almirante Carlos Balthazar da Silveira, Governador do Estado do Rio de Janeiro por aclamação popular, decreta:

Art. unico Fica convocada para o dia 1 de Março de 1892 uma camara constituinte, eleita pelo povo fluminense, com poderes exclusivos para organizar uma Constituição politica: revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado do Rio de Janeiro, 14 de Dezembro de 1891.
– *Carlos Balthazar da Silveira.*

DECRETO N. 3 – O contra-almirante Carlos Balthazar da Silveira, Governador do Estado do Rio de Janeiro por aclamação popular, decreta:

Art. 1.º No dia 31 de Janeiro de 1892 se procederá em todo o Estado a eleição de 60 membros á Camara Constituinte convocada por decreto n. 2 desta data.

Art. 2.º O Governo expedirá os necessarios regulamentos, por cujas disposições proceder-se-ha á eleição.

Art. 3.º Ficão revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado do Rio de Janeiro, 14 de Dezembro de 1891.

– *Carlos Balthazar da Silveira*.

Feita a eleição no dia 23 de Fevereiro de 1892, reunindo-se alguns dos srs. Deputados eleitos, na casa onde havia funcionado o Senado dissolvido, e propondo o sr. Dr. Porciuncula, com manifestos signaes de approvação dos presentes, que se adoptasse, para o iniciamento dos trabalhos o regimento da antiga assembléa provincial. Por força dessa adopção, assumio inteirinamente a cadeira presidencial o mesmo sr. Dr. Porciuncula, por ser o mais votado, e como não se achassem os dous menos votados aos quaes competião os lugares de secretarios, o sr. Presidente convidou para 1º o sr. Dr. Marcelino Coelho e para 2º o sr. Dr. Fonseca Portella.

Em seguida procedendo-se a eleição da mesa provisoria, forão confirmados n'aquelles lugares os srs. Deputados que já os ocupavão. Correndo o escrutinio para as comissões de verificação de poderes, forão eleitos: para 57 diplomas os srs. Almeida Pereira, Geraldo Martins e Menezes Froes e para os tres pertencentes a estes eleitos, os srs. Sá Carvalho, Oscar Varady e Mauricio de Abreu.

Para a comissão encarregada de elaborar o projecto do regimento effectivo da Constituinte, forão eleitos os srs. Castrioto, Alberto Torres e Tiburcio Figueira.¹⁵⁴

Embora o contra-almirante se apresente em cada decreto como governador “por aclamação popular”, a introdução do texto afirma que sua autoridade advinha da “apresentação de José Thomaz da Porciuncula”. O jogo de forças estabelecido entre os discursos do Executivo e do Legislativo estaduais fica claro também por só os anais afirmam o caráter provisório do governo de Balthazar da Silveira, o que é omitido nos decretos. Porciuncula também recebe sozinho os créditos pela promoção e direção da “revolução triunfante” – a derrubada do governo Portella. Convenientemente, propõe que se adote o regimento da extinta assembleia provincial fluminense para que fossem começados os trabalhos constituintes e assume, por conta disso, a presidência interina da Assembleia. Tal fato me parece um claro indício das tendências reacionárias do movimento político que levou à conquista do poder por esse bloco representado pelo PRF, que preferiu lançar suas bases no período monárquico a fazê-lo no governo provisório republicano.

Não é de surpreender que, findos os trabalhos constituintes, Porciuncula fosse eleito pela mesma assembleia para a presidência¹⁵⁵ do estado do Rio de Janeiro e comandasse a

¹⁵⁴ *Annaes da Assembléa Constituinte do Estado do Rio de Janeiro. Installada no dia 1 de Março e encerrada no dia 9 de Abril de 1892*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1892.

¹⁵⁵ A escolha pelas referências monárquicas se deu, além da adoção provisória do regimento provincial, pela nomenclatura adotada para os Poderes. A “presidência” do estado e a “assembleia” constituinte dão uma ideia de

reação ruralista fluminense que colocaria desafios à realização dos projetos da E.F.T., determinando os novos rumos que a companhia tomaria a partir de então. A derrubada do governo Portella representou a perda do mais forte braço que sustentava politicamente a defesa dos interesses da companhia, sobretudo, com relação à transferência da capital do estado. Somando-se a esse fato a crise econômica decorrente do *encilhamento* e a crise política decorrente da Revolução Federalista e da segunda Revolta da Armada, que caracterizaram o governo de Floriano Peixoto, a companhia chegaria a decidir-se por sua liquidação. A presidência do estado e a assembleia legislativa se aproveitariam desse contexto de dificuldades para revisar o contrato entre o estado e a E.F.T. em 1894, ficando livre para decidir-se pela transferência definitiva da capital do estado para Petrópolis.

3.2 – A reação ruralista no país e no estado do Rio de Janeiro

Ao estudar o processo de reconstrução do Estado, tomado em seu sentido ampliado¹⁵⁶, durante a primeira República no Brasil, Sonia Regina de Mendonça se dedicou a analisar um conjunto de práticas e representações de certos atores políticos a respeito do mundo rural. Apreendendo tal conjunto sob o termo *ruralismo*, definiu-o como

um *movimento político* de organização e institucionalização dos interesses de determinadas frações da classe dominante agrária no Brasil – tanto em nível da sociedade civil, quanto em nível da sociedade política – bem como aos conteúdos discursivos produzidos e veiculados pelos agentes e agências que dele participaram. (MENDONÇA, 1997, p.10)

Atentando então aos segmentos agrários da classe dominante brasileira que estavam envolvidos com os polos menos dinâmicos da acumulação de capital, a autora procura se aprofundar na análise daquilo em que afirma ter consistido a palavra de ordem do ruralismo republicano, a defesa de uma *vocação eminentemente agrícola do Brasil* que foi acompanhada de perto pelo espectro de uma crise. Esta crise se apresenta em múltiplas acepções: crise efetiva dos bens primários exportáveis sem perspectivas de colocação no mercado externo, crise política, crise social e crise ideológica pela recusa à ordem urbano-industrial que se impunha no Brasil (MENDONÇA, 1997, p. 25).

continuidade das instituições políticas do Império, em lugar da ruptura representada pelos termos “governo” do estado e “congresso” constituinte adotados no governo provisório.

¹⁵⁶ Constituído pela Sociedade Política e pela Sociedade Civil. GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a Política e o Estado Moderno*. Trad. Luiz Mário Gazaneo. 4ª edição. RJ: Civilização Brasileira, 1980. A respeito do conceito gramsciano de Estado cf. MENDONÇA, Sonia Regina de. “Estado e Sociedade”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *História: pensar e fazer*. Rio de Janeiro: LDH, 1998. pp. 13-32.

Sonia Mendonça critica o menosprezo da historiografia à capacidade de organização desses segmentos frente à fração hegemônica, a burguesia cafeeira paulista, apresentando as agências e agentes integrantes do movimento ruralista como dotados de inserção na estrutura social e canais específicos de organização, expressão e difusão de demandas. Por isso, o ruralismo não poderia ser definido como um mero movimento no nível das “ideias” ou “intenções”, uma ideologia reacionária e antiindustrializante de grupos agrários que perdiam progressivamente seu poder e prestígio diante do avanço dos interesses urbano-industriais. Discordando dessa interpretação, o que a autora propõe é “uma nova leitura do *Ruralismo*, enfatizando seu caráter de movimento político organizado das frações dominadas da classe dominante agrária no Brasil, em detrimento da dimensão tão-somente ideológica” (MENDONÇA, 1997, p. 39).

O movimento ruralista se converteu num espaço sócio-político no qual se expressam os conflitos e as diferentes posições acerca das modalidades de intervenção, seja da sociedade civil ou da sociedade política, sobre a agricultura na Primeira República. A luta pela institucionalização de outros interesses que não os da fração hegemônica traduziu-se institucionalmente no aparelho de Estado, no sentido restrito, consistindo para Mendonça o ruralismo num recorte privilegiado para um “estudo da integração simbiótica entre *ação e discurso político*”.

De tal movimento, cujas nuances apontam para segmentações no seio da classe proprietária rural e para oposições à sua fração hegemônica, provenientes do que chamarei de “frações dominadas da classe dominante”, identificadas ou não com oligarquias de estados da federação, originou-se um discurso igualmente diferenciado e não monocórdio, como supõe alguns. Isso porque, do ponto de vista aqui assumido, a despeito das palavras de ordem semelhantes, a efetiva mensagem nelas contida diferencia-se no domínio do *político* onde, aí sim, explicitam-se as modalidades diversas – de ordem regional e/ou setorial – de se implementar um “mesmo” projeto de reabilitação da *vocação eminentemente agrícola do Brasil*. (MENDONÇA, 1997, p. 13)

Analisando a documentação da Sociedade Nacional de Agricultura (SNA), associação de classe que a autora vincula a segmentos não hegemônicos da classe proprietária do período com ampla representatividade nacional, Mendonça identifica certo padrão de institucionalização de interesses agrários, em nível da sociedade civil. Cruzando essa análise com a documentação do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (MAIC), agência do aparelho de Estado republicano, Sonia de Mendonça mapeou uma complexa inter-relação estabelecida entre sociedade civil e sociedade política.

Cabe apontar, entretanto que, cafeeiros, açucareiros ou pecuaristas, produtores para o mercado externo ou interno, os grupos agrários dos distintos complexos econômicos disputariam permanentemente entre si o privilégio da ação pública, conferindo ao exercício da supremacia paulista um caráter bem menos monolítico do que se costuma supor. Num aspecto, contudo, promovia-se o consenso entre eles: na *fisiocrática* defesa da *vocação eminentemente agrícola do país*, bandeira em nome da qual justificaram-se, tanto respostas a conjunturas críticas setoriais, quanto posturas relativamente homogêneas diante de ameaças tidas como comuns, como no caso da industrialização e seus correlatos, notadamente as tarifas protecionistas de caráter industrializante. (MENDONÇA, 1997, p. 25)

Diante da ampla crise que atravessavam, alguns setores da classe dominante agrícola no país apresentaram seus interesses de classe como interesses nacionais, sustentando um projeto político e ideológico que Mendonça chama de *reação ruralista*. Segundo a autora, tal projeto visava não só acomodar conflitos entre setores da classe proprietária que eram diversamente atingidos em seus complexos econômicos agroexportadores, mas também à unificação dos grupos agrários em torno da defesa da correlação de forças inscrita no bloco no poder. Ao mesmo tempo em que orientavam suas críticas à cidade e à indústria, buscando atrelar os destinos da agricultura e da nação, os defensores da *vocação agrícola* redirecionariam sua produção ao mercado interno, estreitando os laços entre o campo e os centros urbanos, e aceitariam a indústria quando ideologicamente naturalizada, ou seja, pela defesa da *indústria natural* em oposição às *indústrias artificiais*. Restringindo seu apoio às indústrias que utilizassem as matérias-primas nacionais ou que servissem ao incremento da agricultura, acabavam por subordinar a indústria à agricultura, ou o mundo urbano ao rural, e legitimar o controle oligárquico dos aparelhos de Estado da Primeira República (MENDONÇA, 1997, p.64).

Organizou-se o movimento de *reação ruralista* no estado do Rio de Janeiro pioneiramente dentro da República. Isto se deveu, por um lado, à situação específica da lavoura fluminense, cujo polo mais dinâmico representava um papel secundário na agroexportação cafeeira, o que permitiu que as facções que representavam os polos menos dinâmicos formassem um projeto contra hegemônico com alternativas à agricultura. Também foi a Praça da capital federal, cujos negociantes estendiam sua dominação sobre as negócios no estado do Rio de Janeiro, o palco principal do *encilhamento*, se fazendo sentir aí mais fortemente a reação ideológica contra os excessos do industrialismo, procurando submetê-lo aos interesses da agricultura, como *indústrias naturais*. Nesse sentido, representa papel importante, também como intelectuais orgânicos da *reação ruralista*, o grupo de autores

que como o visconde de Taunay escreveram à época uma dura crítica à política econômica do período do *encilhamento*, caracterizando a crise que o sucedeu:

Vendo quase esgotados os *bons* expedientes e a secarem-se as largas têtas, em que haviam chupado com a avidez e ebriedade de afortunados tântalos, tratavam de safar-se bem cheios para a Europa, levando todo o fruto do *honrado* trabalho em libras esterlinas. E o câmbio lhes ia dando não pequeno prejuízo, o tal câmbio de que tanto haviam escarnecido! Pouco importava; as algibeiras iam, assim mesmo, repletas e as bôlsas de viagem atulhadas das mais valiosas cambiais. (...)

Compreendiam, em breve, que o copioso veeiro da credulidade pública estava esgotado, findo, tinha dado o que podia dar, sem mais uma parcelazinha de ouro ou papel-moeda que respingar. (TAUNAY, 1971, p. 180, grifos do autor)

No entanto, o que não está aí dito é que alguns destes mesmos “esfoladores” cujas algibeiras estavam cheias, continuariam a investir em concessões públicas mesmo após o período de orgia especulativa. Como já foi dito no primeiro capítulo, José Augusto Vieira aproveitaria os capitais acumulados durante o período do *encilhamento* para investir na construção de uma estrada de ferro que finalmente ligasse o Porto de Piedade a Teresópolis, cancelando a viagem planejada para a Europa. Mas essa ferrovia não mais serviria para atender à capital do estado, tendo seu novo projeto justificativa na necessidade de desenvolver uma agricultura diversificada na região de “terras ubérrimas”.

Um dos elementos centrais da reação ruralista foi a defesa da diversificação da agricultura nacional. O movimento diversificador seria composto por três tipos de agentes: elementos com formação técnica oriundos de áreas cafeeiras decadentes que viam na policultura a saída para problemas regionais; políticos profissionais em busca do resgate da prosperidade das áreas onde tinham suas bases de poder através de instrumentos tarifários e fiscais que estimulassem a diversificação; membros da fração hegemônica ligada às áreas cafeeiras mais prósperas buscando cultivos alternativos como anteparo contra flutuações futuras do mercado. No entanto, à distinção dos técnicos e dos políticos, os membros da fração hegemônica não pretendiam substituir uma cultura principal ameaçada, mas “fomentar novos produtos de modo a superestimar o desempenho de seu complexo agroexportador e não frear sua *decadência*” (MENDONÇA, 1997, pp. 27-28).

Entre os políticos profissionais ligados a complexos agroexportadores menos dinâmicos, que representam o tipo de agente de maior interesse para a nossa análise da política republicana, encontra-se o gaúcho Joaquim Francisco de Assis Brasil. Pecuarista e bacharel em Direito, defendeu uma agricultura *progressista*, elegendo-se deputado provincial em 1885 e deputado federal constituinte em 1890. Defendeu a organização federativa do

Brasil contra a secessão, pretendida por seu cunhado, Júlio de Castilhos, entre outros, e participou da elaboração da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul. Assis Brasil iniciaria logo depois uma carreira diplomática que o pôs em contato com modernas técnicas agrícolas e o permitiu tornar-se um propagandista e defensor da agricultura brasileira. Em 1894, fundou em Paris o que Mendonça identifica como “primeiro grupo de interesses institucionalizado em prol da *moderna agricultura brasileira*”, a Sociedade Brasileira para a Animação da Agricultura (SBAA). Uma de suas obras, *A cultura dos campos*, publicada por prestigiosas editoras europeias em 1898, desfrutou o status de “Bíblia da agricultura brasileira” à época e propunha que se buscasse nos “nossos ubérrimos campos” o remédio para a “ruína da fortuna pública e particular”.

Vemos assim nas publicações e na organização das associações de classe algumas reações da classe proprietária rural à redefinição do papel da agricultura, buscando institucionalizar no âmbito da sociedade civil a diferenciação de seus interesses e explicitar suas divergências e semelhanças. Também bacharel em Direito e deputado federal constituinte em 1890, Nylo Procópio Peçanha foi um dos principais defensores da diversificação agrícola que podem ser enquadrados como políticos profissionais. Filho de pequeno proprietário e comerciante, militante nas campanhas abolicionista e republicana, fundador e presidente do Clube Republicano de Campos em 1888¹⁵⁷, se tornou uma das principais lideranças políticas locais, junto ao Barão de Miracema, sendo eleito presidente do Estado do Rio de Janeiro em 1903 e vice-presidente da República em 1906. Com a morte de Afonso Pena, Nylo Peçanha assumiu a presidência em 14 de junho de 1909 e foi durante seu governo que o MAIC, criado desde 1906, foi, de fato, instalado. Foi ainda eleito senador pelo Rio de Janeiro em 1912 e novamente presidente do estado em 1914, renunciando ao cargo após ser nomeado Ministro das Relações Exteriores em 1917, tornando a se eleger para uma cadeira no Senado no ano seguinte. Foi ainda candidato à presidência da República pelo Movimento Reação Republicana nas eleições de 1922 contra Arthur Bernardes, candidato pelo Partido Republicano Mineiro, e esteve envolvido em articulações interoligárquicas e na composição de blocos em oposição às candidaturas paulistas (CORRÊA, 1996, p. 156).

Mais que um conjunto de medidas esporádicas, empreendidas como paliativo conjuntural a um momento particularmente agudo da crise em complexos agrários regionais menos dinâmicos, tal tipo de ação pública parece ter representado o esboço de um projeto de desenvolvimento econômico alternativo à monocultura, ainda que contido nos estreitos limites da própria economia agrícola. (MEDONÇA, 1997, p. 34)

¹⁵⁷ http://www.an.arquivonacional.gov.br/crapp_site/presidente.asp?rqID=9

No intuito de contribuir para o debate historiográfico e para os fins de nossa pesquisa, vale observar a trajetória de mais um integrante fluminense da *reação ruralista* que não é tratado por Sonia Regina de Mendonça, o já referido Sr. Oscar Varady. O *Diccionario bibliográfico brasileiro pelo doutor Augusto Victorino Alves Sacramento Blake* de 1900 informa que Oscar Varady nasceu no Rio de Janeiro em 1861 e obteve o título de bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela faculdade de São Paulo em 1883, ingressando depois na vida política e exercendo sucessivas legislaturas na Assembleia provincial do Rio de Janeiro. Como fazendeiro, procurou desenvolver uma produção de alimentos diversificada em suas propriedades rurais, defendendo o uso do trabalhador livre nacional e as “indústrias naturais”. Assim como o visconde de Taunay e o Conselheiro Paulino, Oscar Varady foi mais um que concluiu sua carreira política ao fim do Império, sem que, no entanto, deixasse de atuar politicamente, pois foi membro do diretório do PRF além de investir em diversas empresas durante a República (SACRAMENTO BLAKE, 1900, p. 344).

Foram publicados pela *Typografia Carioca* dois discursos de Oscar Varady à Assembleia provincial relativos à preferência pela mão-de-obra nacional ou europeia: *Questões Agrícolas. Imigração chinesa (3ª discussão do orçamento). Discurso pronunciado da Assembleia provincial do Rio de Janeiro na sessão de 23 de Novembro de 1888* e *Questões Agrícolas. Orçamento provincial, colonização e imigração chinesa: discurso pronunciado da Assembleia provincial do Rio de Janeiro na sessão de 27 de Novembro de 1888*. Jeffrey Lesser oferece importante contribuição na compreensão dos debates em meio aos quais foram feitos os discursos:

A Companhia de Comercio e Imigração Chinesa foi dissolvida em 1883, mas seu fracasso não fez com que os trabalhadores chineses deixassem de ser vistos tanto como a melhor das esperanças quanto como o pior dos pesadelos. Em fins de 1888, os debates, tanto na capital quanto nas províncias, eram repetições praticamente literais das acusações e contra-acusações que, desde meados do século, pairavam sobre o Brasil. O senador Alfredo d’Escragnolle Taunay, vice-presidente da Sociedade Central de Imigração, liderava a facção oposicionista, virulentamente sinófoba.
(...)

A imprensa encontrava-se profundamente envolvida na questão, em parte porque José do Patrocínio, diretor do jornal *Cidade do Rio*, de orientação fervorosamente abolicionista, juntou-se a Taunay na liderança da campanha antichinesa. (LESSER, 2001, p. 62)

Mais uma vez nos deparamos com o visconde de Taunay, que seria depois também sócio de Oscar Varady na *Cia. Geral de Estradas de Ferro*, atuando tanto em nível de sociedade civil (Sociedade Central de Imigração) como em nível de sociedade política

(Senado do Império). A campanha contra a imigração chinesa também apresentava na imprensa um personagem que além de compartilhar ideias com Varady e Taunay se faria presente em uma assembleia de acionistas da E.F.T. Trata-se de José do Patrocínio, que foi eleito para presidir a Assembleia geral extraordinária dos acionistas de 17 de dezembro de 1892 que, decidiu pela liquidação da empresa, decisão que foi revogada após a votação e aprovação na ALERJ da lei que ratificou a transferência da capital do estado do Rio de Janeiro para Teresópolis.

A *Revista do Club de Engenharia* publicou em sua edição número 4, de março de 1901, os anais do *Congresso de Engenharia e Indústria*, realizado entre 24 de dezembro de 1900 e 26 de novembro de 1901. Entre os discursos e conclusões relativos às questões da 1ª seção do programa do congresso – *Viação* – encontramos o de Oscar Varady tratando das duas questões colocadas em discussão:

1ª Conveniencia de uma pauta uniforme para classificação das mercadorias. Condições que devem presidir à sua confecção. Bases para a respetiva organização.

2ª Fixação das bases gerais para a tarifação de nossas vias ferreas. Variações impostas pelas condições especiaes a cada estrada de ferro. Adoção de taxas inferiores ao custo de transporte.¹⁵⁸

Nesse congresso, o relator Daniel Henninger havia apresentado uma tese segundo a qual as “estradas de ferro são empresas que deveriam tirar do seu tráfego a remuneração dos capitais empregados com o seu estabelecimento”, mesmo aquelas subvencionadas ou que têm garantia de juros do governo. Qualquer forma de auxílio do governo às estradas de ferro seria, de acordo com sua visão, “um imposto desigual, que afeta desigualmente ao contribuinte, favorecendo aqueles que se utilizam das estradas, sem vantagens para os que são residentes em zonas não servidas pelo mesmo meio de comunicação” (*Revista do Club de Engenharia* nº 4, pp. 64-65). Oscar Varady discordou de tal análise e argumentou em favor dos interesses dos investidores que, como ele, só considerariam viáveis seus empreendimentos mediante garantia de juros ou subvenção do governo. Varady afirmou que apenas a *São Paulo Railway* e a *Companhia Paulista* eram as ferrovias brasileiras que dariam vantagens ao capital

¹⁵⁸ *Revista do Club de Engenharia*. 1º vol., nº 4, março de 1901, p. 6. A respeito do papel dos engenheiros (agentes), enquanto intelectuais orgânicos de um projeto de Estado Ampliado (desde o império brasileiro), e do clube de Engenharia, uma agência (espaço/locus) de atuação dos engenheiros cf. MARINHO, Pedro Eduardo M. de Monteiro. *O Centauro Imperial e o partido dos engenheiros. A contribuição das concepções gramscianas para a noção de Estado ampliado no Brasil Império*. <http://www.pedromarinho.com/meusartigos/OCENTENG.pdf>. Outra perspectiva sobre o Clube de engenharia e os engenheiros como intelectuais (não orgânicos) cf. CARVALHO, Maria Alice Resende de. *Temas sobre a Organização dos Intelectuais no Brasil*. <http://cedes.iesp.uerj.br/PDF/cadernos/cadernos%209%20-%20organizacao%20intelectuais9.pdf>

empregado nelas¹⁵⁹, mas que mesmo estas já haviam gozado de garantias de juros nos seus primeiros anos, levando-o a questionar ao relator se realmente considera dispensáveis os auxílios oficiais às estradas de ferro.

Pergunto ainda ao honrado relator se, desde que esteja provado que todas as estradas de ferro brasileiras dão *deficit*, haverá capitalista que queira empregar qualquer quantia no desenvolvimento das nossas linhas férreas, sobretudo considerando-se que o Governo tem apólices, que estas dão 5%, que se estas estiverem abaixo do par o capitalista descansado, sem cuidados no emprego de seus haveres, com eles completamente garantidos, virá receber 6 e 7 % nos títulos do Governo? Como é crível que vá empregar os seus capitais em estradas de ferro sem a mínima esperança de um resultado muito mais vantajoso? (LESSER, 2001, p. 65)

Oscar Varady segue então a uma análise do desenvolvimento ferroviário brasileiro em comparação com os Estados Unidos e a Europa, considerando que o Brasil, retardatário no processo de implantação do sistema, contava apenas com 13 mil quilômetros de ferrovias de um total de 782 mil quilômetros no mundo, após 46 anos de expansão da sua rede, o que seria muito pouco para um país de tamanhas dimensões. A discussão parece intensa, havendo muitas interrupções e apartes. Varady afirma ter sido sempre um grande defensor das estradas de ferro enquanto foi representante da província do Rio de Janeiro e seu ufanismo não parece ter diminuído:

queria que as linhas ferreas em nosso paiz se cruzassem como malhas de uma rêde, ligando todas as cidades, levando o progresso, o engrandecimento aos sertões mais ermos, que são dignos de melhor sorte do que a que actualmente tem. (LESSER, 2001, p. 67)

Seu discurso foi concluído nesse tom, citando as palavras atribuídas a um livro de André Rebouças: “Pedimos de todo o coração a Deus que aproxime o dia em que não haja no Brasil aldeia que não tenha uma escola, uma estação de caminhos de ferro e um banco territorial” (LESSER, 2001, p. 68).

Foram ressaltados acima alguns dos principais pontos com relação aos quais haveria um consenso entre os integrantes da *reação ruralista*: a qualificação da mão de obra nacional através das escolas agrícolas; o desenvolvimento de setores industriais que auxiliem as indústrias naturais como o ferroviário; e o incentivo às compras e vendas de terras improdutivas, mediante a oferta de crédito, redução do imposto de transmissão entre vivos,

¹⁵⁹ A respeito destas ferrovias cf. PETRATTI, Palmira. *A instituição da The São Paulo (Brazilian) Railway Limited*. São Paulo, 1977. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo/FFLCH; SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

aumento do imposto de transmissão entre mortos e cobrança do imposto territorial em substituição ao imposto sobre as exportações.

A respeito da reorganização da estrutura fundiária no estado do Rio de Janeiro e no Brasil, elemento crucial do projeto hegemônico ruralista, cabe ainda analisar um último aspecto: a adoção do *systema Torrens de registro*. Ruy Barbosa, Campos Salles e Francisco Glycerio¹⁶⁰, assinaram o projeto que se converteu no Decreto do Governo Provisório de nº451-B, em 31 de maio de 1890, implantando no Brasil o sistema registral formulado pelo britânico Robert Richard Torrens para legislar sobre a titulação de terras no sul da Austrália.

Facilitar o registro das propriedades adquiridas era um dos passos rumo à reorganização da estrutura fundiária almejada pelos ruralistas. Por meio da exposição que faz o próprio Ruy Barbosa no *Relatório do Ministro da Fazenda* de 1890, vemos que o objetivo da adoção do sistema australiano de registro faz parte de um mesmo conjunto de medidas como a legislação referente às sociedades anônimas e o sistema de crédito, constituindo-se numa espécie de *encilhamento* agrícola.

A instituição consagrada no projeto, que com os srs. Ministros da Justiça e da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, tive a honra de submeter à vossa consideração e é hoje lei do país pelo decr. nº 451 A, de 31 de maio de 1890, representa a mais adiantada fase das ideias contemporâneas quanto à propriedade territorial, o mais benfazejo de todos os regimes para o seu desenvolvimento e frutificação nas sociedades modernas. Consiste o seu fim em estabelecer um sistema eficaz de publicidade imobiliária, e comercializar a circulação dos títulos relativos ao domínio sobre a terra. (BARBOSA, 1949, p. 291)

Embora tenha sido primeiramente adotada na Austrália, Canadá e Estados Unidos, o sistema Torrens se inspirava em um sistema notarial hamburguês que foi implantado na Hansa germânica. Assim, em suas origens, continha uma forte crítica à estrutura fundiária aristocrática da Europa central, um meio de constituir um estado civil da propriedade imobiliária, facilitando sua mobilização e a organização do crédito territorial. Esse viés de crítica ao Antigo Regime foi certamente um dos elementos a seduzir Ruy Barbosa, vendo na organização do regime republicano o momento adequado à adoção do *systema Torrens* no Brasil. Tornando fácil a investigação dos direitos reais sobre um imóvel, considerou ser este o melhor meio para “reunir em um só os vários institutos de publicidade existentes a saber: cadastro, registro, hipoteca e transcrições” (*idem*). Ruy Barbosa ainda procura responder a qualquer crítica com base no sucesso da experiência no “novíssimo continente”:

¹⁶⁰ Respectivamente, os ministros da Fazenda, da Justiça e da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo de Deodoro em 1890.

“Não há questão”, afirmava, em 1881, M. H. Gawler, *solicitor* junto aos comissários da lei Torrens na Austrália meridional, “quanto ao perfeito bom êxito dêste sistema: negocia-se com a terra, graças e êle, com a mesma facilidade e segurança com que os papéis de crédito na praça” (BARBOSA, 1949, p. 300)

A primeira sociedade anônima fundada com base na “Lei Torrens” que foi identificada nesta pesquisa é a *Sociedade Torrens*. Registro de 26 de novembro de 1890 na *Junta Commercial* demonstra que em 20 de outubro de 1890, na sede do *Banco Franco Brasileiro*, reunia-se a primeira assembleia de acionistas para a aprovação dos estatutos da companhia. Entre seus fundadores, encontramos algumas figuras de destaque na E.F.T., com o barão do Rio Bonito e Domingos Moitinho, subscritores de, respectivamente, 50 e 100 ações no valor de 200\$000 Rs. cada¹⁶¹. Constituíam os fins da empresa:

§ 1º Executar por conta propria ou alheia todos os trabalhos clinicos e praticos exigidos para o registro dos imoveis pelo systema Torrens.

§ 2º Explorar por sua conta ou executar por terceiros quaesquer trabalhos em todos os ramos da engenharia civil.

§ 3º Dirigir, fiscalizar ou executar por administração ou empreitada toda a sorte de construcção.¹⁶²

Ficam claros os amplos fins a que se propunham os concessionários, quase tão amplos quanto os da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil*. A própria *Sociedade Torrens* foi contratada pela E.F.T. para efetuar os trabalhos de registro das terras da companhia onde seria construída a cidade de Teresópolis, o que demonstra que a variada atuação empresarial de seus acionistas e diretores envolvia a especulação fundiária e a construção civil. A fundação da *Sociedade Torrens* pelo mesmo grupo de negociantes estava em acordo com os interesses econômicos expressos na cláusula vigésima oitava do contrato entre a E.F.T. e o governo do estado:

Os concessionarios ficam obrigados a fazer aquisição, á sua custa, no planalto de Therezopolis, de uma área de terreno nunca menor de quatro leguas quadradas ou 174.240.000 metros quadrados, para a fundação da cidade, com todos os melhoramentos e commodidades aconselhados pela sciencia; podendo utilizar-se dos terrenos que o Estado alli possui (...). (VIEIRA, 1938, pp. 265-266)

Por meio do Decreto nº 1155, de 10 de dezembro de 1890, o governo federal concedia ao barão de Paranapiacaba – acionista da *Companhia Engenho de Diffusão de Guapymirim* –

¹⁶¹ O capital total da *Sociedade Torrens* era de 1.000:000\$000 réis divididos em 5.000 ações, tendo como principais acionistas os irmãos Luiz Eugenio e Julio Horta Barboza e L. de Coppet.

¹⁶² “*Sociedade Torrens*”. Registro nº 1135, de 26 de novembro de 1890, no livro 47 da *Junta Commercial*.

e ao barão de Souza Lima – acionista da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil* – o direito de organizarem na Capital federal a *Sociedade Anonyma “Registro Torrens Urbano”*, com o capital de 2.000:000\$, dividido em 10.000 ações de 200\$.

a qual durará 30 annos e tomará a si o registro de todos os terrenos e predios da Capital Federal, dentro do perimetro do imposto predial, comprehendidos os que de novo se edificarem; obrigando-se os concessionários a:

1º Estabelecer e organizar, á sua custa e em edificio proprio, o serviço do registro, com todo o material necessario ao bom desempenho deste, passando o mesmo edificio ao Estado, findo o prazo de duração da sociedade.

O pessoal do registro compor-se-ha:

a) do official do registro, que será um dos directores da sociedade, sob a fiscalização do juiz competente, gozando para todos os actos em que, na fórmula do decreto n. 451 de 31 de maio ultimo, deva esse funcionario figurar de fé publica e dos outros privilegios do cargo;

b) de um ajudante e dos escripturarios e empregados que o serviço exigir, respondendo a sociedade civilmente pelos actos de todos estes prepostos.

2º Encarregar-se gratuitamente do processo do registro, até á matricula, inclusive, correndo á conta dos interessados a despeza de imprensa, de que trata o art. 8º, e do processo de opposição, descripto no capitulo 3º do decreto deste anno, sendo os actos para processo dos titulos, até final sentença, escriptos pelo escrivão do juizo. n. 451 B de 31 de maio

3º Entregar ao proprietario do immovel o titulo do registro, que torna irrefragavel o seu direito dominical e o respectivo extracto, quando requerido; ficando responsavel pelas indemnizações, perdas, damnos e custas que de erro ou fraude do official do registro provierem ao referido proprietario”.¹⁶³

Por sua parte, o governo se obrigava a:

1º A ceder á sociedade o direito de arrecadar as taxas, constantes da tabella annexa ao decreto de 31 de maio deste anno, para consecução dos fins delle; fazendo-se directamente a cobrança dessas taxas, sob avaliação, na fórmula do art. 23, § 1º, conforme a citada tabella, e concedendo-lhe os privilegios das dividas fiscaes; n. 451 B

2º A tornar obrigatorio o registro de todos os predios e terrenos da Capital Federal, dentro do perimetro do imposto predial, e obrigando cada immovel que for transmittido, a qualquer titulo, a pagar a taxa do augmento do valor, que haja porventura tido;

3º A revestir de fé publica e dos privilegios do cargo de escrivão das hypothecas o director que servir de official de registro, e seu ajudante, conferindo aos demais empregados da repartição, creada para o registro, o caracter de funcionarios publicos.¹⁶⁴

Apenas vinte dias depois, um novo decreto do governo autorizava os dois negociantes a transmitirem concessão obtida para a *Companhia Brasileira Torrens*, que não mais se

¹⁶³ <http://arisp.files.wordpress.com/2009/06/decreto-1-155-de-10-de-dezembro-de-1890.pdf>

¹⁶⁴ *Idem.*

limitaria ao registro na capital federal, tendo também o privilégio sobre o registro no estado do Rio de Janeiro. Em 1895, o Conselheiro Paulino ocupava o cargo de presidente desta companhia e o de vice-presidente na nova diretoria da *Companhia Estrada de Ferro Leopoldina*, que foi reorganizada para assumir a falência da *Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil*.

3.3 – Atuação política e empresarial da E.F.T. durante a hegemonia do Partido Republicano Fluminense (PRF)

A *reação ruralista*, enquanto movimento político e ideológico em nível nacional, não conseguiu estabelecer seu projeto de hegemonia e exercer o controle sobre os aparelhos de Estado da República, saindo vitorioso o projeto da burguesia agrária paulista após a crise que perpassou os governos de Floriano Peixoto e Prudente de Moraes (JANOTTI, 1990, p. 59). Entretanto, ao tornar-se o movimento apenas em seu nível estadual, fica patente que sua inscrição no bloco de poder hegemônico no Rio de Janeiro ocorreu durante o governo de Porciuncula. Devido ao estabelecimento de uma aliança eleitoral entre o diretório estadual do Partido Republicano e os antigos monarquistas congregados no Partido Republicano Moderado ainda durante o governo de Francisco Portella, houve a construção de um bloco contra hegemônico oligárquico que, após a derrubada do governo Portella e o segundo processo constituinte estadual, consolidou-se no Partido Republicano Fluminense (PRF).

Durante as presidências de José Thomaz da Porciuncula (1892-94), Maurício de Abreu (1895-97) e Alberto Torres (1897-1900), esse bloco representou com êxito o movimento ruralista na disputa pelo controle dos aparelhos de Estado. Seu domínio sobre os processos eleitorais atesta esse fato, pois se, por um lado, não podemos reduzir o Estado à dominação política, nem o aparelho de Estado ao poder do Estado, por outro lado, não podemos esquecer que essa *materialidade institucional* é também necessária para a dominação política (POULANTZAS, 1980). A facção da classe dominante fluminense reunida no partido Moderado e aquela representada no diretório estadual se comprometeram com o projeto da *reação ruralista*, dando origem a uma década de domínio eleitoral incontestado do PRF.

A situação política do Rio de Janeiro foi mais favorável aos interesses do movimento ruralista com a presidência de Porciuncula, que foi eleito a partir de um consenso e não precisou construir a partir do Executivo suas bases de apoio, como Portella tentou fazer. Ao mesmo tempo, o controle político do estado do Rio de Janeiro pelas oligarquias e negociantes contou com a proteção do governo federal quando as frações dominadas da classe dominante

recorreram às armas. Assim, os radicalismos *jacobinos*, concentrados principalmente em Niterói, seriam sufocados, tendo sua atuação política ainda mais limitada após a transferência da capital para Petrópolis. Dessa forma, as disputas intraoligárquicas pelo controle da política fluminense ficariam restritas aos limites do ruralismo republicano: Portella e o seu grupo retornariam ao cenário político fluminense somente em 1897, após formarem um bloco contra hegemônico junto a outras frações dominadas da classe dominante.

Os grandes proprietários campistas sob a liderança do barão de Miracema que estavam fora do bloco inscrito no poder fundaram o Partido Republicano em Oposição no mesmo ano em que Portella e seus aliados reorganizaram o Partido Autonomista. Decidindo fazer uma ação eleitoral conjunta em 1897, formaram a Liga Opositorista (LEMOS, 1989, p. 87). Dois anos depois houve uma cisão no bloco do PRF, com a saída do grupo de Alberto Torres. Assim, em 1899, as três facções compuseram novo bloco que adotou a denominação Partido Republicano do Rio de Janeiro (PRRJ) e que exerceria a oposição ao bloco do PRF, objetivando a conquista da *materialidade institucional* que lhe permitiria usar os aparelhos de Estado em benefício dos seus interesses particulares.

Para os empresários e acionistas da E.F.T., que em 1892 já sofriam as consequências da crise inflacionária e da evasão de capital do período *encilhamento*, as disputas pelo poder no estado do Rio de Janeiro representaram mais um obstáculo a ser superado para garantir seus interesses junto ao governo. Mas há indícios de que souberam abandonar o barco do governo Portella antes do naufrágio, pois o Decreto nº 1, de 8 de maio, e o Decreto nº 1-A, de 3 de junho, que estabeleceram uma nova organização municipal e distrital para o estado do Rio de Janeiro, fizeram exceção dos critérios gerais de população para garantir o status de município para Teresópolis, respeitando o contrato com a companhia.

Este fato, no meu entendimento, evidenciou novamente a insuficiência da análise da política fluminense a partir de suas “elites políticas”, que vê o momento apenas pela oposição entre as lideranças, Portella de um lado, Conselheiro Paulino e Porciúncula do outro. Considerando a atuação política da classe dominante também a partir das suas empresas, compreendemos melhor as disputas intraoligárquicas e o ruralismo, ressaltando que a permanência dos grupos de sustentação econômica se dá de maneira simultânea à alternância do poder entre facções da sociedade política. Ou seja, os negócios consolidados desde os tempos provinciais não são ameaçados pela crise de hegemonia política que marca a primeira década republicana no Brasil e no estado do Rio de Janeiro.

Investigando a documentação presente na *Coleção Haddock Lobo*, do Setor de Manuscritos da Biblioteca Nacional, penso ser possível lançar ainda outras luzes sobre esse

período, que foi tão decisivo quanto nebuloso na história da E.F.T. Roberto Jorge Haddock Lobo reuniu diversos documentos, entre cartas, contratos, ações e promissórias que contam a sua versão sobre a história da E.F.T entre 1890 e 1899. Em novembro de 1892, abriu uma conta corrente com Augusto Cordovil Camillo Monteiro no valor de Rs. 200:000\$000, assinando três promissórias de Rs. 100:000\$000 cada com o amigo com prazos de doze, dezoito e vinte e quatro meses. O barão de Mesquita, endossante das promissórias, ficou autorizado a movimentar o dinheiro da conta no “intuito operar sobre ações da Companhia Estrada de Ferro Therezopolis, e sobre uma linha que às mesmas se refere”¹⁶⁵. O lucro que fosse obtido por meio destas operações deveria ser dividido em partes iguais, pois eram também iguais as responsabilidades do aceitante e do endossante.

Podemos imaginar o barão de Mesquita aflito nesta época com a desvalorização da moeda nacional face à crise do câmbio, tendo que importar materiais para a construção da ferrovia e encontrando dificuldades para movimentar os papéis da empresa. Recorreu então a Roberto Jorge Haddock Lobo e abriram juntos uma conta corrente tomando empréstimo àquele que depois se tornaria um dos compradores de terrenos da E.F.T. em Teresópolis, pois Haddock Lobo é convencido das vantagens que obteria com movimentação de ações. Na prática, Haddock Lobo se comprometeu a pagar a Camillo Monteiro três prestações de 100 contos para abrir uma conta no valor de 200 contos que seria movimentada pelo barão de Mesquita mediante pagamento de juros ao próprio Haddock Lobo.

Anexo à declaração, estão dois documentos originais que registram as sucessivas retiradas da conta corrente feitas pelo barão de Mesquita com o mesmo intuito de negociar com os papéis da E.F.T. Segue a transcrição dos documentos:

Roberto Jorge Haddock Lobo em c/c com o Barão de Mesquita							
1892			Debito	1892			Credito
Novembro	21	Dinheiro apurado do desconto conforme documento assignado nesta data	200:000\$000	Novembro	21	Entregue ao Barão de Mesquita para operações sobre acções	45:000\$000
					22	Idem, idem.	8:000\$000
					28	“	10:000\$000
					30	Saldo que fica em mãos de Roberto Jorge Haddock Lobo	137:000\$000
			2000:000\$000				200:000\$000
Saldo que fica em mão de Roberto Jorge Haddock Lobo R\$. 137: 000\$000							

¹⁶⁵ LOBO, Roberto Jorge Haddock Lobo e MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. S.l., 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,092

S.Ex. O
Rio de Janeiro, 30 de Novembro de 1892.
Barão de Mesquita
R. J. Haddock Lobo

Roberto Jorge Haddock Lobo em c/c com o Barão de Mesquita								
1892				1892			Debito	Credito
Nov ^o	30	Saldo em poder de Roberto Jorge Haddock Lobo, conforme c/c assignada nesta data (30 de Nov ^o) para ser aplicado à construção da Estrada de ferro de Mage, conforme accordo entre as duas partes	137:000\$000	Dez ^o	26	Dinheiro suprido ao Barão de Mesquita, por emprestimo	10:500\$000	
				“	31	Idem, idem	500\$000	
				“	“	Idem, idem	7:000\$000	
				1893				
				Fevr ^o	28	Idem, idem	6:600\$000	
				Abril	30	Juros ao mesmo, sobre as quantias supra, e mais R ^s . 63:000\$000 supridos conforme c/c assignada em 30 de Novembro pp ^{te} ., contados à razão de um por cento (1%) ao mez	3:934\$160	
						Somma	28:534\$160	
				“	“	Deduzindo valor de diversas peças de machinismos remetidos para a Est ^{da} de ferro de Magé		3:544\$000
							24:990\$160	
				“	“	Saldo em poder de Roberto Jorge Haddock Lobo, para construção da Estrada de ferro de Magé		112:009\$840
								137:000\$000
Rio de Janeiro 30 de Abril de 1893 Barão de Mesquita.								

Fonte: LOBO, Roberto Jorge Haddock Lobo e MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. S.l., 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,092

Por essa época, os estudos feitos para a ferrovia desde Niterói haviam chegado a uma soma demasiado alta e o projeto foi refeito, reduzindo-se o custo e tamanho da linha para menos de um terço. A ferrovia deveria sair do porto de Piedade, em Magé, ao fundo da Baía de Guanabara, mas esta alteração exigia que fosse assinado um termo de novação do contrato

entre o estado e a companhia. A situação econômica da Cia. Estrada de Ferro Therezopolis chegou a ponto tão grave que em assembleia geral extraordinária, realizada no dia 17 de dezembro de 1892, o acionista e representante do Banco Sul Americano, Eduardo Ramos propôs sua liquidação:

Em vista da exposição que acaba de ser feita pela directoria sobre o estado financeiro da Companhia, e considerando:

Que a construcção da estrada com o traçado imposto pelo contracto celerado com o Governo do Estado do Rio de Janeiro, absorverá somma superior a 6.000:000\$000, em consequencia da elevação que depois daquela epoca tem tido a mão de obra e todo o material necessário, e que por conseguinte não poderão ser preenchidos todos os fins da Companhia somente com o proprio capital, ainda mesmo depois de todo realizado;

Considerando que, nas condições anormaes em que se acha o paiz é difícil senão impossível conseguir-se um empréstimo no estrangeiro;

Considerando que a construcção pelo novo traçado, pendente da aprovação pelo Congresso do Estado, ainda quando obtenha completo deferimento, exige pelo menos um anno de espera, visto ter sido adiado para a próxima sessão que só se realizará em Agosto do anno vindouro;

Considerando que não é possível aguardar-se tanto tempo sem o concurso de uma nova entrada; e

Considerando finalmente, que no estado actual da nossa praça não tem os acionistas, na sua quasi totalidade, recursos para realizar essa entrada, por mínima que seja, os abaixo assignados submetem à deliberação da assembleia o seguinte:

Proposta

1º. A Companhia Estrada de Ferro Therezopolis é declarada em liquidação.

2º. A liquidação será feita por alienação, no todo ou em partes, por uma comissão composta de trez membros escolhidos dentre os acionistas, por eleição ou por aclamação.

3º. A comissão que for eleita, ou acclamada, fica desde logo revestida de amplos e illimitados poderes para transigir sobre todos os bens moveis, immoveis e semoventes da Companhia e bem assim sobre os seus direitos, concessões e privilégios.

4º. Fica entendido que a alienação não poderá ser feita em hypothese alguma, por somma inferior a importancia total do passivo da Companhia na data da alienação.¹⁶⁶

O barão de Mesquita se pronunciou e lamentou nesta ocasião a proposta de liquidação apresentada, pois era “inabalável sua convicção de que, apesar de todos os embaraços apresentados nesta assembleia, a companhia era perfeitamente viável, desde que se possa realizar uma chamada de 5%”¹⁶⁷. Todavia, a proposta foi aprovada e formada uma comissão liquidante composta por Augusto de Oliveira Pinto, Tarquinio de Souza Filho e Pedro Rocha e Pedro Rodrigues dos Santos França e Leite. Assim, quando a parecia que a E.F.T. teria o mesmo fim que tantas outras empresas contemporâneas efêmeras, os rumos tomados pela

¹⁶⁶ “Assemblea geral extraordinária. Acta n. 5 da Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”. Registro nº 2005, de 16 de janeiro de 1893, no livro 72 da Junta Commercial (grifos meus).

¹⁶⁷ *Idem*.

política fluminense ofereceram novo alento aos seus acionistas e a companhia acabaria sendo “salva pelo gongo”.

Entre 13 e 26 de janeiro de 1893, a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro reuniu-se em sessão extraordinária com o único intuito de discutir a questão da transferência da capital fluminense. O Regimento Policial do Estado do Rio de Janeiro havia se rebelado em Niterói no dia 14 de dezembro de 1892, tomando o palácio do governo e anunciando o retorno de Portella. Desta vez, Floriano Peixoto enviou imediato auxílio militar ao presidente Porciúncula e a rebelião foi sufocada após certo tiroteio¹⁶⁸. Assim, tanto a influência política de Portella em Niterói como a proximidade excessiva à capital federal, motivaram a reabertura dos debates a respeito da mudança. Nova Friburgo, Campos, Petrópolis e Vassouras pretendiam sediar a capital, mas a assembleia acabou votando pela ratificação do decreto de 1890 que transferia a capital de Niterói para Teresópolis, através da Lei nº 43, de 31 de janeiro de 1893. Mas a transferência dependia, agora, de um novo contrato com a E.F.T. aprovando o novo trajeto partindo do porto de Piedade. Por isso, construir uma nova capital em Teresópolis continuava na ordem do dia, mas tornava-se, cada vez mais, uma fantasmagoria, um trem-fantasma como a Madeira-Mamoré e uma cidade-fantasma, uma província com ruínas de uma “capital-por-se-fazer”.

No dia 3 de fevereiro, a análise dos acionistas sobre a situação da empresa já havia mudado tanto que a comissão liquidante formada em 17 de dezembro parece ter ficado revestida da mesma “inabalável convicção” na viabilidade da companhia que tinha o barão de Mesquita àquela época. Em nova assembleia geral extraordinária reunindo seus acionistas, Augusto de Oliveira Pinto afirmava que a comissão liquidante:

entendeo do seo dever antes de fazer effectiva a liquidação e não obstante, os illimitados poderes que recebeo, convoca-los para a presente assembléa geral extraordinaria, afim de dar-vos conhecimento dos factos que têm occorrido desde aquella data e poder eles assim, bem orientados resolver definitivamente o que melhor convem aos interesses sociaes. Muito embora não recebesse a comissão nenhuma proposta definitiva para a liquidação em globo, ouvio todavia de diversos algumas proposições mais ou menos vagas tendentes a esse fim.

As bases porém, em que se pretende assentar as propostas, que se dispõe a presentar, affigirão-se à comissão, por tal modo onerosas aos senhores accionistas que a comissão entende não dever accolhel-as, porquanto, tendo estudado convenientemente as condições economicas da Companhia, quer em relação à actualidade quer em relação ao futuro, está a comissão convicta de que a companhia tem elementos para solver o seo passivo, que pelo balanço levantado à dezesete de Dezembro proximo passado e que a

¹⁶⁸ O relato da crise cf. LEMOS, op. cit, p. 80.

comissão submete à vossa consideração sobre à oito centos setenta e tres contos quatro centos e quarenta e oito mil cento e noventa e quatro reis, sem necessidade de recorrer-se por enquanto a novas chamadas.

Basta para isso que concedam à Directoria a faculdade de lançar mão de bens que a Companhia possui para com o producto desses bens solver os compromissos que lhe entorpecem a marcha e prosseguir na consecução do seu fim embora sem a celeridade que seria para desejar.¹⁶⁹

Se o ano de 1893 começava trazendo novas esperanças para o futuro da E.F.T. e de Teresópolis, não se pode dizer o mesmo com relação aos negócios do barão de Mesquita. Logo ele que afirmou ter sempre confiado na capacidade da companhia solver suas dívidas não conseguiria cumprir com seus compromissos. Em 28 de julho, Haddock Lobo registrou um abaixo assinado declarando a dívida que tinha com ele o barão de Mesquita, decorrente dos juros a serem pagos pelo montante sacado por esse na conta corrente aberta em novembro anterior entre os dois. Segue a transcrição integral do documento:

Eu abaixo assignado declaro: que para a garantia da divida que para commigo tem o Snr. Jeronymo Roberto de Mesquita (Barão de Mesquita), a qual, com os juros contados até o 30 de Abril p. p., montava então à somma de noventa e um contos quinhentos trinta e quatro mil cento e sessenta reis (91:534\$160) e bem assim da sua parte na responsabilidade que conjuntamente assumimos, eu por aceite e o Snr. Barão de Mesquita por endosso, em 21 de Novembro de 1892, em trez letras no valor total de (Rs. 300:000\$000) trezentos contos de reis, às quaes refere-se documento que firmámos, em duplicata, em 21 de Novembro de 1892, para uma sociedade em conta de participação, o mesmo Snr. Barão transferio-me, em 20 de Abril p. p., por endosso em branco, quatro letras, saccadas pelo mesmo Senhor e aceitas pelas Companhia Estrada de Ferro de Therezopolis em 25 de Fevereiro do corrente anno, no valor total de duzentos cincoenta e oito contos, cento e cinco mil e seiscentos reis (Rs. 258:105\$600), dos seguintes vencimentos: uma, de Rs. 61:000\$000, em 25 de Abril; uma de Rs. 62:000\$000, em 25 de Junho; uma, de Rs. 63:000\$000, em 25 de Agosto; e a ultima, de Rs. 72:105\$600, em 25 de Outubro, todas do corrente anno: que o que for apurado, na negociação das referidas quatro letras, negociação authorizada, pelo mesmo Snr. Barão de Mesquita em carta de 3 de Maio do corrente anno, dirigida a meu procurador, o Snr. Augusto de Oliveira Pinto, será aplicado: 1º ao pagamento da somma de que me é devedor o mesmo Snr. Barão de Mesquita e juros que se forem vencendo acumulados de 6 em 6 mezes; 2º a indemnizar-me dos prejuízos que me resultão da venda, que tenho sido forçado a fazer de títulos de companhias, e bem assim de ônus assumidos, para levantamento de capitães, para atender à construção da estrada de ferro de Magé ao alto da Serra de Theresopolis; 3º a qualquer prejuízo que por ventura resulte da venda da concessão da referida estrada de ferro, e do que já tem sido despendido com a construção da referida estrada, tanto em material, como em pessoal, etc. etc. O restante do que se apurar das ditas quatro letras, depois de inteiramente liquidadas todas as operações supra mencionadas, será por mim entregue ao Snr. Barão de Mesquita. Fica

¹⁶⁹ “Assembléa geral extraordinária. Acta Nº 6 da Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”. Registro nº 2025, de 17 de fevereiro de 1893, Livro nº 72 da Junta Commercial (grifos meus).

entendido que somente serão consideradas como inteiramente liquidadas as operações às quaes se refere a presente declaração, quando estiver realizado, em dinheiro, o produto das letras e o preço da venda tanto da concessão da estrada, como do material e mão d'obra, empregados na mesma estrada.

Rio de Janeiro 28 de Julho de 1893.

Roberto Jorge Haddock Lobo.¹⁷⁰

Em 29 de agosto de 1893, Haddock Lobo já se achava em meio a uma nova disputa com o barão de Mesquita no que diz respeito a uma letra promissória e Augusto de Oliveira Pinto, seu sogro, apareceu como vice-presidente da E.F.T. Essas promissórias mencionadas, que têm a própria *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis* como aceitante, não foram encontradas na coleção de documentos. Mas uma delas, no valor de 63 contos de réis e com vencimento em 25 de agosto de 1893, apareceu um mês depois em novo protesto público contra o barão de Mesquita, registrado em cartório por Haddock Lobo. Segue a transcrição integral do documento:

Protesto

Saibão quantos este virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oitocentos e noventa e três às três horas do dia vinte e cinco de Agosto nesta Cidade do Rio de Janeiro, e em meu cartorio por parte de Roberto Jorge Haddock Lobo me foi apresentado para ser protestado por falta de pagamento neste dia em que aponte a letra do theor seguinte: Rio de Janeiro, 25 de Fevereiro de 1893. Rs. 63:000\$000. A Vinte cinco de Agosto de 1893 pagarão por esta única via de letra a mim ou a minha ordem nesta praça do Rio de Janeiro a quantia acima de sessenta e três contos de reis, valor recebido em moeda corrente e no dia do vencimento farão o prompto pagamento à Comp^a. Estrada de Ferro Therezopolis-Rio de Janeiro - Barão de Mesquita. Aceitamos. Rio de Janr^o 25 de Fevr^o de 1893. Pela Companhia E. F. Therezopolis A. O. Pinto, Vice-Presidente – Barão de Campolide, Secretário. Estava legalmente sellada “Rio de Janeiro 20 de Abril de 1893. Barão de Mesquita”. Intimei o aceitante e o sacador endossante por cartas que lhes escrevi para pagarem a letra: “O Protestante não é credor da letra nem sobre ella tem direito algum. Esta letra conjuntamente com mais três forão entregues em confiança ao sogro do protestante Snr. Augusto da Oliveira Pinto para descontal-as e entregar-me a quantia resultante do mesmo desconto, isto mediante comissão que receberia pelo seu trabalho, o dicto Snr. Oliveira Pinto abusando daquela confiança entregou-a a seu genro que é o protestante, o qual dirigio-me hontem uma carta com data de 28 de julho p. findo em a qual se considerava credor pygnoraticio não só desta letra como das outras. São estas as razões que contraponho ao protesto” do que sciente o portador por elle me foi dito em vinte cinco de Agosto do corrente anno que protestava haver de sobreditos aceitante e sacador endossante e de quem mais direito tiver toda importancia

¹⁷⁰ LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Abaixo assinado declarando a divida de Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de Mesquita”. Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1893 (grifos meus).

da mencionada Letra com perdas, damnos, interesses e despesas legaes, como de mercador a mercador, na fôrma do costume, de cujo protesto foram notificados a sobredita aceitante e sacador endossante. E logo me pedio o portador este instrumento, que lhe dei em vinte nove de Agosto do corrente anno depois de lhe ser lido e por ele assignado, com as testemunhas presentes. E logo me pedio o portador este instrumento, que lhe dei em vinte nove de Agosto do corrente anno depois de lhe ser lido e por ele assignado, com as testemunhas presentes. E eu Carlos Gomes Oliveira, Tabelião interino, o subscrevo e assigno em público.¹⁷¹

A resposta do barão de Mesquita, acusando o protestante de não ter direitos sobre as letras promissórias entrou em contradição com as provas arquivadas por Haddock Lobo em sua defesa, sobretudo o registro do mesmo valor de Rs. 63:000\$000 na conta de participação em 30 de abril daquele ano. Não temos maiores informações sobre o desfecho da querela, mas aparentemente a sorte do barão de Mesquita no jogo dos negócios não foi boa, ou as dívidas com outros acionistas o afastaram da E.F.T. O relatório da diretoria da E.F.T. apresentado à assembleia geral de acionistas, em setembro de 1894, já apresentaria Augusto de Oliveira Pinto como presidente da companhia, que ficou sem secretário para diminuir as despesas e que tinha como membros do conselho fiscal “os Srs. León Simon, indicado pela Junta Commercial, Visconde de Carvalhães e Jorge Conceição” (VIEIRA, 1934, p. 14).

Em setembro de 1893, eclodiu a segunda Revolta da Armada e Niterói foi novamente palco de grandes tumultos promovidos por partidários de Portella. Como não se achavam ainda prontas nem a ferrovia nem a cidade de Teresópolis, o presidente Porciúncula achou mais conveniente transferir a capital provisoriamente para Petrópolis, sua cidade natal e base eleitoral. Em 31 de janeiro de 1894, a Assembleia Legislativa do estado votou em sua maioria a favor da transferência provisória para aquela cidade e em 20 de fevereiro a mesma assembleia ali se instalava em cerimônia solene.

Na mensagem à ALERJ de 1º de agosto de 1894¹⁷², Porciúncula analisou a situação de ameaça à ordem pública que levou à transferência da capital. Percebemos que mesmo após a transferência provisória da capital, os riscos ao governo ainda eram iminentes:

Via-se bem na crueza e reiteração dos ataques a cólera de quem se sentira impotente para assenhorar-se da terra continental, adquirindo as vantagens da ocupação de uma cidade, como a de Nictheroy, fronteira á Capital Federal, da qual a separa a bahia de Guanabara, dominada pelos navios revoltosos, em comunicação facil com o interior do paiz, populosa,

¹⁷¹ LOBO, Roberto Jorge Haddock Lobo. “Protesto a ser pago à Cia. Estrada de Ferro Teresópolis-Rio de Janeiro pelo 2º Barão de Mesquita” (Original) Rio de Janeiro, 29 de Agosto de 1893 (grifos meus).

¹⁷² “Mensagem enviada à Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro pelo presidente Dr. José Thomaz da Porciuncula na 3ª e última sessão ordinária da 1ª legislatura, 1 de Agosto de 1894”. Petrópolis: Typographia Werneck, 1894. Disponível em: http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro

abastecida de viveres, possuindo estaleiros, cães e da qual podiam ser dirigidos ataques e sitiadas as fortalezas Floriano Peixoto, Pico e Santa Cruz. (...)

Não foi esse o unico ponto do territorio fluminense contra que investiram os revoltosos. A cidade de Magé, pequeno nucleo de laboriosa e modesta população, chegou á ser sua preza, e teve necessidade de ali, como em Nictheroy, prestar auxilio ao Governo da União, para serem expellidos os invasores. A 21 de Fevereiro foi na cidade ferido combate, que ás forças occupantes pôz em precipitada fuga, abandonando ellas a posição conquistada e da qual ameaçavam atacar a Fabrica de Polvora sita na Raiz da Serra da Estrella, que dá acesso á esta cidade, já na occasião Capital Provisória do Estado.¹⁷³

Durante a permanência da capital em Petrópolis, tanto o Partido Republicano Fluminense quanto Porciúncula mantiveram seu controle sobre a política do estado. Assim, nas eleições federais de março de 1894 o PRF teve nova vitória completa de sua chapa única, enquanto a oposição novamente praticava a abstenção eleitoral. Em julho, Joaquim Maurício de Abreu, candidato indicado por Porciúncula venceu a eleição para a presidência do estado, devendo assumir em 31 de dezembro daquele ano.

Nos documentos de Haddock Lobo, encontramos um contrato de sociedade mercantil com Guilherme Greenhalgh, de 1º de março de 1894, cuja terceira cláusula destacava:

O capital da sociedade é fixado em cento e quarenta contos de reis (Rs. 140:000\$000), com que concorre o sócio commanditario Roberto Jorge Haddock Lobo, representado pelo material fixo, rodante, animaes, machinismos e accessorios, constantes do inventario, assignado pelos sócios e que fica fazendo parte integrante do presente instrumento; e bem assim pelos contractos celebrados pelo dito sócio commanditario Roberto Jorge Haddock Lobo em 29 de Novembro de 1892 e 15 de Dezembro de 1892 com a Municipalidade de Magé e com a Fabrica Nacional de Santo Aleixo, para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro, que faz objeto do presente contracto, e para arrendamento dos armazéns do porto da Piedade.¹⁷⁴

Tal contrato de sociedade demonstra que logo após o restabelecimento do controle político de Magé pela facção situacionista, os dois negociantes já acreditavam encontrar condições para efetivar a construção da ferrovia de acordo com contatos de dois anos antes. Em um inventário, também conservado por Haddock Lobo, constam diversos materiais adquiridos, incluindo uma locomotiva. Muitas cartas entre Greenhalgh, Mesquita e Haddock Lobo também dão conta do avanço das obras além de Magé, o que prova que o novo traçado partindo de Piedade não era apenas um projeto. Na ausência de um novo contrato com o

¹⁷³ *Idem.*

¹⁷⁴ LOBO, Roberto Jorge Haddock e GREENHALGH, Guilherme. “Contrato de sociedade mercantil entre Guilherme Greenhalgh e Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 1º de março de 1894.

Estado do Rio de Janeiro, face à indefinição da situação política, os empresários da E.F.T. se articularam com as câmaras municipais. Os contratos de novembro e dezembro de 1892 não são citados em nenhuma outra fonte, assim como o contrato de 1892 entre a Câmara Municipal de Teresópolis com Raimundo Miranda Camillo, preservado em cópia por Haddock Lobo e cujo ônus seria:

Construcção em condições apropriadas ao emprego de locomotivas ou tracção electrica, com a bitola de 1m. entre trilhos uma via-ferrea que partindo do Alto da Serra, limites deste municipio com o de Magé vá a cidade de Therezopolis, podendo prolongar a sua linha dentro do municipio. O proponente terá a faculdade de assentar os trilhos da via-ferrea sobre o leito das estradas existentes.¹⁷⁵

Estes documentos nos mostram que os empresários da E.F.T. não ficaram imobilizados pela indefinição sobre o Termo de Novação do contrato com o governo do estado. Buscando alternativas junto à municipalidade de Magé, por exemplo, Haddock Lobo e Greenhalgh tentam superar as barreiras que se colocavam diante do empreendimento ferroviário. A estrada poderia se construída pelos sócios desde o porto de Piedade até o Alto da serra, que pertenciam ao município de Magé. O contrato entre a Câmara Municipal de Teresópolis e Raimundo Miranda Camillo não menciona a E.F.T. ou seus acionistas, mas o fato de Haddock Lobo ter guardado uma cópia do mesmo demonstra que ele esteve envolvido de alguma maneira com este projeto, que previa a construção de um trecho que ligaria então o Alto da serra à Várzea de Teresópolis.

Mas antes de deixar o Executivo estadual, no entanto, José Thomaz da Porciúncula tomou algumas medidas decisivas para os rumos da empresa. A assinatura do Termo de Novação do contrato com a companhia, em 7 de julho de 1894, representou a redução das vantagens da companhia e do prazo de concessão, além de impor como condição para a transferência da capital a Teresópolis que não fossem comprometidas as contas do estado:

Em execução á lei n. 43 de 31 de Janeiro do anno findo foi celebrada novação do contrato com a Companhia Estrada de Ferro Theresopolis, e em virtude das novas clausulas rediziu-se a 30 annos o prazo da garantia de juros a 6%; a responsabilidade do Estado pela garantia não excederá o capital de 2.400:000\$000; a estrada passará ao dominio publico, não no fim de 70 annos, mas no de 50; o traçado começará na Piedade e irá até o planalto de Theresopolis; forma estabelecidas clausulas relativas á

¹⁷⁵Câmara Municipal de Teresópolis. “Contrato com Raimundo Miranda Camillo”. Teresópolis, 9 de dezembro de 1892.

construção da futura capital, sem que de posteriores determinações em contrario resulte gravame aos cofres do Estado.¹⁷⁶

Armando Vieira e os que seguiram sua interpretação da história da E.F.T. apenas se referem ao novo do contrato de 1894 no que diz respeito à desoneração do estado com relação à construção da capital. Assim, construiu-se uma interpretação na qual a “situação penosa” em que se achava a companhia foi responsável pelo não prosseguimento das obras e, em última instância, pelo abandono do projeto de transferência da capital fluminense para Teresópolis. Mas esta interpretação omite o fato de que essa negociação visou a liberar a Assembleia Legislativa para decidir pela transferência definitiva da capital a Petrópolis. A novação do contrato, anunciada pelo presidente do estado à Assembleia Legislativa na sua mensagem de agosto, foi feita pensando em deixar os deputados livres para deliberar sobre o assunto, como vemos no trecho transcrito abaixo:

Está, enfim, no gozo da paz desejada todo o Estado do Rio de Janeiro; ides legislar em bem do progresso, que é o desenvolvimento da ordem, em dias cuja serenidade almejamos patrioticamente que se prolonguem.

(...)

Certamente bem ponderastes as vantagens políticas e administrativas para a decretação da mudança provisória da Capital.

Estaes hoje de posse dos precisos elementos para julgardes vossa resolução. Não ha mais no contrato novado com a Companhia Estrada de Ferro Theresopolis, realizado em virtude da lei n. 43 de 31 de Janeiro de 1893, embaraços para a livre deliberação vossa. A Capital definitiva do Estado será Theresopolis ou Petropolis, como o entender em sua sabedoria o Poder Legislativo.¹⁷⁷

Do primeiro relatório da diretoria apresentado pelo segundo presidente da E.F.T., Augusto de Oliveira Pinto, à assembleia de acionistas em 24 de agosto de 1894 também dispomos apenas da versão editada por Armando Vieira em seu livro *Therezopolis*. No entanto, sua análise permite observar um discurso da diretoria da empresa também um pouco distoante da interpretação da situação da empresa como penosa à época. Mais do que isso, a consolidação do trajeto entre Piedade e Teresópolis no novo contrato é apresentada para os acionistas como suficiente para viabilizar a construção da ferrovia e as o presidente ainda procura justificar as reduções das vantagens feitas pelo governo Porciuncula. Negociações para a construção da linha são apresentadas como encaminhadas, talvez com José Augusto Vieira, e uma petição para a navegação até o porto de Piedade já fora feita:

¹⁷⁶ “Mensagem enviada à Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro pelo presidente Dr. José Thomaz da Porciuncula na 3ª e última sessão ordinária da 1ª legislatura, 1 de Agosto de 1894”. Petrópolis: Typographia Werneck, 1894. Disponível em: http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro

¹⁷⁷ *Idem*.

São, de certo, ainda bastante onerosas as cláusulas estabelecidas na novação, *maxime*, a redução a 2.400:000\$000 da somma a garantir que a Directoria solicitou fosse de 3.000:000\$000; mas, ainda assim entendeu a Directoria, depois de ouvir o Conselho Fiscal dever aceitar-as, porquanto cumpria ter em vista:

a) – que, não obstante as boas disposições que no intuito de dar todo o desenvolvimento ao Município de Therezopolis, manifestaram em favor da Companhia os Exmos. Srs. Dr. José Thomaz da Porciuncula, Mui Digno Presidente, e Dr. Joaquim Ribeiro de Carvalho, prestimoso Secretario de Obras Publicas e Industrias do Estado do Rio de Janeiro, não podia o Governo abrir mão de umas tantas vantagens que lhe eram garantidas pelo primitivo contracto, nem afastar-se da lei que autorizava a sua novação;

b) – que havendo a Illustrada e Patriótica Assembléa Legislativa do Estado concedido, pela lei de 10 de Fevereiro do corrente anno, subvenção para a navegação a vapor do porto de Mauá, não obstante já ser este porto servido por uma linha regular de vapores, é de esperar que obtenha deferimento a petição da Directoria dirigida á mesma Assembléa, solicitando igual favôr para a navegação do porto da Piedade, tanto mais quanto, esta navegação vae aproveitar uma zona mais populosa e productiva do que a de Mauá;

c) – que a mudança do traçado reduzindo a menos de um terço as despesas da construcção da linha férrea, permite á Companhia a prompta execução das obras para cujo contracto já vão adeantadas as negociações com pequeno sacrificio para os Srs. Accionistas; sacrificio que em pouco tempo ficará sobejamente compensado pela valorisação que a redução do tempo de viagem a duas horas e meia trará forçosamente ás propriedades que a Companhia possui em Therezopolis.

Para este fim torna-se necessaria a reforma dos Estatutos reduzindo o capital a 3.000:000\$000, dos quaes 2.413.040\$000 já realizados; ficando a Directoria autorizada a fazer effectiva, em termos convenientes, as chamadas dos restantes 586:960\$000, que são indispensaveis para os encargos que a Companhia tem de satisfazer, afim de não ficarem frustradas essas poucas vantagens que nos deixou a novação de 7 de Julho. (VIEIRA, 1938, pp. 280-282)

É possível notar que o governo só garantiu o capital já integralizado da companhia, mas a diretoria considerava indispensável recorrer a novas chamadas, sacrificio dos acionistas que seria compensado pela valorização das terras da companhia. De fato, uma das estratégias principais que seriam adotadas por José Augusto Vieira nos anos seguintes seria a promoção de viagens a cavalo à Teresópolis com possíveis compradores de terras da E.F.T. Estivessem os empresários da companhia “esfolados” e em situação penosa, ou fossem “esfoladores” enriquecidos durante o *encilhamento*, parecem ter bastante consciência dos limites reais das vantagens que poderiam obter no momento.

Contrapondo-me à interpretação desse momento como marcado por grandes derrotas dos interesses da E.F.T. no processo de novação do contrato, penso que este apenas reduziu as excessivas vantagens do contrato original. Não foi possível identificar se os empresários da E.F.T. lucraram com a especulação bursátil do período do *encilhamento*, mas também não há

indícios de que tenham sofrido grandes perdas. As principais modificações introduzidas, redução do capital garantido pelo governo e do traçado da linha, colocaram os concessionários em condições semelhantes às que se encontrava em 1889 Domingos Moitinho, quando ainda não fora dado o golpe republicano e não havia projeto de transferência da capital fluminense para Teresópolis.

Por fim, no dia 1º de outubro de 1894, a ALERJ aprovou moção em favor da transferência definitiva da capital para Petrópolis. Não foram encontradas mais informações a respeito das disputas entre o barão de Mesquita e Haddock Lobo, mas o segundo saiu fortalecido dentro da E.F.T. como indicam outras fontes. Em 8 de março de 1895, a E.F.T. realizou uma assembleia de seus acionistas que reformulou os estatutos da companhia para adequá-los à nova realidade, abdicando completamente à construção da capital do Estado:

Artº. 2º. = A Duração da Companhia será de 50 annos á contar de 7 de Julho do anno findo, data do termo de novação do contracto firmado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro e pela Companhia.

(...)

Artº. 4º. = A Companhia tem por fim a construcção e exploração da estrada de ferro do Porto da Piedade ao planalto de Theresopolis e o seo prolongamento até o Porto Marinho e bem assim a exploração da navegação á vapor entre a cidade de Nictheroy e o porto da Piedade com escala pela Capital Federal, que constituem o objecto do termo de novação de contracto de 7 de Julho do anno findo, ao qual se refere o artº. 2º.

(...)

Artº. 5º. = O capital da Companhia fica reduzido á trez mil contos (Rs. 3.000:000\$000) dividido em trinta mil (30.000) acções de valor nominal de cem mil reis (Rs. 100\$000) cada uma, das quaes vinte mil (20.000) integradas pelas entradas já realizadas e dez mil (10.000) com quarenta por cento (40%) tambem já realizados.¹⁷⁸

Correspondeu à redução dos fins da companhia a redução do seu fundo social, com o que este passou a ser quase completamente integralizado pelas chamadas de capitais anteriores. Nessa mesma assembleia foram eleitos para a diretoria da E.F.T. Augusto d'Oliveira Pinto, como presidente, Domingos Moitinho, vice-presidente, e Guilherme Greenhalgh, diretor técnico. Embora não seja mencionado o montante de seu passivo nos novos estatutos, fica claro que contava a companhia com algumas dívidas ao determinar, nas “Disposições transitórias”, que não haveria “distribuição dos dividendos excedentes a seis por cento (6%) enquanto não estiver solvida a dívida da Companhia”¹⁷⁹. Seria regida por estes estatutos que a E.F.T. contrataria José Augusto Vieira como empreiteiro para a continuação

¹⁷⁸ “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”. Registro nº 2306, de 18 de Abril de 1895, no livro 78 da Junta Commercial – AN.

¹⁷⁹ *Idem.*

das obras de construção da ferrovia. Após a saída do barão de Mesquita e o abandono do projeto da capital, a empresa passava a ter praticamente os mesmos contornos da empresa do comendador Moitinho em fins do Império.

Embora o contrato com Vieira só tenha sido assinado em 28 de agosto de 1895, desde as assembleias de 24 de agosto de 1894, que foi vista acima, e 8 de março deste ano já são mencionadas as negociações com o construtor, mesmo sem citar seu nome:

O Snr. Augusto Pinto disse que, embora pelos novos estatutos que acabarão de ser aprovados já esteja a Directoria habilitada para attender á construcção da estrada, carecia esta de authorização da Assembléa para contractar essa construcção por empreitada, caso a Directoria entendesse ser isso mais conveniente do que por administração.

Para o caso da empreitada achavão-se combinadas, com um capitallista idoneo, as bases de um contracto, que ficaria dependente de obter do Governo do Estado do Rio de Janeiro algumas modificações no novo contracto da concessão (...).¹⁸⁰

Pode-se dizer mesmo que as mudanças na E.F.T. estiveram relacionadas à *reação ruralista* fluminense, pois o principal produto transportado pela empresa após a conclusão da estrada de ferro e transformação da sociedade anônima em sociedade comandita, sob gerência de José Augusto Vieira, em 1901, foi a marmelada. Os diários oficiais da República dão conta de auxílios federais para o transporte da marmelada de Teresópolis, produzida na propriedade de Manuel Lebrão e consumida na Confeitaria Colombo¹⁸¹. Após o histórico das relações entre governos e negociantes apresentado neste trabalho, acredito ter demonstrado que a marmelada já era tradição da política fluminense há algum tempo.

¹⁸⁰ *Idem.*

¹⁸¹ Ver, por exemplo, as versões eletrônicas disponíveis em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1638124/dou-secao-1-06-06-1901-pg-19>; <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1635641/dou-secao-1-04-06-1902-pg-12>; e <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1688517/dou-secao-1-30-11-1904-pg-13>

Considerações Finais

A crise decorrente do *encilhamento* foi apenas a primeira vivida pela nascente República, ainda demasiado agrária, que hoje figura como uma das economias de maior crescimento no mundo. Vale lembrar, portanto, que o sistema republicano foi aqui forjado sob a égide da especulação bursátil, patrocinada pelo Estado através de gordas concessões à fração da classe dominante composta de banqueiros e financistas.

Se hoje o Brasil é caracterizado como um país *emergente*, e não mais como *subdesenvolvido* ou parte do *terceiro mundo*, como no passado recente, isso se dá em comparação ao quadro de recessão vivido na Europa e nos Estados Unidos. O vizinho norte-americano que serviu de modelo para a criação da República dos Estados Unidos do Brasil experimentou na primeira década deste terceiro milênio o maior *encilhamento* de sua história econômica. A desregulamentação das transações bancárias iniciada ainda na década de 1980 e as inovações tecnológicas que permitiram a criação dos *derivativos*, também isentos de qualquer regulamentação por parte do Estado, apenas aumentaram o apetite voraz para ganhos fáceis daqueles que se lançaram ao jogo bursátil pelas fórmulas das *CDOs* e *subprimes*.

Não foram os responsáveis pela jogatina de Wall Street que sofreram as piores consequências da crise financeira de 2008, que perderam os empregos, casas e poder aquisitivo. Os grandes bancos se tornaram ainda maiores e o Estado correu a socorrer com trilhões de dólares a burguesia bancária com a mesma facilidade que o governo brasileiro lança mão do Tesouro público para auxiliar qualquer banco ameaçado de falência. Também no Brasil assistimos hoje ao processo de concentração do capital bancário nos moldes neoliberais. Grupos financeiros que foram agraciados com generosas privatizações de bancos outrora estaduais realizam fusões com outros bancos privados, nacionais e estrangeiros, aumentando à proporção de seu crescimento também seu poder de lobista. Embora esteja em acordo com Karl Marx que em determinados momentos “uma nova revolução só é possível em consequência de uma nova crise” (MARX, 2011, p.15), este trabalho lembra que as crises também podem levar a movimentos reacionários, sobretudo quando não há esclarecimento nem mobilização nas classes populares e se alcança um consenso entre as classes dominantes. Como Gramsci afirma, o risco presente em toda crise orgânica é o de uma *revolução passiva*, derivado da maior capacidade de reestruturação partidária das classes dirigentes.

Toda complacência dos nossos estadistas com relação ao setor financeiro é justificada à sociedade como sendo necessária ao progresso econômico, e lançam mão de tal demagogia

mesmo quando as bolhas especulativas se rompem e desencadeiam graves recessões. Quando da construção do sistema republicano brasileiro, este mesmo progresso não foi apenas estampado em nossa bandeira, como serviu ainda de legitimação ideológica para a liberalização econômica, constituição do mercado de ações e diversas concessões públicas. Símbolo mais concreto do progresso econômico e industrial no século XIX foram, a meu ver, as estradas de ferro, objetos de concessões públicas deveras vantajosas, com garantias de juros sobre os capitais empregados nos inúmeros projetos como o da E.F.T.

Algumas décadas depois, mais especificamente nos anos 1950, os construtores do nosso progresso apresentaram o modelo rodoviário como o que havia de mais moderno e muitas ferrovias, novamente contamos a E.F.T. entre estas, foram desativadas ou tiveram seus trilhos arrancados, ou cobertos por concreto, ou por asfalto. A essa altura, os trens já simbolizavam o atraso. Mas a arte de dotar o progresso de nova roupagem é sempre reinventada e, nas últimas eleições presidenciais brasileiras o progresso foi novamente associado aos empreendimentos ferroviários. Nas últimas eleições presidenciais, a promessa governista do trem-bala fez as ferrovias servirem novamente aos discursos políticos como símbolo do progresso econômico. A necessidade de crescimento econômico uma vez mais deixou de lado a discussão mais profunda sobre o custo público de tais empreendimentos ou sobre o modelo das concessões. O projeto não foi à frente até hoje, mas certamente o veremos ressurgir em breve, como uma necessidade de dar provas deste crescimento, mostrar que o Brasil “tem condições de ter um trem-bala”.

Estas questões se fazem presentes quando pensamos a história de Teresópolis e de sua estrada de ferro. No período a que nos dedicaremos neste trabalho (1890-95), pouco da ferrovia foi construída e esta não operou o transporte de cargas ou passageiros, mas seus papéis serviram bem ao jogo bursátil da Praça do Rio de Janeiro. A escassez de capital e o abandono do projeto de transferência da capital acabaram determinando a revisão do projeto original e os trilhos da E.F.T. se restringiram a ligar Magé a Teresópolis. Hoje já não existe o trecho da serra, que mais custou tempo e investimentos para ser feito. Para a construção da *Estrada Direta* ligando Teresópolis ao Rio de Janeiro, uma parte do leito dos trilhos foi incorporada ao projeto rodoviário, o restante das terras em torno da ferrovia foi ocupada ou vendida, como no bairro da Beira-Linha, em Teresópolis. Todo o tráfego em cremalheira da serra foi desativado em 1957 e apenas restou da antiga E.F.T., já nessa época parte da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), o trecho em aderência plana entre Magé e Guapimirim.

Na cidade de Teresópolis, as estações ferroviárias foram demolidas, o túnel foi fechado e vendido junto a um grande terreno para uma fábrica de tecidos e restaram apenas

duas pontes, uma servindo ao tráfego de carros e outra de alicerce para uma construção irregular sobre um rio, em frente à sede do Parque Nacional da Serra dos Órgãos. O ramal Saracuruna-Guapimirim da extinta Flumitrens foi um dos poucos a não interessar à SuperVia quando o transporte ferroviário na Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi privatizado em 1999. Mais de dez anos sem receber qualquer investimento da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (Central), levaram à degradação do seu material fixo e rodante. Este ramal não atendia nem mesmo às necessidades dos trabalhadores de Guapimirim e Magé que precisavam se deslocar ao Rio de Janeiro devido às poucas viagens diárias, lentas e sempre em atraso. As passagens não eram cobradas. Além de não contar com eletrificação de trilhos, não dispunha de iluminação nas estações e vagões – um verdadeiro trem-fantasma. Em 2011, quando esta pesquisa já estava quase concluída, este se tornou o mais novo ramal sob concessão da SuperVia.

Vivemos um momento de “prosperidade” na economia nacional, isto é, uma fase de intensa acumulação de capitais, no qual a exploração do petróleo aparece como nova vocação do país nos discursos políticos. As baixadas banhadas pela baía de Guanabara tendem a se desenvolver nos próximos anos a partir de dois polos: Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj). O trajeto natural das cargas entre estes dois pontos só pode ser feito pelas rodovias Santos Dumont (BR-116) e Magé-Manilha (BR-493) de maneira a evitar as vias congestionadas da região metropolitana. Esta última é uma das poucas rodovias da região que ainda não foram privatizadas, apresentando péssimas condições de conservação que nos fazem lembrar os relatórios provinciais referentes à antiga estrada de Magé a Sapucaia. Se a rodovia e a ferrovia herdeiras do trajeto da E.F.T. foram já privatizadas e passam por obras de recuperação e modernização, podemos esperar que mais uma privatização vantajosa para a concessionária leve à modernização da Magé-Manilha e à cobrança de caros pedágios que onerem o custo do transporte de passageiros ou cargas.

Colocado um novo ciclo de industrialização para o estado do Rio de Janeiro, não podemos perder de vista que também os interesses da produção canavieira, por exemplo, continuam garantidos pelo modelo desenvolvimentista através dos incentivos à produção de combustível etanol. A existência e o poder da atual “bancada ruralista” no Congresso Nacional, além de bloco hegemônicos que a reproduzem em nível estadual, nos colocam a importância de estabelecermos críticas sólidas aos *ruralismos* e *encilhamentos* que continuam a caracterizar nossa história.

Referências bibliográficas

Fontes primárias

I - Arquivo Nacional – AN – Junta Commercial

“Companhia Engenho de Difusão de Guapimirim”. 1891 – Livro 49 – Reg. 1182 – galeria 5.

“Companhia Estrada de Ferro de Rezende e Bocaina”. 1888 – Livro 28 – Reg. 621 – galeria 3.

_____. 1891 – Livro 60 – Reg. 1485 – galeria 5.

“Companhia Estrada de Ferro Therezopolis”. 1890 – Livro 37 – Reg. 876 – galeria 3.

_____. 1893 – Livro 72 – Reg. 2005 – galeria 5.

_____. 1893 – Livro 72 – Reg. 2025 – galeria 5.

_____. 1895 – Livro 78 – Reg. 2306 – galeria 5.

“Companhia Fábrica de Fiação e Tecidos Industrial Mageense”. 1891 – Livro 56 – Reg. 1372 – galeria 5.

_____. 1892 – Livro 68 – Reg. 1826 – galeria 5.

_____. 1894 – Livro 76 – Reg. 2203 – galeria 5.

_____. 1896 – Livro 80 – Reg. 2395 – galeria 5.

“Companhia Ferro Carril Fluminense”. 1874 – Livro 11 – Reg. 206 – gal. 6.

“Companhia Ferro Carril Nictheroyense”. 1871 – Livro 7 – Reg. 85 – galeria 6.

_____. 1872 – Livro 8 – Reg. 123 – galeria 6.

_____. 1874 – Livro 11 – Reg. 210 – galeria 6.

“Companhia Ferro Carril De Therezopolis”. 1873 – Livro 10 – Reg. 156 – galeria 6.

_____. 1874 – Livro 11 – Reg. 200 – galeria 6.

“Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil”. 1890 – Livro 41 – Reg. 985 – galeria 3.

“Companhia Locomotora”. 1869 – Livro 6 – Reg. 59 – galeria 6.

_____. 1873 – Livro 10 – Reg. 155 – galeria 6.

_____. 1875 – Livro 12 – Reg. 243 – galeria 6.

“Domingos Moitinho”. 1891 – Livro 5 – Reg. 429 – galeria 5.

“Sociedade Torrens”. 1890 – Livro 47 – Reg. 1135 – galeria 3

II - Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro - APERJ

“Decreto nº 829 (nº 64 de 1855) de 25 de outubro de 1855: Criação da Freguesia de Santo Antonio do Paquequer”. *Collecção de Leis, Decretos e Regulamentos da Provincia do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia do Diário de A. & L. Navarro, 1855, pp. 96-97.

“Decreto nº 280, de 6 de julho de 1891: Criação do Municipio de Teresopolis”. *Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro*. 1891. Rio de Janeiro: Typographia a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892, pp.452-454

“Decreto nº 8, de 19 de dezembro de 1891: Extinção da Comarca de Teresopolis”. *Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro*. 1891. Rio de Janeiro: Typographia a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892, pp.562-568

Collecção de Decretos do Governo Provisório. 1892. (Trata-se, na realidade, dos decretos da Presidência da Província do Rio de Janeiro)

“Decreto nº 1, de 8 de maio de 1892: Da nova organização Municipal e districtal do Estado; Critérios para a elevação a municipio; contrato entre o Estado e o Barão de Mesquita”. *Collecção de Decretos do Governo Provisório*. 1892. (Trata-se, na realidade, dos decretos da Presidência da Província do Rio de Janeiro), pp.142-193.

“Decreto nº 1-A, de 3 de junho de 1892: Rectifica a reorganização municipal e districtal dada pelo decreto n.1 de 8 de maio de 1892”. *Collecção de Decretos do Governo Provisório*. 1892. (Trata-se, na realidade, dos decretos da Presidência da Província do Rio de Janeiro), pp.193-222.

“Lei nº 43, de 31 de janeiro de 1893: Transferência da Capital do Estado para Teresopolis”. *Collecção de Leis, Lei não sancionada e Decretos do Governo do Estado do Rio de Janeiro*. 1893. v.1. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1894, pp.36-37.

“Lei nº 50, de 30 de janeiro de 1894: Transferência provisoria da Capital do Estado para Petropolis”. *Collecção de Leis, Decretos, Deliberações e Portarias do Governo do Estado do Rio de Janeiro*. 1894. v.1. Rio de Janeiro: Typographia Guimarães, 1895, pp.17-18.

“Lei nº 517, de 17 de dezembro de 1901: Transferência das terras de Sebastiana para Teresopolis”. *Collecção de Leis, Resoluções não sancionadas e Decretos do Governo*. 1901. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1902, pp.155-156

III – Biblioteca da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro - BALERJ

Annaes da Assembléa Constituinte do Estado do Rio de Janeiro. Installada no dia 1 de Março e encerrada no dia 9 de Abril de 1892. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1892.

Annaes da Assembléa Legislativa. Sessão ordinaria de 3 de Setembro a 15 de Dezembro de 1895. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1896.

Annaes da Sessão Extraordinaria da Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. 14 de Novembro de 1892 a 12 de Janeiro de 1893. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1893.

Annaes da Sessão Extraordinaria da Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. 13 a 26 de Janeiro de 1893. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1893.

Annaes da Sessão Ordinaria da Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1892.

Annaes da Sessão Ordinaria da Assembléa Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. De 26 de Julho a 1 de Novembro de 1894. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1894.

IV – Biblioteca Nacional – BN – Coleção Haddock Lobo – Setor de Manuscritos

CÂMARA MUNICIPAL DE TERESÓPOLIS. “Contrato com Raimundo Miranda Camilo”. Teresópolis, 9 de dezembro de 1892. (Original) I – 05,12,096

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO TERESÓPOLIS. “Letras promissórias (2) emitidas pela Companhia e endossadas por Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1899. (Originais) I – 05,12,102

GREENHALGH, Guilherme. “Carta ao Barão de Mesquita”. S.l., 08 de março de 1893. I – 05,12,073

GREENHALGH, Guilherme. “Carta ao Barão de Mesquita”. S.l., 17 de março de 1893. I – 05,12,074

GREENHALGH, Guilherme. “Inventário dos materiais adquiridos para a Estrada de Ferro Magé a Teresópolis”. Rio de Janeiro, 1 de maio de 1894. (Original) I – 05,12,100

GREENHALGH, Guilherme. “Relações de materiais para a construção da Estrada de Ferro Magé”. Rio de Janeiro, 12 e 17 de março de 1893. I – 05,12,098

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Abaixo assinado declarando a divida de Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de Mesquita”. Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1893. I – 05,12,099

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta a Ribeiro Ramos & Cia.”. Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 1892. I – 05,12,055

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta a Ribeiro Ramos & Cia.”. Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 1892. I – 05,12,056

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta a Ribeiro Ramos & Cia.”. Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 1893. I – 05,12,066

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta ao Sr. Assis”. Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 1892. I – 05,12,054

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Cautelas (4) de 936 ações da Estrada Ferro Teresópolis emitidas em nome de Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1895 e 29 de julho de 1897. (Originais) I – 05,12,101

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Contrato de sociedade mercantil entre Guilherme Greenhalgh e Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 1º de março de 1894. I – 05,12,082

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Declaração de aplicação de uma quantia para a compra de ações da Cia. Estrada de Ferro Teresópolis”. Sl., s.d. (Autógrafo) I – 05,12,105

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Protesto a ser pago à Cia. Estrada de Ferro Teresópolis-Rio de Janeiro pelo Barão de Mesquita” (Original) Rio de Janeiro, 29 de Agosto de 1893. I – 05,12,097

LOBO, Roberto Jorge Haddock Lobo e MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. S.l., 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,092

MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de. “Carta a Augusto de Oliveira Pinto”. S.l., 3 de maio de 1893. I – 05,12,069

MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de. “Carta a destinatário desconhecido”. S.l., s.d. I – 05,12,070

MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de. “Carta a Roberto Jorge Haddock Lobo”. S.l., s.d. I – 05,12,071

MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. (Rascunho) Rio de Janeiro, 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,095

MESQUITA, Jeronymo Roberto de, barão de. “Letras promissórias pagas por Roberto Jorge Haddock Lobo (3). Rio de Janeiro, 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,094

RIBEIRO, RAMOS & CIA. “Carta a Roberto Jorge Haddock Lobo”. Macaé, 20 de dezembro de 1892. I – 05,12,064

RIBEIRO, RAMOS & CIA. “Carta a Roberto Jorge Haddock Lobo”. Quissamã, 03 de fevereiro de 1893. I – 05,12,065

“Rio de Janeiro (Província) Presidente (Rodrigues Torres). s/ título... 1 mar. 1836”.

“Rio de Janeiro (Província) Vice-Presidente (Vaz Vieira). s/ título... out. 1837”.

“Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o Conselheiro Paulino José Soares de Souza, na abertura da 2.^a sessão da 2.^a legislatura da Assembléa Provincial acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno de 1839 a 1840”. 2.^a ed. Niterói: Typ. de Amaral & Irmão, 1851.

“Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Souza França). Relatório... 1 mar. 1841”.

“Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Carneiro Leão). Relatório... 1 mar. 1842”.

“Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, João Caldas Vianna, na abertura da 2.^a sessão da 4.^a legislatura da Assembléa Provincial, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno de 1843 a 1844”. 2.^a ed. Niterói: Typ. de Amaral & Irmão, 1851.

“Rio de Janeiro (Provincia) Presidente (Caldas Vianna). Relatório... 1 mar. 1844”.

“Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de Março de 1846, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno financeiro de 1846 a 1847”. 2.^a ed. Niterói: Typ. de Amaral & Irmão, 1853.

“Relatorio do Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no 1º de Março de 1847, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno financeiro de 1847 a 1848”. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de N.L. Vianna, 1847.

“Relatorio apresentado ao Exm.^o Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o commendador João Pereira Darrigue Faro, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia em 3 de Maio de 1853”. Rio de Janeiro: Typ. do Diario de A. & L. Navarro, 1853.

“Relatorio apresentado ao Exm.^o Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o Snr. Doutor José Ricardo de Sá Rego, pelo Presidente, o Conselheiro Luiz Antonio Barboza, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia”. Niterói: Typ. de Quirino & Irmão, 1855.

“Relatorio apresentado ao Excellentissimo Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o senhor conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Antonio

Barbosa, sobre o estado da administração da mesma provincia em 2 de Maio de 1856”. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e Comp., 1856.

“Relatorio apresentado ao Ex.^{mo} Vice-Presidente da Provicncia do Rio de Janeiro, o senhor doutor João Manoel Pereira da Silva, pelo Presidente, o conselheiro Luiz Antonio Barbosa, sobre o estado da administração da mesma provincia em 1857”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1857.

“Exposição feita pelo Excellentissimo Senhor Doutor Thomaz Gomes dos Santos, vice-presidente da provincia, ao entregar a administração ao presidente della, o Conselheiro Antonio Nicoláu Tolentino”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da Provincia do Rio do Janeiro na 1.^a sessão da 13.^a legislatura pelo Presidente, o conselheiro Antonio Nicoláu Tolentino”. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858.

“Relatorio com que ao Exm. Sr. Dr. José Ricardo de Sá Rego, Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, entregou a administração da mesma provincia o ex-Presidente, Ignacio Francisco Silveira da Motta, no dia 16 de Abril de 1861”. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1861.

“Relatorio apresentado ao Excellentissimo Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, o Senhor Doutor José Norberto dos Santos, pelo Presidente, o Desembargador Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, ao passar-lhe a administração da mesma provincia no dia 4 de Maio de 1862”. Niterói: Typ. do Moderado, 1862.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da decima nona legislatura, no dia 8 de Setembro de 1873, pelo Presidente, Desembargador Manoel José de Freitas Travassos”. Rio de Janeiro: Typ. do Apostolo, 1873.

“Relatorio apresentado ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja, 2.^o Vice-Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, pelo Presidente, Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, por ocasião de passar-lhe a administração da mesma provincia em 15 de Março de 1875”. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da vigésima legislatura, no dia 8 de Setembro de 1875, pelo Vice-Presidente, Conselheiro Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja”. Rio de Janeiro: Typ. do Apostolo, 1875.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da vigésima segunda legislatura, no dia 8 de Setembro de 1879, pelo Presidente, Dr. Americo de Moura Marcondes de Andrade”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1879.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigésima terceira legislatura, no dia 8 de Setembro de 1880, pelo Presidente, Dr. João Marcellino de Souza Gonzaga”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1880.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigésima terceira legislatura, no dia 8 de Agosto de 1881, pelo Presidente, Dr. Martinho Alvares da Silva Campos”. Rio de Janeiro: Imprensa Industrial de João Paulo Ferreira Dias, 1881.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima quarta legislatura em 8 de agosto de 1882 pelo presidente, desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1882.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima quarta legislatura em 8 de agosto de 1883 pelo presidente, conselheiro Bernardo Avelino Gavião Peixoto”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1883.

“Exposição com que o conselheiro Bernardo Avelino Gavião Peixoto passou a administração da Provincia do Rio de Janeiro ao 2º Vice-Presidente da mesma provincia, commendador Domingos Theodoro de Azevedo Junior, em 28 de Outubro de 1883”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1883.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima quarta legislatura em 8 de agosto de 1884 pelo presidente, José Leandro de Godoy e Vasconcellos”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1884.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima quinta legislatura em 8 de agosto de 1885 pelo presidente, José Cesario de Faria Alvim”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1885.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima sexta legislatura em 8 de agosto de 1886 pelo presidente, dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão”. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1886.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima sexta legislatura em 12 de setembro de 1887 pelo presidente, dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão”. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1887.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da primeira sessão da vigesima setima legislatura em 8 de agosto de 1888 pelo presidente, dr. José Bento de Araujo”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1888.

“Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima setima legislatura em 15 de outubro de 1889 pelo presidente, conselheiro Carlos Affonso de Assis Figueiredo”. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1889.

Fontes secundárias – Livros, teses e artigos

ARAUJO, Rodrigo Cardoso S. de. *Pasquins: submundo da imprensa na Corte Imperial (1880-1883)*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2012.

AZEVEDO, André Nunes de. *Da Monarquia à República. Um estudo sobre os conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro, 2003. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

BARBOSA, Rui. “Lei Torrens”. In *Obras Completas de Rui Barbosa. Vol. XVIII, Tomo II. Relatório do Ministro da Fazenda – 1891*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1949.

BARRETO, Carlos Eduardo (org.). *Constituições do Brasil*. 2 vol. São Paulo: Saraiva, 1971.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/EDUFRJ, 1992. (Coleção Biblioteca Carioca, v.11)

BOURDIEU, Pierre. “A ilusão biográfica”. In AMADO, J. e FERREIRA, M. (coords.). *Usos & abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

CARVALHO, Maria Alice Resende de. *Temas sobre a Organização dos Intelectuais no Brasil*. Disponível em: <http://cedes.iesp.uerj.br/PDF/cadernos/cadernos%209%20-%20organizacao%20intelectuais9.pdf>

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

CUNHA, Haroldo Lisboa da. *Teresópolis, essa eterna e deliciosa desconhecida*. Rio de Janeiro: s.n., 1959.

FERREIRA, Marieta de Moraes. *Em busca da Idade de Ouro: as elites políticas fluminenses na Primeira República (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

FERREZ, Gilberto. *Colonização de Teresópolis à sombra do Dedo de Deus, 1700-1900. Da Fazenda March a Teresópolis*. Rio de Janeiro: Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1970.

FONTES, Virgínia. *O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história*. Rio de Janeiro: EPSJV/UFRJ, 2010.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil 1850-1914*. Trad. Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. 6 vol. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. *Maquiavel, a Política e o Estado Moderno*. Trad. Luiz Mário Gazaneo. 4ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

GRUPPI, Luciano. *O Conceito de Hegemonia em Gramsci*. Rio de Janeiro: Graal, 1978.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia e Poder no Segundo Reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor e Cia. (1854-1866)*. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo/FFLCH.

GURGEL, Argemiro Eloy. “Uma lei para inglês ver: a trajetória da lei de 7 de novembro de 1831”. *Revista Justiça e História*, vol. 6, nº 12. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/>

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBSBAWN, Eric J. *A Era do Capital (1848-1875)*. 3ª ed. Trad. Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HONORATO, Cezar T. “O Estado imperial e a modernização portuária”. In SZMRECSÁNYI, Tamás & LAPA, José Roberto do (org.). *História Econômica da Independência e do Império*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002

JANOTTI, Maria de Lourdes Monaco. “A República – oposições e consolidação”. In LAPA, José Roberto do Amaral (org.). *História Política da República*. Campinas: Papirus, 1990.

LEMOES, Renato Luís do Couto Neto e. “O Republicanismo Fluminense”, “A Disputa de Poder” e “A Oligarquia no Poder”. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (coord.). *A República na Velha Província. Oligarquias e crise no estado do Rio de Janeiro (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Rio Fundo, 1989.

LENINE, Vladimir Ilitch. *O Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo*. Disponível em: <http://www.marxists.org/portugues/lenin/1916/imperialismo/index.htm>

LESSER, Jeffrey. *A negociação da identidade nacional: imigrantes, minorias e a luta pela etnicidade no Brasil*. São Paulo: Unesp, 2001.

LEVY, Mari Barbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

_____. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Esboços de História Empresarial*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/EDUFRJ, 1994. (Coleção Biblioteca Carioca, v. 31)

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, 2 v.

MARINHO, Pedro Eduardo M. de Monteiro. *O Centauro Imperial e o partido dos engenheiros. A contribuição das concepções gramscianas para a noção de Estado ampliado no Brasil Império*. <http://www.pedromarinho.com/meusartigos/OCENTENG.pdf>

MARX, Karl. *O Capital. Crítica da Economia Política. Vol. III, Livro Terceiro, Tomo I*. 2ª ed. São Paulo, Nova Cultural, 1986. (Cap. XXV, "Crédito e Capital Fictício").

_____. *Grundrisse. Manuscritos econômicos de 1857-1858. Esboços da crítica da economia política*. Trad. Mario Duayer e Nélío Schneider. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2011.

MATTOS, Hebe Maria e SCHNOOR, Eduardo (org.). *Resgate: uma janela para o oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.

MATTOS, Ilmar Rollof. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1986.

MEILI, Julius. *O Meio Circulante no Brasil. Parte III. A moeda fiduciária no Brasil. 1771 até 1900*. Zurique: Typographia de Jean Frey, 1903.

MELLO, Custodio José. *O Governo Provisorio e a Revolução de 1893. 1º volume. De 29 de novembro de 1889 a 5 de setembro de 1893*. São Paulo/Rio de Janeiro/Recife/Porto Alegre: Companhia Editora Nacional, 1938.

MELO, José Evando Vieira de. *O açúcar no café. Agromanufatura açucareira e modernização em São Paulo (1850-1910)*. São Paulo, 2009. Tese (Doutorado em História) Universidade de São Paulo/ FFLCH.

MENDONÇA, Sonia Regina de. “Estado e Sociedade”. In: Marcelo Badaró Mattos (org.). *História: pensar e fazer*. Rio de Janeiro: LDH, 1998. pp. 13-32.

_____. *O Ruralismo Brasileiro (1888-1931)*. São Paulo: Hucitec, 1997.

NOGUEIRA, Dênio. *Raízes de uma Nação*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.

PERES, Wanderley. *A Estrada de Ferro Therezopolis*. Teresópolis: Pró-Memória, 2009.

PETRATTI, Palmira. *A instituição da The São Paulo (Brazilian) Railway Limited*. São Paulo, 1977. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de São Paulo/FFLCH

PONTES, Paulo Roberto Carneiro. *A Construção da Desordem: O Anarchista Fluminense (1835)*. Rio de Janeiro, 2009. Monografia (Bacharelado em História). Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PORTELLI, Hugges. *Gramsci e o Bloco Histórico*. Trad. Angelina Peralva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder, o socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1980. (Biblioteca de Ciências Sociais, v. 19)

RAHAL, Antônio Osiris. *Reminiscências de Teresópolis*. Teresópolis: edição do autor, 1987.

_____. *TransporTERÊ – o Transporte em Teresópolis*. Teresópolis: Zem, 1998.

Revista do Club de Engenharia. 1º vol., nº 4, março de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro. O Resgate da sua Memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SACRAMENTO BLAKE, Augusto Victorino Alves. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. 1º vol. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1883.

_____. *Diccionario Bibliographico Brasileiro*. 6º vol. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

SADER, Emir (org.). *Gramsci: poder, política e partido*. Trad. Eliana Aguiar. São paulo: Expressão Popular, 2005.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

STEIN, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.

TANNURI, Luiz Antonio. *O Encilhamento*. Campinas, 1977. Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Estadual de Campinas.

TAUNAY, Alfredo Eschagnolle de, visconde de. *O Encilhamento. Cenas contemporâneas da Bolsa do Rio de Janeiro em 1890, 1892 e 1892*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1971.

VASCONCELLOS, Barão de e SMITH VASCONCELLOS, Barão de (org.). *Archivo Nobiliarchico Brasileiro*. Lousanne: Imprimerie la Concorde, 1918. Disponível no sítio: http://openlibrary.org/books/OL23278709M/Archivo_nobiliarchico_brasileiro.

VIEIRA, Armando. *José Augusto Vieira, a estrada de ferro e a cidade de Therezopolis*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1934.

_____. *Therezopolis*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1938.