

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
CENTRO DE ESTUDOS GERAIS  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MACAÉ-CAMPOS (1870-1889)**

**ROMULO WESLEY TRANCOSO DA SILVA**

Niterói

2023

**ROMULO WESLEY TRANCOSO DA SILVA**

**COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MACAÉ-CAMPOS (1870-1889)**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História social da Universidade Federal Fluminense como requisito para a obtenção do grau de Mestre em História.

Setor: Contemporânea I

Orientador: Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

Niterói

2023

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG  
Gerada com informações fornecidas pelo autor

S586c Silva, Romulo Wesley Trancoso da  
Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1870-1889) /  
Romulo Wesley Trancoso da Silva. - 2023.  
189 f.: il.

Orientador: Carlos Gabriel Guimarães.  
Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,  
Instituto de História, Niterói, 2023.

1. História Econômica. 2. História Ferroviária. 3.  
História Fluminense. 4. História das Empresas. 5. Produção  
intelectual. I. Guimarães, Carlos Gabriel, orientador. II.  
Universidade Federal Fluminense. Instituto de História. III.  
Título.

CDD - XXX

**ROMULO WESLEY TRANCOSO DA SILVA**

**COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MACAÉ-CAMPOS (1870-1889)**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História social da Universidade Federal Fluminense como requisito para a obtenção do grau de Mestre em História.

Aprovada em: 30 de março de 2023

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – UFF (Orientador)

---

Prof. Dr. Cesar Teixeira Honorato – UFF (Arguidor)

---

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho – UESC (Arguidor)

Niterói

2023

## **AGRADECIMENTOS**

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

Agradeço principalmente à minha família, que proporcionou todo o suporte e amor que um jovem precisa para buscar seus objetivos: Minha mãe, Marcia Alexandre Trancoso; meu pai, Denilson José de Souza da Silva; minha avó, Josefa de Souza da Silva; minhas tias, Deusenir Souza da Silva e Denise Souza da Silva. Agradeço à Maria Clara Dias Bueno Moço, por amorosamente me acompanhar nos desafios da vida, além de ler os meus escritos e ajudar no aperfeiçoamento das redações. Agradeço também ao prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães, por seus conselhos, compreensão e generosidade ao me orientar na pesquisa.

## RESUMO

A Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos foi responsável, no último quarto do século XIX, por escoar uma quantidade relevante da produção agrícola, além do transporte de passageiros, entre o norte da província fluminense e a região portuária do Rio de Janeiro, na Baía de Guanabara. Para isso, essa empresa operava uma ferrovia entre as cidades de Campos dos Goytacazes e Macaé, de onde as mercadorias partiam por transbordo do porto de Imbetiba para a Corte. Os municípios do Norte e Noroeste da província fluminense possuíam uma expressiva produção agrícola, principalmente café e açúcar. A Macaé-Campos não era a única alternativa para escoar essas mercadorias, mas as fontes indicam que ela assumiu grande relevância na logística de transportes do norte fluminense. A partir de dados contábeis e operacionais, é analisada a demanda e a rentabilidade do serviço prestado pela Macaé-Campos. A quantidade de passageiros e mercadorias transportados por ela possibilitava grandes rendimentos. No entanto, as despesas com empréstimos prejudicavam a saúde financeira da empresa, impedindo o pagamento de dividendos aos acionistas e ameaçando sua existência.

**Palavras-Chave:** História Econômica; História Ferroviária; História Fluminense; História das Empresas.

## ABSTRACT

In the last quarter of the 19th century, Estrada de Ferro Macaé-Campos Company was responsible for transporting a significant amount of agricultural production, in addition to transporting passengers, between the north of the province of Rio de Janeiro and the port region of Rio de Janeiro, in Guanabara Bay. For this purpose, this company operated a railroad between the cities of Campos dos Goytacazes and Macaé, where the goods departed by transshipment from the port of Imbetiba to the Court. The municipalities of the North and Northwest of the province of Rio de Janeiro had an expressive agricultural production, mainly coffee and sugar. Macaé-Campos was not the only alternative to transport these goods, but sources indicate that it assumed great relevance in transport logistics in the north of Rio de Janeiro. Based on accounting and operational data, the demand and profitability of the service provided by Macaé-Campos are analyzed. The amount of passengers and goods transported by it allowed large incomes. However, borrowing expenses harmed the company's financial health, preventing the payment of dividends to shareholders and threatening its existence.

**Key-Words:** Economic History; Railway History; Rio de Janeiro History; Business History;

### LISTA DE ILUSTRAÇÕES:

Mapa 1: Ponto final da ferrovia Macaé-Campos na enseada de Imbetiba.....	44
Figura 1: Estiva de madeira que sustentava o aterramento do brejo mais profundo que a ferrovia Macaé-Campos atravessava.....	50
Mapa 2: Trajeto operado pela Macaé-Campos.....	52
Mapa 3: rede ferroviária da Companhia Leopoldina .....	80
Gráfico 1: movimento de mercadorias na Macaé-Campos entre 1882 e 1886.....	104
Gráfico 2: evolução do total de mercadorias transportadas pela Macaé-Campos (1882-1886) .....	105
Gráfico 3: movimento de passageiros na Macaé-Campos (1882-1886) .....	105
Gráfico 4: evolução das rendas da Macaé-Campos em contos de réis (1882-1886) .....	107
Gráfico 5: Café transportado por cabotagem pela Macaé-Campos (1874-1890) .....	122
Gráfico 6: sacos de açúcar transportados por cabotagem pela Macaé-Campos (1874-1890) .....	123
Figura 2: porto de Imbetiba atualmente .....	131

### LISTA DE QUADROS:

Quadro 1: Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1871) .....	41
Quadro 2: Nova Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos (1875) .....	58
Quadro 3: Nova Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1881) .....	72
Quadro 4: ações das Cias antes e depois do Plano de fusão .....	74
Quadro 5: Dados contábeis da E.F. de Pádua e da Macaé-Campos em 1883 .....	75

### LISTA DE TABELAS:

Tabela 1: População escrava existente em vários municípios da província do RJ .....	34
Tabela 2: Estimativas de mercadorias a serem recebidas pela Macaé-Campos (em arrobas) .	39
Tabela 3: Estações da estrada de ferro Macaé-Campos em 1875.....	51
Tabela 4: receitas e despesas no 1º trimestre de 1876 .....	95
Tabela 5: detalhamento das receitas no 1º trimestre de 1876 .....	95
Tabela 6: Detalhamento das despesas no 1º trimestre de 1876 .....	95
Tabela 7: movimentação de mercadorias e passageiros no 1º semestre de 1876 .....	96
Tabela 8: dívidas da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos 1877 .....	98
Tabela 9: despesa, receita e renda líquida da Macaé-Campos de janeiro de 1876 a julho de 1877 .....	99
Tabela 10: renda da Macaé-Campos em maior de 1879 .....	101
Tabela 11: movimento e receita no ano financeiro de 1 de julho de 1878 a 30 de junho de 1879 .....	102
Tabela 12: mercadorias, encomendas e passageiros entre 1882 e 1886.....	103
Tabela 13: rendas da Macaé-Campos (1882-1886) .....	106
Tabela 14: finanças da Macaé-Campos em 1882 .....	111
Tabela 15: rendas e lucros da Macaé-Campos (1881) .....	113
Tabela 16: lucro operacional da Macaé-Campos e E.F. de Pádua entre julho e setembro de 1884. Sem considerar pagamentos dos juros de dívidas .....	114
Tabela 17: receitas, quilômetros e capital das ferrovias fluminense, 1888. ....	115
Tabela 18: exportação de café pelos portos do Rio de Janeiro 1873-74 .....	120
Tabela 19: exportação da café e açúcar pelos navios da Macaé-Campos .....	121
Tabela 20: fretes das estações de Pádua e da Leopoldina .....	124
Tabela 21: produção de açúcar no Norte Fluminense (1884-1887) .....	126
Tabela 22: açúcar exportado pelos portos do Norte Fluminense entre 1874 e 1887 .....	127
Tabela 23: valor do café exportado pelo Brasil para diferentes países entre julho e agosto de 1888 .....	127
Tabela 24: Resultado das ferrovias do norte e noroeste fluminense em agosto de 1888 .....	128

## Sumário

1. Introdução .....	10
CAPÍTULO I: TEORIA, METODOLOGIA E FONTES .....	13
1.1- Teoria e Metodologia .....	13
1.2- História das empresas no Rio de Janeiro e dos empreendimentos ferroviários. ....	20
1.3 O Jornal do Commercio como fonte para a História Ferroviária .....	23
CAPÍTULO II: A CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MACAÉ-CAMPOS.....	30
2.1- Origem das ferrovias na província do Rio de Janeiro e a primeira década da Macaé-Campos (1870) .....	30
2.1.1- O Contexto de formação da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos. ....	30
2.1.2- A organização da companhia Macaé-Campos .....	36
2.1.3- A construção da ferrovia e do porto .....	42
2.1.4- Disputas pelo controle da Macaé-Campos , dívidas e processo judicial de falência .....	52
2.2 A década de 1880: Tentativas de se recuperar e a venda da Macaé-Campos.....	70
2.2.1- Expansões da Macaé-Campos: compra da Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua, além de outros ramais. ....	70
2.2.2 – O fim da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos: Venda para a Leopoldina .....	79
CAPÍTULO III – OPERAÇÃO E MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL DA MACAÉ-CAMPOS.....	87
3.1. As finanças da Macaé-Campos.....	87
3.2 Impacto dos empréstimos na rentabilidade da Macaé-Campos .....	108
3.3. Porto de Imbetiba e navegação de cabotagem .....	118
3.4- Concorrência com a navegação do porto de S. João da Barra, construção do ramal de Rio Bonito .....	124
Conclusão: .....	128
Anexo: Movimentação de navios da Macaé-Campos no porto do Rio de Janeiro .....	132
Bibliografia: .....	173
Fontes Primárias.....	173
Fontes Secundárias; .....	184

## 1. Introdução

A Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos foi responsável, no último quarto do século XIX, por escoar uma quantidade relevante da produção agrícola, além do transporte de passageiros, entre o norte da província do Rio de Janeiro e a região portuária da Corte, na Baía de Guanabara. Para isso, essa empresa operava uma ferrovia entre as cidades de Campos dos Goytacazes e Macaé, de onde as mercadorias e passageiros embarcavam nos navios a vapor, no porto de Imbetiba, em direção ao Rio de Janeiro, o Município Neutro da Corte.

A produção agrícola era a atividade econômica mais dinâmica dos municípios do norte da província fluminense, principalmente de café e açúcar. Durante o século XIX, a cidade de Campos dos Goytacazes exercia certa centralidade comercial nessa região, confluindo mercadorias do norte fluminense, sul do Espírito Santo e Zona da Mata Mineira. A Companhia Macaé-Campos, inaugurada na década de 1870, não era a única alternativa para escoar essas mercadorias, mas, através das fontes documentais trabalhadas, assumiu grande relevância na logística de transportes do norte fluminense.

Esta dissertação tem como objetivo central investigar os aspectos da construção e operação das linhas férrea e marítima dessa cia, assim como a participação dos negociantes e empresários que a efetuaram. Trataremos da conexão pelos trilhos entre as cidades de Campos dos Goytacazes e Macaé, e por cabotagem entre os portos de Imbetiba e do Rio de Janeiro, efetuados de 1874 a 1889. Em 1870 foi concedida a concessão para explorar a zona que foi construída a Macaé-Campos, a partir de então a companhia começou a se organizar. Ela inaugurou a linha marítima e primeiro trecho da férrea em 1874, completou suas obras em 1875 e foi comprada pela Companhia Estrada de Ferro Leopoldina em 1890. Sendo assim, o recorte temporal contempla o período que a Macaé-Campos existiu como uma companhia independente, desde sua concessão até sua venda.

No último quarto do século XIX foi constituída uma infraestrutura de transportes no norte da província fluminense com o principal objetivo de transportar a produção agrícola e passageiros para a cidade do Rio de Janeiro. Walter Pereira (2020) argumentou sobre o dinamismo econômico de Campos dos Goytacazes e a centralidade regional que esse município exercia na *Bacia do Paraíba*, particularmente no Baixo Paraíba, durante a segunda metade do século XIX. As companhias ferroviárias e de navegação que se constituíram no norte fluminense, além de contemplarem Campos dos Goytacazes e suas freguesias, atingiam outros municípios do norte e noroeste da província do Rio de Janeiro, como Macaé, São João

da Barra, Cantagalo e São Fidelis; e ainda transpunham os limites provinciais, alcançando a Zona da Mata Mineira e fronteira sul do Espírito Santo. Em grande parte desse território corria o Rio Paraíba do Sul e seus afluentes, que serviam como vias de comunicação e escoamento de produtos entre essas diversas localidades antes da implementação das ferrovias. Mesmo o café e açúcar sendo os produtos de maior impacto nesse recorte regional, Walter Pereira (2020) chama atenção para a multiplicidade produtiva composta por algodão, sal, fumo, toucinho, milho, munições, ferramentas, tecidos, entre outros, escoados em direção da Corte no Rio de Janeiro.

Para atingir a zona produtora de açúcar na margem sul do rio Paraíba do Sul, foi construída a Estrada de Ferro São Sebastião-Campos; ao norte do mesmo rio foi construída a Estrada de Ferro Campos-Carangola, que percorria as zonas de expansão da produção cafeeira; e a Estrada de Ferro Macaé-Campos, que não só concentrava mercadorias transportadas por essas outras linhas, como também transportava produtos e passageiros de Campos até o porto de Imbetiba, onde embarcavam nos navios a vapor em direção ao Rio de Janeiro. Veremos que durante o período estudado, surgiram outras ferrovias e ramais que impactaram a movimentação da Macaé-Campos, fosse de forma positiva ou negativa.

A dissertação está dividida em três capítulos, além da introdução e conclusão. No *capítulo I: Teoria, Metodologia e Fontes*, abordamos as questões teóricas e metodológicas que nortearam a pesquisa. Enquadramos a pesquisa nos campos da História das Empresas (*Business History*) e História Econômica, e buscamos apresentar algumas contribuições epistemológicas sobre esses campos, sem abarcar a totalidade desses debates, já que eles não são o objeto dessa pesquisa. Delimitamos a diferença entre teoria e método, defendendo uma pluralidade teórica e apresentando o método que as fontes foram processadas.

No *Capítulo II: a constituição da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos*, fizemos uma breve contextualização da institucionalidade nacional em meados do século XIX que possibilitou os empreendimentos ferroviários. Apresentamos brevemente as primeiras ferrovias da província do Rio de Janeiro e o contexto regional do norte fluminense, onde a Macaé-Campos atuou. A partir disso, narramos a formação da companhia e suas construções, apresentamos os principais indivíduos envolvidos na sua administração, as disputas de interesses em torno da Macaé-Campos, seu traçado, material rodante e flutuante, estratégias administrativas, e por fim, sua liquidação.

No *capítulo III: operação e movimentação comercial da Macaé-Campos*, tratamos do desempenho financeiro e operacional dessa companhia. Abordamos o volume de mercadorias e passageiros transportados, preços de fretes, rendas, despesas, empréstimos e dívidas. Nesse capítulo buscamos compreender a relevância do serviço prestado pela Macaé-Campos na logística de transportes do norte fluminense, abordamos a demanda pelo serviço ferroviário e marítimo prestado por ela, e se ela era uma companhia rentável. Para isso, utilizamos dados contábeis para construir séries e relacionamos essas informações a contextos mais amplos do contexto econômico nacional e regional, assim como às práticas administrativas da Cia.

## **CAPÍTULO I: TEORIA, METODOLOGIA E FONTES**

Nesse primeiro capítulo abordaremos algumas questões teóricas e metodológicas que nortearam a pesquisa sobre a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1875-1889). Tratar dessa questão é relevante, pois são elas que conferem rigorosidade científica à pesquisa; mas, a História possui diversas correntes teóricas e diferentes metodologias que podem ser aplicadas de acordo com os objetivos do pesquisador. Dessa maneira, optamos por enquadrar essa pesquisa na História Empresarial, como destacada por Eulália Maria Lahmeyer Lobo. (LOBO, 1997) Apesar de delimitar o objeto de estudo no campo econômico-empresarial, sabemos que os fenômenos históricos não ocorrem descolados do resto da realidade social.

Os debates epistemológicos na pesquisa histórica são muito amplos, por isso, não abarcaremos a totalidade de contribuições. Traremos algumas colaborações convenientes para aprimorar a orientação teórica e metodológica na elaboração de uma dissertação de mestrado, defendendo certo grau de pluralidade. Dessa forma, não é necessário que aceitemos a totalidade das ideias defendidas por algum autor, podemos apenas absorver as contribuições que considerarmos pertinentes. Nesse sentido, defenderemos um ecleticismo no método científico, mas com cuidado para não adotar procedimentos contraditórios.

### **1.1- Teoria e Metodologia**

De acordo com José D' Assunção Barros (2005), Teoria e metodologia, apesar de suas interações, são campos distintos. A teoria diz respeito a uma forma de ver e compreender o mundo, ou fenômenos que estão sendo estudados. Ela faz referência aos conceitos e categorias utilizados para orientar uma “leitura da realidade”. Geralmente o pesquisador dialoga com as teorias de outros autores para elaborar o seu próprio quadro teórico. Já a metodologia concerne a determinada forma de trabalhar, ou seja, são as ações concretas adotadas, de forma sistemática, sob os materiais de pesquisa. Na maioria das pesquisas históricas, a metodologia é o procedimento de selecionar as fontes e bibliografia, assim como de elaborar um conteúdo a partir delas. (BARROS, 2005)

Apesar de muitos historiadores se vincularem estritamente a determinados quadros teóricos, Barros (2005) afirma que não é uma obrigação do historiador fazê-lo. Podemos combinar conceitos de diferentes abordagens teóricas, desde que, de maneira coerente. O mesmo autor afirma que no final do século XX houve uma “crise dos grandes paradigmas

totalizantes”. A partir disso, historiadores e outros cientistas sociais evitam se filiar exclusivamente a sistemas unificados e posições inflexíveis. Para ele, o mais relevante é que o historiador esclareça sua perspectiva teórica. (BARROS.2005)

Um elemento que consideramos relevante é que a pesquisa histórica possua preocupações sociais. Um historiador pode fazer um levantamento estatístico, demográfico, financeiro, entre diversos outros, mas esses bancos de dados só se tornarão numa pesquisa histórica relevante quando forem problematizados e levantarem questões históricas relacionadas aos contextos sociais. Sendo assim, um dos métodos da pesquisa será construir séries a partir de dados contábeis para demonstrar, através das fontes, determinadas tendências. Mas utilizaremos esses dados para tentar compreender o papel que a Macaé-Campos exercia na economia e logística de transportes fluminense.

A principal fonte utilizada nessa pesquisa será o *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro*, o qual utilizamos aproximadamente 947 publicações relacionadas a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos sob as mais diversas perspectivas, como abordaremos melhor no tópico 1.3 deste capítulo. Esse veículo de informação constituiu num campo de batalha entre empresários que disputavam o controle dessa companhia e, por isso, encontramos publicações que divergem e contradizem umas às outras.

Além disso, a pesquisa utilizará de análises das séries da movimentação econômico-financeira da ferrovia Macaé-Campos. O mesmo periódico noticiava as movimentações e, em determinados períodos, publicou os balanços fiscais. Utilizando essas informações, assim como outras fontes, como relatórios ministeriais e almanaques, podemos abarcar a eficiência operacional dessa companhia, o volume de mercadorias e passageiros que ela transportava e sua rentabilidade.

A partir dessa abordagem, levantaremos algumas questões, como por exemplo, se a companhia gerava lucros operacionais para seus acionistas, quais os principais produtos transportados, se era muito dependente de uma mercadoria ou se havia diversidade, a participação do transporte de passageiros em sua renda, suas dívidas, entre outras. Verificaremos o quanto ela era representativa no transporte de mercadorias do norte fluminense, bem como, se ela também fomentou o desenvolvimento do mercado. Enfim, haverá uma análise de diversas perspectivas sobre a economia local e sua participação em escalas mais amplas. Além disso, pretendemos levantar questões de relevância social que exigirão uma interpretação. Pesquisaremos de que forma os acionistas e diretores dessa

companhia se relacionavam entre si e com outros grupos sociais, quais segmentos sociais eles pertenciam e como se articulavam com os poderes públicos para atingirem seus interesses privados.

“Por constituir um aspecto da trama social que envolve o processo produtivo, a empresa representa uma unidade de compreensão da atividade econômica para a qual convergem as relações capital-trabalho, as relações entre empresa e o sistema financeiro, a relação entre a empresa e os consumidores de seus produtos. Eis a razão pela qual a história das empresas constitui um desafio àqueles que se dedicam a investigar a sua operação, porque as várias dimensões contidas na unidade produtiva requerem aportes teóricos diversos.” (SARAIVA; MARQUES, 2021, p.9)

A História Econômica tem como objeto qualquer um dos três aspectos da economia, que são: produção, circulação e consumo. Na esfera da produção, se aborda a forma que os bens materiais são produzidos; na circulação (ou distribuição) se estudam os preços, trocas, sistemas financeiros. No consumo, os estudos integram os salários e a forma como a riqueza é apropriada pelos diversos grupos de uma sociedade. (BARROS, 2004) De acordo com essa definição, essa pesquisa sobre uma companhia ferroviária do século XIX estaria mais próxima da *esfera da circulação*.

João Fragoso e Manolo Florentino (1997), demonstram que a partir da década de 1980 até os anos 90 houve uma diminuição da produção sobre história econômica, e apontaram para uma tendência de queda nas produções historiográficas nesse campo. Para eles, um dos principais motivos para isso foram as críticas aos paradigmas explicativos da Escola dos *Annales* e da historiografia marxista. Se criou um desconforto com a supremacia das explicações econômico-sociais e de longa duração. Grande parte das críticas são direcionadas a noção de que as relações econômicas determinam as relações sociais e culturais.

Apesar das críticas se direcionarem ao reducionismo econômico de algumas explicações, Fragoso e Florentino (1997) afirmam que muitos críticos da História Econômica generalizaram, atacando também outras colaborações que dificilmente poderiam ser acusadas dos mesmos erros. Houve um momento em que os historiadores econômicos, principalmente anglo-saxões, utilizaram modelos estatísticos de forma acrítica, no entanto, até mesmo estudos que não cometiam erros como anacronismo, ou que desconsiderassem outras dimensões históricas, também foram marginalizados. (FRAGOSO; FLORENTINO, 1997)

Um problema a ser evitado na História Econômica é o anacronismo de fazer uma análise retrospectiva com critérios atuais. José D'Assunção Barros aponta dois extremos da aproximação teórica entre historiadores e economistas que são problemáticos: os que tomam uma teoria econômica como universal e aplicável a todas as sociedades; e os relativistas radicais que consideram o sistema econômico de cada sociedade específico e com dinâmicas próprias. Fugindo desses extremos, há um posicionamento intermediário, que defende haver determinados mecanismos econômicos que podem ser encontrados em mais de um contexto histórico, apesar de suas especificidades. (BARROS, 2004)

Se estudarmos o Império Inca pré-colombiano, certamente encontraremos uma dinâmica econômica própria muito diferente do capitalismo, mas, ao abordarmos a economia do Brasil novecentista, em que os empresários das ferrovias buscavam diversificar seus capitais, dinamizar o escoamento de produtos, lucrar pelo mecanismo de juros, mesmo que em uma sociedade escravista, talvez o posicionamento teórico intermediário ofereça um caminho melhor. Segundo Barros,

“discute-se, por exemplo, o fundamento da tendência pressupostamente presente na maior parte das sociedades de obter a chamada “vantagem máxima”, o que consistiria em uma determinada atitude que se faz constante tanto em sociedades capitalistas desenvolvidas como subdesenvolvidas”. (BARROS, 2004, p.130)

Até mesmo na economia, não prevalece a racionalidade pura, por isso, é importante relacionar as explicações com diferentes campos históricos. As relações políticas, de parentesco, as relações simbólicas, entre outras, também interferem nas relações econômicas. A implementação de ferrovias geralmente vinha acompanhada de um discurso que a relacionava com uma idealização de futuro e progresso, legitimando também a ação do Estado como agente modernizador, como ressaltou Alcides Goularti Filho (GOULARTI FILHO, 2015).

Não aprofundaremos nos debate das ciências sociais sobre as diferentes perspectivas de Modernidade, no entanto, alguns historiadores filiados a diferentes correntes teórico-metodológicas, abordaram como o ideal modernizador e a ideia de progresso influenciavam a construção de ferrovias no Brasil. Tais obras, apesar das perspectivas mais diversas, colaboram com reflexões que demonstram como o processo de implementação de ferrovias, por mais econômico que fosse, se entrelaçava com questões culturais.

De acordo com Doralice Sátyro Maia (2016), a mecanização é uma característica que se resalta na modernidade, e a ferrovia se tornou um ícone que representava as aspirações de velocidade e progresso. O ideal de modernidade, argumenta Maia (2016), vinha acompanhado de expectativas de um futuro promissor. Essa autora afirma que a ambição pela ferrovia, além da necessidade de dinamizar o transporte de produtos, também manifestava uma busca pela ocidentalização. A sensação causada pelos maquinários, ferrovias e vapores representava o ideal de progresso para uma nova era. Como esse ideal não se concretizava, para essa autora, ele se constituía como uma “utopia”.

Segundo a perspectiva de Barnafuso Gomides Borges (2011), nenhuma inovação tecnológica da Revolução Industrial repercutiu tanto sobre a humanidade quanto as ferrovias, “nunca outra invenção revelara para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade da Nova Era” (BORGES, 2011, p,27). Vemos no artigo de Borges (2011), que a realização das ferrovias no Brasil trazia as características de progresso, aceleração e desenvolvimento.

Guilherme Pinheiro Pozzer (2015) busca demonstrar como a implantação da linha férrea que conectou Campinas a Jundiaí representava os valores modernos no século XIX. Pozzer (2015) apresenta alguns autores que contribuíram no debate sobre o conceito de modernidade, como Marshall Berman, que delimita uma diferença entre modernização, modernismo e modernidade. A modernização estaria relacionada ao processo econômico que punha em contraste países e localidades considerados desenvolvidos ou atrasados; modernismo uma experiência cultural nos movimentos literários e artísticos, e a modernidade um sentimento que perpassava todos de ruptura com o passado.

Apesar dos diferentes pontos de vista apresentados sobre a Modernidade, todos tinham em comum a consideração de que ela trazia consigo uma expectativa de rompimento com o passado. O ideal de progresso fazia com que os indivíduos desejassem superar tudo que não fosse considerado civilizado, tendo como padrão de civilização a cultura ocidental europeia. Na busca pelo progresso, as ferrovias se destacavam como agente modernizador, transformando os espaços por ela percorridos, aumentando a população, urbanização e intensificando o comércio. Em outras palavras, quebrando a tradição.

A partir disso, Pozzer (2015) argumenta que há um paradoxo entre os valores modernos e a realidade. O projeto modernizador era uma aspiração de membros das elites agrária e citadina em um país escravista, marcado pela profunda desigualdade e estratificação

social. A expansão econômica europeia a partir do século XIX teria fortalecido as elites agrárias da América Latina, que tentou concretizar o projeto modernizador através do poder político, mas teria fracassado devido à falta de independência econômica. (POZZER, 2015)

Eduardo Romero de Oliveira e Lucas Mariani Correa (2018) fizeram um levantamento bibliográfico de dissertações e teses sobre ferrovias no Brasil, do período em que foram criados os programas de pós-graduação em história até 2018. Tiveram como foco as mudanças teóricas e metodológicas nas pesquisas acadêmicas sobre a história ferroviária. Eles analisaram 262 trabalhos e, de acordo com os autores, nos últimos anos tem aumentado as pesquisas históricas sobre ferrovias.

Em linhas gerais, pode-se ressaltar que os programas e as produções historiográficas tiveram similaridades em termos de bases metodológicas e de influências teóricas. Desde o final dos anos 1960, a história dos *Annales* era referência historiográfica, e o marxismo, referencial teórico. Apenas a partir dos anos 1980 e 1990 ficam evidentes as mudanças e os questionamentos da História ou mesmo de linhas de investigação. (OLIVEIRA; CORREA, 2018, p.143)

Algumas observações desses autores demonstram que, a partir dos anos 2000, houve um aumento considerável na produção historiográfica sobre ferrovias. Entretanto, as universidades paulistas detêm o predomínio de pesquisas sobre esse tema. Juntas, Unesp, Unicamp e USP tinham aproximadamente 35% da produção sobre ferrovias em todo o período analisado. Uma hipótese defendida para esse fenômeno, é que São Paulo possuiu a maior concentração ferroviária do país, o que surtiu maior influência em diferentes aspectos na região e despertou maior interesse sobre o tema. (OLIVEIRA; CORREA, 2018)

De acordo com Oliveira e Correa (2018), três trabalhos foram as principais bases teóricas e metodológicas para grande parte das pesquisas sobre ferrovias: *História da viação pública de São Paulo* (1977), de Adolpho Augusto Pinto (o original dessa obra é de 1903); *História de uma estrada de ferro do Nordeste* (1949), de Estevão Pinto; e *Café e Ferrovias* (1990), de Odilon Nogueira de Matos. Todos esses autores consideram a história das ferrovias tributária da expansão cafeeira de São Paulo, por causa das cargas movimentadas, e dos fazendeiros, como também pelo capital empregado. (OLIVEIRA, CORREA, 2018)

Os autores criaram uma linha cronológica das abordagens teóricas e metodológicas que estiveram presentes na maioria das pesquisas sobre ferrovias no Brasil. De 1972 a 1980, a maioria das pesquisas eram vinculadas apenas a História Econômica, abordando

mudanças estruturais causadas pela implementação ferroviária, como na dissertação de Flavio Azevedo Marques de Saes (1981), que será uma importante referência para nós. Na década de 1980 surgiram trabalhos que dão ênfase à organização dos trabalhadores, e a imprensa ganhou espaço como fonte utilizada. A partir de 1991, as pesquisas passaram a contemplar diferentes regiões do Brasil para além do Sudeste e Sul, como a tese de Paulo Roberto Cimó Queiroz (1999), e, ainda assim, essas continuam detendo a maioria dos trabalhos. Nesse decênio, também aparecem pesquisas que destacam o imaginário social e influências socioculturais causadas pelos empreendimentos ferroviários. (OLIVEIRA; CORREA, 2018)

No começo dos anos 2000, há um *boom* na produção de pesquisas sobre a história ferroviária, se mantem as abordagens desenvolvidas anteriormente, como também há maior diversificação das propostas. Surgiram muitos trabalhos com foco sociocultural, relacionados a greves trabalhistas, mercado de trabalho livre e escravo, patrimônio industrial, imaginário social etc. No campo econômico, há uma renovação das análises no desempenho empresarial das companhias de estradas de ferro, leva-se em consideração a participação do capital estrangeiro, a relação das companhias com o poder público e a integração com os mercados nacional e internacional. As características inerentes ao empreendimento ferroviário se tornaram o foco das pesquisas, diferente da abordagem “clássica”, que tratava a ferrovia a partir da sua relação com o setor agrícola. De 2011 a 2016 a temática estava consolidada com grande número de pesquisas. (OLIVEIRA; CORREA, 2018)

Oliveira e Correa (2018) afirmam que as produções acadêmicas sobre ferrovias seguiram as mudanças teórico metodológicas da historiografia brasileira. As pesquisas com foco econômico/empresarial/setorial/transporte tiveram maior número em todo o período abordado, entretanto, houve maior diversificação nas abordagens. Nos últimos seis anos, os temas privilegiados foram a memória e patrimônio, equiparando-se aos econômicos. Apesar da maior pluralidade de enfoques nas pesquisas, esses autores criticam a pouca diversidade de fontes utilizadas. Os relatórios fiscais das empresas e documentos oficiais foram as principais fontes da grande maioria das pesquisas. Muitas empresas ferroviárias foram administradas em algum momento por estrangeiros, por isso há muitos documentos fora do Brasil que nunca foram utilizados como fontes, sendo essa uma limitação metodológica importante para o tema. (OLIVEIRA; CORREA, 2018)

Por fim, Oliveira e Correa (2018) concluem que muitos trabalhos seguiram uma base teórica comum, centrada no modelo de expansão das ferrovias por demanda agrícola de um único produto, principalmente no café. Outro problema é que há concentração de pesquisas sobre as mesmas companhias ferroviárias. Sendo assim, esses autores consideram que, apesar dos novos objetos, se replicam modelos de análises. Em relação a isso, o nosso trabalho é o primeiro elaborado sobre a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos. Apesar de grande parte das pesquisas se centrarem em ferrovias da região sudeste, para o norte e noroeste fluminense ainda há poucas pesquisas, portanto, o estudo sobre essa companhia pretende colaborar para o avanço da historiografia sobre a economia dessa dinâmica região.

## **1.2- História das empresas no Rio de Janeiro e dos empreendimentos ferroviários.**

Natalie Zemon Davis (1991) ressaltou que a atual produção em História Social faz análises etnográficas de unidades locais e particulares. Em certa medida, pretendemos contemplar também uma análise etnográfica centrada no grupo dos empresários e diretores da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos. É do nosso interesse identificar esses sujeitos, a influência deles na comunidade que viviam, e as possíveis maneiras que eles se articularam com o Estado Imperial e Provincial para atingir seus objetivos particulares. O estudo histórico das empresas e dos empresários no Brasil tem muito a colaborar no debate historiográfico, e como destacou Maria Barbara Levy,

As empresas são parte da sociedade e não se pode estudá-las sem levar em conta as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais. A empresa é parte de um sistema de instituições interatuantes, no qual lhe cabe a produção de bens. Como parte orgânica da sociedade, sua atuação repercute sobre a estrutura social na qual se desenvolve e é, por sua vez, influenciada por ela. (LEVY, 1994, p,27)

Maria Bárbara Levy (1994) foi uma das pioneiras em renovar os estudos sobre as empresas na cidade do Rio de Janeiro com uma abordagem econômica e dos negócios (*Business History*). Um dos principais focos de análise dessa autora são os bancos e o mercado financeiro. Ela produziu importantes contribuições sobre a história das Sociedades Anônimas do Rio de Janeiro (LEVY, 1994), modelo de empresa que a Companhia Estrada

de Ferro Macaé-Campos adotou, assim como muitas outras companhias ferroviárias do Brasil novecentista.

Levy (1994) faz uma revisão bibliográfica de alguns autores influentes na História Empresarial, além de discorrer sobre alguns modelos explicativos. De acordo com a autora, é preciso abandonar a abordagem que toma São Paulo como um paradigma para a história empresarial brasileira. Ela considera os economistas Joseph Alois Schumpeter e Jean Baptiste Say, com suas diferentes perspectivas, os primeiros a incluírem os empresários como elementos do “processo econômico real”. Arthur Harrison Cole, segundo Levy (1994), concebeu a História Empresarial como área de pesquisa, fazendo uma síntese das teorias de Schumpeter e Say. Harrison Cole considerava o empresário como resultado de um processo social, por isso, buscava integrar a história do empresariado à História Social. (LEVY, 1994)

Na pesquisa de Levy (1994), as legislações comerciais que surgiram a partir de 1850, como o Código Comercial (Lei n.º 556, de 25 de junho de 1850, complementado pelo Decreto n.º 737, de 25 de novembro de 1850), foram importantes no incentivo aos investimentos nacionais e estrangeiros no mercado de capitais, como a Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, e na regulação das sociedades anônimas. Os debates sobre o direito comercial brasileiro, desde a vinda da corte portuguesa para o Brasil, são importantes na análise dessa autora. Se discutia criar o dito código desde a década de 1830, mas isso foi adiado por questões urgentes relacionadas como os movimentos separatistas na Regência. Nesse contexto, surgiram sociedades anônimas que atuavam sem regulação. Não eram muitas, mas atuavam em diversos ramos, e havia uma mentalidade liberal na elite que repudiavam interferências nesses assuntos. (LEVY, 1994)

Carlos Gabriel Guimarães (2011), concordando com Levy, defende que o aumento do Investimento Estrangeiro Direto no Brasil, a partir da década de 1860, estava presente em grande parte nos bancos, estradas de ferro, companhias de seguro e outros. Esses investimentos se organizaram na forma de Sociedades Anônimas de Responsabilidade Limitada. O aumento dos investimentos ingleses nas ferrovias e bancos foram possíveis devido a estabilidade econômica do Brasil Imperial pós 1850 e sua política econômica contracionista, principalmente com a Lei dos Entraves de 1860 (que busca diminuir a circulação de dinheiro e inflação) (GUIMARÃES, 2011).

Para Levy (1994), as Sociedades Anônimas do Rio de Janeiro no século XIX foram prioritariamente familiares. Para manter o controle da empresa, o acionista e sua família resistiam em vender as ações majoritárias que garantiam o seu controle sobre a empresa. As sociedades anônimas industriais possuíam presença marcante do capital bancário, mas mantinham a estrutura familiar intacta. A legislação sobre sociedades anônimas colaborou para evitar a abertura indesejada, permitindo que grupos pequenos, em interação com os bancos, mantivessem o controle do sistema industrial. Os pequenos acionistas eram excluídos da direção das empresas. (LEVY, 1994)

O crédito de bancos nacionais foi importante nos primeiros anos da Macaé-Campos, mas como veremos na pesquisa, os indivíduos que conseguiram a concessão para construir essa linha férrea e porto não conseguiram manter o controle sobre a Companhia. Eles indicaram os primeiros diretores e contrataram sua própria empresa como empreiteira para as obras, utilizando o capital nela empregado, mas em poucos anos perderam o controle administrativo sobre a Macaé-Campos. Na primeira metade de 1875 a administração da Macaé-Campos sofria muitas críticas, principalmente acusações de gastos excessivos, levando a eleição de uma nova diretoria pela assembleia geral dos acionistas, como veremos mais detidamente no capítulo II.

Como vimos no tópico anterior, a construção e operação de ferrovias durante o século XIX geralmente são associadas ao desenvolvimento da agricultura brasileira para exportação, que demandou grandes investimentos em infraestrutura para escoar sua produção de forma mais rápida e barata (PENHA, 2012). Embora Oliveira e Correa (2018) apontem que o grosso das pesquisas em História Econômica sobre ferrovias relaciona as mesmas como um apêndice da agricultura, Guilherme Grandi (2005) argumenta que a partir do momento em que as companhias eram formadas e as linhas construídas, elas passavam a defender seus próprios interesses para garantir a rentabilidade da empresa, e algumas vezes os objetivos de uma companhia ferroviária poderiam estar em conflito com o de produtores agrícolas.

Na abordagem da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos, a articulação com o setor agrícola é inquestionável, já que a principal fonte de renda da companhia era o transporte de mercadorias, principalmente do açúcar e café. Entretanto, será tratada prioritariamente a dinâmica própria do setor ferroviário, por exemplo, de que maneira os executivos da Macaé-Campos se articularam com os poderes públicos e outros segmentos sociais para atingir os objetivos da empresa. As publicações de debates entre empresários, acionistas e deputados da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro no *Jornal do Commercio*

do Rio de Janeiro foram um dos caminhos para estudarmos a dinâmica própria da Macaé-Campos.

“A produção subordina-se ao transporte, mas o transporte amplia a capacidade de sua produção e atinge mercados mais longínquos. A produção também impulsiona os transportes, que por sua vez, possibilitam ampliá-la por meio da aproximação do espaço e da redução do tempo para sua realização. Os meios de transporte não se destinam a produzir, especificamente, uma mercadoria, mas surgem como uma extensão do processo produtivo. Se, inicialmente, é a produção que se subordina aos transportes, portanto, só é possível desenvolvê-los onde ela cria condições para a circulação.” (GOULARTI FILHO, 2013, p.176)

Guilherme Grandi (2005) argumenta, por exemplo, que as empresas ferroviárias de São Paulo buscavam atingir a lucratividade através do monopólio do serviço prestado em determinado território. Elas conseguiam isso pela garantia de exclusividade, expandindo seus trilhos e comprando outras linhas. Já Ana Lúcia Duarte Lanna (2005) defende a tese de que a construção das linhas férreas gerava altos lucros para as companhias através da garantia de juros, mas, após concluídas as obras, a operação dessas linhas muitas vezes gerava prejuízos para as companhias. Para Lanna (2005), algumas hipóteses para explicar o prejuízo operacional das companhias ferroviárias foram os conflitos de interesses públicos e privados, inserção de estrangeiros no setor e a má administração. A perspectiva desses dois autores se mostrou interessante para avaliar a situação financeira da Macaé-Campos, e oferecem algumas possibilidades de abordar a companhia priorizando sua dinâmica própria.

As fontes demonstram, por exemplo, que a Macaé-Campos não contou com a garantia de juros e não conseguiu efetuar o capital estipulado em sua formação através dos acionistas, por isso precisou de empréstimos para concluir suas obras. Ela também não possuía exclusividade no princípio de seu serviço e concorria com o canal e com outras linhas marítimas saídas do porto da Concha em Macaé e do porto de São João da Barra. No entanto, ela tentava expandir suas linhas e absorver outras, seguindo a tendência apontada por Grandi (2005) nas ferrovias paulistas. Além disso, nas publicações do jornal encontramos diversos conflitos entre empresários e engenheiros da companhia, muitos deles estrangeiros. Nesses embates, acusações de má administração eram frequentes.

### **1.3 O Jornal do Commercio como fonte para a História Ferroviária**

No tocante à documentação trabalhada, o periódico *Jornal do Commercio* foi a principal fonte primária para essa pesquisa, e nele encontramos uma grande quantidade de

informações sobre a ferrovia Macaé-Campos, tais como: debates sobre a construção dessa linha férrea; compra de navios a vapor; polêmicas entre os empresários na organização da companhia; projetos de lei relacionados à companhia; cobranças de credores; volume de mercadorias; rendas e despesas; etc. Esta ampla variedade informações possibilita diferentes enfoques sobre o objeto de pesquisa, mas devemos tomar cuidado para não abordar as fontes de maneira positivista, ou seja, buscando encontrar verdades objetivas e inquestionáveis. Se faz necessário levantar reflexões e questionamentos sobre as múltiplas influências que constituíam a elaboração desse jornal.

No texto *Imprensa como fonte para a pesquisa histórica*, escrito por professoras do departamento de história da PUC-SP, as autoras tratam de reformulações nas discussões sobre os métodos de abordar as fontes de pesquisa com seus alunos, diminuindo a valorização do empirismo. Para as autoras,

Aproveitando-nos dessa tendência, resolvemos orientar o encaminhamento das novas pesquisas no sentido de analisar o jornal como expressão de interesses sociais, buscando identificar esses interesses, os interlocutores a que se dirigem, o tratamento dispensado aos temas em pauta e a articulação entre eles, (grifo nosso) etc. (VIEIRA; PEIXOTO; KULCSAR; KHOURY. 1984, p. 47)

Renée Barata Zicman (1985) destaca dois grandes campos de estudo que relacionam história e Imprensa, a História da Imprensa e a História Através da Imprensa. O segundo campo é composto pelos trabalhos que utilizam a imprensa como fonte primária da pesquisa. Zicman (1985) aponta que apesar da difusão dos jornais como fontes, raramente os historiadores estudam e analisam os próprios jornais. Ao tomar a informação contida na fonte como precisa e objetiva, alguns pesquisadores acabam negligenciando uma abordagem crítica sobre as publicações jornalísticas em sua relação com outros aspectos sociais. De acordo com essa autora, ao utilizarmos um jornal como fonte devemos *historicizá-lo*, traçando algumas das suas principais características.

O *Jornal do Commercio* foi fundado em 1827 pelo francês exilado Pierre René François Plancher de La Noé, que chegou no Brasil em 1824, como fugitivo político após o retorno da dinastia absolutista dos Bourbons na França. O jornal manteve uma pauta alinhada ao governo imperial, de cunho conservador, durante toda a sua existência e na primeira página da primeira edição trazia a mensagem: “Esta folha exclusivamente dedicada aos senhores negociantes conterà diariamente tudo o que diz respeito ao comércio, tanto em anúncios,

como em preços correntes exatos de importação e exportação, entrada e saída de embarcações etc. Etc.”<sup>1</sup>

Eduardo Romero de Oliveira e Lucas Mariani Correa (2018) criticam as pesquisas sobre ferrovias por terem como fontes, quase exclusivamente, os relatórios fiscais e os documentos oficiais. Nesse sentido, a pesquisa proposta é um desafio por ser não só a primeira sobre a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos, como também por ter uma fonte primária principal não muito convencional em pesquisas sobre ferrovias.

O investimento em infraestrutura de transporte, modernização dos portos, criação de sociedades anônimas são algumas das transformações nas relações sociais na sociedade brasileira novecentista que compunham a dinâmica social do período em que foram publicadas as edições do *Jornal do Commercio* que utilizamos como fonte. Muitas publicações defendiam a importância de modernizar os meios de transporte para integrar as regiões brasileiras, principalmente para dinamizar o comércio, mas cabe ressaltar que não necessariamente práticas “tradicionais” desapareceram automaticamente. Com os olhos na Europa e com os pés na América, na escravidão (MATTOS, 2004), a classe dominante senhorial reconhecia a importância da ferrovia enquanto inserção do Brasil na modernidade capitalista mundial, como também na substituição das tropas de mulas no transporte das mercadorias, como a do café em Vassouras (RIBAS, 1989). Como ressaltou Alcides Goularti Filho, “É o adensamento do Estado no território que possibilita a continuidade do “projeto civilizador”. (GOULARTI FILHO, 2015, p.7)

As publicações sobre a Macaé-Campos estavam todas na seção de *Publicações a Pedido*, onde qualquer pessoa poderia pagar para publicar. Com exceção dos volumes de café e açúcar desembarcados no porto da Corte, que eram publicados diariamente no caderno *Commercio*, assim como alguns relatórios contábeis que eram publicados sem regularidade. Nenhum texto sobre a Macaé-Campos contido no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro foi feito explicitamente por jornalistas ou profissionais contratados. Todas as publicações eram de empresários, acionistas ou clientes, algumas assinadas e outras anônimas. Por isso não podemos associar nenhum posicionamento dessas publicações a uma opinião do editorial, mas podemos nos questionar sobre o porquê de os autores escolherem esse jornal como palanque para os seus discursos. A escolha do *Jornal do Commercio* evidencia que os autores viam esse jornal como um veículo de informação que poderia influenciar a tomada de decisão de indivíduos que poderiam influenciar no destino da companhia.

---

<sup>1</sup> <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/JORNAL%20DO%20COM%20C3%89RCIO.pdf>

Em 1871, ano que a Macaé-Campos estava se organizando, as publicações com referência direta a ela eram marcadas por um debate sobre a pertinência dessa companhia. Os empresários da Macaé-Campos afirmavam que a região norte fluminense carecia de bons meios de comunicação com a Corte, apesar da abundante produção agrícola, por isso, além de auferir lucros para os acionistas, ela prestaria um serviço essencial para o “desenvolvimento agrícola”. Opositores da construção dessa companhia argumentavam que as estimativas tanto do volume de mercadorias quanto do orçamento para construí-la estavam incorretos, e que na verdade a Macaé-Campos não poderia prosperar devido a concorrência do canal ou do porto de São João da Barra.

Entendemos então que as *Publicações a Pedido* sobre a Macaé-Campos no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro tinham como objetivo influenciar a opinião pública sobre essa companhia nos leitores desse veículo de informações (MOREL, 2005). A opinião disputada era de um grupo específico, possíveis acionistas e legisladores que possibilitariam a existência dessa empresa. Durante o período que ela estava se organizando as publicações que a defendiam ou combatiam utilizavam argumentos quantitativos sobre mercadorias, preços de frete, rendas e despesas, mas todos os números eram apenas estimativas sem bases seguras. Os defensores da Macaé-Campos justificavam as bases de suas estimativas com o aumento da exportação de mercadorias em Campos dos Goytacazes, dentre elas o açúcar, café, aguardente, madeira, milho, entre outros, que se aproximavam a 4 milhões de arrobas saindo pelo rio Paraíba, fora a produção que a ferrovia absorveria no trajeto entre essas cidades. (ESTRADA... 1871) No período que a Macaé-Campos estava operando, entre 1874 e 1889, foram publicadas diversas informações contábeis retiradas dos relatórios fiscais que possibilitaram grande parte da nossa análise financeira sobre a Cia.

Apesar das disputas, encontramos algumas ideias gerais que norteavam os debates, como a de que é importante a existência de uma empresa que desenvolva meios de transporte eficientes para escoar a produção do norte fluminense, que as obras e máquinas que prestam esse serviço sejam de alta qualidade, e que a empresa seja rentável para os acionistas. Os debates sobre a Macaé-Campos nas *Publicações a Pedido*, como veremos no decorrer da dissertação, quase sempre giram em torno dessas ideias. As críticas são acusações de má administração, construções malfeitas, dificuldades financeiras, entre outros.

O método de análise do conteúdo das publicações é definido pelos objetivos do pesquisador, tomando cuidado para não fazer classificações arbitrárias. É importante

evidenciar quais critérios foram utilizados para selecionar o *corpus documental* da pesquisa. Os personagens que apresentamos como protagonistas das discussões são engenheiros e empresários, mas podemos analisar as relações sociais que envolvem essa companhia sob várias perspectivas. O *jornal do Commercio*, era elaborado para um público específico (empresários, proprietários, comerciantes etc.). Além disso, esse trabalho compõe uma pesquisa mais ampla de História Empresarial sobre a Macaé-Campos, por isso as análises são dedicadas principalmente a indivíduos desse segmento social. No entanto, existem outras possibilidades de abarcar os agentes sociais envolvidos com a Macaé-Campos, por exemplo, dos trabalhadores que a construíram e operaram.

As referências aos trabalhadores nas fontes abordadas são escassas, tirando um grande número de anúncios de contratação para as obras durante a construção da ferrovia e porto, indicando os salários de cada função, em 1873 contratavam: pedreiros 3\$ a 3\$600; canteiros 3\$200 a 3\$900; carpinteiros 3\$ a 3\$600; ferreiros 3\$500 a 5\$000, cavouqueiros 2\$500 a 3\$000; trabalhadores da terra 2\$ a 2\$500. (PRECISA-SE. 1873)

A ausência de importância dada aos trabalhadores nas publicações carrega significado. Na edição 71 do *Jornal do Commercio* de 1875 foram abordadas duas situações relacionadas à companhia: o descarrilamento de um trem em um lugar chamado Palmital, e uma greve dos trabalhadores dessa companhia por atrasos nos salários. Joselino de Almeida, antigo diretor e crítico da administração das obras feitas pela Macaé-Campos, utiliza o descarrilamento como argumento de que a ferrovia foi malfeita e superfaturada, mas não cita nada a respeito da greve. Na mesma edição, Adolpho Bezerra de Menezes, presidente da companhia, publicou um texto amenizando as consequências do descarrilamento; segundo ele ninguém se feriu e toda a mercadoria foi recuperada. O presidente da Macaé-Campos defendia a qualidade da ferrovia ao afirmar que o incidente ocorreu porque o “machinista, confiado na linha, acelerasse o trem além da velocidade marcada, ou seja porque falhasse o flange de uma roda”. Sobre a greve de trabalhadores, Bezerra de Menezes afirma:

“Não tratarei de alterações de trabalhadores por causa de pagamento, porque julgo coisa muito ínfima para ocupar a atenção publica; limitando-me a esse respeito a assegurar-lhe: que a companhia ainda não deixou de pagar a quem a tem servido, nem deve ninguém empregado nas construcções da linha mezes de salario.” (MENEZES, 1875, p.2)

Essa afirmação do presidente da Macaé-Campos, assim como a raridade de publicações, demonstra que para os indivíduos que publicavam a pedido, questões

relacionadas aos trabalhadores não eram tratadas como algo relevante. Os debates, polêmicas, projetos e outras questões que aparecem nas páginas desse jornal sobre essa companhia estão sempre relacionadas a sua rentabilidade, confiabilidade das ações, potencial para escoar grande quantidade de produtos de diversas zonas, enfim, relacionadas a sua capacidade de prestar um serviço eficiente e rentável.

Heloisa de Faria Cruz e Maria do Rosário da Cunha Peixoto (2007) oferecem contribuições sobre como utilizar a Imprensa como fonte de pesquisa. Essas autoras também compreendem a Imprensa como uma força social ativa e apontam que apesar da grande difusão de pesquisas utilizando a imprensa como fonte não se desenvolveram na mesma proporção debates sobre os pressupostos teóricos e metodológicos para abordá-las. Por isso, em muitas pesquisas os jornais são utilizados como objetos “descolados das tramas históricas nas quais se constituem”, como os interesses de proprietários e anunciantes. As autoras apontam como muitas pesquisas que utilizam jornais como fonte se apropriam de alguma informação publicada sem nenhuma mediação ou análise.

Pensar a imprensa com esta perspectiva implica, em primeiro lugar, tomá-la como uma força ativa da história do capitalismo e não como mero depositário de acontecimentos nos diversos processos e conjunturas. Como indica Darnton, é preciso pensar sua inserção histórica enquanto força ativa da vida moderna, muito mais ingrediente do processo do que registro dos acontecimentos, atuando na constituição de nossos modos de vida, perspectivas e consciência histórica (CRUZ; PEIXOTO, 2007, p.257)

Heloisa de Faria Cruz e Maria do Rosário (2007) argumentam que a imprensa interfere na realidade social de diversas maneiras, por exemplo, ao disseminar projetos, ideias, valores, mobilizando a ação, formando uma visão imediata do mundo. Nas *Publicações a Pedido* sobre a Macaé-Campos encontradas no *Jornal do Commercio* vemos que essa seção foi uma arena para batalhas entre indivíduos que buscavam influenciar decisões sobre se ela era ou não uma boa alternativa de investimento. Quase sempre as posições defendidas nas publicações possuíam relação com interesses privados dos autores, apesar de sempre afirmarem ter como preocupação principal o interesse público. Algumas questões que fomentaram maiores debates no *Jornal do Commercio* e que abordaremos na dissertação foram a criação da ferrovia; criação do porto de Imbetiba; administração; disputas judiciais contra credores, entre outros.

Nesse tópico, aprofundamos os métodos de trabalho historiográfico com jornais porque, como veremos, foi utilizada uma grande quantidade de edições do *Jornal do Commercio do Rio de Janeiro* entre 1870 e 1890 nessa pesquisa, sendo a principal fonte primária. Mas outras fontes também foram importantes para abarcarmos o objeto da pesquisa, como o *Almanak Larmmert* de vários anos; o *Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da Cidade e Município de Campos para o ano de 1885*; a *Gazeta Jurídica*; Relatórios de Presidente da Província do Rio de Janeiro, o relatório *Melhoramento do porto de Imbetiba e o Caminho de Ferro de Imbetiba a Campos*, elaborado em 1875 pelo engenheiro Ewbank da camara; entre outras.

## **CAPÍTULO II: A CONSTITUIÇÃO DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO MACAÉ-CAMPOS**

### **2.1- Origem das ferrovias na província do Rio de Janeiro e a primeira década da Macaé-Campos (1870)**

#### **2.1.1- O Contexto de formação da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos.**

As Sociedades Anônimas do Rio de Janeiro, de acordo com Maria Bárbara Levy (1994), foram prioritariamente familiares durante o século XIX. Para manter o controle da empresa, as famílias resistiam em vender as ações majoritárias que garantiam o controle. Apesar dessa tendência, o caso da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos foi diferente, pois os concessionários dessa companhia mantiveram o controle administrativo sobre ela nos primeiros anos, enquanto o porto e a linha férrea estavam sendo construídos; no entanto, acabaram perdendo o controle sobre ela, quando os diretores indicados por eles foram substituídos em votação na assembleia dos acionistas. Aparentemente, o fato de as ações da companhia estarem muito distribuídas entre diversos acionistas, impediram que o grupo fundador se mantivesse na administração, o que causou diversos conflitos entre os empresários. Como destacou Levy,

“Ao permitir a associação de capitais em diferentes montantes, possibilitava não só ao acionista majoritário controlar um volume de capitais muito superior ao seu, mas até mesmo tornava dispensável, para chegar-se ao controle da empresa, dispor da maioria das ações, sendo suficiente que houvesse grande dispersão das demais entre o público”. (LEVY, 1994, p.53)

De acordo com Levy (1994), em meados do século XIX, foram adotadas algumas medidas institucionais que contribuíram para o processo de desenvolvimento do capitalismo no Brasil: a tarifa Alves Branco (1844); a Reforma Monetária (1846); a Lei de Terras, o fim do comércio transatlântico de escravos e o Código Comercial, as últimas três em 1850.

A tarifa Alves Branco foi uma política econômica implementada pelo ministro da fazenda Manuel Alves Branco, no quinquênio liberal, que tinha como um dos principais objetivos equilibrar a balança comercial brasileira e estimular o desenvolvimento fabril, em outras palavras, conjugar o “protecionismo e a política fiscal” (BARBOSA, 2014). Em meados do século XIX, afirma Levy (1994), o Brasil não possuía um mercado interno bem desenvolvido, e a atividade econômica mais dinâmica era a exportação de bens primários.

Mesmo com as crescentes exportações de café, a balança comercial brasileira permanecia deficitária, em outras palavras, eram gastas mais divisas (moedas conversíveis para pagamentos internacionais) com importação do que as arrecadadas pela exportação.

O Ministro Alves Branco adotou uma série de taxaões sobre os produtos importados, visando diminuir o volume de importação e estimular a produção interna. Como demonstra Levy (1994), o parlamento brasileiro estabeleceu uma média de 30% para as tarifas aduaneiras, sendo que produtos que poderiam ser fabricados no Brasil receberam impostos ainda maiores, atingindo entre 40% e 60%. Enquanto as máquinas a vapor, tecnologias que o Brasil não possuía *know how* para produzir, ficaram livres de taxaão. A tarifa estimulava a importação dos trilhos, vapores e material rodante para as ferrovias, como também “mercadorias de consumo de massa (a exemplo de bacalhau, farinha de trigo, velas, vinhos secos, chitas e panos de algodão) tiveram suas alíquotas reduzidas” (VILLELA, 2005 p.43).

A Reforma Monetária de 1846 adotou o padrão ouro para criar uma relação de paridade entre a moeda nacional, o mil réis, com o ouro e a libra esterlina, já que a Grã Bretanha liderava o comércio e as finanças mundiais nesse período. Esse mecanismo, em que cada país se comprometeu a atrelar sua moeda a uma quantidade definida de ouro, tinha o intuito de facilitar o fluxo de capitais entre os países, mas para os países dependentes da exportação de produtos primários, como o Brasil, ele oferecia algumas dificuldades. Primeiramente, os países primário exportadores são muito sensíveis a oscilações de preços no mercado internacional, a baixa de preços no produto exportado e alta de preços dos produtos importados ocasionavam sérios déficits no Balanço de Pagamentos. Além disso, se fazia necessário manter uma reserva metálica para cobrir o déficit no Balanço de Pagamentos, como o Brasil não possuía essas reservas, financiava as dívidas com os países centrais e superavitários, criando assim uma dependência financeira. Devido a essas questões, de acordo com Levy (1994), o padrão ouro nunca foi plenamente praticado no Brasil.

Com o fim do regime de sesmarias e a Independência do Brasil em 1822, a ocupação de terras ocorreu de maneira irregular no Brasil entre 1823 e 1850, período que corresponde a uma grande expansão da fronteira agrícola. A Lei de Terras, em 1850, transformou as terras em mercadoria, condição fundamental para uma sociedade capitalista. Além disso, de acordo com Levy (1994), ela legitimou a propriedade de terras daqueles que as ocuparam no período anterior, os posseiros, e a tornaram inacessíveis para os pobres, sejam brasileiros ou novos imigrantes, para assim os utilizar como mão de obra nas grandes propriedades em uma gradual substituição da mão de obra escravizada pela livre.

Com a ilegalidade do tráfico de escravizados em 1850, para Levy (1994), foram conjugados alguns fatores que colaboraram para viabilizar um acúmulo de capitais no sistema financeiro: acúmulo dos comissários do café; realocação de capitais da costa da África para as praças brasileiras; acúmulo dos grandes produtores rurais. Na visão de Levy (1994), a explicação não estava relacionada somente com a pressão dos britânicos em acabar com o tráfico, mas também motivações internas e a própria ação do governo Saquarema.

O Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, conhecido como Lei Feijó, permitia ao governo conceder o privilégio por 40 anos a Companhias para construir estradas de ferro que conectassem a Capital do Império, no Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Baía.<sup>2</sup> Essa legislação é considerada a primeira que regulamentou o formato de concessões para construir linhas férreas, e ela pretendia criar uma integração entre as regiões distantes do Império com a Corte. No entanto, reunir o capital necessário para esses empreendimentos era uma tarefa difícil, apenas com a lei nº 641, de 26 de junho de 1852, que oferecia diversos privilégios, como a garantia de juros, foi possível a construção de ferrovias. Essa lei serviu como base dos empreendimentos ferroviários durante período imperial. (SANTOS, 2009, p.62)

A primeira companhia ferroviária do Brasil foi criada em 1852, por Irineu Evangelista de Sousa, antes de adquirir o título de Barão de Mauá. Ele fundou a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, para construir uma estrada de ferro do porto de Estrela, no fundo da baía de Guanabara, até a raiz da serra de Petrópolis. O trajeto era completado por uma linha de navegação a vapor nessa mesma baía, entre o porto de Estrela e a cidade do Rio de Janeiro. Ela foi inaugurada em 30 de abril de 1854, com extensão de apenas 14,5 km, que depois foram prolongados para 16,2 km. Se pretendia que essa ferrovia fosse estendida até Minas Gerais, mas esse projeto foi prejudicado pela prioridade dada pelo governo Imperial a Estrada de Ferro D. Pedro II. (SILVA, 2011, p.2)

A Estrada de Ferro D. Pedro II foi construída com capitais públicos, sendo a segunda da província do Rio de Janeiro e terceira ferrovia do país. Inaugurada em 29 de março de 1858 com 49 km. 9 anos depois, a E.F. D. Pedro II possuía mais de 200 km, atravessando várias províncias. Ela se tornou uma das mais importantes do Império. A terceira ferrovia fluminense foi a Estrada de Ferro Cantagallo, propriedade do Barão de Nova Friburgo, foi

---

<sup>2</sup> <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html#:~:text=Autorisa%20o%20Governo%20a%20conceder,as%20condi%C3%A7%C3%B5es%20que%20se%20estabelecem.>

inaugurada em 23 de abril de 1860, conectando Porto das Caixas a Cachoeiras de Macacu com 34 km. Posteriormente ela foi estendida em direção a serra para nova Friburgo e Cantagalo, assim como para Niterói, na direção oposta. A Estrada de Ferro União Valenciana, inaugurada em 1871, foi a primeira de bitola estreita do Brasil, ligando a estação de Desengano da E. F. D. Pedro II a cidade de Valença. (SILVA, 2011, p.3-5) A partir da década de 1870, diversos outros empreendimentos ferroviários se espalharam na província fluminense.

Diante dessa conjuntura, importante situar Campos dos Goytacazes, no norte do Rio de Janeiro. Era o maior município da província fluminense durante o século XIX, segundo o *Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da Cidade e Município de Campos para o ano de 1885*, Campos abrangia 5.415,10 quilômetros quadrados e era composto de 13 freguesias: S. Salvador (cidade de campos), S. Sebastião, S. Gonçalo, Santa Rita de Lagoa de Cima, S. Benedito da Lagoa de Cima, N. S. das Dores de Macabu, Santo Antônio de Guarulhos, N. S. da Penha do Morro do Coco, Senhor Bom Jesus, N. S. da Natividade do Carangola, S. Sebastião do Varre-Sahe, N. S. da Conceição do Travessão e Santo Antônio de Cachoeiras.

Além disto, Campos era o maior município escravista da província fluminense. De acordo com a Tabela 1 abaixo, o município açucareiro tinha uma população escrava maior do que os municípios cafeeiros como Vassouras, Valença, Resende e outros no período de 1844 a 1878.

**Tabela 1: População escrava existente em vários municípios da província do RJ**

<b>Município</b>	<b>1840</b>	<b>1844</b>	<b>1850</b>	<b>1856</b>	<b>1872</b>	<b>1877</b>	<b>1878</b>
Angra dos Reis	10.554	9.053	10.480	9.659	3.247	3.578	3.097
Barra de S. João	---	---	3.987	4.810	3.426	3.541	3.534
Barra Mansa	6.920	---	---	---	10.503	13.880	11.597
<b>Campos dos Goytacazes</b>	37.318	35.595	31.966	36.484	34.621	34.112	35.668
<b>Cantagalo</b>	3.257	9.654	9.580	19.537	16.602	20.405	17.562
Mangaratiba	3.882	4.445	4.630	4.040	1.457	1.379	1.513
Nova Friburgo	2.157	---	2.927	3.874	4.420	5.433	4.576
<b>Paraíba do Sul</b>	8.502	---	---	---	18.032	19.405	18.801
Parati	3.461	3.899	4.588	3.345	1.851	1.864	2.025
<b>Piraí</b>	11.206	13.242	19.090	23.862	13.094	13.003	13.386
<b>Resende</b>	8.663	10.000	9.120	10.210	8.786	10.144	9.194
S. João Príncipe	6.679	--	9.483	11.853	7.589	7.493	7.810
<b>Valença</b>	11.835	10.417	20.119	23.468	25.674	28.476	27.099
<b>Vassouras</b>	14.333	---	---	---	20.239	20.896	21.063

**Fonte:** MARTINS, Ismenia Lima. Os problemas de mão-de-obra da grande lavoura fluminense. O Tráfico intra-provincial (1850-1878). Niterói: UFF-FCRB, 1973, p. 11.

Em Campos dos Goytacazes, como podemos observar no almanaque local, além da produção do açúcar, a produção de café se expandia largamente, contribuindo para o processo que tornou o norte/noroeste fluminense o maior produtor de café do Rio de Janeiro em finais do século XIX e início do XX. O Almanack de Campos de 1884 sugere que nas freguesias de Nossa Senhora de Natividade do Carangola, Senhor Bom Jesus e Nossa Senhora Piedade de Laje do Muriaé, desmembradas a partir de 1856 da freguesia de Santo Antônio de Guarulhos, a produção de café superava a de açúcar, ainda que esta fosse a mais relevante em função da grande produção da baixada campista. (ALVARENGA, 1884)

De acordo com Walter Pereira (2020), durante o século XIX, Campos dos Goytacazes exercia uma centralidade econômica que ultrapassava as fronteiras provinciais. As relações mercantis na região de fronteira entre o noroeste fluminense, Zona da Mata mineira e sul do Espírito Santo ocorriam desde o século XVIII, utilizando como principal meio de comunicação a navegação pelos afluentes do rio Paraíba do Sul. Nessa área de tríplice fronteira, a produção de café se expandiu na segunda metade do século XIX, enquanto ao sul do rio Paraíba do Sul, se mantinha a larga produção açucareira. Esses aspectos permitiram a essa região um dinamismo econômico que concentrou uma numerosa quantidade de

escravizados, ao mesmo tempo que se aprofundavam as relações capitalistas, com a criação de instituições financeiras, industriais e desenvolvimento de infraestrutura de transportes. (PEREIRA, 2020)

Walter Pereira (2020) aponta que o dinamismo econômico de Campos dos Goytacazes era tamanho, que já na primeira metade do século XIX a coletoria desse município era responsável pela maior arrecadação da província, colaborando com 35:863\$200 de receita entre 1843-44, se aproximando da soma da receita de todas as coletorias dos municípios fluminenses da região sul do vale do Paraíba (Vassouras, Paraíba do Sul, Valença, Rezende, São João do Príncipe, Barra Mansa e Piraí), que juntas arrecadaram 37:193\$620 no mesmo período (PEREIRA, 2020, p.130)

Walter Pereira (2020) afirma que nas freguesias campistas ao norte do rio Paraíba do Sul, e que faziam fronteira com as províncias vizinhas, a produção de café se expandia, influenciando no desenvolvimento da infraestrutura de transporte para escoar essas mercadorias para a Corte. Nesse contexto, a Estrada de Ferro Macaé-Campos se destacou por receber mercadorias que confluíam para a cidade de Campos, as transportando para o porto de Imbetiba, em Macaé, e de lá para a Corte. Para Walter Pereira (2020), o crescimento da produção cafeeira foi um elemento importante de acúmulo de capitais que impulsionou o investimento na modernização dessa região. Mas ele frisa que apesar do peso da produção de café e açúcar, não devemos ignorar a influência da diversidade produtiva da região.

“Tratava-se de um corredor de trilhos composto pela Estrada de Ferro Campos–São Sebastião, doravante EFCS; pela Estrada de Ferro Campos–Carangola, daqui por diante, EFCC; e pela Estrada de Ferro Campos–Macaé, designada por EFCM, esta última, margeando o leito do canal Campos–Macaé. Nesse eixo, concentrava-se a maior parcela da população escrava, alcançando 82% do plantel local, entre 1872 e 1881, incluída a população das freguesias ao extremo norte da província, desmembradas da Freguesia de Santo Antônio de Guarulhos, ou seja, Nossa Senhora de Natividade do Carangola e Senhor Bom Jesus.” (PEREIRA, 2020, p.126)

A essa rede ferroviária, gradualmente, foram incorporadas outras linhas, como a Ferrovia Santo Antônio de Pádua, Ramal Férreo de Cantagalo, Estrada de Ferro Barão de Araruama e a Ferrovia Agrícola de Quissamã. Dessas, sabemos que, a Pádua, o Ramal de Cantagalo e Barão de Araruama se tornaram sucursais da Macaé-Campos, antes dela também ser vendida para a Companhia Leopoldina.

Antes da operação da malha ferroviária por Campos dos Goytacazes, o Porto de São João da Barra recebeu, em três meses, ou seja, entre

dezembro de 1865 a março de 1866, 3.637 toneladas de café, transportadas a partir de São Fidelis em embarcações a vapor ou a vela, pelo Rio Paraíba do Sul. Em 1886, dez anos depois da instalação das estradas de ferro que cruzavam Campos dos Goytacazes, circularam por seus terminais 36 mil toneladas de café, ou seja, dez vezes mais do que o volume transportado nas duas décadas anteriores, em conexão fluvial. (PEREIRA, 2020, p.136)

A criação das ferrovias possibilitou uma maior integração regional, ultrapassando os limites provinciais. A província de Minas Gerais buscava um acesso ao mar, e a do Rio de Janeiro buscava o contato com terras mais ao interior. Os planos de obras públicas para integrar a Zona da Mata mineira com o Rio de Janeiro, em meados do século XIX, visavam a conexão com Campos dos Goytacazes por vias ferroviárias e fluviais, para assim atingir o litoral norte fluminense. (PEREIRA, 2014)

### 2.1.2- A organização da companhia Macaé-Campos

Na edição 292 do *Jornal do Commercio* de 1871, no caderno Gazetilha, subtítulo “actos do poder executivo”, é informado que pelo Decreto nº. 4.803 de 16 de outubro, foi autorizado o funcionamento da empresa e aprovados seus estatutos. Antes da empresa ser formalizada, o projeto de construí-la foi muito debatido nas *Publicações a Pedido* deste veículo de informações, sofrendo oposição principalmente de empresários relacionados ao Canal Campos-Macaé, que prestava o mesmo serviço de frete entre essas cidades e havia começado suas obras desde 1845 (PENHA, 2014). Um aspecto importante da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos é que, diferente de muitas obras de infraestrutura de transporte no Rio de Janeiro oitocentista, ela não contou com a garantia de juros sob os capitais investidos pelo tesouro provincial. Conforme consta nos estatutos,

“Art. 1º A companhia - Estrada de ferro Macahé e Campos - tem por fim executar o contracto celebrado em 3 de Fevereiro de 1870, na fórma da Lei nº 1464 de 16 de Novembro de 1869, entre o Governo Provincial do Rio de Janeiro e Andrew Taylor, José Antonio dos Santos Cortiço e Antonio Joaquim Coelho, para construcção de uma linha ferrea entre as cidades de Macahé e Campos dos Goytacazes; tendo por complemento uma linha de navegação, sem privilegio, entre o porto daquella cidade e esta côrte.”(MINISTERIO..., 1871, p.1)<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Segundo o almanaque Laemmert de 1870, Andrew Taylor era Engenheiro Civil e residia na rua Theophilo Ottoni; José Antonio dos Santos Cortiço, no Laemmert de 1878, consta como negociante português na rua Candelária nº51, consignatário de açúcar em Campos e negociante de secos e molhados; Antonio Joaquim Coelho, de acordo com o Laemmert de 1870, era negociante e compôs o Ministério da Fazenda em 1870, na diretoria geral das rendas públicas, como terceiro escrivão.

Vimos que a partir de meados do século XIX, o aprofundamento das relações capitalistas na sociedade brasileira veio acompanhado da elaboração de legislações que regulavam as relações dessa sociedade. Dentre elas, o Código Comercial Brasileiro instituiu as relações jurídicas que permitiram a criação das Sociedades Anônimas. Os artigos dedicados a essas companhias as subordinavam a registros no Tribunal do Comercio e autorizações do Poder Legislativo, caso pleiteassem concessões. O capital das companhias seria dividido em ações, emitidas em títulos ou subscrições, e poderiam ser fracionadas. A responsabilidade dos sócios era limitada ao valor de suas ações, e os administradores eram responsáveis pelas medidas adotadas pela companhia até que ela fosse registrada no Tribunal do Comercio, a partir de então eles responderiam apenas pelo seu mandato (LEVY, 1994).

As sociedades anônimas, como argumenta Levy (1994), permitiram a alocação de capitais em escala muito maior do que a capacidade individual, possibilitando empreendimentos de maior escala. A autora demonstra que, entre 1851 e 1865, as sociedades anônimas reuniram um capital de 236.638 contos de réis, e que o setor de serviços financeiros (bancos, casas comerciais e companhias de seguros) concentraram a maior parte, com 57,5% do capital investido nesses anos (LEVY, 1994, p.56). As empresas de transporte (ferroviário, marítimo e terrestre), nesse recorte temporal, obtiveram 24,9% dos investimentos (LEVY, 1994, p.56). Veremos mais adiante que a companhia Macaé-Campos teve dificuldades em integralizar o seu capital apenas a partir de ações, precisando recorrer aos empréstimos das instituições financeiras.

Em 1871, no *Jornal do Commercio*, foram publicadas uma série de artigos, muitos replicados do jornal *Monitor Campista*, que exaltavam a riqueza de Campos dos Goytacazes, o apresentado como município mais rico da província, e propagandeando o projeto de construir a ferrovia entre as cidades de Macaé e Campos, para superar as dificuldades de comunicação desse próspero município com a Corte.

Para incentivar o investimento nas companhias ferroviárias, era uma prática comum do Brasil Imperial que o governo garantisse juros sob os capitais nelas investidos. No entanto, uma publicação defendendo a constituição da Macaé-Campos, afirmava que o projeto florescia sem auxílio dos poderes públicos, sendo uma iniciativa totalmente privada que traria benefícios para a comunicação provincial, além de rendimento para o emprego de capitais. Um dos principais argumentos utilizados em defesa da construção dessa ferrovia era a necessidade de superar a dificuldade oferecida pelo porto de São João da Barra, foz do rio

Paraíba do Sul. Esse porto, apesar de movimentar um volume relevante de mercadorias, possuía limitações naturais, pois sua barra o tornava inavegável em determinadas épocas. (ARTIGO..., 1871, ed. 197, p.4)

O editorial do *Monitor Campista* foi um defensor da construção da ferrovia Macaé-Campos, seguida pela linha de vapores, argumentando que ela superaria a dificuldade no transporte de mercadorias e passageiros entre o norte fluminense e a Corte.<sup>4</sup> Nas publicações desse jornal, também especulavam que ela ofereceria fretes mais baratos, renderia bons dividendos aos capitais empregados e não teria concorrente a altura. Os concorrentes da companhia Macaé-Campos eram: a navegação pelo rio Paraíba para o porto de São João da Barra; o canal Campos-Macaé; e a Estrada de Ferro D. Pedro II, que com o ramal do Porto-Novo da Cunha adentrava na província de Minas Gerais<sup>5</sup>. Mas, segundo a redação do *Monitor Campista*, nenhum desses concorrentes poderia competir com a Macaé-Campos, que fazia as viagens mais rápidas e baratas. (Idem)

No entanto, ainda em 1871, também foram publicados no *Jornal do Commercio* textos de oposição a construção da Macaé-Campos. Guilherme de Almeida Magalhães, representante dos interesses do Canal Campos-Macaé, e que juntamente com o conselheiro João de Almeida Pereira Filho, recebeu a permissão do governo imperial “de estabelecer navegação a vapor no canal de Campos a Macaé e nos rios Macabu Imbé e Ururahy” (PENHA, 2012, p.184), afirmava que as obras do canal estavam perto de serem concluídas, e questionava o cálculo sobre a possível quantidade de mercadorias que a ferrovia Macaé-Campos transportaria. (MAGALHÃES, 1871, ed.198, p.1)

Os empresários da Macaé-Campos especulavam que ela transportaria 6 milhões de arrobas anuais, rendendo 380:000\$000 ao ano. Essa quantidade levava em consideração que a Macaé-Campos absorveria toda a produção que escoava pelas diversas vias do norte fluminense (acrescidas pela produção da Zona da Mata mineira e sul do Espírito Santo), mas Guilherme de Almeida Magalhães considerava isso absurdo, já que a Macaé-Campos teria concorrentes. (Idem)

---

<sup>4</sup> Não encontramos evidências de que esse jornal era diretamente vinculado com a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos. Veremos mais adiante que após a inauguração do trajeto completo, o *Monitor Campista* fazia algumas críticas a Macaé-Campos. O presidente da Macaé-Campos acusava essas críticas de parcialidade e oposição a companhia.

<sup>5</sup> <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sudeste-EFCB/Ramal-de-Porto-Novo.shtml>

A produção agrícola que era exportada pelo rio Paraíba e seus afluentes, se aproximava, segundo cálculos imprecisos, de 4 milhões de arrobas, somando açúcar, café, milho, paina, madeira, entre outros. Os 6 milhões de arrobas estimados pelos empresários da Companhia Macaé-Campos levava em consideração que ela absorveria todo esse volume, mais 2 milhões de arrobas de importação. Estimava-se 10 mil passageiros anualmente, sendo o preço dos fretes: 250 reis para mercadorias e 20\$ para passageiros. Em 1871, a companhia estava se organizando, esses cálculos de prognóstico para movimentação de mercadorias eram utilizados como propaganda para atrair investimentos\_ tabela 2. (ARTIGO..., 1871, ed.199, p.4)

**Tabela 2: Estimativas de mercadorias a serem recebidas pela Macaé-Campos (em arrobas)**

<b>Mercadorias</b>	<b>Estimativas (arrobas)</b>
Açúcar	1.200.000
Aguardente	600.000
Café	1.200.000
Movimento da serra	1.000.000
Importação de Campos, etc	2.000.000
<b>Total em arrobas</b>	<b>6.000.000</b>

**Fonte:** ARTIGO de fundo do Diário. Empreza de navegação a vapor e estrada de ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.209, 30 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

Guilherme Almeida Magalhães também criticava o orçamento da Macaé-Campos, e afirmava que os empresários omitiam diversas despesas, como manutenção do material rodante e navios, para aparentar maiores lucros. Para ele, os custos para manter o serviço da Macaé-Campos seriam maiores do que o estipulado pelos empresários, e a receita dessa companhia não seria suficiente para os cobrir as despesas e pagar dividendos. Afinal, os supostos 6 milhões de arrobas de mercadorias também escoariam pelo porto da São João da Barra e pelo canal Campos-Macaé. Guilherme Almeida Magalhães argumentava que a ferrovia não deveria ser construída, já que existia o canal. Esse canal sofria diversas críticas por problemas de navegabilidade e infraestrutura, mas Magalhães dizia que esses críticos estavam enganados. (MAGALHÃES, 1871, ed.201, p.5) No entanto, Ana Lucia Nunes Penha (2012) demonstra como a navegabilidade desse canal realmente oferecia muitas dificuldades, mesmo tendo começado suas obras há muito tempo e contando com consideráveis investimentos públicos.

De acordo com os empresários da Estrada de Ferro Macaé-Campos, Guilherme Almeida Magalhães era um empresário relacionado ao canal Campos-Macaé, por isso atacava a ferrovia desde os primeiros passos de sua organização. (OS EMPREZARIOS..., 1871, ed.204, p. 4) Apesar da relação de Magalhães com o canal justificar sua oposição a ferrovia, no desenvolver da dissertação veremos como os dois lados desse debate acertaram parcialmente em seus prognósticos. A ferrovia absorveu uma enorme quantidade de mercadorias e passageiros, sem que o canal e o porto de São João da Barra pudessem competir. Mas, os gastos para construir a ferrovia e o porto de Imbetiba foram superiores aos orçados, ela não conseguiu integralizar seu capital com entradas dos acionistas, recorrendo a empréstimos de bancos nacionais. Os juros e amortizações desses empréstimos foram um obstáculo insuperável para a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos durante toda a sua existência, tornando o pagamento de dividendos aos acionistas raro.

Enquanto a Macaé-Campos estava se organizando, existia um projeto mais antigo sendo discutido na Assembleia Legislativa, de conectar o norte fluminense com a Corte por uma linha férrea entre Niterói e Campos. Segundo a 6ª condição do contrato de 3 de fevereiro de 1870, a concessão da Macaé-Campos não vedaria nem seria indenizada pela possível criação de uma ferrovia entre Campos e Niterói (OS EMPREZARIOS..., 1871, ed.206, p.4). Mesmo assim, os empresários da Macaé-Campos defendiam que a construção dessa ferrovia oferecia menos dificuldades, e que se viessem a construir futuramente a ferrovia Niterói-Campos, o mais racional era que ela fosse uma continuação da Macaé-Campos. (ARTIGO..., 1871, ed.197, p.4)

Os empresários da Macaé-Campos, defendendo seus interesses, argumentavam que construir uma ferrovia entre Niterói e Macaé não seria de proveito para província. De acordo com eles, seria mais proveitoso estender os trilhos de Campos dos Goytacazes ainda mais para o norte, em direção a Minas Gerais, atingido as zonas produtoras nos vales dos rios Carangola e Muriaé (OS EMPREZARIOS..., 1871, ed.207, p.1). O discurso desses empresários evidencia que existia uma conexão regional que ultrapassava as fronteiras provinciais antes da criação das ferrovias, como apontado por Walter Pereira (2014), e que desde a organização da Macaé-Campos já se pretendia absorver a produção agrícola de regiões do Espírito Santo e Minas Gerais. Essa ideia se concretizou, posteriormente, com a Companhia Estrada de Ferro Campos-Carangola.

A Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos foi organizada com capital de 5 mil contos de reis, divididos em 25 mil ações de 200\$. Esse capital deveria formado a partir de chamadas, nas quais os acionistas entrariam com 10% do valor das suas ações, para receberem anualmente 6% do capital realizado. Superando as tentativas de frear o empreendimento, por intermédio do decreto n. 4.803, de 18 de outubro de 1871, foram autorizados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro de Macaé-Campos, concedendo autorização para funcionar, com capital de 5.000:000\$. (ACTOS..., 1871, ed.292, p.3)

Adolpho Bezerra de Menezes Cavalcanti, “deputado, membro da Academia Imperial de Medicina e chefe do Clube Liberal no Rio de Janeiro” (PENHA, 2012, p.208), fora indicado como presidente da companhia, e mesmo com pesadas críticas, comemorou com a autorização para começar as obras \_Quadro 1. Para ele, o maior risco que a Macaé-Campos enfrentava era o projeto de construção da ferrovia Niterói-Campos, que teria subvenção do Estado. No entanto, foi aprovado na Assembleia Provincial, que a ferrovia de Niterói-Campos seria dividida em duas sessões, sendo a Macaé-Campos considerada como a segunda. Além disso, a Macaé-Campos teria preferência caso quisesse contratar a construção da primeira seção, entre Niterói e Macaé. Caso outra companhia contratasse, deveria fazer um acordo com a Macaé-Campos. (BEZERRA, 1871, ed.306, p.2)

#### **Quadro 1: Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1871)**

<b>Nome</b>	<b>Profissão/Endereço</b>	<b>Títulos e outros</b>
<b>Presidente</b>		Presidente do Instituto médico Brasileiro (1858-1859)
Adolpho Bezerra de Menezes Cavalcanti		
<b>Diretoria</b>		
Manoel Ubelhart Lemgruber		Diretor do Banco do Brasil de 1865
Manoel Alves de Souza Pinto		Secretario da Venerável e Ordem Terceira de Nossa Senhora do Terço;
Antonio Pinto Gomes		
Themistocles Petrocchino	Negociante estrangeiro, Consignatario e Casa de Comissão de gêneros R. do V d' Inhauma, 26 sob.	Diretor e fundador do banco Nacional

Fonte: Almanak Adm..., 1865; Almanak ...1871

Pelo art. 10 da lei n.1.585, de 13 de novembro de 1871, um decreto da presidência provincial denominou a Macaé-Campos segunda seção da Niterói-Campos (ESTRADA...,

1871, ed.328, p.2). No entanto, essa medida foi questionada por membros da Assembleia Legislativa Provincial. Em discurso, o deputado Azevedo Macedo, questionou o despacho do presidente da província, Josino do Nascimento Silva<sup>6</sup>, afirmando que ele entra em conflito com outras legislações. Primeiramente, a ferrovia Macaé-Campos teria preferência para construir a primeira seção, de Niterói a Macaé, apenas se tivesse realizado um terço do seu capital, ou seria favorecida a empresa do canal, caso ela tivesse realizado a terça parte das obras que se obrigou no último contrato. Ele defendia também que, para tal empreendimento, deveria ser aberta uma livre concorrência entre empresas que oferecessem as melhores condições. Mas o principal problema era que a ferrovia de Niterói-Campos contava com a garantia provincial de 7% de juros sob os investimentos, como a Macaé-Campos não possuía tal benefício, para esse deputado era uma contradição serem consideradas primeira e segunda seção. (MACEDO, 1871, p.1)

### **2.1.3- A construção da ferrovia e do porto**

No dia 11 de dezembro de 1871, ocorreu uma cerimônia de inauguração dos trabalhos da companhia em Macaé, com a presença de empresários, engenheiros, políticos, e outros convidados (ESTRADA..., 1871, ed.345, p.3). Em março de 1872, a Macaé-Campos divulgou que estaria recebendo propostas de subempreiteiras, no escritório da companhia, rua Primeiro de Março nº135, para contratar a construção do leito da ferrovia (COMPANHIA..., 1872, ed.64, p1)

A subempreiteira contratada seria subordinada a empresa A. J. Coelho & Cia, empreiteiros contratados pela Macaé-Campos através do contrato de 10 de fevereiro de 1872. Esse contrato determinava que para efetuar as obras, seria entregue a A.J. Coelho & Cia todo capital arrecadado pela Macaé-Campos. Além disso, esses empreiteiros administrariam a linha férrea e marítima enquanto ela estava sendo construída, e mais um ano após concluída, ficando com a renda obtida com sua operação nesse período, como parte do pagamento pelas construções. Vale observar que a A.J. Coelho & Cia pertencia ao empresário Antonio Joaquim Coelho, que foi um dos indivíduos contemplados com a concessão do privilégio para construir a ferrovia de Campos a Macaé. Sendo assim, Antonio Joaquim Coelho, junto com

---

<sup>6</sup> “Josino do Nascimento Silva nasceu no ano de 1811, em Campos (RJ). Formado em Direito, trabalhou como advogado e juiz. Foi deputado geral pelo Rio de Janeiro, presidente da província de São Paulo, jornalista, sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, membro do Conselho de S. Majestade e Comendador de Cristo. Presidiu a província do Rio de Janeiro no período de abril de 1871 a outubro de 1872”. <http://www.pensario.uff.br/texto/1871-1872-josino-nascimento-silva>

Antonio dos Santos Cortiço e Andrew Taylor, adquiriu a concessão da ferrovia, organizou uma sociedade anônima, e contratou sua própria empresa como empreiteira com o capital dessa sociedade.

De acordo com Carlos Krauss, engenheiro responsável pelas construções da Macaé-Campos (ALMANAK..., 1873, p.457) em maio de 1872 estava sendo construído o primeiro trecho da linha férrea, com 20 quilômetros partindo de Macaé, e ocupando entre 450 a 550 trabalhadores.<sup>7</sup> Rodolpho Alexandre Hehl havia sido indicado como engenheiro chefe para supervisionar os trabalhos, contando com autoridade para solucionar os problemas que surgissem (KRAUSS, 1872, ed.142, p.2).

Carlos Krauss estipulava que o primeiro trecho ficaria pronto em aproximadamente 3 meses, e, na visão dele, as construções estavam ocorrendo sem dificuldades e com qualidade. A obra mais complexa nesse primeiro trecho seria a construção de uma ponte sobre o rio Macaé. O material férreo da linha e ponte estava sendo importado da Inglaterra. Próximo à rua Imperatriz, seria construída a estação na cidade de Macaé, e a próxima estação ficaria a 17 quilômetros de distância, na estrada geral de Cantagalo. Nesse período, como apontou Maria Bárbara Levy (1994), a importação de máquinas era livre de impostos. Os empreiteiros planejavam comprar da Europa o material rodante, navios a vapor e todas as máquinas: de oficinas, pesagem, alimentação de locomotivas, embarque, telegrafo etc. (KRAUSS, 1872, ed.143, p.3)

No projeto original da Macaé-Campos, os trilhos começavam na estação ferroviária da cidade de Campos dos Goytacazes, na margem direita do Rio Paraíba do Sul, e terminariam na praia da Concha, na cidade de Macaé\_ Mapa 1. No porto da Concha, as mercadorias e passageiros embarcariam nos vapores, tendo como destino o porto da cidade do Rio de Janeiro. A enseada da Concha era a região portuária tradicional de Macaé e escoava também mercadorias levadas pelo canal Campos-Macaé. No entanto, o decreto do Ministério da Agricultura n.4.809, de 28 de outubro de 1871, concedeu ao Barão da Póvoa de Varzim<sup>8</sup>

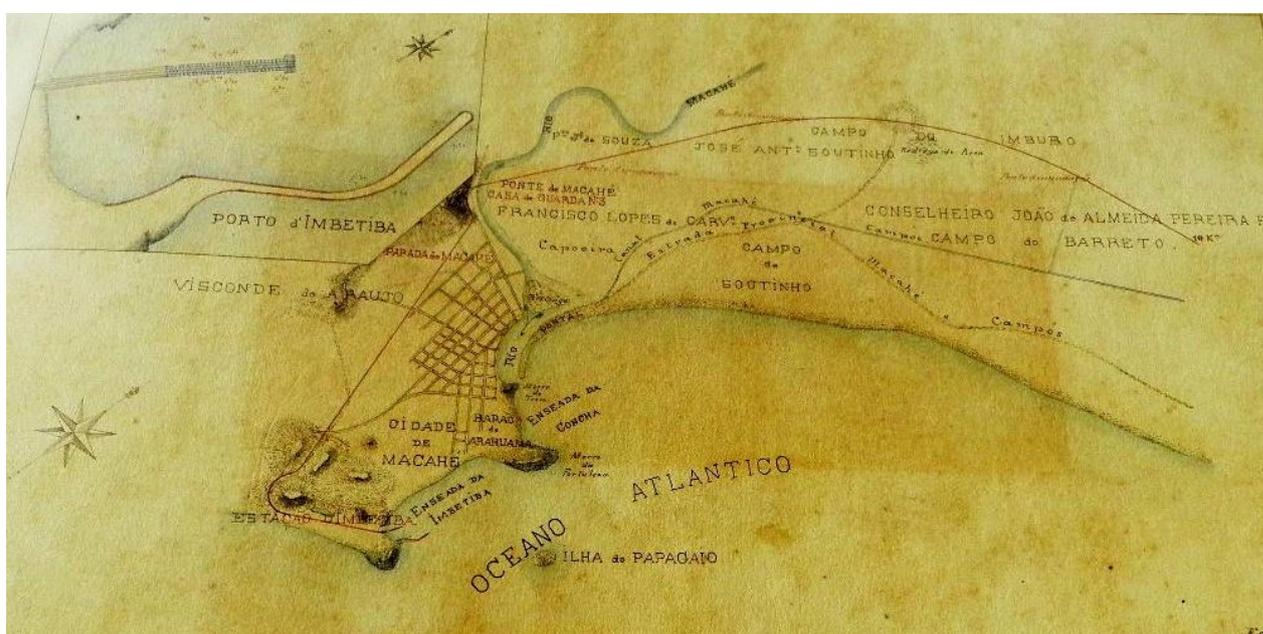
---

<sup>7</sup> Durante os anos que a ferrovia e porto estavam sendo construídos, eram comuns anúncios de contratação de trabalhadores (PRECISA-SE, 1873). Esses anúncios de contratação parecem indicar que a mão de obra utilizada nas construções era majoritariamente livre, no entanto, não possuímos evidências de que não era utilizada mão de obra escrava. A única referência encontrada no *Jornal do Commercio* a um possível trabalhador escravizado nas construções da Macaé-Campos foi, na verdade, um anuncio procurando um escravo fugido da Paraíba do Sul, “desconfia-se que anda fugido para os lados de Macahé e parece que tem trabalhado na estrada de ferro dessa cidade para Campos, notando que elle é bom serrador de madeiras”. (PARAHYBA..., 1874, ed.286, p.5)

<sup>8</sup> Manuel Fernandes da Silva Campos nasceu em Póvoa de Varzim e se estabeleceu em Macaé. Era proprietário da fazenda Bertioiga e vice-cônsul de Portugal. Recebeu o título nobiliárquico de Barão de Póvoa de Varzim, criado por D. Luís I de Portugal, pelo Decreto de 18 de Maio de 1868.

autorização para organizar uma companhia de “docas e outros melhoramentos” do porto da Concha. A empresa seria formada com capital de 1.000:000\$ e teria dois anos para: construir um quebra-mar de 160 metros; escavar canais de acesso que suportassem navios com calado superior a 5 metros; construir um cais e molhes para embarque de mercadorias e passageiros; construir armazéns e adquirir tudo necessário para prestar o serviço de docas; construir uma via férrea para transportar cargas da cidade de Macaé para as docas (MINISTERIO..., 1871, ed.342, p.1).

### Mapa 1: Ponto final da ferrovia Macaé-Campos na enseada de Imbetiba<sup>9</sup>



Fonte: HEHL, R. H. Estrada de Ferro Macaé e Campos: Planta do traçado projectado e executado pelo eng<sup>o</sup> em chefe da mesma estrada. Mapoteca, Biblioteca Nacional

Dessa maneira, a Macaé-Campos, assim como a empresa do canal, pagariam para a empresa do Barão da Povoação do Varzim pelo serviço portuário na enseada da Concha. Logo em seguida se tornou um projeto da diretoria da Macaé-Campos, presidida por Adolpho Bezerra de Menezes, conseguir o privilégio para construir uma estrutura portuária na enseada de Imbetiba, vizinha da Concha e separadas pelo morro da Fortaleza. Através do decreto n. 5.052, de 14 de agosto de 1872, foi concedida à Macaé-Campos autorização para construir docas e obras de infraestrutura na enseada de Imbetiba (DOCAS..., 1872, ed.231, p.3).

A concessão para a companhia Macaé-campos fez com que surgisse uma polêmica nas páginas do *Jornal do Commercio* sobre o privilégio concedido a companhia. Não houve

<sup>9</sup> No mapa 1, destacamos a linha férrea Macaé-Campos, representada pela linha curva vindo pela direita na parte de cima, passando por trás da cidade de Macaé e atingindo o porto de Imbetiba. Ainda na parte direita do mapa, abaixo da linha férrea, a linha reta representa o canal Campos-Macaé, que terminava na foz do Rio Macaé, entre a cidade e a enseada da Concha.

publicação explícita da redação desse jornal se posicionando sobre essa questão, mas as disputas foram travadas na seção de *publicações a pedido*, um caderno do jornal que qualquer pessoa poderia pagar para publicar. Em outubro de 1872 a Assembleia Legislativa Provincial autorizou que a Macaé-Campos prolongasse seus trilhos até a enseada de Imbetiba, “com os mesmos privilégios que já lhe forão concedidos” em agosto desse ano, o projeto dizia que:

“Considerando que o embarque e desembarque daquela enseada é mais vantajoso para a companhia e para o publico do que na enseada da Concha onde devera chegar a estrada, porque naquella será o porto todo particular, de conformidade com a concessão feita pelo governo imperial e portanto o serviço se fará mais facilmente, por ter a companhia como complemento uma linha de navegação;” (ASSEMBLEA... 1872, ed.309, p.2)

Durante os debates que se estendem nas publicações do jornal sobre qual a enseada de Macaé com melhores condições para construir uma estrutura portuária “melhorada”, quase sempre os argumentos eram técnicos, por exemplo, qual possuía águas mais abrigadas naturalmente e profundidade para receber navios de grande calado. Mas não devemos ignorar que ao conseguir a concessão da enseada de Imbetiba, a Macaé-Campos evitou pagar pelo serviço de docas da empresa do Barão da Pvoa do Varzim, eliminando um intermediário no acesso entre a terra e o mar. Nas justificativas para aprovar o prolongamento dos trilhos até Imbetiba pela Assembleia Provincial consta que “considerando que a companhia não pode estabelecer um porto na cidade de Macahé em consequencia da concessão feita ao Barão da Pvoa do Varzim, pelo governo imperial, de um privilegio para construcção de dócas no porto dessa cidade” (Idem).

O prolongamento da ferrovia até Imbetiba sofreu forte oposição, e foram encontradas críticas a essa decisão até 1879. Em diversos momentos surgem, nas *publicações a pedido*, críticos da construção desse porto. A escolha da enseada de Imbetiba quando, na verdade, a da Concha era naturalmente superior, era muitas vezes utilizada como argumento para justificar a má situação financeira da companhia durante o período abordado. O relatório do engenheiro Ewbank da Camara (1873) sobre as construções da Macaé-Campos é um relato de como esse debate persistiu, mas em poucas dessas discussões é lembrado que o serviço de docas na Concha pertencia ao Barão de Pvoa do Varzim.

Apesar da oposição ao porto de Imbetiba, o presidente da Macaé-Campos convidou os acionistas da companhia para uma assembleia extraordinária no dia 16 de julho de 1874, em

um salão do Banco Rural e Hypothecario<sup>10</sup>, para tratar da inauguração da primeira seção da ferrovia e da linha marítima (MENEZES..., 1874, ed.189, p.5). O *Jornal do Commercio* publicava todos os dias quais navios chegavam e partiam do porto do Rio de Janeiro por cabotagem. Em 1874 começam registros de um fluxo regular de vapores da Macaé-Campos fazendo o trajeto entre Imbetiba e a Corte. Esses registros informavam a data, nomes dos passageiros, tonelagem dos navios e quantidade de café transportada por cada vapor.

Em 1875 foi publicado um relatório do engenheiro Ewbank da Camara intitulado *Melhoramentos no Porto da Imbetiba e o Caminho de Ferro de Imbetiba a Campos*. Nesse relatório ele avalia questões técnicas de engenharia nas construções dessa companhia (extensão, medidas, altitudes, materiais). As obras no porto de Imbetiba são descritas e o autor faz considerações sobre o debate a respeito dessa enseada e a da Concha.

Sobre as características topográficas da enseada de Imbetiba, afirma Ewbank da Camara (1875), é limitada por duas montanhas que avançam sobre o mar em cada extremo, possuindo de 6 a 8 metros de profundidade e terreno de areia grossa. Segundo o autor, quando sopram os ventos sul e sudeste, o mar se torna violento e desabrigado em Imbetiba, com ondas retas e regulares que as pessoas da região chamam *cordão*. O morro da Fortaleza, limite norte da Imbetiba, o separa da praia da Concha, e de acordo com Ewbank da Camara, esse morro torna o impacto dos ventos inverso ao que ocorre em Imbetiba, tornando o mar violento na Concha quando sopra o vento Nordeste, além de ter profundidade inferior, entre 4 e 5 metros. (CAMARA, 1873, p.4).

“A Companhia Macahé e Campos empreendeu a construção de tres obras distinctas, figuradas no plano geral n.1: a primeira consiste n’um molhe de enrocamento de pedra, destinado a receber uma ponte de ferro; construiu depous um cáes e um quebra-mar, actualmente em ruina completa; e por ultimo começou um novo quebra-mar, que offerece maior área de abrigo” (Idem).

Ewbank da Camara (1875) fazia críticas negativas sobre a forma que foram executadas essas obras, afirmando que a violência do mar destruiu parte do primeiro quebra-mar e das fundações do cais. O segundo quebra-mar estava em construção quando visitou a Imbetiba e possuía 30 metros de extensão. Esse engenheiro solicitou ao governo que os trabalhos nessa enseada fossem suspensos para evitar a obstrução do porto devido a pedras que caíram do quebra-mar abandonado.

---

<sup>10</sup> Esse banco foi um dos principais fornecedores de crédito para a Macaé-Campos efetuar suas obras. Abordaremos melhor essa questão no capítulo III

Apesar de a Macaé-Campos possuir exclusividade dessa enseada, Ewbank da Camara (1875) defendia que Imbetiba possuía condições de se tornar um porto extenso, com potencial para desenvolver o comércio regional, por isso deveria ser alfandegado. Para ele, entre todas as obras do caminho de ferro, o porto era a mais satisfatória, e propunha que fossem feitas obras de “melhoramento” do porto de Imbetiba que visassem atender interesses comerciais futuros que não fossem apenas os da Macaé-Campos. A partir disso, ele fez um orçamento das obras que considerava importantes, como um quebra-mar maior que torne a enseada completamente abrigada, retirar os sedimentos do quebra-mar destruído, entre outras recomendações.

De acordo o Rodolpho Alexandre Hehl, engenheiro encarregado das obras da Macaé-Campos, o relatório de Ewbank da Camara (1875) não era apenas técnico. Hehl entendia que esse relatório, além de possuir muitas imprecisões técnicas, era um posicionamento dos opositores da diretoria da companhia (HELH, 1875, ed.326, p.3). Em 1874 houve uma animosidade entre Joselino de Almeida, concessionário e gerente da Macaé-Campos, e R. A. Hehl. Os embates começaram quando Hehl demitiu de Yong, o engenheiro chefe das oficinas em Imbetiba. Joselino de Almeida entrou em conflito com R. A. Hehl por causa dessa demissão, e passou a acusar o engenheiro Hehl de má administração das obras (ALMEIDA, 1874, p.1).

De acordo com o relatório de Ewbank da Camara (1875) as obras da companhia foram de baixa qualidade e com gastos excessivos, mas não sabemos se essa era realmente a opinião técnica desse engenheiro sobre as construções, ou se ele estava se posicionando ao lado dos opositores da diretoria. Sabemos que a Macaé-Campos tinha dificuldades financeiras para pagar os seus credores desde quando começaram a prestar o serviço.

O geógrafo Brian S. Hoyle (1997) construiu uma divisão conceitual dos diferentes estágios de desenvolvimento das estruturas portuárias. Hoyle (1997) define como portos primitivos os do período entre a antiguidade e o século XIX, que possuíam uma interdependência próxima com os espaços urbanos que o envolviam e, na verdade, eram regiões portuárias descentralizadas com diversos trapiches operados por particulares; a segunda etapa marca um rompimento com práticas tradicionais, e está relacionada ao desenvolvimento tecnológico, industrialização, expansão de ferrovias e navios a vapor, estimulados pelas políticas de expansão europeias dos séculos XIX/XX; no terceiro momento é constituído o porto moderno, separado espacialmente das cidades e relacionado a indústrias pesadas, assim surge as “maritime industrial development areas”, regiões afastadas dos

centros urbanos, com uma infraestrutura muito complexa e exclusivamente portuárias, como o atual porto do Açú em São João da Barra.

A conceituação de Hoyle (1997) nos serve como suporte teórico para fazer algumas considerações a respeito do porto de Imbetiba. Vimos que a enseada da Concha era tradicionalmente utilizada como porto de Macaé, com um funcionamento semelhante aos portos de tipo antigo definidos por Hoyle (1997), descentralizado e próximo do perímetro urbano macaense, até que o Barão da Povoação do Varzim adquiriu privilégio para construir as docas e “melhoramentos” nesse porto. “Melhoramentos” é um termo que nas fontes (publicações do jornal, discursos na assembleia provincial, relatórios de engenheiros) os contemporâneos utilizavam para se referir a obras de melhoria na infraestrutura.

Segundo a conceituação de Hoyle (1997), entendemos que a empresa do Barão teve uma concessão para transformar a enseada da Concha em um porto com as características da segunda etapa, com administração centralizada, infraestrutura mais moderna (com docas e quebra-mar) e servindo a um complexo intermodal atrelado a ferrovia e ao canal. O porto de Imbetiba também foi construído com as mesmas características que marcavam os melhoramentos de portos primitivos. O rompimento com o modelo de “porto primitivo” é ainda maior em Imbetiba do que seria na Concha, por ser mais afastada do centro urbano de Macaé. Um fragmento de um abaixo assinado dirigido à Assembleia Legislativa Provincial e publicado no jornal exemplifica a opinião de alguns macaenses sobre o que representava a construção do porto de Imbetiba para a cidade de Macaé.

“Ora, se com o estabelecimento dessa linha (a marítima), tão prejudicado fica Macahé, como aferir até que ponto subirão esses prejuízos com a criação de um novo porto no lugar da Imbetiba, distante cerca de dous kilometros da cidade, tendo-se de atravessar toda essa extensão por um immenso areal, transpor-se um morro e afinal chegar-se a um sitio inteiramente improprio para o desenvolvimento da cidade?” (A.A., 1872, ed.335, p.3)

Utilizamos a conceituação de Hoyle (1997) para situar o porto de Imbetiba em um modelo portuário específico dentro de seu contexto histórico, mas, de acordo com Fernando Monge (1998) pode ser um problema elaborar conceitos generalizadores sobre portos, devido a multiplicidade de elementos que atuam sobre eles. Para esse autor, o fator social ou humano dos portos seguia sendo pouco abordado nas pesquisas.

“La visión tradicional fundamentada en el desarrollo de la actividad marítima, tal como se define por los patrones dominantes de distribución, competitividad y concentración es, sin lugar a dudas, claramente insuficiente. Tampoco nuestra imagen del puerto se

completa satisfactoriamente cuando incluimos en nuestro estudio la evolución económica y comercial. Es conveniente, al menos, contextualizar poblacional, social y políticamente dicho escenario para comenzar a obtener una perspectiva sugerente de cualquier puerto y, con todo, es necesario, cuando nos fijamos en cualquier caso de estudio, considerar lo que Cellineri denomina «factores elusivos» como la oportunidad en el tiempo, la efectividad de la iniciativa local, las condiciones y decisiones externas al propio puerto, la fortaleza de las prácticas y usos tradicionales, e, incluso, la suerte o aquellos componentes causales más allá de toda predicción o consideración previa " (MONGE, 1998, p.308).

Nos aprofundarmos em questões teóricas sobre História Portuária exigiria um debate extenso que não coube nos limites desse trabalho. Mas podemos observar que o porto de Imbetiba foi construído em meio a uma disputa de interesses entre os administradores da Macaé-Campos com os das docas na Concha. O Barão da Povoá do Varzim buscou a concessão da praia da Concha após constituída a companhia Macaé-Campos. Em publicações futuras do *Jornal do Commercio* vemos que após a mudança do trajeto da ferrovia para Imbetiba e da exclusividade dessa enseada para a Macaé-Campos, o empreendimento do Barão para docas na Concha foi abandonado. (MACAHENSES, 1878, ed.342, p3).

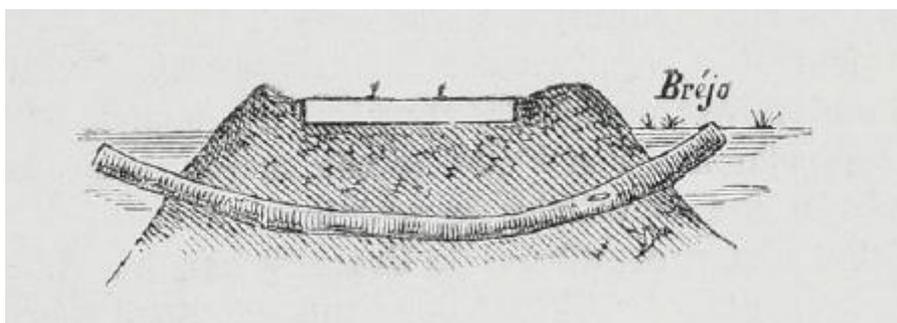
Havia quem considerasse a construção do porto de Imbetiba desvantajosa para a população macaense, por ser afastada da cidade. Em 1870, quando o privilégio para construir a Estrada de Ferro Macaé-Campos foi concedido a Andrew Taylor (e outros) por 50 anos, e foi aprovado o projeto de traçado, ele começaria na margem direita do rio Paraíba do Sul na cidade de Campos e terminaria no porto da Concha na cidade de Macaé, de onde continuaria o transporte por navegação de cabotagem. Quando o Barão de Povoá do Varzim solicitou um privilégio para construir docas no porto da Concha, isso constituiu um problema para a companhia Macaé-Campos, pois restringiu o livre acesso que ela teria a este porto e foi exigida alta quantia para que a Macaé-Campos utilizasse aquele porto. Essa foi a principal razão para alterar o traçado e construir o porto de Imbetiba. Com o abandono das obras na Concha, a concessão para a empresa de docas e “melhoramentos” nessa enseada já havia caducado, pois tinha como cláusula concluir as construções em dois anos (Idem).

Do ponto de vista técnico, Ewbank da Camara (1875) considerou que a linha férrea da Macaé-Campos podia ser dividida em duas partes distintas, do porto de Imbetiba até Santa Fé de Macabú, e outra de Santa Fé até a cidade de Campos dos Goytacazes. Para ele, em alguns trechos da primeira parte o terreno percorrido pela estrada era muito acidentado, com depressões e afastamento nos trilhos, por isso exigia frequentes reparações.

No livro “O homem e o Brejo”, Alberto Lamego (2007) expôs como a região Norte fluminense é alagadiça, considerando isso um elemento importante na formação social dessa região. Segundo Ewbank da Camara (1875), a segunda seção da Macaé-Campos ainda exigia diversos aterros e cortes, porque quase toda a linha percorria brejos e rios (Macaé, Macabu e Ururaí) sujeitos a alagamentos que poderiam prejudicar a ferrovia. Em contrapartida, não havia grandes elevações no terreno, estando o ponto mais alto 28 metros acima do nível do mar. (CAMARA, 1875, p.3-4)

Uma crítica frequente sobre a Macaé-Campos foi o alto preço por quilômetro para construir a linha férrea, mas Ewbank da Camara considerava que isso se justificava pela grande quantidade de aterros que foram necessários. Os aterros eram feitos de argila simples ou de uma mistura de areia, apenas nos dois brejos mais profundos foram utilizadas “estivas” de madeira \_Figura 1. “A secção de brejos começa propriamente no rio do Meio, kilometro 46 e termina no kilometro 75”. (CAMARA, 1875, p.7)

**Figura 1: Estiva de madeira que sustentava o aterramento do brejo mais profundo que a ferrovia Macaé-Campos atravessava.**



Fonte: Idem

Ewbank da Camara (1875) considerava que na primeira seção (segundo a sua própria divisão), o estado da linha férrea era regular entre Imbetiba e Carapebus (com 30 km de extensão). De Carapebus<sup>11</sup> até Macabú, onde terminava a primeira seção para ele, a linha era estável e segura. A principal “obra de arte” da primeira seção era uma “ponte de treliças de ferro” sobre o rio Macaé. (CAMARA, 1875, p.5)

Na segunda seção, de Macabú a Campos dos Goytacazes (48 km). As obras mais notáveis eram as pontes sobre os rios Macabú e Ururaí. Ewbank da Camara (1875) considerava que até 1875 a linha precisava de mais armazéns, inclusive no porto de Imbetiba, pois apenas as estações de Campos e de Sant’Anna possuíam edifícios regulares para depósito

<sup>11</sup> No período era uma freguesia de Macaé, atualmente um município independente

de cargas. No armazém de Sant'Anna o principal produto estocado era café proveniente de Santa Maria Magdalena e Cantagallo, que seriam exportados pela ferrovia Macaé-Campos. (CAMARA, 1875, p.9) O sistema de telégrafo da Macaé-Campos havia sido fabricado pela Siemens<sup>12</sup>. (CAMARA, 1875, p.12)

**Tabela 3: Estações da estrada de ferro Macaé-Campos em 1875**

Nome	Distância em kms	Observações
Imbetiba	0,0	Em construção
Macaé	3,0	É simples parada
Sant'Anna	13,5	
Carapebús	13,7	Em construção
Macabú	18,3	
Batalha	9,0	Por construir
Dores	4,5	Em construção
Guriri	9,0	Por construir
Ururaí	11,0	
Campos	13,5	Por construir

Fonte: (CAMARA, 1875, p.9)

Em 1875 o material rodante da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos constava de: 6 locomotivas-tender de *Robert Stephenson & Comp., New-Castle on Tyne*; 1 locomotiva americana de *Baldwin*, Filadélfia; 15 carros de passageiros com 3 compartimentos para 24 pessoas; 46 vagões de carga com capacidade de 5.000 a 7000 quilogramas; 28 vagões abertos; 3 vagões-freio; 58 carros prontos na Inglaterra para transporte de gado. (CAMARA, 1875, p.10)

Os tanques das locomotivas possuíam capacidade entre 1.800 a 2.200 litros de água e carvoeiras que carregavam 800 quilogramas. “Essas marchinhas trabalham com 120 a 140 libras de pressão e podem vencer, termo médio, 30 kilometros por hora”, Mas Ewbank da Camara afirmou que as locomotivas não excediam 16 km por hora. (CAMARA, 1875, p.10) Em Imbetiba estavam montadas as oficinas de máquinas da Macaé-Campos, elas utilizavam

<sup>12</sup> Empresa alemã que começou na área de telecomunicações, desenvolvendo telégrafos em meados do século XIX. Atualmente é o maior conglomerado industrial da Europa e um dos maiores do mundo, atuando em diversas áreas.

“aparelhos e machinismos de Whitworth e Buxton, necessarios á construcção e reparos”.(CAMARA, 1875, p.12)

**Mapa 2: Trajeto operado pela Macaé-Campos**



**Legenda:** No pontilhado amarelo destacamos o trajeto férreo original da Macaé-Campos, e podemos observar outras linhas que se entroncaram com ela até 1888. O pontilhado azul representa o trajeto marítimo efetuado pelos vapores da Macaé-Campos, de Imbetiba a cidade do Rio de Janeiro.

**Fonte:** SANTOS, Welber Luiz dos. A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898). Orientador: Dra Andréa Lisly Gonçalves. 2009. 153. Dissertação (Mestrado) - História, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2009. p. 73

#### 2.1.4- Disputas pelo controle da Macaé-Campos , dívidas e processo judicial de falência

“As grandes empresas de serviços de utilidade pública do Brasil foram organizadas a partir de concessões governamentais para a exploração de serviços específicos como estradas de ferro, iluminação pública, distribuição de gás, ou instalações portuárias. No estágio inicial, grande parte dessas concessões se deram em âmbito regional e deixaram registros de disputas violentas, inclusive práticas de corrupção e processos decisórios pouco racionais.” (LEVY; SAES, 2001, p.74)

Em janeiro de 1875 o trajeto ferroviário de Campos dos Goytacazes a Macaé estava completo. A cerimônia de inauguração ocorreu em junho de 1875, contando com a presença das majestades imperiais: D. Pedro II, D. Teresa Cristina e príncipe Conde d'Eu. Junto com suas comitivas, eles embarcaram da Corte para Imbetiba no vapor *Bezerra de Menezes*, que levou esse nome em homenagem ao presidente da Companhia. Os outros dois vapores da Macaé-Campos, *Goytacaz* e *Imbetiba*, levavam outros convidados (MOVIMENTO..., 1875, ed.163, p.5). Nesse primeiro ano, a companhia enfrentou diversas adversidades, como acidentes, greve de trabalhadores e dificuldades financeiras. No dia 15 de janeiro o primeiro trem inaugurou essa linha (ESTRADA..., 1875, ed.16, p.3), mas o tráfego geral foi aberto definitivamente apenas em março de 1875 (MACAHÉ, 1875, ed.66, p.3).

José Lino de Almeida, que havia se retirado do cargo de diretor da companhia devido ao conflito com o engenheiro encarregado das obras, Rodolpho Alexandre Hehl, continuava criticando a Macaé-Campos em publicações no *Jornal do Commercio*. Ele noticiou um descarrilhamento e uma manifestação de trabalhadores reclamando o atraso de pagamentos, antes mesmo de ser aberto o tráfego geral. Para José Lino de Almeida, Rodolpho Alexandre Hehl era o responsável pelo acidente, devido a falta de segurança da linha. Adolpho Bezerra de Menezes, presidente da companhia, defendeu a qualidade das construções e reproduziu uma carta de Hehl para relatar o verdadeiro estado do acidente, considerando que o jornal *Monitor Campista*, sempre retratava de forma muito pior as notícias relacionadas a Macaé-Campos (MENEZES, 1875, p.2). Mas, nos anos de organização da companhia, vimos que muitas publicações defendendo e propagando a criação da Macaé-Campos, eram replicados do *Monitor Campista*.

No dia 2 de julho de 1875 ocorreu uma assembleia geral dos acionistas, em um salão do Banco Rural e Hypothecario, para apresentarem o relatório administrativo referente a 1874 e elegerem uma nova diretoria. Nessa eleição, se manteve na administração da companhia o mesmo grupo. Essa instituição bancária, como veremos no capítulo seguinte, foi um dos principais credores da cia Macaé-Campos.

“Procedida a chamada e feita a apuração forão eleitos: diretores Dr. Adolpho Bezerra de Menezes com 367 votos, José Antonio dos Santos Cortiço com 227, Manoel Leite Bastos 212 e membros da comissão de contas os Srs. Rocha Brochado com 351 votos, Affonso Guimarães 218 e João Francisco Rebello 207” (COMPANHIA..., 1875, ed.184, p.2).

Nessa assembleia, José Lino de Almeida, que além de ex-diretor era um dos acionistas, apresentou críticas ao relatório e uma proposta de avaliá-lo mais detidamente, que foi prontamente impugnada pelo presidente Adolpho Bezerra de Menezes (idem). Esse momento pode ter sido a primeira animosidade mais acirrada entre diretores e acionistas com influência. Até esse momento, a administração de Adolpho Bezerra de Menezes parecia contar com uma boa opinião dos acionistas em geral, mas a partir de então, os opositoristas da diretoria conseguiram criar certa desconfiança contra os administradores.

A posição de Adolpho Bezerra de Menezes, que na assembleia impugnou a proposta de José Lino de Almeida para discutir o “insondável relatório da administração”, diante das acusações na imprensa de má administração e gastos excessivos, sofreu diversas críticas (ACCIONISTA..., 1875, ed.189, p.3). Elias José dos Santos, acionista da Macaé-Campos, criticou a proposta dos Srs. Bethencourt da Silva e Pamplona, secretários da antiga diretoria, de pagar um salário anual de 42:000\$ aos novos diretores eleitos e mais 140:000\$ ou 160:000\$ a diretoria passada pelos serviços prestados. A proposta desagradou a Elias José dos Santos porque, segundo ele, a companhia estava mal financeiramente, com dois navios encomendados e retidos em Londres por falta de pagamento, e solicitava um empréstimo de 3 mil contos para a província, que estavam em discussão no legislativo. (SANTOS, 1875, ed.189, p3) Abordaremos mais detidamente esse pedido de empréstimo mais adiante.

As publicações no *Jornal do Commercio* relacionadas a Macaé-Campos em 1875 relatavam principalmente adversidades que ela enfrentava, além de críticas e embates entre empresários. Greves de trabalhadores, debates entre engenheiros sobre a qualidade das obras, acusações de busca de interesses privados dentro da diretoria, e uma tentativa fracassada de empréstimo com o governo provincial, marcaram as publicações desse ano.

Em agosto de 1873 foram negociados os primeiros lotes de ações da Macaé-Campos, mas o almanaque Laemmert informou que “A relutância que os especuladores mostrarão em fazer transacções, prejudicou muito a incorporação da companhia e o desenvolvimento do credito de suas acções”. (ALMANAK, 1872, p.153) Para concluir as obras, a Macaé-Campos adquiriu empréstimos com três bancos: Nacional, Rural e Hipotecário e Industrial. Em 1875, a praça do Rio de Janeiro passava por uma crise bancária que vinha se desenvolvendo desde o começo da década, como desdobramento do fim da Guerra da Tríplice Aliança (PELAEZ e SUZIGAN, 1981; NOGUEIRA, 1988; GAMBI, 2021) Essa situação, geralmente, vem acompanhada de certa desconfiança em operações financeiras. A Macaé-Campos teve

dificuldade em adquirir capitais, seja convocando entradas dos acionistas, ou contratando novos empréstimos. As ações da companhia, com valores nominais de 200\$, estavam sendo cotadas a 50\$, mesmo assim, o acionista A. M. Coral, acreditava que essa desvalorização, de alguma forma, fazia parte de uma estratégia para seguirem um plano de arrendar a companhia. Coral acreditava que os papéis voltariam a valorizar, afirmando que os acionistas que guardassem as ações não se arrependeriam (CORAL, 1875, ed.344, p.2).

A respeito da situação da Cia, a diretoria do Banco Rural e Hypothecario, no relatório para os acionistas, destacava os embates na imprensa entre os acionistas e a diretoria da Macaé-Campos, mas que os direitos do banco estavam assegurados. Dizia o Relatório sobre a companhia:

“Os embaraços suscitados á Companhia da Estrada de Ferro Macahé e Campos trouxeram á imprensa uma prolongada discussão em que esta directoria se absteve de entrar. De fato nem os direitos do Banco estavam em litigio, nem era ahi que elles teriam de ser pleiteados e decididos. Recresceu entretanto o clamor dos interesses contrariados; e tal correspondente anonymo houve que não hesitou em dar por nullo o contracto de hypoteca celebrado com o Banco e o de fiança assignado pelos Srs. Acionistas corresponsaveis. A directoria, cuja convicção se fortaleceu com o parecer de juriconsultos distinctos a quem ouviu, limita-se a affirmar á assembléa que as escripturas publicas a que allude, concebidas e executadas na observância de todas as prescripções legaes, se acham revestidas de effectivas seguranças que a todo o tempo e em qualquer emergencia affiançam ao Banco o pagamento da dívida contrahida” (BRHRJ, 1876)

Nesse contexto, Adolpho Bezerra de Menezes solicitou um empréstimo ao governo provincial, no valor de 3.000:000\$ para efetuar uma rolagem da dívida da companhia com prazos mais longos e juros menores, em um contexto de crise bancária ou falta de liquidez no mercado (CAMARA..., 1875, ed.144, p.2). O empréstimo requisitado pela Macaé-Campos não foi aprovado pela Assembleia Provincial, e a diretoria da companhia recorreu a um empréstimo com os irmãos Gustavo Meinicke e Edmundo Meinicke.<sup>13</sup> No capítulo seguinte, dedicado a análise financeira da companhia, abordaremos mais detidamente o debate legislativo sobre esse empréstimo.

---

<sup>13</sup> No almanaque Laemmert de 1863, a companhia E.C. Meinicke & C. consta como fabrica de máquinas a vapor, na rua Saude 102. Na edição de 1866, Edmundo C. Meinicke consta como fundador e galvanizador de metais, na rua Saude 101.

Como forma de pagamento, os irmãos Meinicke fizeram a proposta de arrendar a companhia por 10 anos<sup>14</sup>. Nesse contexto, a administração da Macaé-Campos sofria frequentes críticas nas publicações do *Jornal do Commercio*, algumas mais incisivas, pediam que Adolpho Bezerra de Menezes renunciasse ao cargo para salvar sua reputação. (ESTRADA..., 1875, p.4) Outras já propunham novos nomes para “salvarem” a companhia compondo sua administração.

“Para diretores: Lengruber, Souza Pinto, João Narciso  
Gerente e fiscal da linha marítima: A.M. Coral  
Engenheiro em chefe e inspetor da linha férrea: Dr. Bulhões  
Agente comercial em Campos e S. Fidelis: José Maria Pereira Cardoso  
Para o conselho fiscal: Antonio Joaquim Coelho e J. A. dos Santos Cortiço.” (UM ACCIONISTA..., 1875, ed.352, p.1)

Durante essas turbulências, José dos Santos Cortiço renunciou a diretoria da companhia e seu cargo foi ocupado por Manoel Ubelhart Lengruber. Apesar do abaixo assinado com diversos acionistas pedindo que Lengruber ocupasse o cargo de diretor, ele também renunciou logo em seguida, dizendo que sua retirada se devia a “incompatibilidade que via na minha posição de diretor com a de proponente” (LENGRUBER, 1875, ed.355, p.4). No dia 30 de dezembro de 1875, foi convocada uma assembleia com os acionistas representantes de 6.800 ações para apresentar o parecer da comissão de contas da administração, que foi rejeitado pelos acionistas (COMPANHIA..., 1875, ed.361, p3). O resultado dessa assembleia foi representativo do momento que o grupo que formou a Macaé-Campos perdia o controle administrativo sobre ela.

O parecer da comissão de contas era referente às contas da companhia para o ano de 1874, período que Adolpho Bezerra de Menezes a presidia, e como dito, foi rejeitado em todos os pontos. A redação do jornal *Goytacaz* considerava que as dificuldades financeiras que a Macaé-Campos enfrentava eram resultado de uma má administração e lembrava que José Lino de Almeida já vinha relatando os problemas administrativos da companhia. Nesse momento, Adolpho Bezerra de Menezes ainda ocupava um cargo como diretor, apesar de não ser mais presidente. O editorial do *Goytacaz* pedia que ele abandonasse a administração da companhia, já que suas contas foram recusadas (EDITORIAL, 1876, ed.13, p.2).

---

<sup>14</sup> Na publicação *Locomotive Engineers*, seção *Railroads in Brazil*, ressaltava as dificuldades financeira da Estrada de ferro Maché-Campos, e que estava sendo reorganizada pelos irmãos e empresários norte-americanos Meinicke. Ver **The Monthly Journal. Published by the Brotherhood os Locomotive Engineers**. Vol. X, November 1876, nº. 11, p. 496 (*Railroads in Brazil*)

Devido a recusa da Assembleia Provincial, em 1875, de fornecer o empréstimo de 3.000:000\$ para a Macaé-Campos, a administração presidida por Adolpho Bezerra de Menezes recorreu aos bancos e particulares para arrecadar fundos. A Macaé-Campos era devedora dos bancos Nacional, Rural e Hipotecário e Industrial, dos irmãos Meinicke, de fornecedores estrangeiros e outros detentores de letras dessa companhia, pois muitos compromissos eram pagos através delas.

Quando a Macaé-Campos contratou o empréstimo com os irmãos Meinicke, já havia sido pagas 24.000 libras para os fornecedores ingleses, mesmo assim os navios corriam risco de serem executados judicialmente por falta do pagamento das últimas prestações. Nessa situação, Adolpho Bezerra de Menezes recorreu aos irmãos Edmundo e Gustavo Meinicke, que emprestaram 20.000 libras (178:591\$000) para a companhia, sob juros de 9% ao ano. O empréstimo foi feito no dia 10 de novembro de 1875, faltando apenas um dia para os ingleses executarem judicialmente os navios e material rodante (MEINICKE, 1876, ed.103, p.2).

No dia 24 de novembro de 1875, 14 dias após o empréstimo, Edmundo e Gustavo Meinicke fizeram a proposta de arrendar a companhia durante 10 anos, “com a obrigação de solver a dívida fundada da companhia e fornecer imediatos recursos para socorrer as urgências da dívida fluctuante” (idem). Caso a Macaé-Campos aceitasse, os irmãos Meinicke se comprometeriam a pagar 1,5% de dividendos aos acionistas por semestre, caso tivesse uma renda bruta de 800:000\$, e para cada 50:000\$ que excedessem na renda seriam pagos mais 15:000\$, reduzindo na mesma proporção. Além disso, forneceriam 400:000\$ de empréstimo, contando com os 180:000\$ do penhor dos vapores, com juros de 7% ao ano.

No entanto, os irmãos Meinicke retiraram a proposta no dia 30 de dezembro de 1875, passando a reivindicar apenas o pagamento das 20.000 libras emprestadas. Ao mesmo tempo, os Meinicke passaram a ser acusados por acionistas de tentarem tirar vantagem das dificuldades financeiras da companhia (idem). A retirada da proposta de arrendamento dos irmãos Meinicke coincidiu com a data da assembleia que as contas da diretoria foram recusadas e a administração indicada pelos concessionários da Macaé-Campos perdia o poder decisivo. Os irmãos Meinicke eram aliados desse grupo, e quando os Meinicke instauraram um processo judicial solicitando a falência da companhia, por suposto encerramento dos

pagamentos, Adolpho Bezerra de Menezes e os concessionários (que também foram os empreiteiros) moveram a ação juntamente ou testemunharam em favor dos acusadores.<sup>15</sup>

No primeiro trimestre de 1876, os novos diretores que assumiram a administração da Macaé-Campos, Miguel da Silva Vieira Braga (presidente), Miguel Calogeras (secretário) e João Narciso Fernandes (tesoureiro)\_ Quadro 2, afirmavam que a companhia tinha realizado o pagamento da quantia vencida aos irmãos Meinicke, com os devidos juros, nos termos do contrato, mas que os credores se recusavam a receber, a não ser que fosse paga a totalidade do empréstimo (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1876, ed.104, p.2).<sup>16</sup> Esse desentendimento ocorreu porque segundo o contrato de empréstimo, a companhia deveria pagar aos irmãos Meinicke assim que os dois vapores retidos na Inglaterra ancorassem no porto da Corte, mas apenas o *Presidente Travassos* havia chegado, por isso a companhia queria pagar apenas metade.

Edmundo C. Meinicke publicou diversos documentos expondo sua perspectiva do processo contra a Macaé-Campos. Os irmãos Meinicke não aceitaram a proposta da Macaé-Campos de pagar o valor de 89:395\$500, porque o contrato estipulava que quando os vapores chegassem ao Rio de Janeiro, seria pago o valor total, de 178:591\$000, mais os juros. O contrato do empréstimo dizia que o valor emprestado, equivalente a 20.000 libras esterlinas, seria suficiente para quitar a dívida com os fornecedores ingleses, então esses credores esperavam que os dois navios chegassem simultaneamente.

#### Quadro 2: Nova Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos (1875)

Nome	Profissão/Endereço	Títulos e outros
<b>Presidente</b>		
Miguel da Silva Vieira Braga	Médico e cirurgião, Rua da Constituição, nº27	
<b>Secretário</b>		
Miguel Calogeras	Negociante e consignatário e casa de comissões de gêneros de importação e exportação, R. Municipal 7	Diretor da Companhia Ferro Carril Carioca-Riachuelo**
<b>Tesoureiro</b>		
João Narciso Fernandes	Negociante estrangeiro (português), Rua Primeiro de Março, 98	

<sup>15</sup> Conferir *Gazeta Jurídica. Revista de Jurisprudencia, Doutrina e Legislação*. Redactor Carlos Frederico Marque Perdigão. Volume XII, julho a setembro 1876, Anno IV, de 1876, pp. 176-201

<sup>16</sup> Dr. Miguel da Silva Vieira Braga, segundo o almanaque administrativo, mercantil e industrial do Rio de Janeiro de 1870, era médico especializado em crianças e mulheres, na rua da Constituição, nº27; Miguel Calogeras, de acordo com o mesmo anuário, era negociante de “comissão e consignação”, na rua Municipal, nº7. Na edição de 1876 desse anuário, Calogeras compunha a diretoria da Companhia Ferro Carril Carioca-Riachuelo; João Narciso Fernandes, ainda segundo o almanaque de 1870, era um negociante português, na rua Candelária, nº51

Fonte: Almanack Administrativo,... 1871; \*\*Almanack... 1876

Dessa maneira, quando o vapor Presidente Travassos ancorou no porto do Rio de Janeiro, os irmãos Meinicke o reivindicaram como penhor da dívida. Para eles, os diretores da companhia não utilizaram as 20.000 libras integralmente para quitar a dívida com os fornecedores ingleses, alocando-as em outras coisas. A Macaé-Campos ainda devia 7.000 libras a esses fornecedores, por isso o vapor Barão de S. Diogo permaneceu retido na Inglaterra (MEINICKE, 1876, ed.107, p.3). Já os diretores da Macaé-Campos entendiam que pagando metade do valor não violavam os termos do contrato, fizeram um depósito no tesouro, aguardando a decisão do juiz para liberar o vapor Presidente Travassos (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1876, ed.114, p.1).

Os empresários relacionados com a administração de Adolpho Bezerra de Menezes, que haviam perdido o controle sobre a Macaé-Campos, entraram com os irmãos Meinicke no processo pedindo a falência da companhia. O pedido de falência, alegando encerramento dos pagamentos, também foi feito por José Antonio dos Santos Cortiço, Antonio Joaquim coelho e Eduardo James Lynch. Os dois primeiros faziam parte do grupo que foi contemplado com a concessão da linha férrea em 1870 pelo governo provincial. Eles possuíam letras da Macaé-Campos que foram entregues como pagamento pela encampação do contrato de empreiteiros. A companhia questionou a legitimidade dessas letras e se recusou a pagar (COSTA, 1876, ed.1152, p2).

O advogado da Macaé-Campos, Dr. José da Silva Costa, tentou suspender o processo com uma “excepção de incompetência” para evitar a declaração de falência. De acordo com esse advogado, o decreto n.1.930, de 26 de abril de 1857, que legisla sobre ferrovias, considerava as ferrovias como vias públicas, sejam elas administradas pelo estado ou agentes privados. Por isso, “Art. 144 as estradas de ferro são inalienáveis, salvo por desapropriação do governo” (idem). Com base nessa legislação, ele defendia que os bens das estradas de ferro não podiam ser sujeitos a penhora ou qualquer ação civil, por isso o processo contra a Macaé-Campos deveria ser anulado. Mas a “exepção de incompetência” não foi aceita, e o juiz instaurou o processo contra a Macaé-Campos.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Conferir *Gazeta Jurídica. Revista de Jurisprudencia, Doutrina e Legislação*. Redactor Carlos Frederico Marque Perdígão. Volume XII, julho a setembro 1876, Anno IV, de 1876, p. 178

José da Silva Costa se baseou na legislação de diversos outros países, como a Inglaterra, que não permitia que ferrovias incorporadas por atos do parlamento fossem declaradas falidas. O advogado da Macaé-Campos afirmava que os indivíduos que entraram com a ação, o fizeram declarando que a companhia estava insolvente por se recusar a pagar os “papeis aparentando letras”, mas segundo ele, apesar dos problemas financeiros, a companhia satisfazia seus compromissos, possuía boa reputação com outros credores, dispunha de crédito, e prosseguia efetuando suas operações (idem).

Adolpho Bezerra de Menezes, em dezembro de 1874, conseguiu que a assembleia dos acionistas o desse plenos poderes para elaborar a encampação do contrato com os empreiteiros. Segundo o contrato de 10 de fevereiro de 1872, a Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos entregaria todo capital adquirido para a empreiteira A. J. Coelho & Cia, e essa empresa se obrigava a efetuar as construções e administrar a ferrovia até um ano depois de concluídas as obras. A encampação efetuada por Adolpho Bezerra de Menezes comprou esse contrato, a Macaé-Campos se comprometeu a pagar 400:000\$ aos empreiteiros para assumir para a si a responsabilidade de concluir as obras e operação do serviço desde o primeiro ano. As letras que os suplicantes reivindicavam pagamento, e a Macaé-Campos questionava a legitimidade, foram a forma de pagamento dada por Adolpho Bezerra de Menezes aos empreiteiros. Os quatrocentos contos seriam pagos em 4 prestações, com prazos de 2, 4, 5 e 6 anos (MENEZES, 1877, ed.343, p.2)

Miguel da Silva Vieira Braga, presidente da Macaé-Campos a partir de 1875, e seus diretores, além de considerarem as letras de pagamento aos empreiteiros ilegítimas, também questionavam o valor calculado por Adolpho Bezerra de Menezes para a encampação. O método para calcular quanto a companhia pagaria aos empreiteiros consistia em descontar do pagamento deles o valor orçado que a Macaé-Campos gastaria para concluir as construções. Adolpho Bezerra de Menezes utilizou os orçamentos apresentados pelo engenheiro Adolpho Alexandre Hehl, de quanto ainda seria gasto nas obras. No entanto, para os diretores da companhia, Menezes subvalorizou os gastos necessários, apresentando valores inferiores aos orçados pelo engenheiro Hehl. Esse engenheiro afirmava que, quando Menezes solicitou esses orçamentos, não informou que seriam utilizados para encampar as obras, processo feito a sua revelia (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1878, ed.3, p.2).

O ex engenheiro chefe das construções da companhia, Rodolpho Alexandre Hehl, contratado pela empresa dos empreiteiros, demonstrou que em maio de 1878 venceu na

justiça um processo contra José Lino de Almeida, Antonio José Coelho, Antonio Joaquim Coelho e James Lynch, dando quitação geral e plena dos seus serviços prestados. Este havia processado os empresários por terem o acusado de irregularidades na escrituração das obras, mas a sentença declarou que Hehl efetuou as escriturações que eram da sua competência, e as que estavam irregulares eram de responsabilidade desses mesmos empresários. (HEHL, 1878, ed.212, p.3)

Quando as obras foram encampadas, em 25 de julho de 1875, foi implementado um plano de obras provisórias para inaugurar o tráfego o mais cedo possível. Antes de encamparem o contrato, os empreiteiros receberam da companhia 5.400:000\$<sup>18</sup>, mas de acordo com o presidente Miguel da Silva Vieira Braga, as obras feitas não atingiram esse valor. (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1878, ed.21, p.1) Mas eles não levaram em consideração que o dinheiro recebido pelos empreiteiros não era apenas para as obras, também para as despesas administrativas, salários e dividendos.

Os diretores da companhia argumentavam que o cálculo feito por Menezes, das despesas que a companhia assumiria depois de encampar o contrato, não considerava todos os compromissos que os empreiteiros estavam obrigados. Menezes e os empreiteiros, ao analisarem o contrato entre eles e a companhia, consideraram que dos artigos 1º ao 16º tratavam de questões que não interferiam no valor da encampação. Apesar disso, os novos diretores da companhia afirmavam que o artigo 1º obrigava os empreiteiros a adquirirem todos os terrenos necessários; o 2º a todas as despesas administrativas e o 13º a pagarem os juros de 6% aos acionistas até a entrega da estrada de ferro, um ano após sua inauguração. De acordo com os diretores, essas despesas deveriam ter sido consideradas para serem abatidas no preço da encampação, mas não foram (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1878, ed.25, p.2).

Em sua defesa, Menezes afirmava que o valor pago aos empreiteiros correspondia a apenas 6% do valor do contrato, e que mesmo não se tratando de uma liquidação, tentou avaliar os orçamentos para regular o preço da encampação. Com essas palavras, Menezes levou a entender que não utilizou critérios estritamente contábeis para estipular o preço da encampação. Ele chegou ao valor de 400:000\$ de maneira subjetiva, chegando à conclusão que esse valor lhe parecia justo (MENEZES, 1878, ed.26, p.2).

---

<sup>18</sup> O capital da Macaé-Campos superou os 5.000:000\$ aprovados nos estatutos através dos empréstimos necessários para concluir suas obras. Em 1874 o capital da Macaé-Campos atingiu 6.529:000\$

Os diretores da companhia, apresentando os orçamentos feitos pelos engenheiros, consideravam que os descontos que deveriam ter sido utilizados para calcular a encampação foram tão desvalorizados que, na verdade, os empreiteiros deveriam ter pagado a companhia um valor de aproximadamente 1.040:543\$000 (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1878, ed.34, p.3).

Os credores, como já ressaltado, que processavam a companhia eram: Antonio dos Santos Cortiço; Antonio Joaquim Coelho; Eduardo James Lynch; Iclirerico Narbal Pamplona; Gustavo Meinicke e Carlos Meinicke. Todos esses indivíduos faziam parte do grupo que perdeu o controle administrativo sobre a Macaé-Campos em 1875, quando Miguel da Silva Vieira Braga assumiu a presidência.

A defesa da Macaé-Campos apresentou documentos, tentando provar que havia pago o que devia, pelas letras que considerava legítimas. A companhia afirmava que embolsou 41:755\$080 para pagar uma letra de Edmundo Meinicke e depositou nos cofres públicos 16:560\$000 reclamados por Iclirerico Narbal Poblona. Já sobre o valor devido aos Meinicke como “penhor mercantil” dos navios, a defesa da companhia afirmava que o contrato determinava o pagamento de acordo com a chegada dos navios, como apenas um havia chegado a Corte, ela efetuou o pagamento de metade do valor e os juros, 92:415\$965:000, que os Meinicke se recusavam a receber por reivindicarem o valor integral. Sendo assim, argumentava a defesa, a companhia não estava insolvente, e caso ela perdesse o processo, isso interromperia o serviço de comunicação entre a cidade de Campos e a Corte, trazendo um grave malefício para a província (COSTA, 1876, ed.152, p.2).

Já os acusadores apontavam alguns indícios de insolvabilidade da Macaé-Campos: ela havia hipotecado a estrada de ferro para o Banco Rural e Hypothecario, no valor de 1.482:417\$120, que deveriam ter sido pagos no primeiro semestre de 1876; penhorou os três vapores (*Goytacaz*, *Imbetiba* e *Bezerra de Menezes*) para Manoel Ubelhart Lemgruber; devia 1.363:773\$800 para o Banco Nacional; devia as letras de obrigação aos empreiteiros e aos fornecedores em Londres<sup>19</sup>. Por isso, argumentavam os acusadores, a renda da companhia não seria suficiente para pagar os juros das suas dívidas, que superavam 5.000:000 (Idem).

O processo de pedido de falência da Macaé-Campos rendeu inúmeras publicações a pedido no *Jornal do Commercio*. Se misturavam publicações favoráveis aos credores e

---

<sup>19</sup> “Que a aggravante deve em Londres deseste mil libras (...)”. Conferir *Gazeta Jurídica. Revista de Jurisprudencia, Doutrina e Legislação*. Redactor Carlos Frederico Marque Perdigão. Volume XII, julho a setembro 1876, Anno IV, de 1876, pp. 198-199

defensoras da companhia. Houve publicações que apontavam o vínculo dos acusadores com a diretoria que foi deposta. Quando Adolpho Bezerra de Menezes era presidente: Antonio Joaquim Coelho era gerente e superintendente da linha marítima; Antonio dos Santos Cortiço era responsável pelo caixa da companhia; Edmundo Meinicke encarregado do movimento telegráfico para Europa; Iclirerico Narbal Pamplona era presidente da assembleia geral. Os indivíduos que pediram a falência da Macaé-Campos eram os mesmos que a administraram e tiveram suas contas recusadas em assembleia geral dos acionistas, além de ter sido eleita uma nova diretoria em oposição a eles. Um dos argumentos de defesa da companhia era de que esses indivíduos queriam prejudicá-la ou retomar o controle sobre ela, por terem sido afastados dos cargos. No processo em primeira instância, as únicas testemunhas em favor dos acusadores eram esses mesmos indivíduos. (THEMIS, 1876, ed.164, p.2).

Em defesa da Macaé-Campos vieram os diretores do Banco Nacional, Themistocles Petrocochino; do Banco Industrial, Manoel Alves de Souza Pinto; e do Banco Rural, Antonio Ubelhart Lemgruber<sup>20</sup>. Os diretores desses bancos afirmaram que a companhia vinha honrando os seus compromissos com essas instituições. Os defensores da Macaé-Campos questionavam também o porquê de os irmãos Meinicke tentarem arrendar essa companhia, já que para eles ela estava em um estado financeiro tão lastimável (THEMIS, 1876, ed.232, p.2). Em agosto de 1876, a declaração de falência da Macaé-Campos havia sido anulada em primeira instância, mas os acusadores recorreram em instâncias superiores e continuavam publicando no *Jornal do Commercio*, questionando a decisão da justiça e buscando demonstrar a precariedade financeira que a companhia se encontrava.

Dr. Antonio Ferreira Vianna<sup>21</sup>, que havia sido advogado da Macaé-Campos na antiga diretoria, se tornou advogado dos irmãos Meinicke, e passou a publicar regularmente no *Jornal do Commercio*. Ele próprio havia redigido o contrato de empréstimo com os irmãos Meinicke, na qualidade de advogado da companhia. Vianna relatou que quando a companhia foi notificada por seu agente em Londres, em novembro de 1875, que os construtores “C. Mitchel & C. da cidade de New-castle e Ravenhill Eastons & C. da cidade de Londres”, intimaram o pagamento de 20.000 libras, ou embargariam os navios *Barão de S. Diogo* e *Presidente Travassos*, escreveu o contrato em duas horas, devido a urgência. Estavam presentes os irmãos Meinicke, descritos como “capitalistas residentes nesta cidade”, e os

---

<sup>20</sup> Antonio Ubelhart Lemgruber era negociante nacional, Rua de S. Pedro 1, e consignatário e casa de comissão de café. Provavelmente irmão do Manoel U. Lengruber que compôs a diretoria da Macaé-Campos.

<sup>21</sup> Segundo o Almanaque Laemmert de 1870, além de advogado, foi presidente da Câmara Municipal do Município Neutro da Corte.

antigos diretores, Adolpho Bezerra de Menezes, Manoel Ubelhart Lengruber e Manoel leite bastos (VIANNA, 1876, ed.331, p.2).

O discurso de Antonio Ferreira Vianna, quando se tornou advogado dos Meinicke, afirmava que eles foram os salvadores da companhia. Já o advogado da Macaé-Campos, José da Silva Costa, frisava que apenas 14 dias após o empréstimo, os irmãos Meinicke apresentaram a proposta de arrendar a companhia durante 10 anos, também redigida por Antonio Ferreira Vianna. Para José da Silva Costa, a proposta de arrendamento foi uma tentativa dos Meinicke, e do grupo relacionado a antiga diretoria, para se apropriarem da companhia, eliminando o poder de influência de outros acionistas. Quando a diretoria de Adolpho Bezerra de Menezes perdeu a administração da companhia, os irmãos Meinicke moveram três processos contra a Macaé-Campos: de depósito em pagamento; de excussão do penhor; e de aresto (COSTA, 1877, ed.5, p.3).

A respeito do penhor do navio, mesmo que a Macaé-Campos tenha vencido o processo de falência, o vapor Presidente Travassos permaneceu retido com os irmãos Meinicke como penhor da dívida. José da Silva Costa argumentava que os Meinicke deveriam ter aceitado o pagamento de metade do valor com a chegada do primeiro navio, sem serem lesados. Antonio Ferreira Vianna explicava que, caso os Meinicke aceitassem o pagamento da primeira parcela, entregando o vapor Presidente Travassos, não teriam prazo ou garantia de quando chegaria o Barão de S. Diogo, então não teriam garantia nem prazo para receberem o restante da dívida (VIANNA, 1877, ed.14, p.2).

As publicações a pedido *no Jornal do Commercio*, em janeiro de 1877, foram repletas de longos textos expondo os argumentos judiciais desses advogados. É interessante observar que eles não se limitavam aos tribunais, mas disputavam também a opinião pública sobre a Macaé-Campos e sua administração. Em janeiro de 1877, não se passavam 3 dias sem que ao menos um dos advogados publicasse seus argumentos. O advogado da Macaé-Campos defendia que o penhor do navio Presidente Travassos era nulo, por não ter sido entregue pela companhia aos Meinicke, já que eles se apropriaram do vapor logo que chegou no porto. Mesmo assim, como o penhor era garantido por contrato, os irmãos Meinicke conseguiram reter a embarcação.

Tentando anular o pagamento das letras referentes a encampação, a diretoria da Macaé-Campos passou a reivindicar na justiça que José Antonio dos Santos Cortiço, e sua empresa, pagassem uma reparação de danos pelo pedido de falência contra a companhia. No

entanto, em 8 outubro de 1878, o resultado do Acórdão em 1ª instância foi favorável aos empreiteiros, condenando a companhia a pagar as letras e os custos do processo (COMPANHIA..., 1878, ed.286, p.3).

Os empreiteiros reivindicavam o pagamento de 24 letras de 12:500\$, totalizando 300:000\$, mas a companhia alegava que as letras foram feitas de forma fraudulenta, além dos orçamentos subvalorizados utilizados como base. Os diretores da Macaé-Campos argumentavam que os empreiteiros já haviam recebido 5.377:404\$ da companhia enquanto o contrato de 1872 estava vigente. Mas a decisão, por unanimidade do tribunal, foi favorável aos empreiteiros, considerando o pagamento das letras legítimo por ter sido aprovada em assembleia dos acionistas o valor de 400:000\$, e pelos poderes concedidos ao presidente da companhia do período, Adolpho Bezerra de Menezes, para executar essa encampação. (COMPANHIA..., 1878, ed.286, p.3)

A administração da Macaé-Campos, desde 1875 liderada pelos diretores João Narciso Fernandes (tesoureiro), Miguel Calogeras (secretário) e Miguel da Silva Vieira Braga (presidente)\_ Quadro 2, propuseram mudanças no estatuto da companhia, com o intuito de solucionar as despesas financeiras. Pelo decreto n.6,534, de 30 de março de 1877, o capital da Macaé-Campos foi elevado para 7.500:000\$ subdivididos em 37.500 ações de 200\$. Caso a companhia não emitisse todas as ações, e optasse por formar o capital através de créditos, eles deveriam ser obtidos através de títulos de prelação, seja dentro ou fora do país. (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1877, ed.111, p.3)

O Art.27 do novo estatuto estipulava que 10% da renda líquida da companhia seria destinada a um fundo de reserva para arcar com a deterioração do material no fim de cada semestre. Após o pagamento das despesas que a companhia estava comprometida, seriam deduzidos esses 10%, até o fundo completar 1.000:000\$. Apenas após atingir essas metas, segundo o novo estatuto, a renda líquida poderia pagar dividendos aos acionistas. (idem)

“Art.28. Pagas as despesas de que trata o § 11 do art.7º deduzir-se-ha da renda líquida: 1º a quota de 10% de que trata o art. 27; 2º a quota destinada para o pagamento de juros e amortização estipulada, dos títulos de prelação de 1ª série; 3º a quota para o pagamento de juros e amortização dos títulos da 2ª série, na forma que for convencionada; 4º a quota necessária para pagar aos accionistas dividendos que não excederão de 6% ao anno, emquanto não forem amortizados os títulos de prelação. Esta graduação será rigorosamente observada, salvo os direitos adquiridos de terceiros.” (idem)

A Macaé-Campos não distribuía dividendos aos acionistas desde 1874, quando ela ainda era administrada pelos empreiteiros. Mesmo assim, o novo estatuto determinava que eles não seriam distribuídos enquanto a companhia não reestabelecesse o desfalque no Balanço de Pagamentos. Após todos os pagamentos, o restante da renda líquida seria utilizado para amortizar os títulos de prelação. Essas determinações do novo estatuto parecem representar uma política de austeridade, na tentativa de amenizar a dívida passiva da companhia. Diversas publicações no *Jornal do Commercio* acusavam a companhia de ter uma dívida muito alta, que nunca poderia ser paga.

“o fim essencial da reforma era consolidar a divida passiva, convertendo-a em títulos de prelação e secções preferenciaes, e poder se fazer as operações de credito que conviesse, para amortisar aquelles títulos ou acções.” (ACCIONISTAS..., 1877, ed.122, p.3)

Os empresários que perderam o controle da Macaé-Campos em 1875, e pediram sua falência, foram contra a reforma do estatuto. Eles fizeram um abaixo assinado, dizendo que a reforma foi aprovada sem um exame apurado. De acordo com os críticos da reforma, ao dar preferência de pagamento aos títulos de prelação, os detentores de ações ordinárias seriam prejudicados. Eles solicitaram que a companhia fosse liquidada para pagar seus credores. Os assinantes do abaixo assinado foram: Edmundo C. Meinicke, Antonio Joaquim Coelho, Antonio Rodrigues de Barros, Mariano José Machado Filho, Augusto A. Pereira Bastos, José Lino de Almeida, José Maria Velho da Silva, Adolpho Bezerra de Menezes, Mariano José Machado e Iclirerico Narbal Pamplona. (ACCIONISTAS..., 1877, ed.123, p.3)

Um contemporâneo anônimo identificou que, na verdade, os indivíduos que protestaram contra a reforma do estatuto eram um grupo que fazia oposição a companhia desde que foram afastados da administração, e segundo ele, desde então tentaram se apropriar dela. Na antiga administração, Adolpho Bezerra de Menezes foi presidente da companhia e Mariano José Machado era seu genro; José Lino de Almeida era advogado da companhia e José Maria Velho da Silva era seu genro; Antonio Joaquim Coelho, José Antonio dos Santos Cortiço e José Lino de Almeida foram construtores da estrada e reivindicavam uma dívida de 400:000\$; Edmundo C. Meinicke, Antonio Joaquim Coelho e José Antonio dos Santos Cortiço foram os requerentes do processo de falência; Antonio Rodrigues Barros, José Lino de Almeida, Adolpho Bezerra de Menezes e Iclirerico Narbal Pamplona foram as testemunhas favoráveis aos credores no processo de falência. (ACCIONISTAS..., 1877, ed.128, p.2)

As disputas entre os antigos e novos administradores da Macaé-Campos se estenderam até o final da década de 1870, utilizando as páginas do *Jornal do Commercio* como campo de batalha. Em 1877, os diretores da companhia, Miguel da Silva Vieira Braga, Miguel Calogeras e João Narciso Fernandes, começaram a apontar irregularidades nas atas de quando Adolpho Bezerra de Menezes foi presidente da companhia.

As atas de 30 de dezembro de 1874 a 30 de junho de 1875, estavam assinadas apenas por Adolpho Bezerra de Menezes, faltando a assinatura dos outros diretores. A ata de 30 de dezembro de 1874, tratava da proposta de arrendar o contrato com os empreiteiros, e determinava como forma de pagamento as letras de 400:000\$. Como argumento de que as letras tinham sido feitas de forma irregular, os diretores da companhia apresentaram um ofício dirigido a Adolpho Bezerra de Menezes em 8 de maio de 1875, com a proposta dos construtores de como deveria ser feito o pagamento. No entanto, as letras apresentadas pelos empreiteiros foram lavradas e assinadas em 31 de dezembro de 1874. Não faria sentido reivindicar a forma de pagamento 5 meses depois de as letras terem sido feitas, por isso, de acordo com os diretores da companhia, elas eram suspeitas e inválidas. (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1877, ed.135, p.5) Adolpho Bezerra de Menezes, em sua defesa, disse que a cópia desse ofício apresentado pela companhia não é autêntica. A forma de pagamento pela encampação, segundo ele, realmente foi deliberada no dia 31 de dezembro de 1874. (MENEZES, 1877, ed.137, p.3)

Manoel Ubelhart Lenbruber e Manoel Alves de Souza Pinto também foram diretores da companhia no período que Adolpho Bezerra de Menezes era presidente\_ Quadro 1. Eles afirmaram que na época da encampação, o presidente da companhia nunca havia debatido com eles sobre a forma de pagamento dos empreiteiros. De acordo com esses dois, essa forma de pagamento foi imposta pelos construtores, que ameaçavam embargar a estrada de ferro faltando dois dias para a inauguração que até o Imperador esteve presente. De acordo com Lenbruber e Pinto, apenas no dia 11 de junho de 1875, Adolpho Bezerra de Menezes pediu que eles aceitassem as letras como forma de pagamento, ou ele deixaria de seu cargo. De acordo com o testemunho desses ex diretores da companhia, eles apenas foram informados sobre a forma de pagamento 6 meses após ela ter sido combinada com os empreiteiros, segundo a ata de 30 de dezembro de 1874, assinada apenas por Menezes (LENBRUGER; PINTO, 1877, ed.139, p.3)

Um aspecto que os antigos administradores da Macaé-Campos criticavam na diretoria que os sucedeu, era a falta de divulgação de relatórios contábeis. Apenas em julho de 1877 a diretoria presidida por Miguel da Silva Vieira Braga distribuiu um relatório na assembleia dos acionistas. Para os irmãos Meinicke, esse relatório corroborava que a companhia vivia em uma péssima situação financeira e deveria ser declarada falida, pois sua renda não era suficiente nem para pagar os juros das despesas financeiras. Até meados de 1877, o vapor Barão de S. Diogo permanecia retido na Inglaterra, esperando pagamento de mais 11.790 libras para ser liberado. Sendo que, as 20.000 libras por eles emprestadas deveriam ter sido suficientes para quitar a despesa com os fornecedores ingleses, por essa razão, os irmãos Meinicke se recusavam a entregar o Presidente Travassos para a companhia sem terem garantia de quando chegaria o segundo navio para eles receberem o restante do valor (MEINICKE; MEINICKE, 1877, ed.213, p.3).

Apesar da Macaé-Campos ter vencido o processo movido pelos irmãos Meinicke, eles recorreram, levando ao Supremo Tribunal. Em última instância, o Supremo tomou uma decisão contrária ao resultado do processo na 1ª Vara Commercial. O resultado do acórdão (decisão tomada por um órgão colegiado de um tribunal) validou o penhor do Presidente Travassos para os credores, que puderam retê-lo até serem integralmente pagos (VIANNA, 1877, ed.226, p.2). Apenas em dezembro de 1877 a Macaé-Campos conseguiu recuperar o Presidente Travassos e o pôr em circulação (VAPOR..., 1877, ed.360, p.2).

O mandato dos diretores Vieira Braga, Calogeras e Fernandes, chegou ao fim em julho de 1878, quando seriam eleitos novos diretores. Em uma publicação anônima, que é contrária a uma possível reeleição desses diretores, o autor aponta que a Macaé-Campos possuía o direito de construir ferrovias concessionárias dentro da sua zona de privilégio, mas esses diretores teriam utilizado o direito da companhia em benefício próprio. Eles concederam para Luiz Gomes Amado de Aguiar<sup>22</sup> o direito de construir a Estrada de Ferro Barão de Araruama, sendo Vieira Braga um dos concessionários desse empreendimento (MACAHÉ..., 1878, ed.211, p.2).

Além disso, as mercadorias transportadas pela Barão de Araruama, quando chegassem no porto de Imbetiba, seriam entregues a Companhia Ferro-Carril Imbetiba-Macahé, propriedade do mesmo Luiz Gomes Amado de Aguiar, que as transportaria para a cidade de

---

<sup>22</sup> Segundo o almanaque Laemmert de 1852, Luiz Gomes Amado Aguiar foi vereador no município de Macaé. Na edição de 1871, consta como Tenente-Coronel da Guarda Nacional e fazendeiro de açúcar e café na freguesia de Nossa Senhora das Neves, em Macaé.

Macaé. Ou seja, segundo o contrato firmado pelos diretores da Macaé-Campos com a companhia Barão de Araruama, as mercadorias vindas por essa ferrovia seriam desviadas do porto de Imbetiba para o porto da Concha, em Macaé, em benefício da companhia ferro-carril. Por último, a estação da “Parada”, estação ferroviária da Macaé-Campos na cidade de Macaé, deixaria de receber mercadorias, atendendo apenas passageiros. Ou seja, qualquer mercadoria que se quisesse despachar da cidade de Macaé para Imbetiba, ou vice versa, teria que contratar a companhia ferro-carril. Para o autor de uma publicação anônima no *Jornal do Commercio*, esse projeto claramente favorecia os interesses privados dos diretores, e ainda prejudicaria a Macaé-Campos, diminuindo o movimento de mercadorias no porto de Imbetiba (idem).

Houve protestos contra a decisão de fechar a estação da “Parada”. A partir dessa estação, mercadorias eram despachadas diretamente da cidade de Macaé para o porto de Imbetiba e para Campos dos Goytacazes, pagando a taxa ferroviária e marítima para a mesma companhia, sendo que a Macaé-Campos cobrava uma tarifa mais barata quando se contratava os dois serviços (O POVO..., 1878, ed.272, p.4).

Diversos comerciantes macaenses participaram de um abaixo assinado pedindo que não fosse extinta a estação da Parada. Essa medida iria dificultar o comercio da cidade de Macaé com Campos dos Goytacazes, porque se antes embarcavam mercadorias de Macaé diretamente para Campos, agora elas deveriam ser enviadas primeiro para Imbetiba pelo ferro-carril. Por último, a companhia Macaé-Campos também seria lesada pela extinção da estação da Parada, pois segundo o relatório da companhia de 1877, esta estação obteve uma receita de 39:180\$ para a companhia (O POVO..., 1878, ed.281, p.4).

Uma publicação replicada do jornal *Gazeta Popular* defendia os interesses da companhia ferro-carril Macaé-Imbetiba. Tinha como principal argumento que, o crítico dessa companhia era na verdade alguém com desejo vingativo por não ter feito parte dessa sociedade. A mesma publicação afirmava que há muitos anos uma empresa de bondes cobrava o frete entre a cidade de Macaé e o porto da Concha, sem nunca ter sido acusada de monopólio, como o ferro-carril Macaé-Imbetiba estava sendo. No entanto, essas afirmações não levam em consideração que uma estação da Macaé-Campos estava sendo fechada para favorecer o ferro-carril, sobre isso, o autor apenas afirma que esse aspecto foi discutido nas bases do contrato de entroncamento entre o ferro-carril e a Macaé-Campos, sem ter sofrido protestos no momento (FERRO-CARRIL, 1878, ed.281, p.4).

A Macaé-Campos enviou um ofício solicitando ao governo provincial permissão para fechar a estação da Parada. Em seguida, protestantes macaenses enviaram outro ofício, solicitando a reabertura dessa estação. No dia 9 de novembro de 1878 foi noticiado, no *Jornal do Commercio*, que a estação da Parada seria reaberta, segundo decisão da presidência provincial. Uma vitória para os comerciantes macaenses e uma derrota para o empresário do ferro-carril Macaé-Imbetiba (O POVO..., 1878, ed.319, p.5).

Estar em frente da administração da Macaé-Campos, ocupando os cargos de diretoria, rendia privilégios com vantagens pessoais. Joaquim Antonio Coelho, concessionário do contrato da ferrovia, contratou sua própria empresa, A. J. Coelho & Cia, como empreiteira da ferrovia. Miguel da Silva Vieira Braga, presidente da administração seguinte, permitiu a construção da Barão de Araruama, dentro da “zona de privilégio” da Macaé-Campos, sendo ele um dos concessionários, junto com o proprietário da Companhia ferro-carril Macaé-Imbetiba.

Além disso, a administração de Miguel da Silva Vieira Braga tentou fechar a estação ferroviária da Parada, no perímetro urbano de Macaé, impedindo que as mercadorias embarcassem dessa cidade para a Campos dos Goytacazes ou Imbetiba, obrigando as mercadorias que estivessem na cidade de Macaé (como as que chegavam pelo canal) a contratar o Ferro-Carril Imbetiba-Macaé.

## **2.2 A década de 1880: Tentativas de se recuperar e a venda da Macaé-Campos**

### **2.2.1- Expansões da Macaé-Campos: compra da Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua, além de outros ramais.**

A década de 1880 foi marcada, nos primeiros anos, por um esforço da Macaé-Campos para se recuperar financeiramente. No capítulo seguinte abordaremos melhor as receitas, despesas, empréstimos, mercadorias, entre outros. Trataremos agora de outro aspecto que estava relacionado às estratégias empresariais da companhia, a busca por expandir os seus trilhos, comprando outras ferrovias e ramais, ou os construindo. De acordo com Flávio Saes (1981), o aumento do capital das companhias ferroviárias geralmente estava relacionado com a expansão das linhas férreas para novas zonas. Ele demonstra como, para atingir esse objetivo, as companhias Paulistana e Mojiana recorreram a empréstimos estrangeiros que foram bastante onerosos para elas.

A partir da experiência da Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, Guilherme Grandi (2012) demonstra que uma das estratégias adotadas pelas ferrovias atingirem a lucratividade era se expandindo, ao construir, adquirir ou se fundir com novos ramais e outras companhias ferroviárias, corroborando a tese de Flávio Saes (1981).

Em outubro de 1879 observamos que já existia a ideia de unificar as estradas de ferro Leopoldina, Carangola, Santo Antônio de Pádua e Macaé-Campos, projeto que se concretizou apenas no final da década de 1880. Um autor anônimo, em outubro de 1879, defendia que caso essas ferrovias se unificassem, absorveriam uma grande quantidade de mercadorias e passageiros da Estrada de Ferro D. Pedro II, trazendo prejuízos para a província. Além disso, o autor considerava que o monopólio criado por essas empresas tornaria o frete de mercadorias mais caro. (RIO..., 1879, ed.277, p.2)

O projeto de construir a Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Pádua existia desde 1871. (PROVINCIA..., 1879, ed.12, p.2). Há indícios de que Edmundo Meinicke, recebeu a concessão da E. F. de Pádua em 1876<sup>23</sup>. Em 1879, o presidente da Macaé-Campos, Miguel da Silva Vieira Braga, pediu que fossem salvaguardados os direitos do acordo entre essas duas companhias efetuado em setembro de 1871. Não sabemos a quais direitos ele se referia, mas isso indica que os interesses dessas companhias estavam relacionados desde o nascimento delas.

Miguel da Silva Vieira Braga, presidente da Macaé-Campos \_ Quadro 2, foi indicado para concorrer a presidente da E. F. de Pádua em finais de 1879, “É facto inconcusso que a Macahé e Campos quer absorver a Padua; porque só assim poderá pagar a enorme divida, que contrahio por criminosas lapidações”. (PITTA, 1879, ed.326, p.3) Acionistas da E. F. de Pádua apresentaram um abaixo assinado solicitando uma reunião extraordinária para tratar de um embargo que essa companhia estava sofrendo e sobre a eleição de novos diretores. Entre os signatários estão Laurindo Pitta, que criticava a intenção da Macaé-Campos em adquirir a Pádua, além de Edmundo Meinicke, Gustavo Meinicke e Eugenio Meinicke. Os conflitos de interesses entre esses empresários se estenderam a essa companhia. (COMPANHIA..., 1879, ed.328, p.4)

De acordo com Laurindo Pitta, os diretores da Macaé-Campos ofereceram a E.F. de Pádua um empréstimo de 200:000 com juros de 9%, recebendo como garantia 600 ações de corretagem. Para ele, caso o empréstimo não fosse quitado no prazo, essa quantidade de ações

---

<sup>23</sup> [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_ramais\\_3/stoantonio.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_3/stoantonio.htm)

permitiria que a Macaé-Campos se apropriasse da E.F. de Pádua. Tendo sido empossado Miguel Vieira Braga como presidente interino da Pádua, Laurindo Pitta considerava que absorver a E.F. de Pádua fazia parte do plano da Macaé-Campos para aumentar suas rendas de maneira que pudesse pagar suas dívidas, que superavam 6 mil contos. (PITTA, 1879, ed.328, p.4)

Em finais de 1879 a E. F. de Pádua ainda estava sendo construída. Em resposta às acusações, Miguel Vieira Braga argumentava que como as linhas férreas da Macaé-Campos e da Pádua iriam convergir, os interesses de ambas se relacionavam. De acordo com ele, a E. F. de Pádua passava por dificuldades financeiras comuns às estradas de ferro, e que foi acordado entre as diretorias das duas companhias que a Macaé-Campos deveria intervir diretamente na Pádua para a auxiliar. (BRAGA, 1879, ed.331, p.3)

Sendo assim, podemos deduzir que a E. F. de Pádua já estava sob controle da Macaé-Campos, ou que seus interesses estavam unificados. Em abril de 1881 a Macaé-Campos havia comprado 800 ações da Pádua, e o presidente das companhias propôs a compra de mais 1.000, pagando 180\$ por cada. (O MATINA, 1881, ed.100, p.2)

Enquanto acionista da Pádua, Edmundo Meinicke foi o principal opositor em a vender para a Macaé-Campos. Assim como nos anos anteriores, na década de 1880 Edmundo Meinicke foi um adversário para os administradores da Macaé-Campos. Sobre a E. F. de Pádua, ele dizia que pretendia “pagar os credores da companhia, restabelecer a confiança em seu futuro e livra-la da sujeição da Macahé e Campos, que a suga.”. (ESTRADA..., 1881, ed.186, p.2) Edmundo C. Meinicke afirmava que o Dr. Vieira Braga adotou estratégias ilegítimas para se tornar presidente da E. F. de Pádua, emitindo 800 ações e distribuindo na véspera da assembleia, sendo 500 para membros da Macaé-Campos. (MEINICKE, 1881, ed.321, p.2)

### Quadro 3: Nova Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos (1881)

Nome	Profissão/Endereço	Títulos e outros
<b>Presidente</b>		
Miguel da Silva Vieira Braga		Conselheiro fiscal da Associação de Benefícios Mutuos e Caixas de Economia Auxiliar
<b>Secretário</b>		
Francisco Rodrigues Vaz	Negociante de gêneros secos e molhados, Rua do Conde D’Eu, 160	
<b>Tesoureiro</b>		
João Narciso Fernandes**	Capitalista e proprietário de prédio, Rua	

Nota: \*\* em 1875, apareceu no almanaque como Negociante estrangeiro (português), Rua Primeiro de Março, 98

Fonte: Almanack Administrativo,... 1881, p. 589

Miguel da Silva Vieira Braga propôs uma reforma nos estatutos da E. F. de Pádua, e Edmundo C. Meinicke alertou os acionistas que essa reforma fazia parte do processo para a Macaé-Campos a absorver. O irmão dele, Gustavo Meinicke, era concessionário de um contrato com a Pádua de fornecimento de material fixo e rodante com a empresa Luiz Block & C. A E. F. de Pádua estava tentando rescindir o contrato na justiça, e teve decisão favorável em primeira instância, mas os Meinicke fizeram apelação para tentar reverter a decisão. (MEINICKE, 1882, ed.219, p.3)

Em 1882 a presidência das duas companhias foi assumida pelo Sr. H. Joppert. Em outubro desse ano ele convocou uma assembleia extraordinária de acionistas da Pádua para tratar sobre uma fusão da Macaé-Campos com a E. F. de Pádua. Uma publicação no *Jornal do Commercio* contrária a fusão defendia que ela seria desvantajosa para os acionistas da Pádua. De acordo com esse autor, que talvez fosse o próprio Edmundo Meinicke, grande parte dos acionistas atendiam aos interesses da Macaé-Campos. (ACCIONISTA..., 1882, ed.274, p.2)

Publicações contrárias a fusão argumentavam que a Pádua não apresentava dificuldades financeiras, por isso não precisava de auxílio da companhia Macaé-Campos. Defendiam que a E. F. de Pádua não era dependente da Macaé-Campos, mas que essa precisava daquela para garantir mercadorias. (ACCIONISTA..., 1882, ed.277, p.2) De fato, parte das mercadorias transportadas pela Macaé-Campos era proveniente da região percorrida pela E. F. de Pádua. Manter o controle sobre essa ferrovia significava garantir essas mercadorias.

A dívida da E. F. de Pádua, era de 1.400:000\$, dos quais 1.000:000\$ estavam consolidados com pagamento a longo prazo. Já a dívida da Macaé-Campos, de acordo o relatório dessa companhia, até outubro de 1882 era de 5.100:000\$. Para os opositores, o alto custo quilométrico da construção da Macaé-Campos ocasionou essa dívida que tornava a fusão desvantajosa para os acionistas da E. F. de Pádua. (ACCIONISTA..., 1882, ed.280, p.3)

Apesar de a primeira reunião para tratar sobre a fusão das companhias ter ocorrido em outubro de 1882, até meados de 1883 esse projeto não tinha avançado. Havia reclamações de que as negociações estavam sendo mal conduzidas, e que a diretoria da E. F. de Pádua não possuía nenhum plano de ação. (UM ACCIONISTA, 1883, ed.141, p.2)

Publicações favoráveis à fusão buscavam demonstrar que a Macaé-Campos era uma companhia próspera, e argumentavam que apenas a veiculação desse plano de fundir essas companhias ferroviárias elevou o preço das suas ações\_ Quadro 4. (CAUNA, 1883, ed.148, p.3)

**Quadro 4: ações das Cias antes e depois do Plano de fusão**

Antes de projetada a fusão	
Macaé-Campos, vendedor	210\$000
Macaé-Campos, comprador	205\$000
Santo Antônio de Pádua, vendedor	170\$000
Santo Antônio de Pádua, comprador	150\$000
Depois do plano de fusão	
Macaé-Campos, vendedor	215\$000
Macaé-Campos, comprador	212\$000
Santo Antônio de Pádua, vendedor	200\$000
Santo Antônio de Pádua, comprador	195\$000

Fonte: VERDADEIRO accionista. A fusão da Macahé e Pádua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.149, 30 maio 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.2

Para demonstrar que a Macaé-Campos era uma companhia rentável, um autor anônimo relembrou que em 1882 ela pagou 6,5 % de dividendos aos seus acionistas, e que até junho de 1883 ela já tinha 228:731\$220 de lucro líquido\_ Quadro 5. Ele fez uma provocação ao dizer que “Nem todos os *Yankees* do mundo poderiam destruir a verdade incontestável destes algarismos”, se referindo aos irmãos Meinicke. (? 1883, ed.151, p2)

Apesar de os autores contemporâneos tratarem do processo como fusão, os indícios apontam que a Macaé-Campos pretendia comprar a E. F. de Pádua, e como forma de pagamento dariam ações da Macaé-Campos em troca das ações da E. F. de Pádua. Dados de receitas e despesas retirados dos relatórios administrativos de ambas companhias foram comparados para argumentar que não seria vantajoso para os acionistas da E. F. de Pádua trocar suas ações pelas da Macaé-Campos, pois a primeira poderia pagar dividendos mais

altos. (UM ACCIONISTA, 1883, ed.155, p.3) É importante frisar que devemos tomar cuidado com essas informações, pois artifícios contábeis eram utilizados por ambos os lados do debate fusionista para reforçar suas posições. Mesmo assim, os dados são úteis para conhecermos um pouco das finanças dessas companhias\_ Quadro 5.

**Quadro 5: Dados contábeis da E.F. de Pádua e da Macaé-Campos em 1883**

<b>Pádua</b>	
Despesas de administração, conservação e custeio de 93 km a 2:400\$ por km	223:200\$000
Juros e amortização da dívida consolidada de 1.000:000\$ a 8 ½ de juros e 2% de amortização (10 ½%...)	105:000\$000
Juros da dívida flutuante a 9% no caso de não ser paga por emissão de ações ou consolidada	36:000\$000
Fundo de reserva e deterioramento, 20% da receita líquida	24:000\$000
Total da despesa	388:200\$000
<b>Receita bruta</b>	511:000\$500
Saldo líquido para dividendos, ou 11 ½ % sobre 1.076:000\$ de ações emitidas	123:300\$000

<b>Macaé-Campos</b>	
Capital em ações da Macaé-Campos já emitidas e realizadas	3.163:600\$000
Dívida consolidada em obrigações	3.099:250\$000
Dívida, pelo relatório, flutuante	2.101:000\$000
<b>Total</b>	<b>8.363:850\$000</b>
<b>Despesa</b>	
Administração, conservação e custeio anual de 96,5 km	600:000\$000
Juros e amortização da dívida consolidada de 3.099:250\$000 a 6 ½ % e 2 % de amortização (8 ½ %)	263:436\$250
Juros da dívida flutuante de 2.101:000\$000 a 9%, no caso de não ser paga por emissão de <i>debentures</i>	189:060\$000
Fundo de reserva e deterioração, 20% da receita líquida	34:600\$000
Total da despesa	1.087:126\$250

<b>Receita Bruta</b>	
Segundo o último relatório	1.225:427\$710
Saldo líquido para dividendos, ou 4 3% sobre 5.163:600\$000	138:301\$460

Fonte:Idem

Em 18 de julho de 1883 houve uma assembleia extraordinária da Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Pádua, no salão do Banco Industrial, para deliberar sobre a compra e fusão desta companhia pela Macaé-Campos. Nela ficou decidido que a Macaé-Campos compraria todas as 5.465 ações da E. F. de Pádua pelo seu valor nominal e mais 5\$, totalizando 205\$ por ação. Todo o ativo da E. F. de Pádua seria vendido, assim como todos os privilégios e direitos concedidos pelo governo geral e provincial. A Macaé-Campos assumiria a responsabilidade pelo passivo da Pádua, como os títulos de prelação (*debetures*) por ela emitidos, que eram 1.093:000\$000. O pagamento deveria ser concluído até 31 de agosto de 1883, mas a Macaé-Campos receberia as rendas do tráfego da Pádua desde 1 de junho desse ano. A Macaé-Campos assumiu todos os contratos celebrados pela Pádua, inclusive para concluir o prolongamento da linha. Quando consumada a compra, a Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Pádua seria liquidada e extinta. Com a aprovação da proposta, foi nomeada uma comissão liquidante para tratar da venda, sendo eles: Eduardo Augusto Pacheco, Antonio Leite Monteiro de Barros e Antonio da Costa Chaves Faria. (COMPANHIA..., 1883, ed.283, p.3)

Na assembleia foi apresentado um abaixo assinado protestando contra a fusão, a acusando de arbitrária e ilegal. Tentaram apresentar uma proposta de vender a E. F. de Pádua para a Companhia Leopoldina, mas ela foi recusada sem ser debatida. (COMPANHIA, 1883, ed.170, p.3) Os assinantes do abaixo assinado foram: os irmãos Meinicke, Antonio Rodrigues de Barros e Domingos Ferreira de Araujo Seára . Eles representavam 500 ações da Pádua, mas a liquidação da E. F. de Pádua foi aprovada por mais de 4.000 ações. (FISK, 1883, ed.172, p.1)

Edmundo C. Meinicke e Antonio Rodrigues de Barros fizeram um requerimento para o juiz de direito da 1ª vara comercial da corte do Rio de Janeiro expedir um mandado judicial que impedisse a execução das deliberações da assembleia. O mandado estipulava que caso a comissão liquidante prosseguisse com a venda, ela e os diretores da Macaé-Campos seriam multados em 100:000\$000. A intimação foi entregue pelo oficial de justiça a Hermano Joppert (diretor de ambas companhias), Eduardo Augusto Pacheco e Antonio da Costa

Chaves Faria (diretores da Pádua e membros da comissão nomeada para a venda), Francisco Ramos Paz e João Narciso Fernandes (diretores da Macaé-Campos). Antonio Leite Monteiro Barros não recebeu a intimação por não se encontrar na cidade. (UM ACCIONISTA, 1883, ed.237, p.2)

A partir de então, as publicações sobre a E. F. de Pádua no *Jornal do Commercio* passaram a tratá-la como parte da Macaé-Campos, inclusive em demonstrativos de renda e movimentação. Mesmo assim, publicações contrárias a venda continuaram ocorrendo no *Jornal do Commercio*, defendendo a perspectiva de que a E. F. de Pádua só poderia ser vendida por unanimidade dos acionistas, além de citar o mandado expedido. (ESTRADA..., 1883, ed.266, p.3)

Em outubro de 1883, Edmundo C. Meinicke perdeu uma ação na justiça que pedia uma indenização de 150:000\$ da companhia E. F. de Pádua. Ele e os outros solicitantes foram condenados a pagar uma multa de 6:000\$, 5% do valor da causa, além dos custos do processo. (O ZÉ..., 1883, ed.277, p.3)

Os autores do processo alegavam que: a diretoria da Pádua não informou previamente o assunto que seria resolvido na assembleia; que a dissolução da Pádua não poderia ser decidida por maioria dos votos, mas apenas por unanimidade; e que foi recusada a proposta de discutir a venda para a Companhia Leopoldina. Por essas razões, as decisões da assembleia deveriam ser consideradas nulas. Mas a decisão do juiz Miguel Calmon du Pin e Almeida, proferida em 14 de dezembro de 1883, considerou que: os acionistas estavam cientes da pauta da assembleia; que as legislações vigentes e estatutos da E.F. de Pádua permitiam que a liquidação fosse decidida com representação de dois terços das ações; que a proposta da Companhia Leopoldina não poderia ser discutida na assembleia por não ter sido indicada previamente como assunto na convocação; e que as decisões foram ratificadas em uma assembleia posterior, em 2 de julho de 1883. Por essas razões, o juiz considerou que a assembleia de 18 de junho de 1883 foi regularmente constituída, não aprovando o pedido de nulidade dos autores e os condenando a pagar as custas do processo. (COMPANHIA..., 1883, ed.358, p.2)

Os acionistas da E. F. de Pádua que não quisessem trocar suas ações pelas da Macaé-Campos receberiam 205\$ por cada ação. O prazo delimitado para esse pagamento era até 31 de agosto de 1883, mas até setembro de 1884 eles não haviam sido concluídos. Como a

Macaé-Campos não pagava dividendos desde 1882, os acionistas da E. F. de Pádua não se sentiam estimulados a trocar suas ações (ACCIONISTA..., 1884, ed.266, p.4)

Os irmãos Meinicke não desistiram. No dia 29 de outubro de 1884 foi publicada uma petição redigida pelo escrivão Bento Luiz de Oliveira Lisboa, juiz de direito da 2ª vara comercial da Corte, na qual Gustavo Alberto Meinicke solicitava que fosse suspensa a venda da E. F. de Pádua para a Macaé-Campos. A justificativa era de que a E. F. de Pádua possuía uma dívida de 85:453\$400 com ele, e que se a liquidação da companhia fosse concluída geraria empecilhos ao pagamento. Gustavo Menicke requeria que os diretores da Macaé-Campos e a comissão liquidante da E. F. de Pádua ficassem responsabilizados pelo pagamento caso dessem continuidade a venda. (AOS ACCIONISTAS..., 1884, ed.302, p.5)

Mesmo assim, E. F. de Pádua continuou sendo administrada pela Macaé-Campos, que assumiu sua renda. Foi convocada uma assembleia extraordinária dos acionistas da Macaé-Campos, para o dia 24 de julho de 1885, que tratou dos meios necessários para pagar as ações que ainda faltavam da E. F. de Pádua. Dois anos haviam se passado desde o acordo entre as companhias e a Macaé-Campos não havia concluído os pagamentos. (UM ACCIONISTA, 1885, ed.203, p.4)

Em 1 de fevereiro de 1886, quase 3 anos após a data estipulada para a Macaé-Campos concluir o pagamento pelas ações da E. F. de Pádua, foi proferida uma sentença em favor de Antonio de Souza Mello e Alvim, portador de 93 ações da E. F. de Pádua, que processou a Macaé-Campos para que ela pagasse os 19:065\$000 que lhe devia (205\$ por ação). A sentença demonstra que a Macaé-Campos incluía no seu passivo a dívida de 348:910\$ com os acionistas da E. F. de Pádua. A maior parte da transação havia sido paga com troca de ações, no entanto, o autor do processo solicitava pagamento em dinheiro. A sentença proferiu que a Macaé-Campos deveria efetuar qualquer operação de crédito possível para pagar os acionistas da E. F. de Pádua, e ela foi condenada a pagar o valor devido a Antonio de Souza Mello e Alvim, com juros e as custas do processo. Um autor anônimo reclamou que, apesar dessa dívida, a Macaé-Campos pagou 124:000\$ de dividendos aos seus acionistas no ano anterior. (COMPANHIA..., 1886, ed.44, p.2)

### **2.2.2 – O fim da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos: Venda para a Leopoldina**

Em finais da década de 1880, e começo da seguinte, a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina absorveu grande parte da rede ferroviária fluminense. A Companhia Leopoldina se originou na Zona da Mata mineira, região que foi ocupada tardiamente por não ser mineradora. Apenas durante o século XIX se constata um crescimento populacional nessa região, assim como a expansão dos cafezais. O primeiro trecho da Estrada de Ferro Leopoldina tinha como objetivo principal escoar a produção cafeeira que se desenvolvia na Zona da Mata Mineira. (SILVEIRA, 2018) O município de Leopoldina era um dos principais produtores cafeeiros dessa região, e seus fazendeiros foram influentes na formação da Companhia Leopoldina. A concessão da Companhia Leopoldina ocorreu em 1872, e as obras do primeiro trecho foram concluídas em 1877, conectando Porto Novo do Cunha (atual Além Paraíba), onde havia um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II, com Cataguases, além do ramal para o município de Leopoldina. (Idem) Esse primeiro trecho possuía 117 quilômetros que foram construídos dentro do prazo estipulado. (CARVALHO, 2021, p.6)

André Simplicio Carvalho (2021) identificou os diferentes trechos que formaram a rede ferroviária da Companhia Leopoldina, ao adquirir outras ferrovias e construir novos ramais. Ele demonstra que ainda em 1877, após concluir o trecho original, a Companhia Leopoldina começou a expandir seus trilhos para outros municípios, se internalizando na província de Minas Gerais. Essa expansão continuou durante a década de 1880, seguindo também para o norte da Zona da Mata mineira, margeando a fronteira entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, até atingir o município Carangola, em 1888, onde se conectou com a Estrada de Ferro Campos-Carangola, além de penetrar na província fluminense.

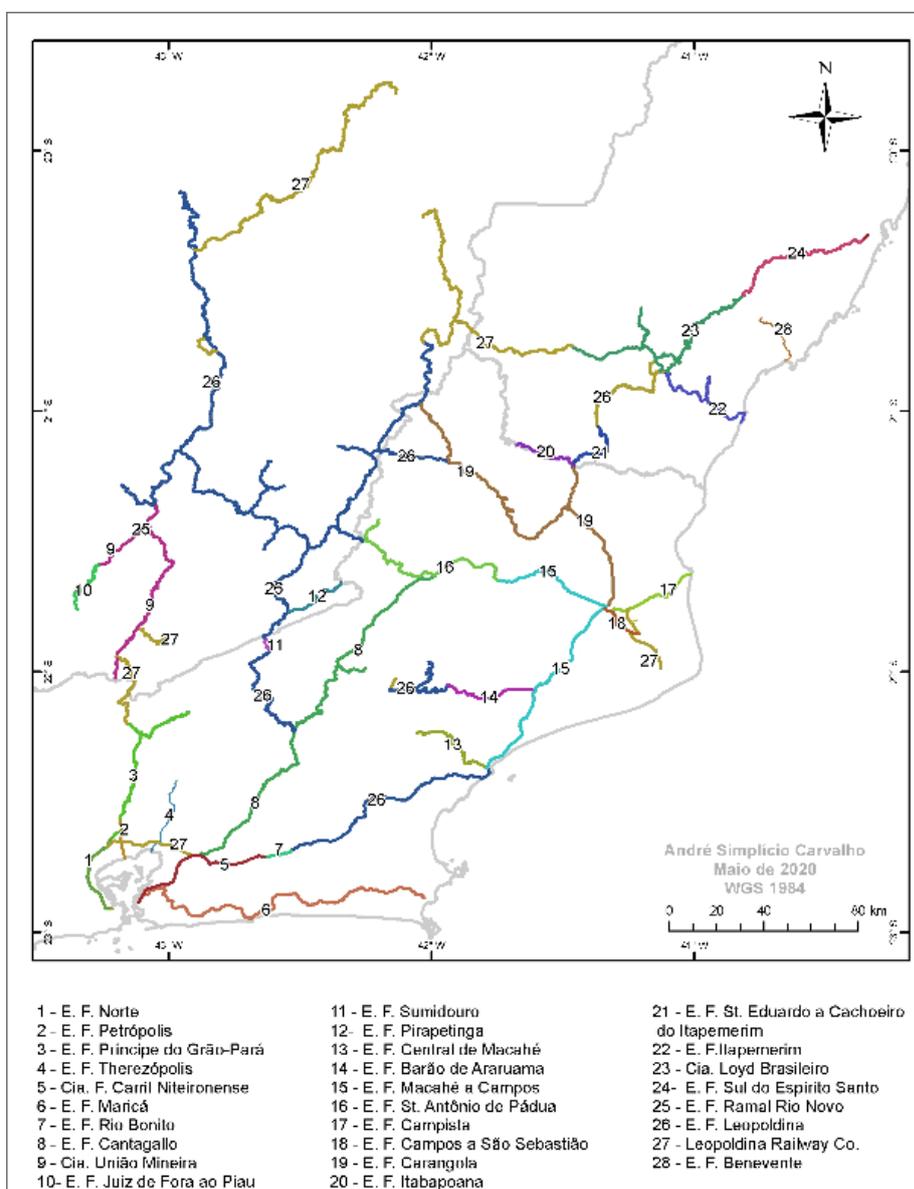
“Em 1887 a empresa começa a adquirir malhas de maior expressão regional. Ela adquire do governo provincial do Rio de Janeiro a EF Cantagallo (8) e a Cia. Ferrocarril Niteroinense (EF Niterói a Macahé, 5), que já havia incorporado a minúscula EF Rio Bonito (7) em 1884. A Leopoldina se encarrega de aproveitar os estudos da Niterironense e completar o trecho entre Rio Bonito e Macaé na bitola de 110 cm, alargando a linha iniciada pela EF Rio Bonito que era de um metro. Posteriormente todo o trecho entre Niterói e Macaé será rebitolado para um metro.

Em 1890 a companhia adquire a Juiz de Fora ao Piau (10), Araruama (14) junto à Carangola (19). Também absorve a EF Macahé a Campos (15), que havia adquirido, por sua vez, a EF Campos a São Sebastião (18) e a EF Santo Antônio de Pádua (16), o Ramal de Cantagallo e,

por fim, a EF St. Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim (21).” (carvalho, 2021, p.9)

O mapa \_3 abaixo, elaborado por André Simplicio Carvalho (2021), demonstra todas as ferrovias adquiridas pela Companhia Leopoldina e as conexões construídas. Observamos que ela concentrou toda a rede ferroviária do norte/noroeste fluminense, Zona da Mata mineira, e sul do Espírito Santo. A rede adquirida e construída pela Companhia Leopoldina corrobora a tese de Walter Pereira (2020) de que havia uma integração comercial entre essas regiões, e a importância de Campos dos Goytacazes pela posição geográfica central. No mapa \_3 também podemos observar melhor o trajeto férreo da Macaé-Campos, assim como das linhas que confluíam para ela, e outras que citamos nesse trabalho.

**Mapa 3: rede ferroviária da Companhia Leopoldina**



Fonte: CARVALHO, André Simplicio. «O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina», Terra Brasilis

[Online], 15 | 2021, posto online no dia 31 julho 2021, p.10, consultado o 05 dezembro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/9219>; DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.9219>

As articulações da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina para se fundir a Macaé-Campos começaram em 1887. Em assembleia geral dos acionistas da Leopoldina, 30 abril deste ano, o presidente Sr. Dr. Mello Barreto fez referência ao plano de comprar as ferrovias Macaé-Campos e Cantagallo, principalmente a Macaé-Campos. (COMPANHIA..., 1887, ed.121, p.6)

De acordo com a Ata da reunião, os administradores das companhias já estavam negociando. A Leopoldina aprovou uma proposta de compra na qual reformariam seus estatutos, acrescentando mais 20.000:000\$ ao capital da companhia, que seria elevando a 40.000:000\$. Para isso, seriam emitidas 100.000 ações de 200\$. Os diretores da Leopoldina pretendiam adquirir a E. F. de Cantagallo depois de comprar a Macaé-Campos. (COMPANHIA..., 1887, ed.141, p.4)

Caso a proposta fosse aceita, a Companhia Leopoldina assumiria o compromisso sobre 11.584 *debentures* de 250\$ da Macaé-Campos (2.896:000\$), com juros de 6,5% e amortização de 1%; 5.355 *debentures* da Pádua (1.171:000\$), com juros de 8,5% e amortização de 1%. Para consolidar a dívida flutuante da Macaé-Campos e construir as ligações entre as vias férreas seriam emitidos 16.000 *debentures* de £ 50, totalizando £ 800.000, ao câmbio de 27 (7.711:200\$). Segundo o documento, ainda sobrariam 8.321:800\$ por emitir para completar os 20.000:000\$ autorizados. (Idem)

Quando efetuassem a compra e construíssem as ligações, a Leopoldina possuiria 1.135 quilômetros de ferrovias, sendo: 870 da Leopoldina; 96,5 Macaé-Campos; 7 Ramal do Cupim; 92,7 Sto. Antonio de Pádua; 60 ligações projetadas. A administração da Leopoldina tinha a expectativa de uma renda líquida para todo esse trajeto férreo, sem levar em conta os marítimos, de 4.348:000\$, sendo: 1.064:000\$ da garantia de 7% de juros pela província de Minas Gerais sobre o capital de 15.200:000\$ da Leopoldina; 784:000\$ dos trechos sem subvenção; 2.500:000\$ da Macaé-Campos e da Pádua. A Leopoldina elegeu uma comissão de 5 acionistas para estudar essa proposta. (Idem)

A reunião para decidir sobre esse tema teve continuidade no dia 7 de maio de 1887, a comissão fiscal da Leopoldina deu parecer favorável a compra da Macaé-Campos, mas estabeleceu que a transação só seria concluída quando as ligações fossem construídas.

Segundo essa proposta, da renda líquida das companhias fundidas, seria dada prioridade aos acionistas da Leopoldina para pagar os dividendos, e depois os da Macaé-Campos, ponto que foi motivo de conflito no acordo. Essas resoluções foram aprovadas por unanimidade pelos acionistas da Leopoldina. (Idem)

Os acionistas da Leopoldina se reuniram novamente no dia 20 de junho de 1887, no escritório da companhia na rua do Ouvidor n.º 38, para tratar das negociações para comprar a Macaé-Campos. A comissão especial de acionistas da Macaé-Campos, responsável pela sua liquidação, não aceitou a primeira proposta da Leopoldina. Eles não queriam ficar em condições diferentes na partilha de dividendos. (FERREIRA; FARINHA; RIBEIRO, 1887, ed.172, p.6)

As exigências da comissão liquidante da Macaé-Campos para a Leopoldina foram: as ações da Macaé-Campos serem trocadas por um mesmo número de ações da Leopoldina, sem direitos a dividendos no ano corrente (1887); ser elevado a 40.000:000\$ o capital das companhias fundidas; depois de concluídas as operações financeiras para honrar as dívidas e construir as ligações, distribuir as ações que sobrarem igualmente entre os acionistas de ambas as companhias, com direito a dividendos apenas depois de amortizadas as obrigações emitidas; a Leopoldina assumir todos os compromissos do passivo da Macaé-Campos. Essas alterações na proposta foram postas em votação pelos acionistas da Leopoldina, na assembleia de 20 de junho de 1887, e aprovadas por 1.409 votos a favor e 10 contra. (Idem) Mesmo essa nova proposta tendo sido elaborada pela comissão liquidante da Macaé-Campos e aceita pelos acionistas da Leopoldina, ela não foi aprovada na assembleia de acionistas da Macaé-Campos do dia 28 de julho de 1887, com 106 votos contrários. (REUNIO-SE..., 1887, ed.210, p.4) Em 1890, quando estavam novamente discutindo a fusão com a Leopoldina, um autor anônimo afirmou que o presidente da Companhia, Francisco Pereira Passos<sup>24</sup>, participou das negociações e da construção da proposta, e depois motivou a não realização da venda entre os acionistas. (VIGILANTE, 1890, ed.69, p.2)

Apenas em 1890, já na república, foram retomadas as discussões sobre a venda da Macaé-Campos com a Leopoldina. Uma assembleia de acionistas da Macaé-Campos, no dia 19 de fevereiro, não teve acionistas suficientes para o quórum. (ZANGÃO, 1890, ed.58, p.2). Em 1890 a Leopoldina tinha planos de adquirir diversas outras ferrovias. Um autor que

---

<sup>24</sup> A respeito do engenheiro Francisco Pereira Passos, filho de Antônio Pereira Passos, barão de Mangaratiba, e de Clara Oliveira Passos, ver: BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: SMCTT, 1990. <https://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos>

assinava como “Accionista primitivo” dizia que ela pretendia ter capital de 100.000:000\$, mas para ele, a nova empresa não teria receita suficiente para uma remuneração significativa aos acionistas, pois as linhas lucrativas teriam que arcar com custos de outras deficitárias. (ACCIONISTA..., 1890, ed.59, p.3)

No dia 28 de fevereiro de 1890 ocorreu uma assembleia de acionistas da Macaé-Campos para deliberar sobre a fusão das estradas de ferro. Alguns autores consideravam que o monopólio resultante da grande empresa ferroviária que surgiria dessa fusão seria prejudicial para a lavoura. Além disso, diziam que o objetivo da fusão era uma melhor cotação das ações, mas que o mercado ficaria saturado de ações dessa nova companhia. Como cada companhia possuía diferentes valores de capital realizado por entradas de acionistas, igualar o preço das ações poderia ser um problema. Antes da fusão, na praça do Rio de Janeiro, a Leopoldina possuía 68.000 ações preferenciais e 182.000 subsidiárias; a Macaé-Campos 60.000; A Barão de Araruama 80.000 (supostamente, quase todas nas mãos da família Trajano, e com apenas 10% do capital da companhia efetuado). Sendo assim, as ações da companhia que se formaria com a fusão, para alguns, seriam depreciadas. Além disso, a dívida no passivo da nova companhia seria enorme. (ACCIONISTA, 1890, ed.59, p.3)

Ao mesmo tempo que estudavam a fusão com a Leopoldina, no começo de 1890 a Macaé-Campos tentava comprar ou se fundir com a Barão de Araruama, mas esta parecia estar mais inclinada a aceitar uma proposta da Leopoldina. O acionista da Macaé-Campos, Jorge Mirandola, culpava o presidente da companhia, Chaves Faria, por conduzir mal as negociações. (MIRANDOLA, 1890, ed.62, p.4)

Jorge Mirandola considerava que nas reuniões para tratar da fusão da Macaé-Campos com a Barão de Araruama as questões eram tratadas de forma superficial pela diretoria, que defendia a fusão contra a vontade da maioria dos acionistas. A proposta do presidente da companhia para comprar o ramal férreo do Frade, segundo Jorge Mirandola, buscava de alguma maneira pressionar a Leopoldina em uma proposta melhor para a compra da Macaé-Campos, pois poderia oferecer alguma concorrência. Jorge Mirandola propôs que fosse eleita uma comissão responsável por essas negociações, que ficou formada por ele, George Janocopulus e Francisco Carlos Naylor. (MIRANDOLA, 1890, ed.63, p.4)

Como nas duas reuniões anteriores não houve quórum, o presidente da Macaé-Campos convocou para o dia 10 de março de 1890 uma nova assembleia para tratar da compra do

ramal férreo do frade, que estava sendo construído, e da proposta de venda e liquidação da Macaé-Campos. (FARIA, 1890, ed.64, p.4)

Segundo Jorge Mirandola, os diretores da Macaé-Campos sugeriram comprar por 14.000:000\$ a Estrada de Ferro Barão de Araruama, que possuía a Carangola, a S. Fidelis, o ramal do Rio-Grande e o prolongamento do Itapemirim, para formar uma nova empresa com capital de 30.000:000\$. (MIRANDELLA, 1890, ed.66, p.66)

A comissão fiscal da Macaé-Campos, constituída por A. Ferreira da Silva, Hermano Joppert e Eduardo Augusto Pacheco, apresentou o parecer em 30 de junho de 1889, com o resultado do ano fiscal 1888-89, segundo o qual a companhia teve uma renda de 1.373:498\$645 (a do ano anterior, segundo o mesmo relatório, foi de 1.516:623\$139) e um saldo total líquido (receitas menos despesas) de 585:423\$082. A diminuição da renda foi devido a uma queda no volume de mercadorias transportadas, em 1888 foram 41.264.510 kg, e no ano seguinte 29.354.942 kg. Os diretores da companhia diziam que a diminuição ocorreu por uma menor safra de café e açúcar. Por isso, a companhia teria pagado pequenos dividendos e deixado de amortizar suas dívidas. As amortizações estavam atrasadas desde julho de 1884, devido a situação financeira, a comissão fiscal da Macaé-Campos em 1889 era favorável a venda dela para a Leopoldina. (VIGILANTE, 1890, ed.69, p.2)

Outro aspecto que interferia nas discussões sobre a fusão da Macaé-Campos com a Leopoldina eram concessões que E. F. Barão de Araruama possuía para construir linhas que poderiam desviar mercadorias da Macaé-Campos. A E.F. Barão de Araruama possuía contratos de entroncamento com a Leopoldina, nas estações de Santo Antonio e Poço fundo (via Carangola), Macuco (via Barão de Araruama e Cantagallo) e Macaé (pelo ramal de Rio Bonito). Seriam construídos um ramal da Conceição ao Rio Preto e a Macaé, de S. Fidelis a Campos. Segundo o relatório da Macaé-Campos, 40% da sua renda vinha de cargas da Araruama e da Carangola, que com essas novas linhas, ela perderia. Além disso, a Macaé-Campos possuía a dívida de 1.300.000 libras esterlinas, provenientes de dois empréstimos externos. (MACAHÉ..., 1890, ed.69, p.2)

Durante a assembleia de 10 de março de 1890, os banqueiros londrinos Luiz Cohen & Sons, credores de um empréstimo de 600.000 libras da Macaé-Campos, protestaram contra a fusão, impedindo que ela fosse aprovada. (MIRANDOLA, 1890, ed.70, p.2) Além disso, foi decidido que a Macaé-Campos não compraria a Estrada de Ferro central de Macahé. Uma

nova assembleia seria convocada para deliberar essas questões e também eleger uma nova diretoria. (A *COMPANHIA...*, 1890, ed.70, p.4)

Em abril de 1890, a compra da Araruama, Carangola e S. Fidelis pela Leopoldina já estava acordada com a diretoria dessas companhias ferroviárias. O conselho fiscal da Leopoldina afirmava que após as adquirir, precisariam injetar uma grande quantia de dinheiro para construir as ligações, o que facilitaria chegar a um acordo para comprar a Macaé-Campos, pois com essas ligações ela perderia quase metade da sua renda. (LOWNDES, 1890, ed.91, p.4)

Jorge Mirandola apresentou um abaixo assinado, junto com um convite do conselho fiscal, para os acionistas da Macaé-Campos comparecerem no dia 8 de maio de 1890 a uma assembleia com o objetivo de aprovar uma proposta de fusão da companhia com a Leopoldina que já tinha o apoio de ambas diretorias. “esta proposta dá por acção da Macahé 100\$ em dinheiro e 150\$ em novas acções das companhias fusionadas ou 250\$ por acção da Macahé”. A transação financeira para fusão ocorreria da seguinte maneira: A Macaé-Campos passaria seus ativo e passivo para a Leopoldina, recebendo a quantia de 6.000:000\$ em dinheiro ou *debentures* de 6 ½ % de juros, ao arbítrio da Companhia Leopoldina, e mais 9.000:000\$ representados por 45.000 ações integralizadas das companhias fundidas, totalizando 15.000:000\$. Segundo Jorge Mirandola, a maioria dos acionistas assinaram o abaixo assinado. (MIRANDOLA, 1890, ed.127, p.4) A assembleia ocorreu no salão do Banco Predial, rua da Quitanda n. 78. A proposta foi aprovada, e deram um prazo de 30 dias para a resposta da Leopoldina. Caso aceita, mais 50 dias para concluir a transação. (A *COMPANHIA...*, 1890, ed.128, p.4)

Não encontramos publicações de representantes oficiais da Leopoldina ou da Macaé-Campos com a data que essa proposta foi aceita pela Leopoldina, mas em setembro de 1890, autores no *Jornal do Commercio* afirmavam que a Leopoldina havia incorporado a Macaé-Campos. De acordo com um deles, a Leopoldina pagava 2\$900 de dividendos para suas 6.800 ações preferenciais antes de adquirir a Macaé-Campos, e depois de adquirir tanto ela quanto a Carangola e S. Fidelis (não citou a Barão de Araruama), ela passou a ter 525.000 ações, e foram pagos 3\$ de dividendos. Apesar disso, ela possuía diversas dívidas, inclusive no estrangeiro, (BÔBO..., 1890, ed.263, p.2) eu a fizeram ser liquidada para o capital inglês em 1897, quando se tornou a *Leopoldina Railway Company*. (CARVALHO, 2021, p.12)

Outra publicação, assinada por “um comissario”, criticava o serviço prestado pela Leopoldina. Segundo ele, ela demorava muito para entregar o café deixado em suas estações. Afirmou que esse serviço já era ruim também na Macaé-Campos quando ela era independente, mas que depois de adquirida pela Leopoldina ficou ainda pior, com grande volume de café amontoado nas estações da linha entre Campos e Imbetiba, por falta de vapores, vagões e, para ele, de boa administração. (UM COMMISSARIO, 1890, ed.283, p.3)

## **CAPÍTULO III – OPERAÇÃO E MOVIMENTAÇÃO COMERCIAL DA MACAÉ-CAMPOS**

### **3.1. As finanças da Macaé-Campos**

Nesse capítulo abordamos o desempenho financeiro e operacional da Macaé-Campos. Investigaremos o tamanho da demanda pelo serviço oferecido por essa companhia, principalmente a partir do volume de mercadorias e da quantidade de passageiros que ela transportou. Avaliaremos também, aspectos da contabilidade, como suas receitas e despesas. Observaremos que o serviço da Macaé-Campos foi demandado por uma grande quantidade de passageiros e mercadorias, possibilitando grandes rendas. No entanto, veremos também que para construir a ferrovia e o porto, foram contratados grandes empréstimos que corroeram a renda líquida dessa companhia, impedindo que os acionistas recebessem dividendos e até mesmo ameaçando a existência da Macaé-Campos.

Aprovados os estatutos e autorizada a funcionar, em 29 de agosto de 1872, a diretoria da Macaé-Campos convocou os acionistas para realizarem uma entrada de 10% do valor de suas ações, entre os dias 5 e 10 de setembro, para pagar os contratos de fornecimento do material férreo comprado na Europa, previsto para chegar em outubro (MENEZES, 1872, ed.240, p.4). No entanto, parecia haver um clima de desconfiança entre os acionistas. O Almanaque Laemmert informou que quando os primeiros lotes de ações da Macaé-Campos foram negociados “A relutância que os especuladores mostrarão em fazer transações, prejudicou muito a incorporação da companhia e o desenvolvimento do crédito de suas ações”. (ALMANAK, 1872, p.153)

Um acionista solicitou a convocação de uma assembleia para maiores esclarecimentos a respeito do andamento da companhia antes de efetuarem a terceira chamada de investimentos. A desconfiança desse suposto acionista se devia a desvalorização das ações da Macaé-Campos, que estavam sendo cotadas na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro por 60\$, sendo que o valor inscrito nelas era de 200\$. Além disso, um dos empresários da companhia, o Sr. Linch, havia levado ações da Macaé-Campos para vender em Londres, e esse acionista gostaria de saber se elas foram vendidas com sucesso, caso tenham sido, ele considerava que não seria necessária uma nova chamada (UM ACCIONISTA, 1872, ed.244, p.3). Adolpho Bezerra de Menezes, presidente da companhia em 1872, ao ser questionado futuramente pelas grandes dívidas que a Macaé-Campos possuía quando ele deixou o cargo, justificava que

precisou contratar esses empréstimos devido a desconfiança dos acionistas, que se recusavam a efetuar as entradas.

Após a administração de Adolpho Bezerra de Menezes ter sido alvo de muitas críticas, e não mais presidente, em 1877 ele escreveu uma série de artigos para lembrar o papel que teve nessa companhia, se considerando o principal responsável por sua execução. De acordo com Menezes, se não fosse o seu esforço, a Macaé-Campos não teria resistido as dificuldades que atravessou para se constituir. Como já destacamos, Menezes esteve à frente da empresa de 1871 a 1875, e manteve uma boa relação com os outros diretores durante esse período. No entanto, em 1877, até mesmo os outros diretores da sua administração, como Manoel Ubelhart Lengruber e Manoel Alves de Souza Pinto, haviam se tornado críticos de Menezes, pois haviam se alinhado com a administração de Miguel da Silva Vieira Braga (MENEZES, 1877, ed.326, p.2).

De acordo com o discurso de Adolpho Bezerra de Menezes<sup>25</sup>, logo que a companhia se organizou, indivíduos relacionados a outros empreendimentos conflitantes se opuseram a ela. Essa oposição veio principalmente das empresas de navegação do porto de São João da Barra, como a companhia de navegação Espírito Santo-Campos e consignatários das barcas de navegação; e dos empresários do canal Campos-Macaé. Quando a companhia adquiriu o porto de Imbetiba, agentes públicos tentaram impedir mudanças no traçado da ferrovia para essa enseada. Uma das medidas mais preocupantes para os empresários da Macaé-Campos foi a garantia de juros dada pelo governo provincial para a construção de uma ferrovia entre Campos e Niterói, mas Menezes conseguiu que a Macaé-Campos fosse considerada segunda seção da Niterói-Campos. Apesar das obras de Niterói a Macaé terem começado, foram interrompidas, e, em 1877, ainda não tinha sido completada a linha férrea de Niterói a Macaé. Menezes se vangloriava de ter superado essas adversidades e conseguido atingir os objetivos da companhia. (MENEZES, 1877, ed.328, p.3)

Quando começaram as construções da Macaé-Campos, de acordo com Adolpho Bezerra de Menezes, dois fatores prejudicaram as finanças da companhia: os acionistas não entravam com suas quotas dentro dos prazos, e uma alta no preço do aço na Inglaterra devido a uma greve dos operários. Em 1873, o capital da companhia subscrito por entradas dos

---

<sup>25</sup> O discurso “não é apenas um modo de ação, uma forma das pessoas agirem sobre o mundo e sobre os outros, mas, também, é um modo de representação e construção da realidade, o discurso é tanto uma prática de representação do mundo como de significação dele, uma relação dialética entre discurso e estrutura social.” (RODRIGUES e DELLAGNELO, 2013)

acionistas havia sido reduzido de 3.000:000\$ para 2.786:000\$ “por terem caído em comissão 620 das 15.000 ações emitidas”. De acordo com Menezes, esse capital acabou rapidamente. Nesse período, a praça comercial do Rio de Janeiro se encaminhava para uma crise, os bancos não ofereciam crédito para as companhias e os acionistas não se prestavam a efetuar o restante das subscrições<sup>26</sup>. Nessa situação, afirmava Menezes, o presidente do Banco Rural e Hipotecário do Rio de Janeiro, Cláudio José da Silva<sup>27</sup>, concedeu um empréstimo de 1.200:000\$, e depois o Banco Mercantil e Banco Nacional também concederam créditos. Dessa maneira, de acordo com Adolpho Bezerra de Menezes, ele construiu a Estrada de Ferro Macaé-Campos sem que a companhia fornecesse os capitais necessários (Idem).

Em maio de 1875 ocorreu uma crise bancária no Rio de Janeiro, fazendo que alguns bancos suspendessem seus pagamentos, como o Banco Mauá & Cia. (GUIMARÃES, 2003; MARTINS, 2021) De acordo com Thiago Fontelas Rosado Gambi (2021), o Visconde de Mauá, sócio majoritário do dito banco, fazia a leitura de que a causa da crise era a falta de moeda circulante, interpretação de muitos no meio político. Mas de acordo com esse autor, outra parte dos políticos interpretavam que a crise era devido a erros cometidos pelos próprios bancos, que forneciam créditos sem garantias confiáveis.

Além do Banco Mauá, outros dois importantes bancos também estavam em situação de não conseguirem efetuar os pagamentos: *o Nacional e o Deutsche Brazilianische* (GAMBI, 2021, p.3). O Banco Nacional era um dos principais credores da companhia Macaé-Campos, e, em 1878, quando ele abriu processo de falência e liquidação para pagar os seus credores, acordou que pagaria, até 7 de junho de 1878, 50% do que devia em moeda corrente e 50% em títulos de prelação da Macaé-Campos (LISBOA, 1879, ed.334, p.5).

Importante ressaltar que, sobre a política monetária do contexto, sabemos que durante a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), o Ministro da Fazenda a partir de 1867, Visconde de Itaboraí, mesmo sendo um defensor do metalismo, adotou uma política de expansão monetária para financiar os esforços de guerra. Foram emitidas moedas, títulos da dívida pública e contratados empréstimos do exterior (PELAEZ e SUZIGAN, 1981; LEVY, 1994; GAMBI, 2021). Com o fim da guerra, o Visconde de Itaboraí adotou uma política monetária

---

<sup>26</sup> A respeito da crise na Praça do Rio de Janeiro após a Guerra da Tríplice Aliança ver GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Rural e Hipotecário do Rio de Janeiro e o pós-guerra do Paraguai, 1871-1875. *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História*. ABPHE - Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (Brazilian Economic History Society), 2003. Disponível em <http://ideias.repec.org/p/abp/he2003/031.html>

<sup>27</sup> Cláudio José da Silva consta como diretor do Banco rural e Hipotecário do Rio de Janeiro no almanaque Laemmer a partir de 1874 (ALMANAK..., 1872, p.390)

contracionista, que teve continuidade com seu sucessor, o Visconde do Rio Branco. Rio Branco avaliava que a expansão da base monetária brasileira estava causando uma desvalorização cambial, por isso, uma das diretrizes da política monetária no começo da década de 1870 era retirar da circulação papéis-moedas inconversíveis (que não possuíam lastro metálico) (GAMBI. 2021, p.8). Em outras palavras, para Rio Branco, defensor do padrão-ouro como o seu antecessor, o excesso de moeda inconversível estava causando uma defasagem das divisas brasileiras (reservas para pagamentos estrangeiros), mesmo que o país estivesse apresentando superávits comerciais.

“Como na Europa até a crise de 1873, o financiamento destinava-se em boa medida à construção de ferrovias (DOBB, 1950, p. 298-9). Esse ponto é importante para o debate sobre a crise de 1875 por duas razões. Primeira, porque remete à imobilização de capital dos bancos especialmente no financiamento de companhias ferroviárias; e segunda, porque indica a necessidade de capital por parte do governo para, entre outras coisas, atendê-lo” (GAMBI. 2021, p.10-11).

Uma contradição da política econômica de Rio Branco foi que apesar das políticas para retirar moedas não conversíveis de circulação, Gambi (2021) argumenta que o Ministério da Fazenda simultaneamente aumentava os gastos públicos, ocasionando déficits. Provavelmente, no momento, não se fazia uma associação entre aumento de gastos públicos com aumento do meio circulante. Entre os gastos extraordinários do governo, se destacavam os militares e a construção de estradas de ferro (GAMBI. 2021, p.11). Apesar disso, Adolpho Bezerra Menezes teve o seu pedido de empréstimo recusado na Assembleia Legislativa.

“O problema de 1875 foi surgindo na medida em que, por razões sobre as quais não havia consenso, o mercado parou de comprar apólices e o Banco do Brasil, por meio do redesconto, passou a ser a única fonte de liquidez dos bancos da Corte. Por outro lado, diante da necessidade de recursos, os bancos pararam de emprestar mesmo sob caução de apólices e bilhetes de Tesouro. Era o ‘aperto monetário’” (GAMBI, 2021. p.13).

Uma das questões apontadas por Gambi (2021), que poderia ter ocasionado essa crise, era a baixa relação entre encaixe/depósito, ou seja, a relação entre o dinheiro arrecadado pelos bancos e “guardado” por eles. Os bancos movimentavam os recursos arrecadados sem respeitarem a regra de reservar um terço dos depósitos para garantir os saques. Os recursos eram empregados em empréstimos, apólices da dívida pública, *debêntures* e ações de companhias, principalmente ferroviárias. (GAMBI. 2021, p.13)

Gambi (2021) apresenta a perspectiva de diversos autores das razões que poderiam ter levado a crise bancária de 1875, deixando em aberto se ela ocorreu devido a política de contração monetária do governo, práticas irresponsáveis adotadas pelos bancos, fuga de capitais do centro financeiro brasileiro, entre outras justificativas. Em 29 de maio de 1875, foi aprovada uma lei de “auxílio aos bancos”, permitindo a emissão de 25 mil contos em papel-moeda inconvertível para ajudá-los.<sup>28</sup>

Em 1872, um acionista do Banco Nacional questionava o fato de esse banco estar adquirindo grandes quantidades de ações da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, sendo que nesse momento, essa companhia passava por dificuldades<sup>29</sup>. Essa publicação, de um acionista do Banco Nacional, parece corroborar a tese de que uma das causas por trás da crise dos bancos em 1875, foram os grandes riscos assumidos por essas instituições bancárias (UM ACCIONISTA, 1872, ed.66, p.3).

Nesse contexto de crise bancária, em 1874, o capital da Macaé-Campos chegou à quantia de 6.529:000\$ (£ 701,288.00), devido aos empréstimos contratados com juros altos e prazos curtos. Por isso, Menezes solicitou ao poder legislativo um empréstimo de 3.000:000\$, a 7% de juros e amortizável em 10 anos. No entanto, como vimos anteriormente, esse empréstimo foi recusado pela Assembleia Provincial do Rio de Janeiro. Menezes chegou a solicitar ao Ministro da Agricultura que o governo concedesse uma garantia de juros a Macaé-Campos, que também foi recusado, pois a leitura do governo provincial era de que a incapacidade de consolidar sua dívida destruiria a Macaé-Campos. Dessa maneira, narra Adolpho Bezerra de Menezes, em novembro de 1875, ainda no ano de inauguração, ele passou a estudar a proposta de entregar a companhia aos principais credores, que seriam pagos com sua renda (MENEZES, 1877, ed.329, p.3).

Retornando ao projeto n.100 A, de 1874, que autorizaria o governo a conceder 3.000:000\$ a Companhia Estrada de Ferro de Macaé a Campos com juros de 7% e amortização em 10 anos (CAMARA..., 1875, ed.144, p.2), no dia 14 de maio de 1875, o deputado Angelo do Amaral<sup>30</sup> proferiu um discurso na Câmara dos Deputados em favor do empréstimo para a Macaé-Campos. Esse deputado defendia que além do empréstimo, a rede

---

<sup>28</sup> Um dos bancos contemplado com esse auxílio foi o Banco Rural e Hipotecário.

<sup>29</sup> EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas*, V.2 (2002), 7-27.

<sup>30</sup> Ângelo Tomás do Amaral foi um político, engenheiro ferroviário e jornalista brasileiro. Exerceu diversos cargos públicos no Rio de Janeiro. Foi deputado geral pelo Amazonas. Foi presidente das províncias do Amazonas, em 1857, Alagoas, de 1857 a 1859, e Pará, de 8 de agosto de 1860 a 4 de maio de 1861. [https://pt.wikisource.org/wiki/Diccionario\\_Bibliographico\\_Brazileiro](https://pt.wikisource.org/wiki/Diccionario_Bibliographico_Brazileiro)

ferroviária do norte fluminense deveria contar com a garantia de juros pelo governo. A lei de 24 de setembro de 1873, que regulava essa garantia de juros, dizia que esse benefício deveria ser dado a apenas uma companhia ferroviária por província, mas na província fluminense ele já tinha sido concedido para a Campos-Carangola e Niterói-Campos (CAMARA..., 1875, ed.138, p.2).

A Campos-Carangola, em 1875, estava incorporando capitais para começar as obras, e a Niterói-Campos já havia começado as construções, mas, segundo Angelo do Amaral, ambas estavam ameaçadas de serem interrompidas devido à crise de liquidez que o país enfrentava. O deputado Angelo do Amaral ofereceu duas opções de auxílio para a rede ferroviária do norte fluminense: a Macaé-Campos também deveria receber a garantia de juros, pois apesar de serem empresas diferentes, todas faziam parte de uma mesma rede para escoar as mercadorias da região norte/noroeste da província para a Corte; ou o governo deveria contrair um grande empréstimo do exterior, que deveria ser repassado a juros baixos para essas companhias ferroviárias. Dessa maneira, os bancos poupariam sua capacidade de empréstimo para a lavoura (Idem).

No dia 24 de maio de 1875, o deputado Pereira dos Santos<sup>31</sup> fez um discurso contra a proposta de empréstimo. Ele argumentou que apesar da Macaé-Campos prestar um importante serviço, estava sendo mal administrada. De acordo com esse deputado, a companhia foi formada com capital de 5 mil contos e já havia gastado 6 mil contos. Dos 6 mil contos gastos, aproximadamente metade foi adquirida com entradas dos acionistas, e a outra metade com empréstimos dos bancos Nacional, Rural e Hipotecário e o Industrial. Além disso, afirmava Pereira dos Santos, se fazia necessário mais gastos para concluir as obras do porto de Imbetiba, e a cotação das ações da companhia apenas desvalorizavam. Ou seja, Pereira dos Santos argumentava ser contrário ao empréstimo porque a Macaé-Campos não conseguiria o pagar, devido ao seu mal estado financeiro decorrente de uma administração ruim. Para ele, a companhia deveria recorrer aos acionistas para efetuarem as entradas dos 2 contos de reis subscritos em suas ações (CAMARA..., 1875, ed.144, p.2).

Apesar dos argumentos supostamente técnicos desses deputados, não sabemos se o posicionamento deles era influenciado por outras questões políticas. A decisão da Assembleia Legislativa provincial do Rio de Janeiro de recusar o empréstimo para Macaé-Campos, foi

---

<sup>31</sup> Não conseguimos encontrar mais informações sobre esse deputado.

criticada pelo Banco Nacional, pois ele esperava que a companhia quitasse sua dívida com esse empréstimo (BANCO..., 1876, ed.43, p.3).

Nesse contexto de falta de recursos da companhia, em dezembro de 1874, Adolpho Bezerra de Menezes encampou o contrato com os empreiteiros. A Macaé-Campos se comprometeu a pagar 400:000\$ para os empreiteiros, terminar as obras e adquirir a renda do serviço desde os primeiros anos (MENEZES, 1877, ed.343, p.2). Além de adquirir empréstimos com bancos e encampar as construções, como abordamos no capítulo II, a administração presidida por Adolpho Bezerra de Menezes contraiu um empréstimo com os irmãos Meinicke, no valor de 178:591\$000, para pagar os construtores de navios ingleses.

Durante os primeiros anos da Macaé-Campos, dentre as obrigações no contrato com a empreiteira A.J. Coelho & Cia, estava o pagamento dos dividendos aos acionistas, já que a Macaé-Campos entregava todo o capital aos empreiteiros. No dia 18 de abril de 1872, o gerente da companhia, José Lino de Almeida, convocou os acionistas para receber os juros anuais de 6% do capital realizado de suas ações no escritório da companhia (ALMEIDA, 1872, ed.107, p.4). Esse foi o único momento que foi publicada no *Jornal do Commercio* uma convocação para os acionistas receberem dividendos das suas ações na década de 1870.

O preço das passagens, em 1875, do Rio de Janeiro até Campos dos Goytacazes, percorrendo o trajeto marítimo e ferroviário, era de 30\$000 na 1ª classe e 15\$000 na 3ª classe. De Imbetiba para Campos as passagens eram 6\$700 na 1ª e 5\$000 na 3ª. Sendo assim, as passagens marítimas eram consideravelmente mais caras. (CAMARA, 1875, p.13)

Já o frete do café, algodão, fumo e couros era de 16\$670 por tonelada para fazer o trajeto completo da ferrovia e navegação, e 8\$170 apenas para a ferrovia. Sendo então 250 rs por arroba de Campos ao Rio de Janeiro; 122 rs por arroba de Campos a Imbetiba; 128 rs de Imbetiba para o Rio de Janeiro. O frete do sal, em 1875, era de 6\$700 por tonelada métrica do Rio de Janeiro até Campos, e de 3\$300 de Imbetiba a Campos, sendo então 100 rs por arroba do Rio de Janeiro a Campos; 49 rs por arroba de Imbetiba a campos. O engenheiro Ewbank da Camara considerava o preço dos fretes da Macaé-Campos para todos os produtos razoável. (CAMARA, 1875, p.13-14)

De acordo com Ewbank da Camara (1875), a estrada de ferro de Campos a Imbetiba além de servir às lavouras do vale dos Muriaé e Pomba, de Campos dos Goytacazes e de Quissamã, também absorvia mercadorias da região serrana, como Santa Maria Magdalena e

Cantagalo, que transportavam suas mercadorias nas costas de mulas até a estação de Sant'Anna (da Macaé-Campos) por ter uma tarifa mais barata do que a Estrada de Ferro de Cantagallo.

“Com effeito: do Bom Jardim á villa Nova a tarifa dos productos de exportação e de 472 rs. por 10 kilos, e de Sant'Anna ao Rio de Janeiro, a importancia do frete, para a mesma unidade de peso, e de 100 rs.; isto quer dizer que uma arroba de café paga

708 rs. do Bom Jardim a Villa Nova;

150 rs. de Sant'Anna ao Rio de Janeiro.” (CAMARA, 1875, p.15)

Ele considerava ainda que o serviço poderia ser melhor aproveitado, pois Campos enviava diariamente entre 10 e 12 vagões de mercadorias, com uma média de 100 sacas de açúcar (6.000 kg) em cada vagão. Os vapores da Macaé-Campos faziam 9 viagens mensais (e algumas extraordinárias) entre Imbetiba e o Rio de Janeiro, transportando “ordinariamente” de 5.000 a 5.600 sacas de café e açúcar (por volta de 336.000 kg). Mesmo assim, Ewbank da Camara (1875) afirmou que os armazéns de Santa Fé e Sant'Anna estavam abarrotados de mercadorias que aguardavam por falta de mais expedições O Anexo nos oferece uma melhor perspectiva da movimentação por cabotagem dos vapores da Macaé-Campos.

Apesar da renda promissora, sobre o estado financeiro da Macaé-Campos no primeiro ano de tráfego completo, Ewbank da Camara (1875) demonstra que a dívida contraída pela companhia para concluir as obras e adquirir o material rodante e flutuante era de 7.800:000\$, e ainda se faziam necessárias mais obras, como armazéns e estações. Por isso, a renda adquirida seria toda absorvida pelas despesas, e como veremos adiante a Macaé-Campos foi sufocada por sua dívida durante toda sua existência como companhia independente. (CAMARA, 1875, p.17)

A administração da Macaé-Campos posterior a Aldolpho Bezerra de Menezes fez muitas críticas aos lançamentos nas escriturações da companhia do período que ele a presidiu. O próprio Menezes admitia que deixou a companhia em dezembro de 1875, mas as escriturações feitas cobriam apenas até março. De acordo com ele, isso ocorreu porque a companhia levava meses para liquidar as dívidas, e só então as lançava. A diretoria que o sucedeu, continua Menezes, também efetuava os lançamentos com atraso (MENEZES, 1877, ed.334, p.3).

Os diretores que assumiram a Macaé-Campos em 1875 argumentavam que Menezes havia sido o responsável por deixar a companhia no péssimo estado financeiro que ela se

encontrava. Utilizaram uma exposição do próprio Menezes, de 4 de novembro de 1875, 2 meses antes de deixar a presidência, na qual fica exposto que a companhia possuía uma dívida passiva de 4.792:072\$ e uma renda líquida anual de 932:000\$. No entanto, de acordo com os novos diretores, a dívida da companhia nesse período, na verdade excedia 5.300:000\$, e ela apresentava prejuízos operacionais. Segundo Miguel da Silva Vieira Braga, no primeiro ano que ele assumiu a presidência da companhia, de 1 de julho a 31 de dezembro de 1875, as despesas foram 421:698:527 e a receita 331:928\$925, apresentando um déficit de 89:769\$602. Vieira Braga considerava que o gasto da Macaé-Campos para construção da ferrovia havia sido demasiado caro, segundo ele, custando 73:000\$ por quilômetro (BRAGA; CALOGERAS; FERNANDES, 1877, ed.352, p.3).

**Tabela 4: Receitas e Despesas do 1º trimestre de 1876**

Mês	Receita	Despesa	Renda líquida
Janeiro	54:928\$480	49:628\$324	5:300\$156
Fevereiro	60:258\$760	44:015\$077	16:243\$683
Março	64:699\$020	42:995\$789	21:703\$231
Total	179:886\$260	136:639\$190	43:247\$070

Fonte: RECEITA e despesa: da estrada de ferro macahé e campos no primeiro trimestre de anno de 1876. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, ed.100, 9 março 1876. Caderno Commercio, p.1

**Tabela 5: Detalhamento das receitas do 1º trimestre de 1876**

Mês	Passageiros	Encomendas e bagagens	Animais	Mercadorias	Telegrafo e diversos
Janeiro	16:570\$820	1:668\$830	148:500	36:435\$930	104\$400
Fevereiro	18:080\$720	1:999\$580	164:600	39:699\$040	314\$820
Março	17:977\$080	2:366\$800	392:120	43:936\$020	27\$000
Total	52:628\$620	6:035\$210	705\$220	120:070\$990	446\$220

Fonte: Idem

**Tabela 6: Detalhamento das despesas do 1º trimestre de 1876**

Mês	Linha Marítima	Escritório Central	Administração da linha férrea	Conservação, tração e tráfego	Telegrafo
Janeiro	13:395\$125	3:282\$170	1:771\$020	30:604\$359	575\$650
Fevereiro	14:120\$172	2:061\$206	1:537\$900	25:715\$419	580\$380
Março	14:397\$169	1:995\$406	1:414\$000	24:672\$511	516\$000
Total	41:913\$169	7:338\$782	4:722\$920	80:992\$289	1:672\$030

Fonte: Idem

**Tabela 7: Movimentação de mercadorias e passageiros no 1º semestre de 1876**

<b>Mês</b>	<b>Quantidade de passageiros</b>	<b>Quilogramas de encomendas</b>	<b>Quantidade de animais</b>	<b>Quilogramas de mercadorias</b>
Janeiro	2.385	26.509	41	2.517.175
Fevereiro	2.310	39.449	45	2.526.411
Março	2.400	59.848	265	2.537.616
Total	7.095	125.806	351	7.581.202

Fonte: Idem

Essas informações sobre movimentação, rendas e despesas da companhia nos permitem mensurar algumas questões operacionais\_ Tabelas 4, 5, 6 e 7. Não devemos aceitar esses valores como inquestionáveis, já que artifícios contábeis poderiam ser utilizados para passar uma imagem mais otimista. Mesmo assim, essas informações foram oficialmente divulgadas pela administração da companhia, que seria responsabilizada caso fosse denunciada alguma irregularidade. Mesmo levando em consideração possíveis erros e artifícios contábeis, provavelmente esses dados se aproximavam da realidade.

Até mesmo os contemporâneos questionavam o balanço de receitas e despesas apresentado pela companhia. O autor de uma publicação anônima afirmou ter dúvidas se o saldo de 43:247\$070 de renda líquida está correto\_ Tabela 4. Para ele, não foram contabilizadas algumas despesas, como de manutenção do dique, dos vapores e dos trilhos, que somados totalizariam 22:000\$000 em despesas. Além disso, ele afirmava que segundo o quadro que a diretoria da empresa apresentou, a movimentação de mercadorias do primeiro trimestre de 1876 foi 450 toneladas inferior ao do último trimestre de 1875, mesmo assim, a receita bruta apresentada foi 19:000\$000 superior, o que para ele é uma incoerência. Com esses argumentos, ele solicitava que fossem feitos melhores esclarecimentos sobre a renda da companhia (O ACCIONISTA..., 1876, ed.103, p.2)

De acordo com as informações oferecidas pela administração da companhia sobre as receitas e despesas do primeiro trimestre de 1876, a companhia apresentou lucro operacional, ou seja, os valores arrecadados com a prestação de serviço foram superiores as despesas de manutenção e operação. No entanto, essas tabelas não contabilizaram as despesas financeiras, que eram os pagamentos de juros e amortizações das dívidas contraídas. Muitas publicações no *Jornal do Commercio* apontavam a Macaé-Campos como fadada a falência. O argumento deles sempre era de que a renda obtida pela Macaé-Campos não era suficiente para regularizar as dívidas dos empréstimos, e que a companhia não conseguia nem mesmo amortizá-las.

Esses empréstimos foram contraídos para a construção da linha férrea e do porto (assim como suas dependências, como estações e armazéns), e para importar o material rodante e flutuante.

Como observamos na Tabela 4, a renda líquida apresentada (receitas menos despesas) poderia variar consideravelmente em diferentes meses. Em 1876, a renda líquida de janeiro foi 5:300\$156 e a de março 21:703\$231. A partir das informações na Tabela 4, entendemos que essa diferença se deu porque em março de 1876 a receita foi superior e a despesa inferior. Mesmo assim, considerando apenas as informações da Tabela 4, poderíamos concluir que a Macaé-Campos apresentou lucros operacionais no primeiro trimestre de 1876, totalizando 43:247\$070 de renda líquida.

A Tabela 5 traz informações mais detalhadas sobre as receitas da Macaé-Campos no primeiro trimestre de 1876. A partir dela, vemos que o transporte de mercadorias era a principal fonte de receitas, sendo responsável por arrecadar 120:070\$990 nesses três meses. A soma das receitas das outras categorias transportadas (passageiros, encomendas, animais e telegrafo), segundo as informações da Tabela 5, foi de 59:815\$270, aproximadamente metade da receita com mercadorias. Sendo assim, o transporte de mercadorias correspondeu a 66,7% da receita total desse período (179:886\$260\_Tabela 4).

Ainda utilizando a Tabela 5, vemos que o transporte de passageiros também era responsável por uma receita importante da companhia, mesmo sendo muito inferior a arrecadação das mercadorias. Com uma receita de 52:628\$620 no primeiro trimestre de 1876, o transporte de passageiros correspondeu a 29,2% do total arrecadado nesse período. Podemos concluir que o transporte de passageiros foi um serviço importante da formação da renda da companhia. Já a arrecadação pelo transporte de encomendas, animais e telegrafo traziam as menores receitas, somando-se a arrecadação dessas três categorias, obtiveram 7:186\$650, colaborando com 3,9% do total arrecadado no primeiro trimestre de 1876.

Tratando agora do detalhamento das despesas da Macaé-Campos no primeiro trimestre de 1876\_ Tabela 6, vemos que as principais despesas da companhia eram relacionadas ao tráfego e conservação das linhas férrea e marítima (principalmente da férrea). Foram alocados na “conservação, tração e tráfego” da ferrovia 80:992\$289, equivalendo a 59,2% das despesas totais (136:639\$190\_Tabela 4). Com a manutenção da linha marítima foram gastos mais 41:913\$169, correspondentes a 30,6% das despesas totais no trimestre. Sendo assim, as despesas relacionadas ao abastecimento e conservação das linhas férrea e marítima se aproximavam de 90% das despesas totais.

A partir da Tabela 7, vemos que no primeiro trimestre de 1876 o volume de mercadorias e quantidade de passageiros se manteve estável, com uma média de 2,5 milhões de quilogramas de mercadorias e 2.365 passageiros por mês. A partir das informações contidas nessas tabelas, podemos afirmar que o serviço da Macaé-Campos possuiu uma demanda expressiva durante o primeiro trimestre de 1876.

A Tabela 8, abaixo, foi publicada por um autor anônimo, que assinava como *Um Credor*. A maior parte da dívida passiva da Macaé-Campos, de acordo com esse autor, estava vencida com juros de 7% ao ano. A renda bruta em 1877 teria sido de 870:000\$, sendo uma média de 79:000\$ por mês, enquanto a despesa tinha uma média mensal de 53:000\$. Utilizando esses valores, o autor calcula que a renda líquida da companhia, deduzidos os 10% para renovação e conservação do material, era de 280:000\$ anuais. As ações da Macaé-Campos, com valor nominal de 200\$, só achavam comprador por 40\$. A dívida passiva, segundo o balanço apresentado pelos diretores, estava em 8.600:000\$. O ativo, contando com os 96 quilômetros de linhas férreas, material rodante, quatro vapores e construções, era avaliado pelo autor em 3.500:000\$ (provavelmente o autor subestimou o valor desse ativo fixo). Com essas análises contábeis, que não podemos verificar a exatidão, o autor busca demonstrar que a companhia existia com uma séria crise no Balanço de Pagamentos (UM CREDOR, 1877, ed.355, p.3).

**Tabela 8: Dívidas da Companhia Estrada de Ferro Macaé-Campos 1877**

Trabalhadores da companhia	134:000\$000
Credores na Inglaterra	130:000\$000
Edmundo e Gustavo Meinicke (execução)	214:000\$000
Banco Rural e Hipotecário	1.772:700\$000
Banco Nacional	1.896:700\$000
Banco do Brasil	104:000\$000
Banco Industrial	104:200\$000
M. U. Lengruber (penhor)	350:000\$000
A.J. Coelho & C. (ex empresários)	480:000\$000
Credores diversos	485:000\$000
Diretoria	66:500\$000

Dívida Total	5.737:100\$000
--------------	----------------

Fonte: UM CREDOR. Companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, ed. 355, 23 dezembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

Em um debate legislativo sobre a concessão para construir uma ferrovia entre Niterói e Macaé, em dezembro de 1877, o deputado J. A. Rodrigues<sup>32</sup> comentava sobre as tarifas pagas no transporte da Macaé-Campos. A Macaé-Campos, segundo esse deputado, cobrava 98 réis para cada 10 quilogramas de mercadorias no trajeto férreo entre Campos e Imbetiba, valor considerado barato pela distância percorrida. De Imbetiba para a Corte, no trajeto marítimo, era cobrado mais 100 réis para cada 10 quilogramas, sendo que para as mercadorias que chegassem em Imbetiba pela ferrovia Macaé-Campos seriam cobrados 69 réis. J. A. Rodrigues afirmava que a ferrovia de Niterói a Macaé não poderia competir com os fretes cobrados pela navegação de Imbetiba, pois essa ferrovia teria uma extensão de aproximadamente 170 km e seria necessário um frete de aproximadamente 170 réis para sustentar esse serviço, frente aos 69 réis cobrados pela navegação de Imbetiba. Utilizando dados dos relatórios da companhia, J. A. Rodrigues demonstra as despesas da Macaé-Campos com o trajeto ferroviário e marítimo de janeiro de 1876 a julho de 1877:

**Tabela 9: Despesa, receita e renda líquida da Macaé-Campos de janeiro de 1876 a julho de 1877**

Despesa total da linha terrestre (97 km)	534:349\$883
Despesa total da linha marítima (197 km)	345:007\$173
Outras despesas “estranhas”	75:796\$228
Total das despesas	955:153\$284
Receita bruta nesses 18 meses	1.270:114\$206
Renda líquida do período	314:960\$922

Fonte: ASSEMBLEA legislativa provincial: Discurso proferido na sessão de 12 de dezembro de 1877 sobre a pretensão de Hamilton L. Bucknall. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro. ed.2, p.3, 2 janeiro 1878

Utilizando os dados da Tabela 9, J. A. Rodrigues argumentava que como os fretes das linhas férrea e marítima da Macaé-Campos possuíam taxas aproximadas, mas as despesas da linha marítima eram muito inferiores, logo, a lucratividade da companhia se devia principalmente ao setor marítimo. A partir disso, esse deputado questionava a construção da

<sup>32</sup> Não conseguimos encontrar mais informações sobre esse deputado

ferrovia de Niterói a Macaé, que concorreria com a linha marítima da Macaé-Campos. Caso a Niterói-Macaé conseguisse equiparar os fretes com a navegação de Imbetiba, para ele, isso poderia arruinar a rentabilidade da Macaé-Campos (Idem).

Além dos embates políticos que envolviam diferentes interesses empresariais, a partir do discurso desse deputado, tivemos acesso a importantes informações contábeis sobre a Macaé-Campos. De acordo com J. A. Rodrigues, essas informações foram retiradas da conta de lucros e perdas dos relatórios da companhia. Considerando apenas despesas de manutenção e funcionamento dos serviços de frete ferroviário e marítimo, a Macaé-Campos apresentava lucros operacionais.

Como nenhuma dessas tabelas apresenta informações referentes a despesas financeiras (pagamento de empréstimos ou juros), vemos a Macaé-Campos como sendo lucrativa. Podemos concluir que as dificuldades da Macaé-Campos não eram decorrentes de um prejuízo operacional, mas sim do pagamento dos empréstimos. O grande volume de mercadorias transportadas, mesmo a fretes baixos, apresentava bons rendimentos para o serviço. No entanto, para construir o capital fixo da companhia, necessário para ela efetuar esse serviço, foram contratados empréstimos que não puderam ser quitados, e corroíam a renda da Macaé-Campos com seus juros. Nesse contexto, se fazia necessário recorrentemente renegociar esses empréstimos ou contrair novos para efetuar a rolagem da dívida.

O Banco Nacional, principal credor da companhia, em uma publicação sobre seu balanço de contas em abril de 1878, afirmou que a Macaé-Campos havia conseguido pagar algumas das dívidas mais urgentes e fechado acordos com os principais credores, comprometendo-se a pagar juros de 6,5% anuais e aplicar o excedente da renda da companhia para amortização das dívidas. A Macaé-Campos devia 2.070:000\$ para o Banco Nacional em dezembro de 1876, mas o guarda livros desse banco, B. Vellozo Tavares, considerava que essa dívida estava garantida. Ele afirmava que desde 1875 a praça comercial do Rio de Janeiro estava enfrente uma crise de liquidez, e o tesouro nacional estava absorvendo grande parte do capital monetário através da dívida pública, tornando os recursos das instituições de crédito escassos (TAVARES, 1878, ed.111, p.2).

**Tabela 10: Renda da Macaé-Campos em maio de 1879**

Importação		Exportação	
Passageiros	9:892\$820	Passageiros	9:696\$380
Encomendas	1:329\$550	Encomendas	1:712\$800
Mercadorias	22:896\$440	Mercadorias	52:605\$900
Renda extraordinária		2:620\$020	
Total		100:753\$910	
Total do mesmo mês no ano anterior		66:317\$360	

Fonte: ESTRADA de ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*. ed.165, p.1. Rio de Janeiro, 15 julho 1879

Durante a década de 1870 não era comum que a Macaé-Campos publicasse no *Jornal do Commercio* informações contábeis da companhia. No entanto, a partir de meados de 1879, ela aumentou gradualmente a frequência que publicava suas receitas e despesas. A Tabela 10 nos permite avaliar algumas questões.

Tomando como exportação o movimento de Campos dos Goytacazes para a Corte e importação o trajeto inverso, observamos que a renda de exportação é maior, sendo o valor arrecadado com mercadorias mais que o dobro. Sendo assim, podemos deduzir que o movimento de mercadorias, ao menos em maio de 1879, que seguia de Campos dos Goytacazes e demais estações no caminho para a Corte, era maior do que o movimento no sentido contrário. Mesmo assim, vemos que os navios e trens da Macaé-Campos não voltavam vazios, o valor de 22:896\$440 arrecadado com importação não é nada desprezível. Tabela 10, podemos considerar que a Macaé-Campos transportava uma quantidade relevante de mercadorias em ambos os sentidos. Em relação ao arrecadado com passageiros e encomendas, há uma maior paridade de movimentação nos dois sentidos, com uma diferença muito pequena nas rendas. Apesar de o valor arrecadado com o transporte de mercadorias ser muito superior, o valor arrecadado com passageiros também era representativo na formação de renda da companhia.

**Tabela 11: Movimento e receita no ano financeiro de 1 de julho de 1878 a 30 de junho de 1879**

		<b>Quantidade</b>	<b>Renda</b>
<b>Passageiros</b>		<b>29.386</b>	<b>219:116\$800</b>
<b>Encomendas</b>		<b>503.902 kg</b>	<b>39:379\$730</b>
<b>Mercadorias</b>	Café	24.776.533 kg	414:096\$646
	Açúcar	8.675.995 kg	85:859\$230
	Gêneros diversos	18.480.512 kg	301:313\$072
	<b>Total mercadorias</b>	<b>51.933.040 kg</b>	<b>801:268\$948</b>

Fonte: ESTRADA de ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.291, 19 outubro 1879. Caderno *Commercio*, p.1

A partir da movimentação de 1878-79 \_ Tabela 11, confirmamos que o transporte de mercadorias era a maior fonte de receita da Macaé-Campos, dentre as quais o café é a de maior destaque. O café correspondeu, nesse período, a um volume de 24.776.533 kg em um total de 51.933.040 kg, ou seja, 47,7% das mercadorias transportadas\_ Tabela 11. A receita total nesse ano financeiro foi de 1.059:765\$478, e o transporte de mercadorias correspondeu a 75,6% da receita, com 801:268\$948 (Idem). A receita proveniente do transporte de café foi equivalente a 51,6% da renda com mercadorias e 39% do total arrecado pela companhia.

No entanto, podemos observar que entre 1878-79 o volume de gêneros diversos e açúcar também era relevante, assim como o transporte de passageiros e encomendas, traziam rendimentos importantes para a companhia. Somando a quantidade de açúcar e gêneros diversos, eles atingem 27.156.507 kg de mercadorias, superando a quantidade de café. Mesmo assim, a soma da renda obtida por essas duas categorias, totalizando 387:172\$302, permanece inferior a renda obtida pelo café. Flávio Saes (1981) o transporte de café oferecia rendimentos melhores do que outros produtos, por isso, entre as ferrovias de São Paulo, as que se especializavam no transporte de café conseguiam ser rentáveis.

Sabemos que o volume de mercadorias estava sujeito a oscilações bruscas em diferentes períodos, seja devido a épocas de safra, pestes, e diversos outros fatores. Na tabela\_12, abaixo, construímos séries com os volumes de mercadorias, passageiros e encomendas entre 1882 e 1886. A Tabela 12 foi construída a partir de relatórios fiscais da Macaé-Campos que foram publicados no *Jornal do Commercio*, por isso eles possuem lacunas. Mesmo assim, possuímos dados suficientes para mensurarmos a quantidade de mercadorias e passageiros que demandavam o serviço da Macaé-Campos, assim como as oscilações e tendências da movimentação durante esse período.

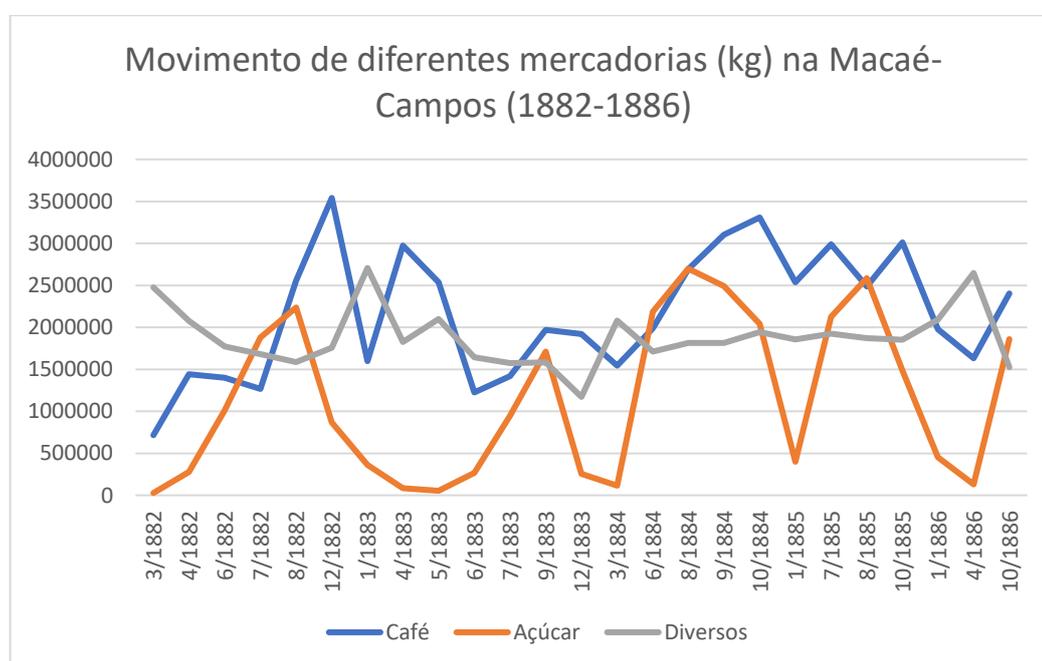
**Tabela 12: mercadorias, encomendas e passageiros entre 1882 e 1886<sup>33</sup>**

Mercadorias, encomendas e passageiros transportados pela Macaé-Campos em 1882						
	Café	Açúcar	Gêneros Diversos	Total mercadorias	Passageiros	Encomenda s
Março	1.152.738 kg	27.670 kg	2.476.380 kg	9.656.788 kg	639	20.944 kg
Maio	1.442.285 kg	278.350 kg	2.074.782 kg	3.795.417 kg	2.211	3.795.417 kg
Junho	1.399.673 kg	1.010.280 kg	1.770.615 kg	4.180.568 kg	2.398	41.092 kg
Julho	1.265.047 kg	1.877.678 kg	1.681.881 kg	4.824.606 kg	2.603	4.180.568 kg
Agosto	2.557.052 kg	2.237.144 kg	1.584.496 kg	6.378.692 kg	2.719	44.096 kg
Dezembro	3.541.145 kg	866.135 kg	1.755.344 kg	6.162.624 kg	2.904	56.634 kg
Mercadorias, encomendas e passageiros transportados pela Macaé-Campos em 1883						
	Café	Açúcar	Gêneros Diversos	Total	Passageiros	Encomendas
Janeiro	1.597.659 kg	361.837 kg	2.706.299 kg	4.665.795 kg	2.734	42.447 kg
Abril	2.973.886 kg	83.635 kg	1.862.968 kg	4.920.489 kg	2.344	40.873 kg
Maio	2.535.183 kg	52.285 kg	2.100.133 kg	4.687.601 kg	2.401	39.556 kg
Junho	1.223.856 kg	267.120 kg	1.643.959 kg	3.134.935 kg	2.615	353.984 kg
Julho	1.417.783 kg	947.018 kg	1.574.608 kg	3.939.409 kg	2.253	45.409 kg
Setembro	1.971.567 kg	1.713.440 kg	1.582.917 kg	5.267.924 kg	2.125	28.130 kg
Dezembro	1.919.524 kg	253.650 kg	1.171.952 kg	3.345.126 kg	2.332	67.848 kg
Mercadorias, encomendas e passageiros transportados pela Macaé-Campos em 1884						
	Café	Açúcar	Gêneros Diversos	Total	Passageiros	Encomendas
Março	1.545.965 kg	116.108 kg	2.081.042 kg	3.743.115 kg	2.620	59.990 kg
Julho	1.990.310 kg	2.188.184 kg	1.710.597 kg	5.889.091 kg	2.585	59.394 kg
Agosto	2.693.985 kg	2.698.513 kg	1.814.931 kg	7.207.420 kg	3.092	56.717 kg
Setembro	3.103.840 kg	2.491.805 kg	1.814.784 kg	7.410.429 kg	2.701	53.680 kg
Outubro	3.309.213 kg	2.042.465 kg	1.943.305 kg	7.294.983 kg	2.661	53.125 kg
Mercadorias, encomendas e passageiros transportados pela Macaé-Campos em 1885						
	Café	Açúcar	Gêneros Diversos	Total	Passageiros	Encomendas
Janeiro	2.537.746 kg	398.130 kg	1.854.244 kg	4.790.120 kg	5.689	87.232 kg
Julho	2.989.478 kg	2.126.317 kg	1.922.866 kg	7.038.661 kg	4.923	87.339 kg
Agosto	2.487.395 kg	2.585.848 kg	1.869.549 kg	6.942.792 kg	4.898	75.424 kg
Outubro	3.010.471 kg	1.485.164 kg	1.851.680 kg	6.347.315 kg	4.814	68.229 kg
Mercadorias, encomendas e passageiros transportados pela Macaé-Campos em 1886						
	Café	Açúcar	Gêneros Diversos	Total	Passageiros	Encomendas
Janeiro	1.976.590 kg	451.656 kg	2.092.229 kg	4.520.475 kg	5.486	61.805 kg
Abril	1.630.417 kg	129.340 kg	2.644.992 kg	4.404.749 kg	4.458	62.922 kg
Outubro	2.403.321 kg	1.860.060 kg	1.525.052 kg	5.788.433 kg	4.204	46.173 kg

<sup>33</sup> Para construir a tabela 12, assim como a 13, e os gráficos com as informações retiradas delas, foram utilizados diversos relatórios contábeis da Macaé-Campos que foram publicados em diversas edições do *Jornal do Commercio* entre 1882 e 1886.

A Tabela 12 nos permite fazer algumas análises sobre a movimentação da Macaé-Campos. Chama atenção que em nenhum dos meses presentes nessa série, a quantidade de café ou gêneros diversos foi inferior a 1 milhão de quilogramas. No entanto, talvez os administradores da Cia optassem por divulgar essas informações apenas nos meses de grande movimento. Mesmo se os dados demonstrarem apenas as épocas de safra, eles não perdem o valor analítico, permitindo afirmar que a Macaé-Campos transportava uma quantidade expressiva de mercadorias e passageiros. Havia uma grande demanda pelo serviço prestado por essa Companhia.

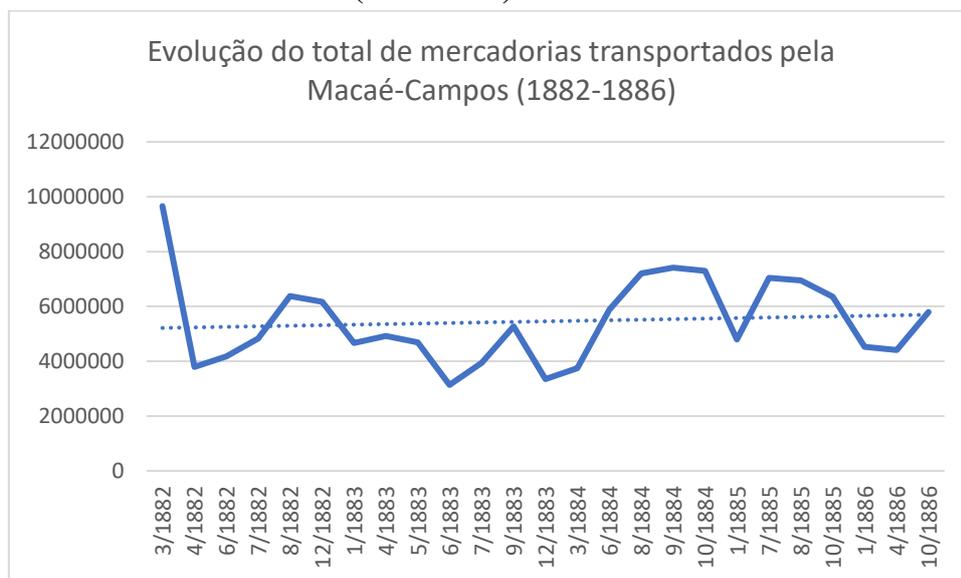
**Gráfico 1: Movimento de mercadorias na Macaé-Campos entre 1882 e 1886<sup>34</sup>**



O gráfico 1, acima, construído com as informações da Tabela 12, nos oferece um panorama melhor sobre a movimentação das mercadorias durante esse período. Percebemos que durante a maior parte do tempo, o café corresponde a maior quantidade, mas em alguns momentos as mercadorias diversas o ultrapassam, ressaltando a diversidade produtiva do norte/noroeste fluminense que escoava através dessa ferrovia. Observamos também que as oscilações nos volumes de mercadorias, apesar de bruscas, apresentam certa regularidade que talvez representem os ciclos das safras. As oscilações na quantidade de açúcar são as mais bruscas, mas ao tempo as mais regulares. As mercadorias diversas são as que demonstram as menores oscilações, se mantendo bastante estáveis durante parte do tempo.

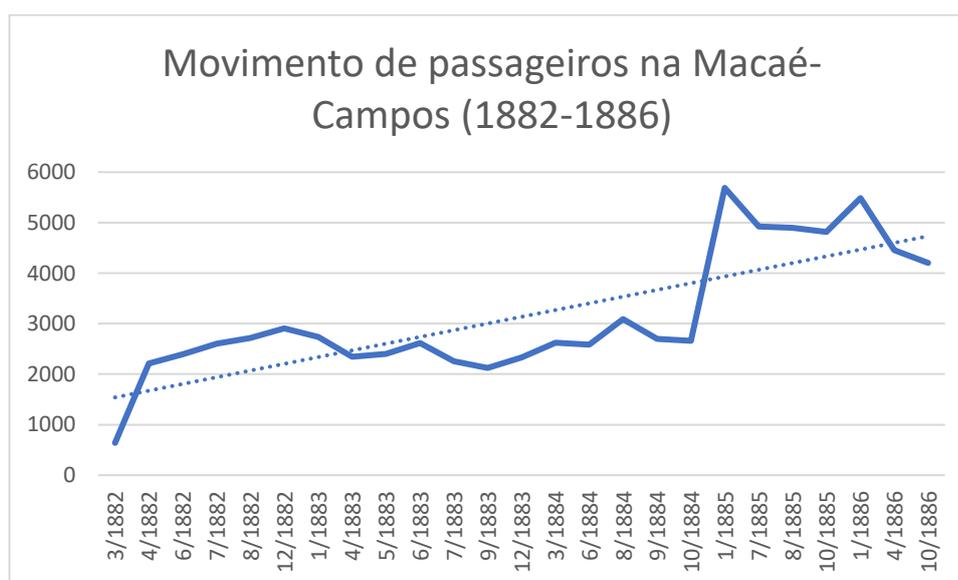
<sup>34</sup> Idem

**Gráfico 2: Evolução do total de mercadorias transportadas pela Macaé-Campos (1882-1886)<sup>35</sup>**



Já o gráfico 2, construído a partir do total de mercadorias presentes na Tabela 12, demonstra instabilidade na quantidade total de mercadorias transportadas pela Macaé-Campos entre 1882 e 1886 (a linha pontilhada representa a tendência). No começo da série há uma queda brusca, e as demais oscilações do período são um pouco mais suaves, apesar de representarem diferenças em milhões de quilogramas.

**Gráfico 3: Movimento de passageiros na Macaé-Campos (1882-1886)<sup>36</sup>**



<sup>35</sup> Idem

<sup>36</sup> Idem

Há um claro crescimento no movimento de passageiros entre 1882 e 1886 \_Gráfico 3. O pico de crescimento que podemos constatar no gráfico 3 ocorreu no ano de 1885, no qual a média de passageiros na Macaé-Campos salta de aproximadamente 2.500 por mês para 4.500 por mês, como podemos constatar na Tabela 12. A partir dos gráficos 1, 2 e 3, podemos concluir que o transporte de passageiros e mercadorias pela Macaé-Campos oscilava consideravelmente, apesar das quantidades relevantes.

**Tabela 13: rendas da Macaé-Campos (1882-1886)<sup>37</sup>**

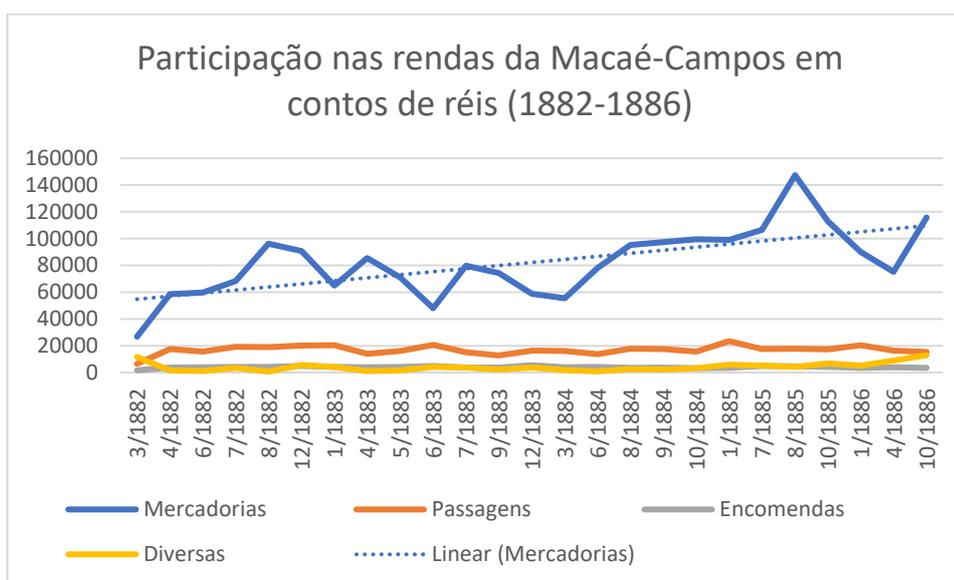
<b>Rendas da Macaé-Campos em 1882</b>					
	Passagens	Encomendas	Mercadorias	Diversas	Total
Março	6:458\$980	1:621\$600	26:713\$940	11:517\$260	46:311\$780
Maio	17:418\$480	3:705\$150	58:414\$110	1:591\$340	81:129\$080
Junho	15:666\$520	3:865\$600	59:645\$490	1:076\$760	80:254\$370
Julho	19:164\$140	4:245\$600	68:339\$730	3:401\$800	95:151\$270
Agosto	18:826\$620	4:257\$180	96:189\$200	640\$000	119:913\$000
Dezembro	20:218\$680	4:988\$600	90\$:722\$710	5:510\$830	121:440\$820
<b>Total</b>	<b>97:753\$420</b>	<b>22:683\$730</b>	<b>400:025\$180</b>	<b>23:737\$990</b>	<b>544:200\$320</b>
<b>Rendas da Macaé-Campos em 1883</b>					
	Passagens	Encomendas	Mercadorias	Diversas	Total
Janeiro	20:309\$200	4:127\$340	64:840\$680	4:142\$100	93:419\$320
Abril	13:836\$170	3:819\$140	85:381\$840	1:137\$760	104:174\$910
Maio	16:022\$730	4:256\$200	70:802\$800	1:567\$810	92:649\$540
Junho	20:545\$820	4:986\$910	48:051\$040	4:158\$530	77:742\$300
Julho	15:186\$180	3:665\$150	79:802\$899	3:628\$840	102:283\$069
Setembro	12:659\$060	3:715\$340	74:267\$565	2:193\$900	92:835\$865
Dezembro	16:275\$300	5:403\$830	58:705\$445	3:650\$445	84:035\$020
<b>Total</b>	<b>114:834\$460</b>	<b>29:973\$910</b>	<b>481:852\$269</b>	<b>20:479\$385</b>	<b>647:140\$024</b>
<b>Rendas da Macaé-Campos em 1884</b>					
	Passagens	Encomendas	Mercadorias	Diversas	Total
Março	15:976\$900	3:862\$800	55:366\$660	1:671\$310	76:877\$670
Julho	13:788\$520	4:100\$300	78:101\$630	863\$720	96:854\$170
Agosto	17:762\$340	3:387\$030	95:295\$910	2:512\$120	118:957\$400
Setembro	17:470\$760	3:734\$460	97:302\$610	2:361\$840	120:869\$670
Outubro	15:559\$440	3:103\$340	99:452\$900	3:313\$680	121:429\$360
<b>Total</b>	<b>80:557\$960</b>	<b>18:187\$930</b>	<b>425:519\$710</b>	<b>10:722\$670</b>	<b>534:988\$270</b>
<b>Rendas da Macaé-Campos em 1885</b>					
	Passagens	Encomendas	Mercadorias	Diversas	Total
Janeiro	23:408\$540	3:342\$040	99:006\$180	5:934\$500	131:691\$260
Julho	17:452\$620	4:921\$060	106:361\$450	5:084\$370	133:819\$500
Agosto	17:827\$760	4:731\$900	147:340\$990	4:134\$260	174:034\$910
Outubro	17:174\$280	4:071\$040	112:896\$620	6:687\$060	140:829\$000
<b>Total</b>	<b>75:863\$200</b>	<b>17:066\$040</b>	<b>465:605\$240</b>	<b>21:840\$190</b>	<b>580:374\$670</b>

<sup>37</sup> Idem

<b>Rendas da Macaé-Campos em 1886</b>					
	Passagens	Encomendas	Mercadorias	Diversas	Total
Janeiro	20:482\$020	3:426\$700	89:885\$550	5:015\$660	118:809\$930
Abril	16:261\$220	3:931\$820	75:142\$880	8:981\$170	104:317\$090
Outubro	15:369\$560	3:470\$620	115:813\$800	12:874\$950	147:528\$930
<b>Total</b>	<b>52:112\$800</b>	<b>10:829\$140</b>	<b>280:842\$230</b>	<b>26:871\$780</b>	<b>370:655\$950</b>

Através dos mesmos relatórios fiscais publicados no *Jornal do Commercio* que utilizamos para criar a Tabela 12, criamos também a Tabela 13, acima, com séries sobre as rendas da Macaé-Campos. Da mesma maneira, utilizaremos de gráficos para observarmos melhor o comportamento das rendas dessa companhia. Na tabela 13 fica claro que o transporte de mercadorias formava a maior parte da renda dessa companhia. A participação do transporte de mercadorias na renda total dos meses que obtivemos os dados foi de: 73,5% (1882); 74,4% (1883); 79,5% (1884); 80,2% (1885); 75,7% (1886). A segunda maior fonte de arrecadações da Macaé-Campos era com passagens, eu foram: 17,9% (1882); 17,7% (1883); 15% (1884); 13% (1885); 14% (1886). As demais arrecadações se distribuíam em encomendas e outras rendas diversas. A Macaé-Campos possuía uma arrecadação expressiva, sendo o transporte de mercadorias a atividade mais importante, e com tendência de crescimento, como vemos no Gráfico 4, abaixo.

**Gráfico 4: evolução das rendas da Macaé-Campos em contos de réis (1882-1886)<sup>38</sup>**



<sup>38</sup> Idem

Chama atenção que mesmo arrecadando grandes valores, e com tendência de crescimento\_ Gráfico 4, chegando a ser a ferrovia fluminense com a maior renda em 1888, (O ESTADO, 1890, ed.80, p.2) a Macaé-Campos não pode arcar com as despesas de juros e amortizações dos empréstimos, levando a Companhia a ser liquidada em 1890, como abordaremos melhor no tópico seguinte. Não devemos ignorar a importância das outras atividades para formar a renda da Macaé-Campos, mas o gráfico 4 deixa evidente o protagonismo do transporte de mercadorias.

Mesmo com tendência de crescimento, a diminuição da arrecadação nos momentos de queda da movimentação provavelmente acarretava dificuldades no pagamento dos juros e amortizações das dívidas. As *debêntures* das companhias ferroviárias negociadas nas bolsas (do Brasil e estrangeiras) e a regularidade do pagamento dos juros desses títulos era uma das medidas que fixava o valor que eles eram negociados. Quando os pagamentos eram suspensos por alguma crise o valor das ações despencava. (LEVY; SAES, 2001, p.74)

### **3.2 Impacto dos empréstimos na rentabilidade da Macaé-Campos**

O começo da década de 1880 foi marcada uma por diminuição da arrecadação da Macaé-Campos. As principais causas atribuídas para isso pelos contemporâneos era a pequena safra de 1880 e a concorrência com a navegação do porto de S. João da Barra, que teria forçado a Macaé-Campos a diminuir suas tarifas para manter um grande volume de mercadorias.

De acordo com Flávio Saes (1981), as ferrovias de São Paulo que tinham o café como principal mercadoria eram as mais rentáveis. A tarifa pelo frete de café remunerava melhor as ferrovias que se especializavam nele. Caso essa hipótese também se aplique para a Macaé-Campos, baixar o preço pelo transporte de café para não perder mercadorias para a navegação de S. João da Barra pode ter sido um dos fatores que impactou sua renda.<sup>39</sup>

De janeiro a julho de 1880 a Macaé-Campos arrecadou 543:392\$000, enquanto que no mesmo período do ano anterior havia arrecadado 612:402\$000. Sendo assim, a arrecadação nos primeiros 7 meses de 1880 foi 69:010\$000 inferior ao mesmo período do ano anterior. (COMPANHIA..., 1880, ed.225, p.4) Em novembro de 1880 a arrecadação da Macaé-Campos decresceu 76:261\$000, em relação ao ano anterior. Mesmo que as oscilações fossem

---

<sup>39</sup> Para outras províncias ver também GOULARTI FILHO, Alcides e MORAES, Fábio Farias de. A construção dos caminhos da erva-mate em Santa Catarina: combinação e sobreposição de transportes. *Dimensões*, vol. 31, 2013, p. 159-182. ISSN: 2179-8869

temporárias, poderiam oferecer empecilhos para o pagamento dos juros e amortizações da dívida da companhia, que estava a 5.300:000\$000. (COMPANHIA..., 1880, ed.348, p.3)

Flávio Saes (1981) entende que parte significativa do capital das companhias ferroviárias era formado por empréstimos, e busca compreender até que medida eles poderiam comprometer os rendimentos delas. Relacionado a isso, está a dependência do capital estrangeiro, segundo ele, os empréstimos mais importantes eram feitos por bancos ingleses. A Macaé-Campos recorreu a empréstimos nacionais desde seus primeiros anos, mas em meados da década de 1880 procurou crédito na praça de Londres.

Um fenômeno nas ferrovias de São Paulo que também se aplicou a Macaé-Campos foi que o custo de construção das linhas férreas ter sido maior que o capital realizado ou autorizado das companhias, e essa diferença se dava pelos empréstimos que adiantavam os investimentos antes da realização do capital em ações, o que aumentava o custo da linha. (SAES, 1981)

Assim como Flávio Saes (1981), abordamos na Macaé-Campos o conceito contábil de capital, e não como relação de produção. Há uma dificuldade em abordar o capital nas sociedades anônimas do século XIX porque:

“Temos duas séries alternativas: no ativo, o custo das linhas férreas (incluindo não só a linha mas também edifícios, instalações e material rodante); no passivo, a série do capital propriamente dita que considera o capital integralizado em ações ou o capital autorizado por assembléia (mesmo que não tenha sido totalmente integralizado).” (SAES, 1981, p.150)

A ferrovia Paulistana integralizou o seu capital com entradas de acionistas desde sua formação, depositado na Casa Mauá, rendendo juros para a companhia; a Mojiana tomou um empréstimo com o Banco Mercantil de Santos em 1873, mas rapidamente o resgatou com recursos da segunda chamada de capital; já a Sorocabana precisou de 600:000\$ em crédito do *Deutsch Brasilianische Bank* para completar sua linha São Paulo-Sorocaba. Essa diferença se deu porque as duas primeiras atendiam zonas cafeeiras, e a década de 1870 teve um grande volume desse produto, apesar de um declínio no preço. Já a Sorocabana tinha como principal mercadoria o algodão, que não conseguiu dar receitas suficientes devido ao declínio nos preços. As duas primeiras, quando começaram a expandir seus trilhos para novas zonas, em finais da década de 1870, recorreram a empréstimos. Na década de 1880 havia dificuldade de conseguir fontes de crédito no mercado interno. (SAES, 1981)

Nas ferrovias Paulistana e Mojiana, os maiores impactos nas despesas com empréstimos no exterior causados por variações cambiais começaram na década de 1890, como consequência das reformas econômicas da Primeira República Brasileira, mas foram maiores a partir do século XX. Já no caso da ferrovia Sorocabana, inaugurada em 1875, os “embaraços financeiros” começaram desde 1873, e se estenderam por 30 anos até sua liquidação. A dívida inicial da Sorocabana era de 600:000\$ em 1874, e atingiu 2.600:000\$ em 1876. Ela contratou um novo empréstimo de 2.000:000\$ em 1880, e a situação da dívida apenas se agravou nos anos seguintes. (SAES, 1981, p.167-178)

Nas ferrovias paulistas o café era a principal fonte de receita não apenas pelo grande volume, ele também possuía tarifas mais altas. As ferrovias que tinham como principal mercadoria o café eram as mais rentáveis, e no caso da Sorocabana, como a principal mercadoria no começo do seu funcionamento era o algodão e não o café, ela teve dificuldade em se financiar com sua própria renda, por isso contraiu os empréstimos estrangeiros que a oneraram por décadas. (Idem) Assim como a Sorocabana, a Macaé-Campos não conseguiu integralizar seu capital com entradas de acionistas, recorrendo primeiro a empréstimos nacionais no começo da década de 1870. No entanto, como vimos, a Macaé-Campos transportou grande volume de café, que era a mercadoria que mais contribuía para a sua renda. Mesmo assim, o lucro operacional não foi suficiente para pagar os empréstimos. Em meados da década de 1880, a Macaé-Campos também recorreu a empréstimos estrangeiros para consolidar sua dívida.

A Macaé-Campos entrou na década de 1880 com uma dívida de aproximadamente 5.300:000\$. Quando ela comprou a E. F. de Pádua, em 1883, essa possuía mais 1.400:000\$ de dívida que foram assumidas pela Macaé-Campos, além do pagamento pelas ações da E. F. de Pádua, que até 1886 ainda faltavam 348:910\$. (COMPANHIA..., 1886, ed.44, p.2)

Durante todo o período da Macaé-Campos como uma companhia independente, a rentabilidade dela foi comprometida pelos juros e amortizações de empréstimos, tornando a distribuição de dividendos um fenômeno raro, e entregando uma grande dívida para a Leopoldina, que a comprou em 1890\_ Tabela 14.

**Tabela 14: Finanças da Macaé-Campos em 1882**

<b>Finanças da Macaé-Campos em 1882</b>	
Capital em ações da Macaé-Campos já emitidas e realizadas	3.163:600\$000
Dívida consolidada em obrigações	3.099:250\$000
Dívida, pelo relatório, flutuante	2.101:000\$000
<b>Total</b>	<b>8.363:850\$000</b>
<b>Despesa</b>	
Administração, conservação e custeio anual de 96,5 km	600:000\$000
Juros e amortização da dívida consolidada de 3.099:250\$000 a 6 ½ % e 2 % de amortização (8 ½ %)	263:436\$250
Juros da dívida flutuante de 2.101:000\$000 a 9%, no caso de não ser paga por emissão de <i>debentures</i>	189:090\$000
Fundo de reserva e deterioração, 20% da receita líquida	34:600\$000
<b>Total da despesa</b>	<b>1.087:036\$250</b>
<b>Receita Bruta</b>	
Segundo o último relatório	1.225:427\$710
<b>Saldo líquido</b>	<b>138:391\$460</b>

Fonte: UM ACCIONISTA. A estrada de ferro Macahé e Campos e seu plano fusionista. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.155, 5 junho 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.3

Em 1881 a dívida da Macaé-Campos superava cinco mil contos, e a rentabilidade dela estava ameaçada pelas companhias de Navegação de S. João da Barra, que absorveram os produtos da Usina da Barcelos (importante usina de açúcar em S. João da Barra) e outros importantes clientes da Macaé-Campos, como parte da agricultura da região do Carangola e do baixo Paraíba. (SENTINELLA, 1881, ed.314, p.3)

O capital da Macaé-Campos, em 1881, era de 8.500:000\$000. Grande parte desse valor foi utilizado para as construções, mas apenas 2.800:000\$ foram integralizados por entradas dos acionistas, que não recebiam dividendos há 10 anos. (CAUBY, 1881, ed.314, p.3) Em setembro desse ano, para consolidar sua dívida flutuante, a Macaé-Campos emitiu

títulos de prelação para o Banco Rural e Hypothecario, no valor nominal de 250\$ e juros de 6,5%, com amortização anual de 2%. (REVISTA..., 1881, ed.265, p.6)

Em 1881, as companhias de navegação de S. João da Barra estavam tentando uma subvenção na Assembleia Legislativa Provincial, o que dificultaria a concorrência da Macaé-Campos. Mais adiante abordaremos os debates sobre essa subvenção. Apesar de a navegação de S. João da Barra estar se reorganizando, não se aproximava da grandeza que teve anteriormente, e pela dificuldade de concorrer com as vias férreas, estavam buscando benefícios com os poderes públicos. (GOYTACAZ, 1881, ed.315, p.2)

As publicações de novembro de 1881 sobre a Macaé-Campos indicavam que as ações da companhia estavam em alta na bolsa, sendo negociadas a 260\$. Algumas publicações afirmavam que não existia justificativa para isso, e que elas valiam bem menos. Um suposto ex-acionista criticava também a ideia de emitir ações para o pagamento dos dividendos atrasados. Para ele, essa medida apenas diminuiria o valor que a companhia poderia eventualmente pagar como dividendos das ações possuídas devido ao excesso de ações. Esse autor considerava que o aumento no preço das ações era fruto de uma “agiotagem” financeira, e que as dívidas da Macaé-Campos deixariam ela sem conseguir pagar dividendos por mais 15 anos. Além da navegação de S. João da Barra, para ele, a construção da linha férrea entre Niterói e Macaé eliminaria o setor marítimo da Macaé-Campos, que era o mais lucrativo. (UM EX-ACCIONISTA, 1881, ed.320, p.2)

Um autor apresentou alguns dados mais objetivos, junto com estimativas de rendas futuras, com o intuito de demonstrar que a receita da Macaé-Campos em 1881 seria alta o suficiente para arcar com as despesas operacionais e financeiras da companhia, além de possibilitar o pagamento de dividendos aos acionistas. De acordo com esse autor, a renda líquida auferida possibilitaria o pagamento de 14% de dividendos por ação da companhia (27\$622 por ação), mas a expectativa de dividendos tão altos era ilusória. (ACCIONISTA..., 1881, ed.321, p.3). No entanto, se compararmos a tabela 15 abaixo com a anterior (Tabela 14), veremos que os dados diferem, por isso devemos tomar cuidado com esses dados contábeis.

**Tabela 15: Rendas e Lucros da Macaé-Campos (1881).**

(+) Receita até Outubro	550:000\$000
(+) expectativa mínima de receita para Novembro	130:000\$000
(+) expectativa mínima de receita para Dezembro	120:000\$000
(+) De Janeiro a Julho de 1882 (expectativa mínima)	600:000\$000
<b>Expectativa do Total arrecadado no ano financeiro</b>	<b>1.400:000\$000</b>
(-) Despesa máxima esperada no período	600:000\$000
<b>Renda Líquida</b>	<b>800:000\$000</b>
(-) Aplicação no fundo de reserva	80:000\$000
(-) Juros de 6,5%	322:790\$000
<b>Lucro Líquido</b>	<b>397:210\$000</b>

Fonte: Idem

1882 foi um ano rentável para a Macaé-Campos, e em abril, o presidente da companhia, Dr. Miguel da Silva Vieira Braga, anunciou de que do dia 10 ao 12 desse mês, os acionistas receberiam 8\$ de dividendos por ação, que foram pagos no Salão do Banco Rural, na rua da Quitanda nº5. O valor foi muito inferior a estimado pelo autor acima, mas como vimos, a Macaé-Campos estava há anos sem pagar dividendos. (BRAGA, 1882, ed.101, p.4)

O almanaque Laemmert afirma que em 1881-82 havia abundância de dinheiro na praça do Rio de Janeiro, com grande oferta de créditos e movimento de ações, causando uma valorização de muitas ações que antes estavam depreciadas. De acordo com o almanaque, esse contexto de maior liquidez foi benéfico para muitas empresas que estavam em situações difíceis, mas que teriam condições de serem lucrativas. O almanaque demonstra várias companhias que aproveitaram para consolidar suas dívidas, dentre elas a Macaé-Campos, que contratou com o Banco Rural e Hypothecario a emissão de títulos de prelação no valor de 250\$ com juros de 6 ½ % por ao e amortização anual de 2%. O tipo da emissão foi de 93% (ALMANAK, 1882, p.2055)

Em 1884, um ano após a compra da E. F. de Pádua pela Macaé-Campos, alguns autores do Jornal do Commercio ainda consideravam a venda uma mal negócio para os antigos credores da E. F. de Pádua. Argumentam que a Macaé-Campos era uma companhia insolvente, que frequentemente precisava recorrer a empréstimos para honrar seus compromissos. Para pagar os juros das *debêntures* do primeiro semestre de 1884, ela tomou um empréstimo de 102:000\$. Além disso, desde 1875, a linha férrea estava hipotecada para o

Banco Rural e Hypothecario, credor de 2.571:774\$ que foram emprestados para construir a ferrovia. (AOS PORTADORES..., 1884, ed.255, p.4)

Quando avaliamos apenas o lucro operacional (receitas menos despesas) da Macaé-Campos durante a década de 1880, ela aparentava ser uma companhia próspera. Mas, da mesma maneira que na década anterior, os juros e amortizações dos empréstimos corroíam a sua lucratividade, assim como no caso da Sorocabana abordado por Flávio Saes (1981).

**Tabela 16: Lucro operacional da Macaé-Campos e E. F. de Pádua entre julho e setembro de 1884. Sem considerar pagamentos dos juros de dívidas**

<b>Renda Geral</b>	
Macaé-Campos	336:740\$240
Santo Antonio de Pádua	114:990\$724
<b>Total da receita</b>	<b>451:730\$964</b>
<b>Despesa Geral</b>	
Macaé-Campos	183:299\$997
Santo Antonio de Pádua	62:811\$362
<b>Total da despesa</b>	<b>246:111\$359</b>
<b>Lucro operacional</b>	<b>205:619\$605</b>

Fonte: A RECEITA E DESPEZA DAS COMPANHIAS... *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.305, 1 novembro 1884. Caderno *Commercio*, p.4

Segundo o relatório apresentado na assembleia de acionistas da Macaé-Campos em 30 de agosto de 1884, a receita da Macaé-Campos foi de 906:777\$510, e a despesa de 609:160\$466, resultando em um lucro operacional de 297:617\$044 naquele ano fiscal. Apesar disso, um autor anônimo do *Jornal do Commercio*, que assinava como “Accionista antigo”, afirmou que as dívidas da companhia já atingiam 5.621:288\$968, e que os 7% de juros correspondiam a 393:490\$227. O lucro operacional da Macaé-Campos não seria suficiente para pagar os juros da dívida. (ACCIONISTA, 1884, ed.257, p.2)

Francisco Pereira Passos<sup>40</sup>, ao assumir a presidência da Macaé-Campos em setembro de 1884, considerava que a companhia ainda levaria muitos anos para se libertar das grandes

<sup>40</sup> Nota 19

dívidas, o que impossibilitava uma devida compensação pelos capitais nela aplicados. (PASSOS, 1884, ed.258, p.2) Chama atenção que comparada com outras companhias ferroviárias, a Macaé-Campos transportava uma quantidade grande de mercadorias, assim como arrecadava valores altos pelo serviço. Mesmo assim a arrecadação não era suficiente para a livrar das despesas com empréstimos. Nessa situação, safras pequenas e o crescimento da concorrência devido a expansão de outras ferrovias e ramais na província fluminense, além da revitalização da navegação no porto de S. João da Barra, foram fatores que colaboraram para a decisão de vender a Macaé-Campos para a Companhia Leopoldina.

A Ata da assembleia de acionistas da Leopoldina de 30 de abril de 1887 que tratou da primeira proposta de compra da Macaé-Campos apresentava alguns dados extraídos do relatório da Macaé-Campos entre 1885 e 1886, segundo o qual a renda desta companhia foi de 657:878\$356. A Ata relatava que, com a aquisição da Macaé-Campos pela Leopoldina, e feitas as conexões com as outras zonas da Leopoldina, a renda da linha Macaé-Campos seria acrescida, resultando em um dividendo de 8 a 9% para os acionistas. Mas a primeira tentativa de liquidação da Macaé-Campos não foi aprovada pelos acionistas, sendo efetuada apenas em 1890. (COMPANHIA..., 1887, ed.141, p.4)

**Tabela 17: Receitas, quilômetros e capital das Ferrovias fluminenses, 1888.**

Nome	Quilômetros	Capital	Receita 1888	Reversão do Estado
Cantagallo e ramais	389.000	18.000:000\$	1,374:506\$200	5 dezembro 1957
Santa Isabel do Rio-Preto	73.783	4.000:000\$	151:642\$900	22 dezembro 1966
Príncipe do Grão-Pará	91.650	8.000:000\$	828:537\$300	2 julho 1964
Maricá	39.209	500:000\$	661\$740	19 fevereiro 1946
Barão de Araruama	42.000	1.260:000\$	142:914\$425	5 março 1967
Prolongamento em construção	93.000	2.790:000\$		7 fevereiro 1968
Campos a S. Sebastião	20.000	600:000\$	73:322\$780	Não.
Santo Antonio de Pádua	93.000	2.040:000\$		
Macaé-Campos	96.000	2.880:000\$	1.566:900\$000	
Resende a Aréas	28.336	234:000\$	42:396\$060	Subvenção
Ramal de Cantagallo	69.000	2.070:000\$	272:165\$340	
Rio das Flores	32.500	830:000\$	123:631\$150	25 junho 1904

União Valenciana	25.000		174:137\$462	O Estado é acionista
Prolongamento ao Rio-Preto	38.000	1.140:000\$		
Sant'Anna a Pirahy	38.186	1.140:000\$	51:277\$360	27 junho 1949
Carangola	283.000	10.000:000\$	564:999\$200	
Santo Antonio de Pádua a Brotas	25.000	750:000\$		5 setembro 1952
Macaé a Serra do Frade	68.000	2.040:000\$		4 outubro 1956
Ferro-Carril Niteroiense	36.000	365:000\$		
Paraibuna ao Rio das Flores	26.000	600:000\$		27 novembro 1931
Estrada de Ferro Central	411.000			
Ferro-Carril Vassourense	5.000			

Fonte: O ESTADO do Rio de Janeiro: seu presente e seu futuro. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 80, 21 março 1890. Jornal Publicações a Pedido, p.2

Como observaremos na tabela 17 acima, em 1888, pouco antes da instauração da primeira república, a Macaé-Campos era a ferrovia com maior arrecadação da província do Rio de Janeiro. Mesmo com tamanha renda, ela não amenizaria a sua dívida, e no começo de 1888 estava negociando um empréstimo de £ 800,000 (oitocentos mil libras esterlinas) na praça de Londres. Nesse período, a Companhia Leopoldina também buscava um empréstimo dos ingleses, e “Decididamente Londres é o grande imperio do dinheiro”. (NOTÍCIAS..., 1888, ed.141A, p.1)

De acordo com Flávio Saes (1981) na década de 1880 havia falta de oferta de créditos nacionais, por isso diversas ferrovias brasileiras recorreram ao crédito inglês. Para ele, o domínio do capital estrangeiro sobre as ferrovias brasileiras se dava, em grande parte, pela dependência de empréstimos. As dívidas geradas pelos empréstimos estrangeiros impactavam a rentabilidade das companhias ainda mais que os nacionais, devido às variações de câmbio. O recorte temporal de Flávio Saes (1981) é mais extenso que o nosso, de 1870 a 1940, para investigar o declínio do setor ferroviário paulista no século XX. Ele identifica que os empréstimos estrangeiros tiveram maior penetração nas ferrovias paulistas a partir de 1890, e que eles impactaram negativamente a rentabilidade dessas ferrovias até o final do seu recorte temporal. Apesar da década de 1890 fugir do nosso recorte temporal, observamos que em 1888, pouco tempo antes de ser liquidada, a penetração do crédito inglês atingiu a Macaé-Campos, assim como descrito por Flávio Saes (1981).

Em discussões no Senado, no dia 25 de outubro de 1888, sobre créditos em Londres para o governo brasileiro, o senador Sr. Visconde do Ouro Preto<sup>41</sup> afirmou que a Macaé-Campos recebeu um empréstimo de £ 680.000. Não sabemos mais detalhes sobre esse empréstimo, pois o deputado apenas o citou em meio a diversos outros empréstimos ingleses para ferrovias brasileiras. (SENADO..., 1888, ed.299, p.1)

Em outubro de 1889 a Macaé-Campos conseguiu outro empréstimo de £ 800.000 na praça de Londres. Com ele, aumentaria o seu capital a 20.000:000\$ e construiria uma ligação entre o ramal férreo de Cantagallo e a cidade de Macaé, além de distribuiu gratuitamente novas ações aos seus acionistas. O ramal férreo de Cantagallo cruzava os municípios de Santa Maria Magdalena, S. Sebastião do Alto e S. Francisco de Paula. (E. F. Macahé..., 1889, ed.296, p.3)

Como ressaltado, para Flávio Saes (1981), analisar o crescimento do capital das ferrovias coincidia, quase sempre, com a construção de prolongamentos e novos ramais. (SAES, 1981:152) A expansão das ferrovias e de seus capitais também ocorria ao adquirir ou se fundir com novas companhias, como observamos no caso da Macaé-Campos adquirindo a E.F. de Pádua e posteriormente sendo fundida com a Leopoldina.

Para entender as razões da diminuição da importância das ferrovias no transporte do Brasil, assim como o declínio da rentabilidade das companhias ferroviárias, Flávio Saes (1981) partiu das duas hipóteses mais aceitas no momento que ele escreveu. A primeira era que os problemas das ferrovias vinham das suas bases voltadas para a atividade exportadora, que conectava os centros produtores com os portos, limitando os potenciais fluxos de transporte. A segunda hipótese era de que o declínio se devia a práticas administrativas ruins das empresas estatais durante o século XX. (SAES, 1981:182)

O autor concluiu que a primeira hipótese era mais satisfatória para os casos por ele analisados, das companhias Paulista, Mojiana e Sorocabana. Alguns fatores que colaboraram para o declínio foram: a diminuição do percentual de café no total transportado, já que as tarifas cobradas pelo café eram superiores (sendo assim, os ciclos econômicos do café surtiam

---

<sup>41</sup> Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde de Ouro Preto, foi um importante político do partido liberal de Minas Gerais. “Bacharel em direito pela Academia de S. Paulo em 1858, foi Secretario de Polícia; Deputado Provincial várias vezes; Deputado Geral pela Provincia de Minas Geraes, nas 12<sup>a</sup>, 13<sup>a</sup> e 17<sup>a</sup> legislaturas, e Senador por sua Provincia natal, nomeado em 1879. Chamado aos Conselhos da Coroa, foi Ministro da Marinha no 22º Gabinete de 3 de Agosto de 1866, da Fazenda no 27º Gabinete de 5 de Janeiro de 1878, nomeado em 8 de Fevereiro de 1879 e da Fazenda no 36º Gabinete, ultimo do Império, de 7 de Junho de 1889, do qual foi o Presidente do Conselho”.  
[https://pt.wikisource.org/wiki/Archivo\\_nobiliarchico\\_brasileiro/Ouro\\_Preto\\_\(Visconde\\_com\\_grandeza\\_de\)](https://pt.wikisource.org/wiki/Archivo_nobiliarchico_brasileiro/Ouro_Preto_(Visconde_com_grandeza_de)).

fortes impactos na rentabilidade dessas ferrovias); aumento das despesas, principalmente devido à desvalorização cambial, que foi maior a partir da década de 1890; encargos dos empréstimos externos para os novos investimentos, que atrelados a desvalorização cambial tornavam os empréstimos externos ainda mais onerosos. (SAES, 1981, p.82-88)

No caso da Macaé-Campos, durante todo o período analisado houve certa regularidade no volume de café transportado, (apesar das oscilações devido às safras) que também era a principal mercadoria assim como das ferrovias paulistas. Mesmo assim, as despesas dos empréstimos adquiridos para construir a linha férrea e o porto, a partir de 1873, impossibilitaram a prosperidade da Macaé-Campos desde sua formação até sua liquidação, deixando uma grande dívida para a Companhia Leopoldina.

O parecer da comissão fiscal da Macaé-Campos, constituída por A. Ferreira da Silva, Hermano Joppert e Eduardo Augusto Pacheco, apresentado em 30 de junho de 1889, com o resultado do ano fiscal 1888-89, segundo o qual a companhia teve uma renda de 1.373:498\$645 (a do ano anterior, segundo o mesmo relatório, foi de 1.516:623\$139) e um saldo total líquido (receitas menos despesas) de 585:423\$082. A diminuição da renda, segundo a comissão, foi devido a uma queda no volume de mercadorias transportadas, em 1888 foram 41.264.510 kg, e no ano seguinte 29.354.942 kg. Os diretores da companhia diziam que a diminuição ocorreu por uma menor safra de café e açúcar. Por isso, a companhia pagou pequenos dividendos e deixou de amortizar suas dívidas. As amortizações estavam atrasadas desde julho de 1884, devido a situação financeira, a comissão fiscal da Macaé-Campos em 1889 era favorável a venda dela para a Leopoldina. (VIGILANTE, 1890, ed.69, p.2)

### **3.3. Porto de Imbetiba e navegação de cabotagem**

De acordo com Renato Leite Marcondes (2012), o comércio de cabotagem foi a principal forma de circulação de mercadorias entre as províncias brasileiras durante a segunda metade do século XIX. Esse autor aponta que a maior parte dos produtos que eram transportados por via marítima na costa brasileira tinha como destino final o mercado internacional, mas, durante século XIX, houve um aumento contínuo da proporção que ficava nos mercados brasileiros. Marcondes (2012) abarca principalmente a troca de gêneros entre as províncias e mensura os que não eram destinados ao mercado internacional.

Desde o período colonial havia um comércio marinho regular entre as principais praças comerciais, e os brasileiros atuavam na navegação ultramarina desde o século XVIII

com permissão da coroa portuguesa. Os navios a vapor revolucionaram os transportes a partir da primeira metade do XIX. No Brasil, em 1835 foi estabelecido transporte a vapor entre o Rio de Janeiro e Niterói pela Companhia de Navegação de Nictheroy e no ano seguinte uma linha de vapores entre a Corte e províncias do Norte pela Companhia de Paquetes a Vapor. Durante o século XIX houve um aumento na quantidade de embarcações da marinha mercante brasileira, além de aumento do calado e da tonelagem que eles transportavam, principalmente com os vapores, intensificando o comércio entre as províncias. (MARCONDES, 2012)

Sedlacek e Kelli (2017) demonstram, através de registros na Junta Comercial das empresas formadas de 1861 a 1889, que houve uma tendência de crescimento na constituição de empresas nesse período e que as companhias de transporte são o setor com maior número de registros na maioria dos anos, acompanhados pelo setor bancário e de seguros. De acordo com esses autores, até a década de 1860 predominava a quantidade de companhias de navegação registradas (fluvial, cabotagem e transatlânticas), mas a partir da década seguinte são superadas pelas ferroviárias e de carris urbanos em número de registros.

Thiago Mantuano (2018) identifica que durante o século XIX há uma nova fase de industrialização que ocorreu simultânea a uma nova fase do capitalismo, marcado pelas “Sociedades Anônimas Gigantes”. Esse contexto é concomitante ao que denominados geralmente de Segunda Revolução Industrial, mas para Mantuano, mais importante do que a utilização de aço, eletricidade e novas fontes de energia, foi a mudança do caráter concorrencial para o monopolista. Dentre as transformações nesse contexto, a modernização dos navios ocorreu para atender uma demanda maior no fluxo de trocas.

Quando a Macaé-Campos foi formada, um dos principais argumentos a seu favor, era superar a dificuldade de escoar produtos do norte fluminense para a Corte, devido a problemas naturais de navegabilidade no porto de São João da Barra. Esse porto, até a primeira metade do século XIX, era a principal via para escoar a produção do norte fluminense e regiões limítrofes, e mesmo com a barra que se tornava inavegável em determinados períodos, possuía uma movimentação significativa.

**Tabela 18: Exportação de café pelos portos do Rio de Janeiro 1873-74**

Porto	1873			1874
	1º semestre	2º semestre	Total	1º semestre
Angra dos Reis	497.436	2.040.440	2.537.876	233.723
Itaboraí	600		600	
Itaguaí	63.840	21.540	85.380	23.967
Cabo Frio	1.739.280	575.560	2.314.840	549.485
Macaé	5.498.100	3.165.180	8.663.280	1.540.881
Mangaratiba	831.420	757.680	1.589.100	782.636
Paraty	874.740	895.020	1.769.760	749.768
<b>S. João da Barra</b>	<b>8.308.080</b>	<b>4.533.120</b>	<b>12.841.200</b>	<b>2.000.657</b>
<b>Total</b>	<b>17.813.496</b>	<b>11.988.540</b>	<b>29.802.036</b>	<b>5.881.117</b>

Nota: Quantidades em quilogramas

Fonte: Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na sessão extraordinária no dia 20 de março de 1874 pelo presidente, desembargador Manoel José de Freitas Travassos.. Acessado em 20 de janeiro de 2020

Na Tabela 18 acima, vemos que em 1873 o porto de São João da Barra foi o que mais exportou café para a Corte entre os portos da província fluminense. Os empresários da Macaé-Campos, quando esta companhia estava se formando, calculavam que a ferrovia absorveria uma grande quantidade da movimentação desse porto. Segundo os empresários da Macaé-Campos, a navegação de São João da Barra não poderia competir com a ferrovia em preço de fretes e velocidade. Em janeiro de 1877, dois anos depois de aberto o tráfego geral da Macaé-Campos, representantes da navegação de São João da Barra solicitavam ao ministro da agricultura uma subvenção ao porto de São João da Barra. A justificativa do pedido dizia que o benefício dado a esse porto seria importante para acabar com o monopólio da Macaé-Campos (MORALIDADE, 1877, ed.5, p.3) A navegação de São João da Barra continuou ocorrendo após a abertura da Macaé-Campos, mas a solicitação da subvenção, bem como a reclamação de que a Macaé-Campos teria um monopólio, parecem indicar que realmente muitos produtos que se destinavam ao porto de São João da Barra foram desviados pela Macaé-Campos, rumo ao porto de Imbetiba.

Desde 1874, a Macaé-Campos já fazia o trajeto marítimo com os vapores *Goytacaz*, *Bezerra de Menezes* e *Imbetiba*, antes mesmo de a linha férrea estar concluída. Em 1878, a companhia conseguiu obter dos seus credores, os navios *Presidente Travassos* e *Barão de S. Diogo*, que também entraram em serviço. O *Jornal do Commercio*, na segunda metade do século XIX, anunciava diariamente no caderno *Commercio*, sob o título *Generos Entrados*

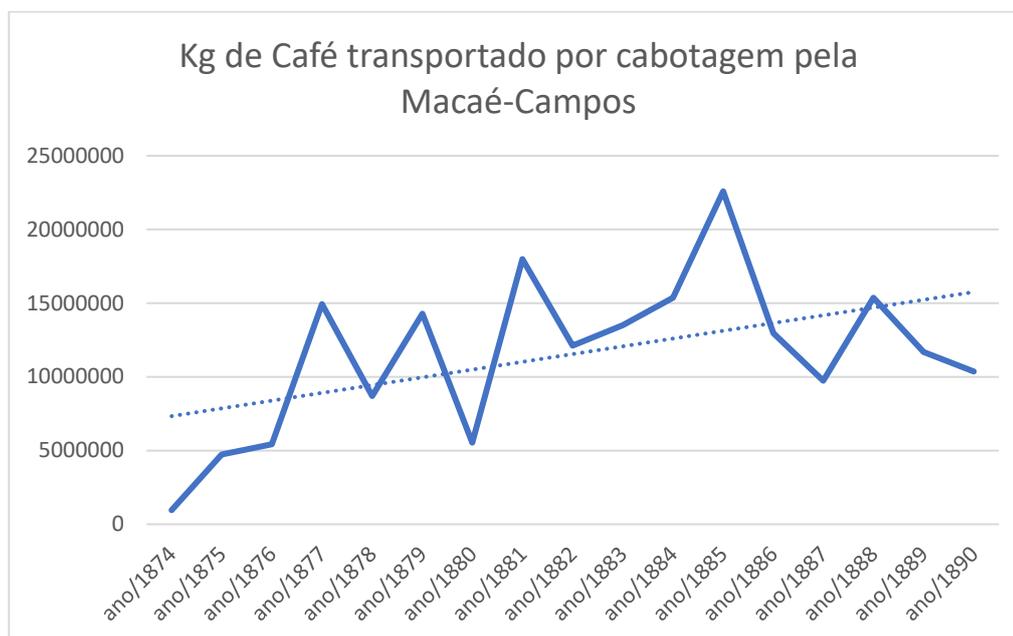
por *Cabotagem*, os navios que atracavam no porto da Corte, especificando a origem ou destino que possuíam. Essas publicações nos permitiram construir uma série com o volume de café e açúcar transportados pelos vapores da Macaé-Campos entre 1874 e 1890\_ Tabela 19.

**Tabela 19: Exportação de café e açúcar pelos navios da Macaé-Campos**

<b>Ano</b>	<b>Quilogramas de Café</b>	<b>Sacos de Açúcar</b>
<b>1874</b>	954.486	2.713
<b>1875</b>	4.730.900	23.218
<b>1876</b>	5.416.360	20.890
<b>1877</b>	14.943.226	104.331
<b>1878</b>	8.702.920	71.643
<b>1879</b>	14.284.309	85.164
<b>1880</b>	5.525.560	17.883
<b>1881</b>	17.998.196	198.819
<b>1882</b>	12.127.272	104.975
<b>1883</b>	13.498.733	60.352
<b>1884</b>	15.365.066	148.414
<b>1885</b>	22.587.740	162.594
<b>1886</b>	12.956.300	105.142
<b>1887</b>	9.746.426	141.160
<b>1888</b>	15.379.260	116.533
<b>1889</b>	11.679.220	73.870
<b>1890</b>	10.354.140	45.687

**Fonte:** Anexo

Os vapores da Macaé-Campos chegavam ao porto do Rio de Janeiro com uma regularidade de 5 a 9 dias por mês entre 1874 e 1890. Uma hipótese que a série construída nos permite investigar é de que a companhia Macaé-Campos desembarcava a maior quantidade de café transportado por cabotagem para o porto do Rio de Janeiro. Apesar de não construirmos uma tabela com informações do total desembarcado no porto da Corte por todos os navios durante esse período, tirando poucas exceções, nos dias que atracavam os navios da Macaé-Campos, eles traziam a grande maioria a total de café desembarcado. Entretanto, devemos aprofundar a pesquisa para afirmar essa tese com mais propriedade. O estado atual da seriação nos permite observar que o volume transportado pelos navios da Macaé-Campos era uma quantidade significativa.

**Gráfico 5: Café transportado por cabotagem pela Macaé-Campos (1874-1890)<sup>42</sup>**

Ao consultar o Anexo, com informações mais detalhadas sobre os desembarques, percebemos que durante todo o ano, independente do mês, os navios da Macaé-Campos desembarcavam um volume regular de café no porto da Corte. Esse fato chama atenção porque a demanda pelo transporte de café dependia das épocas de safra. Assim como constatamos anteriormente, nos Gráfico 5 e 6, percebemos que entre 1874 e 1890 havia uma tendência de crescimento na quantidade de café e açúcar transportados por cabotagem pela Macaé-Campos, apesar das oscilações.

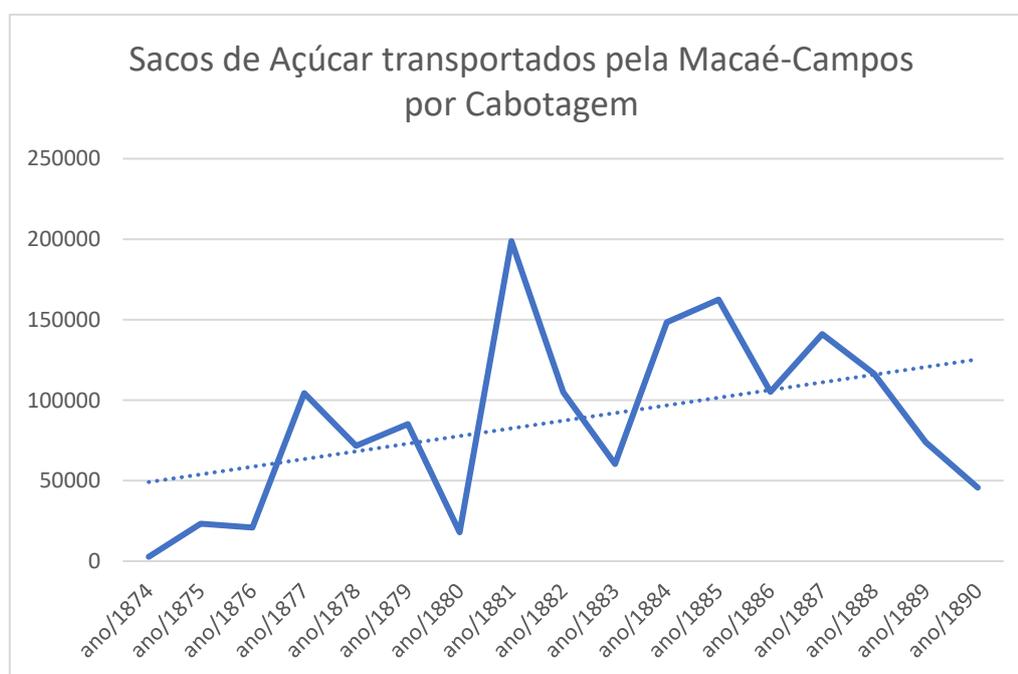
A navegação de cabotagem operada por essa companhia reafirma que ela recebia um grande volume de mercadorias, e com tendência de crescimento durante toda a existência da Macaé-Campos enquanto companhia independente. No Anexo vemos que muitas vezes, no *Jornal do Commercio*, era relatada a chegada de navios da Macaé-Campos, mas sem aparecer café ou açúcar sendo desembarcado. Nessa seção do jornal eram publicados apenas os desembarques dessas duas mercadorias, provavelmente as outras datas que constatamos a chegada de navios, eles traziam passageiros e outras mercadorias diversas.

Observamos também que a quantidade de café obtida pela soma dos desembarques dos navios na Corte não foi equivalente ao volume divulgado por relatórios da companhia. Entre 1 de julho de 1878 a 30 de junho de 1879, como vimos anteriormente, a Macaé-Campos transportou 24.776.533 kg de café e 8.675.995 kg de açúcar\_ Tabela 11. Para construir a

<sup>42</sup> Fonte: Tabela 19

Tabela 19 foram somados os desembarques pelos navios da companhia de 1 de janeiro a 31 de dezembro, obtendo-se o resultado anual. Em 1879 foram contabilizados 14.284.309 kg de café\_ Tabela 19, desembarcados na Corte por navios da Macaé-Campos, não sabemos quantos quilogramas de açúcar vinham em cada saco. Mesmo utilizando uma contagem temporal diferente, o volume obtido pela seriação foi muito distante do apresentado no relatório da companhia. Podemos especular algumas hipóteses, por exemplo que: os volumes de movimentação portuária publicados no *Jornal do Commercio* não eram precisos; ou que nem toda mercadoria transportada nos trens da Macaé-Campos embarcavam nos navios por Imbetiba.

**Gráfico 6: Sacos de açúcar transportados por cabotagem pela Macaé-Campos (1874-1890)**



Os portos da Concha e Imbetiba foram alfandegados pelo decreto n. 6.272 de 2 de agosto de 1876<sup>43</sup>. Esse decreto reformou as alfândegas e mesas de renda de diversos portos brasileiros, permitindo exportação e importação para portos do exterior que passaram a aceitar por importação carne seca do Rio de Prata, sabão e outros gêneros. Segundo a reportagem, era permitido exportar para o estrangeiro café, açúcar, aguardente e outros gêneros, mas como vemos nas tabelas do Anexo, navios zarpados de Imbetiba continuaram desembarcando na Corte volumes crescentes de *commodities*. (DA GAZETA..., 1880, ed.36, p.1)

<sup>43</sup> <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6272-2-agosto-1876-540416-publicacaooriginal-40658-pe.html>

### 3.4- Concorrência com a navegação do porto de S. João da Barra, construção do ramal de Rio Bonito

No tópico 2.1.2, sobre a organização da companhia Macaé-Campos, demonstramos que em 1871 foi aprovada uma lei que a considerava segunda seção de uma conexão férrea de Niterói a Campos dos Goytacazes. Mas apenas em finais de 1882 o governo provincial contratou a construção da linha férrea entre Niterói e Macaé, o Ramal de Rio-Bonito, que quando concluído absorveria parte das mercadorias que desciam de Campos para Macaé, as desviando do porto de Imbetiba. (OUTRO ACCIONISTA, 1882, ed.215, p.2) O prolongamento do ramal do Rio Bonito teria 120 quilômetros de linhas férreas, saindo de Niterói e entroncando com a Macaé-Campos. (POTY, 1883, ed.256, p.4) No entanto, a conexão férrea entre Niterói e Macaé só foi efetuada quando a Companhia Leopoldina comprou esse ramal.

Alguns autores afirmavam que a expansão da rede ferroviária fluminense com diversos ramais que estavam sendo construídos seria prejudicial para a Macaé-Campos, pois as mercadorias encontrariam outros caminhos. Mas outros entendiam que as conexões não a prejudicariam, porque os fretes da Macaé-Campos eram baratos em comparação com a Cantagallo e Leopoldina. “Considerando sempre as estações extremas, preço do transporte de uma tonelada metrica de café, por kilometro que vimos ser na Macahé de 60 rs. e na Cantagallo de 288 rs., na Leopoldina é de 294 rs.”(POTY, 1883, ed.265, p.4)

O mesmo autor da citação acima, que assinava como Poty, afirmou que depois que a Macaé-Campos passou a administrar a E. F. de Pádua, em agosto de 1883, ela também baixou seus fretes, e compara os preços de algumas estações da Pádua com as da Leopoldina com distâncias parecidas até a Corte\_ Tabela 20. (Idem)

**Tabela 20: Fretes das Estações de Pádua e da Leopoldina**

Estações de Pádua		Estações da Leopoldina	
Miracema	2\$700	Capivara	3\$880
Barra	2\$600	Pirapetinga	3:282
Pádua	2%500		

Fonte: Idem

O deputado Sr. Portella<sup>44</sup>, discursando sobre o transporte de mercadorias do norte fluminense na assembleia legislativa da província do Rio de Janeiro, afirmou que apesar de as tarifas da Macaé-Campos serem baratas, em algumas épocas do ano o transporte não era rápido, pois havia uma alta demanda pelo serviço. Em seu discurso, ele defendeu a necessidade de uma subvenção para a navegação de S. João da Barra, que foi sufocada pela ferrovia, para melhorar o escoamento de produtos do norte fluminense. Havia duas companhias de navegação nesse porto que além do trajeto de S. João da Barra da Barra para a Corte por cabotagem, também navegavam para S. Fidelis através do rio Paraíba do Sul. Para o Sr. Portella, a navegação pelo rio Paraíba e de lá para a Corte forçou a Macaé-Campos a baixar seus fretes para absorver mercadorias. (ASSEMBLEA..., 1883, ed.268, p.1)

O deputado Sr. Portella afirmou que antes da construção da ferrovia Macaé-Campos, o porto de S. João da Barra chegou a movimentar 12.000.000\$000 em alguns anos. No entanto, o deputado frisou que navios à vapor só podiam navegar no porto de S. João da Barra em poucas épocas do ano, por isso a maior parte do tempo essa navegação era feita por navios à vela, auxiliados por rebocadores à vapor. Para defender a subvenção, dizia que a navegação por S. João da Barra seria mais barata, e um caminho mais fácil para muitas mercadorias, como as da Usina de Barcellos, uma importante usina de açúcar situada em S. João da Barra. Ele propôs que a navegação de S. João da Barra fosse subvencionada por 5 anos, até que a ferrovia de Rio Bonito fosse concluída. (Idem)

Um acionista da Macaé-Campos, preocupado com a concorrência que uma navegação subvencionada poderia oferecer para a Macaé-Campos, criticou o discurso do deputado Sr. Portella, que defendendo a subvenção do porto de São João da Barra, dizia que a Macaé-Campos “ameaçava tornar-se uma companhia inglesa das Índias”, no sentido de obter o monopólio do transporte no norte fluminense. (UM ACCIONISTA..., ed.278, p.3)

O acionista da Macaé-Campos argumentou que ela nasceu da iniciativa particular, não devendo nada ao Estado, e que apesar do investimento caro, ele ainda não havia recebido dividendos. Completa lembrando que a navegação de S. João da Barra prosperava no passado, sem subvenção estatal, e que nesse período muitas mercadorias apodreciam nos trapiches devido às dificuldades daquele porto. (Idem)

“Um espírito culto e liberal desconhece os benéficos efeitos da iniciativa particular, e não só os desconhece como até procura crear-

---

<sup>44</sup> Não conseguimos encontrar mais informações sobre esse deputado

lhe torpeços pedindo contra esse grande elemento de progresso a concurrencia do privilegio, sempre fatal e atrophiador!” (Idem)

Em setembro de 1886, a diretoria da Macaé-Campos renunciou por acusações de corrupção e impopularidade com os acionistas. Uma das primeiras medidas do presidente que assumiu nesse ano, Francisco Pereira Passos, foi combater a ideia de subvencionar o porto de S. João da Barra que estava em discussão na assembleia legislativa provincial. Ele afirmava que antes da ferrovia, a navegação desse porto prosperou sem subvenções, mas que a Macaé-Campos foi construída e operava sem auxílios do governo. Francisco Pereira Passos defendia que a Macaé-Campos era uma das mais importantes ferrovias do Império, devido a grande quantidade de produtos transportados e preços módicos. Mas ele reconhecia que ela levaria anos para se libertar das grandes dívidas que a oneravam e impediam os acionistas de receberem as devidas compensações. Concorrer com uma navegação subvencionada no porto de S. João da Barra traria grandes prejuízos para a Macaé-Campos. (PASSOS, 1884, ed.258, p.2)

Na década de 1880, o norte da província fluminense possuía uma importante produção de açúcar. O volume de açúcar transportado do norte da província fluminense, por via marítima foi crescente entre 1884 e 1886, com declínio entre 1886-1887\_ Tabela 21.

**Tabela 21: Produção de açúcar do Norte fluminense (1884-1887)**

1884-1885	28.348.953 kg
1885-1886	22.635.317 kg
1886-1887 (10 meses)	17.152.560 kg

Fonte: ASSUCAR da provincia do Rio de Janeiro. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.145, 25 maio 1887. DADOS ESTATISTICOS, p.6

Abaixo, tabela 22, vemos que o porto de S. João da Barra foi o principal exportador de açúcar do norte fluminense, mas que o de Imbetiba se aproximava em volume transportado. quantidade de açúcar transportada por cabotagem entre 1874 e 1887 de cada porto do norte fluminense.

**Tabela 22: Açúcar exportado pelos portos do Norte fluminense entre 1874 e 1887**

Imbetiba	122.049.477 kg
S. João da Barra	132.379.940 kg
Macaé (provavelmente concha)	1.845.000 kg
Total	256.274.417 kg

Fonte: Idem

Com um preço médio de 160 rs por quilograma, o total de açúcar transportado do norte fluminense por cabotagem entre 1874 e 1887 seria equivalente a 41.0003:906\$720, sendo uma média anual de 3.154:000\$000. (Idem)

1888 foi um ano marcante na história do Brasil por marcar o fim do regime escravista. Uma publicação do *Jornal do Commercio* que buscava argumentar que o Brasil atravessaria a “crise de transição social” pós abolição sem sofrer fortes impactos nas finanças e no comércio, considerava que o mercado monetário brasileiro possuía boa oferta de meio circulante, e que foram fundadas novas instituições financeiras, indústrias e ferroviárias. Fala da importância de elaborar políticas para atrair mão de obra de imigrantes europeus. Aponta para uma tendência de crescimento produtivo dos principais bens que o Brasil exportava, como açúcar, café, algodão, borracha, fumo, cacau, entre outros, mas que quase toda exportação brasileira estava dependente dos Estados Unidos da América. Apesar disso, afirmava que houve uma alta de preços e escassez no café brasileiro em 1887, diminuindo o volume comprado pelos EUA, que recorreu a outros fornecedores \_tabela 23. (REVISTA..., 1888, ed.274, p.3)

**Tabela 23: Valor de café exportado pelo Brasil para diferentes países entre julho e agosto de 1888**

Estados Unidos	10.780:747\$662
Alemanha	2.930:484\$600
França	1.271:910\$400
Áustria	1.191:101\$400
Bélgica	864:714\$440
Grã-Bretanha	630:474\$450
Cabo da Boa Esperança	435:259\$320

Confederação Argentina	183:171\$510
Itália	143:456\$434
Soma de outras nações	18.571:733\$481

Fonte: Idem

A publicação também apontava para um movimento crescente das linhas férreas que nomeia “léste das provincias do Rio de Janeiro e Minas”, indicando o “resultado” (arrecadação ou lucro?) delas em agosto de 1888. O autor afirmava que também havia uma grande quantidade de sacas de açúcar exportadas pelo porto de S. João da Barra, e que na região entre os rios Paraíba do Sul e rio Doce havia um crescimento da produção agrícola que seria capaz de competir com São Paulo. (Idem)

**Tabela 24: Resultado das ferrovias do norte e noroeste fluminense em agosto de 1888**

Companhia Leopoldina	395:558\$365
Companhia Macaé-Campos	200:307\$360
Companhia Carangola	64:160\$329
Total	660:026\$054

Fonte: Idem

### **Conclusão:**

A Macaé-Campos foi uma companhia que prestou serviço ferroviário e de cabotagem, visando dinamizar a logística de transportes do norte e noroeste fluminense. A execução desse projeto envolveu disputas entre grupos sociais que o combateram, e que buscaram assumir o controle sobre a Companhia. Demonstramos que durante todo o período operacional da Macaé-Campos, desde a inauguração até ser vendida para a Leopoldina (1875-1890), ela transportou um grande volume de mercadorias, o que possibilitou altas arrecadações. A demanda pelo serviço da Macaé-Campos se destacou em relação a outros meios de transporte do norte/noroeste fluminense, devido a centralidade que ela exercia ao receber mercadorias de diversas outras vias e as transportar para a Corte. Em 1888, a Macaé-Campos teve a maior receita entre todas as ferrovias da província do Rio de Janeiro (O ESTADO, 1890, ed.80, p.2).

As afirmações acima parecem indicar que a Macaé-Campos era uma companhia próspera e rentável, no entanto, observamos que os juros e amortizações dos empréstimos nacionais e estrangeiros contraídos (primeiro para adquirir o capital necessário das construções, depois para consolidar suas dívidas), corroeram a renda líquida da companhia, impedindo que ela pudesse pagar dividendos aos acionistas durante quase toda a sua existência. A remuneração dos investimentos empregados nessa companhia, para os acionistas através de dividendos, e para os bancos credores através dos juros dos empréstimos, eram objetivos importantes de serem atingidos para que a Macaé-Campos fosse considerada próspera.

Quando a Macaé-Campos estava se organizando, ela teve dificuldades em integralizar o seu capital com entradas dos acionistas por diversas razões. Por isso, os administradores da companhia recorreram aos empréstimos sob condições que não foram vantajosas, originando suas dificuldades financeiras desde o nascimento. Os problemas financeiros fizeram os primeiros proprietários e administradores da Cia se tornarem impopulares entre os acionistas, que substituíram a diretoria menos de um ano após inaugurado o trajeto completo. A partir de então, disputas entre os antigos e novos administradores se prolongaram durante toda a sua existência. Todas as medidas adotadas pela diretoria sofreram oposição dos antigos administradores. Essas disputas colaboraram para formar uma imagem negativa sobre a Macaé-Campos entre os contemporâneos.

Através desses conflitos, observamos práticas administrativas questionáveis de ambos os grupos que dirigiram a Macaé-Campos, como o contrato com os empreiteiros e encampação do mesmo na primeira administração; e os acordos em benefício do ferro-carril Imbetiba-Macaé na segunda administração. No entanto, também observamos os esforços da primeira administração para efetuar o empreendimento em um contexto de dificuldades para formar o capital, além da forte oposição sofrida, assim como as políticas administrativas adotadas pela segunda diretoria, na década de 1880, para tentar reverter o mal estado financeiro da Macaé-Campos, reformulando os estatutos para a renda priorizar o pagamento das dívidas, contraindo novos empréstimos, combatendo empreendimento concorrentes, construindo e adquirindo outras linhas e ramais para garantir as mercadorias.

A Macaé-Campos não conseguiu arcar com suas despesas financeiras, e por isso foi vendida para a Companhia Leopoldina. Na década seguinte, a Companhia Leopoldina também foi liquidada por não conseguir arcar com empréstimos estrangeiros. Esses exemplos não permitem generalizações. Apesar de algumas companhias ferroviárias ruírem devido aos

os encargos dos empréstimos, para outras eles não ofereceram grandes problemas. (LEVY; SAES, 2001, p.75) Maria Bárbara Levy e Flávio Azevedo Marques Saes (2001) consideram que provavelmente as estradas de ferro foram as primeiras empresas brasileiras que conseguiram contrair grandes empréstimos diretamente com bancos estrangeiros ou suas filiais no Brasil. Algumas conseguiram saldar suas dívidas, mesmo com as dificuldades em períodos de baixa cambial, e outras tiveram dificuldades crescentes em finais do século XIX e começo do XX.

Os mesmos autores, em artigo sobre a evolução da dívida externa brasileira, reconhecem que grande parte dos empréstimos brasileiros eram públicos, com o objetivo de cobrir o déficit público, predominando os empréstimos ingleses. No entanto, eles abordam a participação dos empréstimos privados na dívida externa brasileira, e demonstraram que de 1825 a 1930 cresceu a porcentagem de capitais estrangeiros no portfólio privado em relação ao público no Brasil. Levy e Saes (2001) concluíram que muitos desses empréstimos não deram os resultados esperados para os devedores e credores.

Durante a crise do Encilhamento, ao fim do período imperial em 1889, a Companhia Leopoldina também enfrentou problemas financeiros. Os diretores dessa companhia a dissolveram sem notificar as autoridades, fundando a Companhia Geral de Estradas de Ferro sem a devida base legal, o que levou alguns diretores a serem presos e fugirem. Durante a década de 1890, a Companhia Leopoldina enfrentou muitas dificuldades endógenas e exógenas, até ser liquidada em 1897 por pressão dos credores ingleses devido ao atraso no pagamento dos juros de empréstimos. O capital da Companhia Leopoldina nesse ano era de 371.926:600\$, e ela passou a se chamar *Leopoldina Railway Company* após ser adquirida pelos ingleses. (CARVALHO, 2021, p.12)

No começo do século XX, a *Leopoldina Railway Company* controlava a rede ferroviária que escoava boa parte da produção de café, açúcar, e outros produtos dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

“Campos dos Goytacazes, principal cidade do Norte Fluminense, tornou-se um importante hub, e possuía também em sua área rural várias ferrovias particulares que serviam aos engenhos de açúcar. No Sul do Espírito Santo, Cachoeiro do Itapemirim, também produtora de açúcar e café, também se tornou um importante hub da malha da Leopoldina no litoral. Consequentemente a Cia. também possuía o monopólio do transporte entre Minas Gerais e o Espírito Santo, especialmente para o Porto de Vitória. Esse monopólio só seria quebrado em 1936, quando a EF Vitória a Minas seria conectada à capital mineira. Os caminhões e automóveis só se tornariam

concorrentes ferozes das ferrovias após a Segunda Guerra Mundial.” (CARVALHO, 2021, p.13)

A diminuição do preço do café com a crise de 1929 e a Segunda Guerra Mundial prejudicaram muito as finanças da Leopoldina. Em meados do século XX a sociedade brasileira debatia como lidar com as ferrovias deficitárias do país, e em março de 1957 a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) incorporou a rede ferroviária da *Leopoldina Railway Company*. A partir de então, muitos ramais foram suprimidos. Em 1996 parte da rede ferroviária foi desestatizada e entregue a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que em 2003 foi adquirida pela Vale. Desconhecemos a data que o trecho correspondente a antiga Estrada de Ferro Macaé-Campos foi desativado, mas segundo os mapas elaborados por André Simplício Carvalho (2021), parece ter sido na década de 1960. (CARVALHO, 2021, p.16)

**Figura 2: Porto de Imbetiba atualmente**



O porto de Imbetiba opera até os dias atuais, pertencendo a Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobrás), sendo o único porto do sudeste brasileiro que atende a logística de Exploração e Produção de Petróleo e Gás (E&P) dessa companhia. Em 2012 ele foi renomeado como Porto Engenheiro Zephyrino Lavaenere Machado Filho, em homenagem a esse engenheiro que colaborou no desenvolvimento da engenharia para extração de petróleo em águas profundas, além de coordenar a equipe e extraiu o primeiro óleo comercial da Bacia de Campos.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/terminais-e-oleodutos/porto-de-macaee/>

**Anexo: Movimentação de navios da Macaé-Campos no porto do Rio de Janeiro**

**1874**

<b>Data</b>	<b>Vapor</b>	<b>Quilos de café</b>	<b>Total de café por cabotagem na corte</b>	<b>Sacos de Açúcar</b>	<b>Total de Sacos de Açúcar</b>
2 set	Bezerra de Menezes	82.952	446.950		
16 set	Bezerra de Menezes	170.674	234.514	160	160
7 out	Bezerra de Menezes	84.000	142.513		
4 nov	Bezerra de Menezes	70.200	397.819	326	1.582
10 nov	Goytacaz	79.200	280.345	540	760
17 nov	Bezerra de Menezes	103.500	562.660	416	902
29 nov	Bezerra de Menezes	69.900	297.180	580	6.835
8 dez	Goytacaaz	88.860	138.360	470	1.123
15 dez	Bezerra de Menezes	69.000	237.200	36	36
22 dez	Imbetiba	189.000	353.629	306	306
27 dez	Bezerra de Menezes	105.060	270.820	161	2.436
<b>Total</b>		<b>954.486</b>	<b>3.361.990</b>	<b>2.713</b>	<b>14.140</b>

**1875**

<b>Data</b>	<b>Vapor</b>	<b>Quilos de café</b>	<b>Total de café por cabotagem na corte</b>	<b>Sacos de açúcar</b>	<b>Total açúcar</b>
5jan	Bezerra de Menezes	210.000	230.628	500	94
12jan	Bezerra de Menezes	89.460	474.853	180	180
24jan	Goytacaz	67.260	306.060	130	471
3fev	Bezerra de Menezes	33.840	102.360	163	163
Ed45	Bezerra de Menezes	49.620	202.260		650
24fev	Imbetiba	58.440	323.840		577

2mar	Bezerra de Menezes	125.700	147.240		
7mar	Imbetiba	80.460	98.460		
12mar	Bezerra de Menezes	76.500	76.800		
	Goytacaz	300			
17mar	Imbetiba	76.020	76.020		6.775
28mar	Imbetiba	65.340	400.193		
24abr	Imbetiba	131.760	344.700		
18mai	Bezerra de Menezes	242.400	362.235		
18jun	Imbetiba	113.100	300.059		
7jul	Goytacaz	148.680	155.915	679	679
13jul	Imbetiba	124.320	243.180	1.812	4.420
22jul	Goytacaz	157.080	189.960	1.956	2.260
11ago	Bezerra de Menezes	210.360	269.760	1.249	5.386
15ago	goytacaz	121.740	264.815	2.020	2.124
27ago	Goytacaz	168.240	168.240	1.952	1.952
31ago	Bezerra de Menezes	137.460	565.823	1.805	1.905
21set	Bezerra de Menezes	248.520	515.700	795	795
5out	Imbetiba	148.140	717.420	842	2.292
16out	Imbetiba	100.920	331.320	1.191	3.164
20out	Goytacaz	153.120	153.120	1.365	2.425
23out	Bezerra de Menezes	158.420	287.567	1.286	5.285
4nov	Bezerra de Menezes	131.160	520.790		5.304
5nov	Imbetiba	133.740	294.980	560	560
9nov	Goytacaz	163.380	186.078	343	343
12nov	Bezerra de Menezes	146.340	245.640	935	2.999
27nov	Imbetiba	114.300	138.300	344	344
15dez	Bezerra de Menezes	144.780	236.880	681	681
22dez	Goytacaz	216.000	299.220	650	6.404
25dez	Bezerra de Menezes	216.000	291.520	1.080	3.231
28dez	Imbetiba	168.000	357.022	700	5.163
<b>Total</b>		<b>4.730.900</b>	<b>9.878.958</b>	<b>23.218</b>	<b>66.626</b>

## 1876

<b>Data</b>	<b>Vapor</b>	<b>Quilos de café</b>	<b>Total de café por cabotagem na corte</b>	<b>Sacos de açúcar</b>	<b>Total açúcar</b>
8jan	Imbetiba	55.860	284.344	213	397
11jan	Goytacaz	102.300	159.000	1.641	6.641
15jan	Bezerra de Menezes	89.280	322.977	1.246	4.765
22jan	goytacaz	84.600	193.980	100	8.764
25jan	Bezerra de Menezes	168.900	388.330	142	184
4fev	Bezerra de Menezes	224.820	372.257	419	4.393
15fev	Bezerra de Menezes	152.580	310.360		
29fev	Imbetiba	117.540	451.572	149	222
3mar	Goytacaz	133.620	315.357	88	88
7mar	Bezerra de Menezes	136.200	326.100	92	165
5mai	Imbetiba	130.320	204.000		
12mai	goytacaz	102.180	144.180		2.444
19mai	Bezerra de Menezes	105.720	107.940	137	137
2jun	Goytacaz	149.760	217.084	240	240
8jun	Imbetiba	57.120	146.580	48	6.166
10jun	Bezerra de Menezes	224.520	310.800	676	676
26jun	Goytacaz	93.720	109.255	608	608
27jun	imbetiba	22.200	55.800	306	306
14jul	Goytacaz	130.620	137.940	1.598	2.347
18jul	Imbetiba	57.720	58.800	979	979
25jul	Goytacaz	101.280	195.480	1.215	3.042
11ago	Bezerra de Menezes	175.380	175.380	1.929	1.929
26ago	Imbetiba	155.760	181.349	1.978	1.988
30ago	Goytacaz	232.840	234.460	1.106	1.106
10set	Imbetiba	146.460	282.473	1.717	4.955
28set	Bezerra de Menezes	238.800	269.700	892	892
3out	Goytacaz	233.520	283.260		1.702
17out	Bezerra de Menezes	171.360	171.360	960	1.808
19nov	Imbetiba	74.760	95.060	247	3.362
21nov	Goytacaz	154.500	163.440	90	90
28nov	Imbetiba	266.820	455.880	66	1.158
7dez	Imbetiba	246.420	318.885	928	3.748
13dez	Bezerra de	232.500	364.260	342	4.923

	Menezes				
19dez	Imbetiba	247.740	325.585	290	4.334
21dez	Bezerra de Menezes	251.340	262.500	161	1.124
28dez	Imbetiba	147.300	151.768	287	287
<b>Total</b>		<b>5.416.360</b>	<b>8.570.496</b>	<b>20.890</b>	<b>75.970</b>

## 1877

Data	Vapor	Quantidade café	Total de café por cabotagem na corte	açúcar	Total açúcar cabotagem
11jan	Bezerra de Menezes	54.900	54.900		
16jan	Goytacaz	167.400	342.094		
18jan	-	112.140	184.560		
23jan	Bezerra de Menezes	101.520	271.053	298	2.636
25jan	Goytacaz	116.220	116.220	234	2.539
30jan	Imbetiba	123.360	187.200	103	4.291
6fev	goytacaz	189.120	189.120		177
9fev	Imbetiba	192.960	289.470	93	93
13fev	Bezerra de Menezes	139.140	142.500	210	1.066
21fev	Imbetiba	26.760	315.466	102	534
28fev	Bezerra de Menezes	146.580	153.900	232	232
27fev	Goytacaz	46.860	187.468	50	2.982
2mar	Imbetiba	180.300	180.300		448
6mar	Bezerra de Menezes	105.960	105.960	182	182
14mar	Imbetiba	191.760	328.381	567	12.895
17mar	Bezerra de Menezes	252.420	300.420	123	123
21mar	Goytacaz	128.460	253.500	340	340
23mar	Imbetiba	269.340	355.500	351	787
27mar	Bezerra de Menezes	245.280	522.841	78	2.784
1abr	Goytacaz	213.060	295.937	1.000	5.713
4abr	Imbetiba	253.200	352.260	143	10.063
10abr	Goytacaz	168.660	268.680	143	1.499
13abr	Imbetiba	192.000	502.020	88	88
17abr	Bezerra de Menezes	251.640	251.640	239	239
24abr	Imbetiba	196.920	299.053	39	2.259
28abr	Bezerra de Menezes	151.560	182.760	166	5.166

3mai	Bezerra de Menezes	278.280	435.139	389	509
12mai	goytacaz	235.260	510.467	665	4.759
16mai	Imbetiba	230.880	293.772	456	456
18mai	Bezerra de Menezes	193.740	213.540	1.577	1.577
25mai	Imbetiba	155.820	155.820	618	618
29mai	Bezerra de Menezes	172.866	206.346	555	555
3jun	Goytacaz	157.620	399.339	1.329	5.426
5jun	Imbetiba	158.700	330.000	1.803	2.763
12jun	Goytacaz	145.680	166.680	2.189	2.309
15jun	Imbetiba	148.800	330.391	2.671	3.379
20jun	Bezerra de Menezes	144.720	151.500	1.562	1.562
3jul	Goytacaz	129.240	233.597	2.802	2.945
4jul	Imbetiba	165.540	165.540	2.064	2.070
18jul	Goytacaz	186.000	276.000	1.739	1.739
21jul	Imbetiba	140.040	295.696	2.577	5.620
25jul	Bezerra de Menezes	144.720	204.720	2.627	2.627
31jul	Imbetiba	188.280	188.280	1.711	1.942
2ago	Bezerra de Menezes	195.960	195.960	1.755	6.613
5ago	Goytacaz	163.260	281.280	2.102	3.222
8ago	Imbetiba	199.740	223.740	1.704	1.704
11ago	Bezerra de Menezes	210.300	210.300	1.173	4.615
15ago	goytacaz	255.320	467.540	962	3.422
17ago	Imbetiba	135.000	251.235	2.297	5.212
22ago	Bezerra de Menezes	182.700	194.700	1.790	1.790
23ago	Goytacaz	169.020	170.460	2.085	3.157
28ago	Imbetiba	147.180	246.540	2.599	6.073
29ago	Bezerra de Menezes	192.540	206.880	1.967	4.204
4set	Goytacaz	172.080	360.960	3.905	3.905
	Imbetiba	188.880			
7set	Bezerra de Menezes	246.060	448.730	1.012	3.662
11set	Goytacaz	153.720	662.158	1.988	8.009
13set	Imbetiba	215.820	437.063	1.639	2.964
18set	Bezerra de Menezes	225.720	293.750	995	995
19set	Goytacaz	156.600	210.300	2.301	2.301
22set	Imbetiba	191.700	221.700	1.886	7.061
25set	Bezerra de Menezes	233.160	366.547	1.315	1.592
28set	Goytacaz	157.860	211.147	2.132	2.306

2out	Imbetiba	214.440	378.652	1.524	4.547
3out	Bezerra de Menezes	216.480	264.475	1.572	1.663
6out	Goytacaz	145.140	190.140	2.375	2.375
9out	Imbetiba	217.620	338.550	1.544	1.544
17out	Goytacaz	169.980	365.005	1.864	2.842
18out	Imbetiba	180.840	180.840	2.110	2.110
21out	Bezerra de Menezes	232.320	331.860	1.009	3.009
25out	Goytacaz	169.680	184.440	686	686
27out	Imbetiba	241.860	395.520	439	3.098
4nov	Goytacaz	184.080	185.090	961	961
6nov	Imbetiba	161.940	222.665	1.668	1.862
9nov	Bezerra de Menezes	180.840	216.840	1.583	3.725
11nov	Goytacaz	172.680	172.680	1.886	1.886
14nov	Imbetiba	197.100	339.519	1.733	1.993
17nov	Bezerra de Menezes	180.380	259.100	1.948	1.948
27nov	Bezerra de Menezes	114.960	246.060	1.737	1.737
30nov	Goytacaz	172.560	182.040	890	2.395
4dez	Imbetiba	76.920	143.340	275	1.404
11dez	Goytacaz	131.580	236.700	1.864	11.391
14dez	Imbetiba	166.260	166.500	1.742	1.742
18dez	Bezerra de Menezes	101.400	273.255	1.549	3.811
23dez	goytacaz	107.280	140.330	3.240	18.475
27dez	imbetiba	149.400	307.492	1.234	2.779
28dez	Bezerra de Menezes	89.160	89.160	1.176	4.645
<b>Total</b>		<b>14.943.226</b>	<b>22.661.273</b>	<b>104.331</b>	<b>253.427</b>

## 1878

Data	Vapor	Quilos de café	Total de café por cabotagem na corte	Sacos de açúcar	Total açúcar cabotagem
4jan	Imbetiba	90.960	90.960	629	629
8jan	Bezerra de Menezes	62.820	202.232	100	4.459
15jan	Imbetiba	118.920	118.920	853	853
18jan	Bezerra de Menezes	117.480	132.900	1.376	4.549
25jan	imbetiba	114.120	114.120	1.151	6.355
9fev	Bezerra de Menezes	126.480	127.980	478	478
22fev	Presidente Travassos	225.300	301.980	94	1.004

1mar	Bezerra de Menezes	159.180	196.020	128	10.848
19mar	Imbetiba	96.480	126.660	59	59
27mar	Presidente Travassos	98.640	337.911	81	2.381
21abr	Goytacaz	55.200	184.260	82	82
23abr	Bezerra de Menezes	28.080	149.100	727	1.250
4mai	Imbetiba	63.420	63.420	296	296
7mai	Presidente Travassos	50.580	226.458	152	152
19mai	Goytacaz	79.680	147.554	402	479
14mai	Presidente Travassos	89.280	106.800	155	1.655
18mai	Imbetiba	34.920	53.460	257	257
1jun	Goytacaz	79.020	119.960	933	1.697
4jun	Presidente Travassos	64.440	180.420	278	278
7jun	Imbetiba	75.480	103.055	948	948
11jun	Goytacaz	83.100	103.560	926	3.291
18jun	Imbetiba	76.380	206.375	484	543
22jun	Goytacaz	116.640	165.850	1.812	1.812
28jun	Imbetiba	136.860	300.480	1.523	1.523
2jul	Goytacaz	108.060	181.823	2.018	2.018
9jul	Imbetiba	145.800	243.531	2.292	4.001
16jul	Presidente Travassos	78.540	78.540	3.035	3.335
20jul	Goytacaz	114.660	171.000	2.284	3.079
25jul	Presidente Travassos	243.600	243.600	486	486
26jul	Imbetiba	177.780	177.780	1.889	1.889
30jul	Bezerra de Menezes	141.600	168.850	2.522	2.622
3ago	Goytacaz	104.700	104.700	3.000	3.000
4ago	Imbetiba	110.460	189.480	941	3.939
7ago	Bezerra de Menezes	161.640	163.020	2.280	2.280
10ago	Goytacaz	204.780	204.780	1.354	1.354
13ago	Imbetiba	189.260	461.280	1.831	1.831
25ago	Bezerra de Menezes	156.660	207.040	2.545	2.545
29ago	Goytacaz	156.900	156.900	104	104
31ago	Imbetiba	167.820	230.340	2.797	2.797
4set	Presidente Travassos	130.920	253.020	2.607	4.692
10set	Goytacaz	181.740	318.758	1.708	3.208
12set	Presidente Travassos	182.960	426.860	2.712	3.812

	Imbetiba	187.740			
18set	Bezerra de Menezes	214.920	670.260	2.901	4.951
	goytacaz	202.020			
21set	Presidente Travassos	181.680	324.540	1.711	3.031
26set	Goytacaz	178.860	339.212		
28set	Imbetiba	53.880	53.880	4.113	4.843
29set	Presidente Travassos	227.580	318.420	817	3.130
8out	Presidente Travassos	180.960	203.670	1.766	1.766
25out	Imbetiba	235.560	235.560	1.072	1.072
26out	Presidente Travassos	173.460	214.860	1.585	1.585
30out	Bezerra de Menezes	225.900	371.820	1.095	3.439
8nov	Bezerra de menezes	204.000	204.000	1.657	3.678
14nov	Imbetiba	272.340	503.760	392	1.744
15nov	Presidente Travassos	213.240	311.620	1.266	1.266
19nov	Bezerra de Menezes	247.500	311.580	666	666
20nov	Goytacaz	187.560	300.727	1.614	1.614
18dez	Goytacaz	157.980	365.498	35	4.412
20dez	Imbetiba	164.940	164.940		
27dez	Bezerra de Menezes	191.460	259.620	624	2.516
<b>Total</b>		<b>8.702.920</b>	<b>12.995.704</b>	<b>71.643</b>	<b>133.583</b>

## 1879

Data	Vapor	Quilos de Café	Total de café por cabotagem na corte	Sacos de Açúcar	Total açúcar cabotagem
1jan	Imbetiba	78.480	78.480	1.017	1.017
4jan	Presidente Travassos	136.380	136.800	79	79
10jan	Goytacaz	87.780	88.080	1.463	1.463
14jan	Imbetiba	153.600	177.480	120	1.217
16jan	Presidente Travassos	68.280	157.348	365	376
19jan	Bezerra de Menezes	192.780	192.780	476	476

29jan	Presidente Travassos	147.240	149.640	401	2.150
1fev	Bezerra de Menezes	87.660	91.260	131	131
4fev	goytacaz	142.440	149.400	125	125
12fev	Bezerra de Menezes	224.340	382.740	105	2.305
18fev	Imbetiba	175.680	181.760	76	440
22fev	Presidente Travassos	271.200	335.880	231	2.520
27fev	Goytacaz	242.280	403.620	*165	165
5mar	Presidente Travassos	196.320	196.320	62	62
8mar	Goytacaz	239.340	239.340	110	110
12mar	Bezerra de Menezes	273.600	291.540	40	784
14mar	imbetiba	211.560	311.760	42	62
20mar	Goytacaz	174.480	255.600		3.375
27mar	Imbetiba	85.860	106.800	231	351
29mar	Presidente Travassos	212.280	373.488	5	892
1abr	Goytacaz	119.100	119.100		241
4abr	Bezerra de Menezes	130.680	137.940		
8abr	Imbetiba	149.880	211.140	13	5.093
16abr	Goytacaz	178.620	186.540		
17abr	Bezerra de Menezes	119.400	161.929	106	4.291
19abr	Imbetiba	102.300	113.220	292	292
22abr	Presidente Travassos	123.120	133.560	265	265
25abr	Goytacaz	134.040	134.040	110	110
29abr	Bezerra de Menezes	171.960	250.860	252	252
1mai	Imbetiba	212.820	212.820	50	50
7mai	Goytacaz	212.040	282.480	160	160
10mai	Bezerra de Menezes	217.700	219.120	317	317
14mai	Imbetiba	192.000	432.240	206	406
16mai	Presidente Travassos	231.840	246.480		
20mai	Goytacaz	187.980	289.800	410	410
23mai	Bezerra de Menezes	255.120	303.420	396	396
31mai	Goytacaz	213.960	261.360		
3jun	Bezerra de Menezes	211.080	235.080	525	525
7jun	imbetiba	277.080	376.980	124	232
10jun	Presidente Travassos	179.880	381.684		

11jun	Goytacaz	223.020	320.740	435	435
14jun	Bezerra de Menezes	156.720	169.360	1.547	1.547
19jun	Presidente Travassos	179.520	202.140	1.100	2.612
21jun	Goytacaz	152.400	242.820	1.390	1.390
26jun	Imbetiba	186.300	412.140	2.293	2.352
	Bezerra de Menezes	191.400			
29jun	Presidente Travassos	157.320	273.720	1.896	2.021
9jul	Presidente Travassos	151.980	405.060	2.166	3.391
13jul	Bezerra de Menezes	127.560	147.780	2.615	2.670
26jul	Imbetiba	111.060	253.080	2.488	3.778
2set	Goytacaz	139.500	435.840	5.544	5.544
10set	Bezerra de Menezes	229.260	311.700	1.371	1.371
12set	Imbetiba	256.260	394.835	620	620
23set	Presidente Travassos	158.700	263.160	8.440	11.149
3out	Goytacaz	270.840	270.840	260	260
10out	Goytacaz	154.320	229.920	2.283	2.433
12out	Imbetiba	216.660	269.290	1.377	1.377
17out	Presidente Travassos	160.440	217.980	2.606	4.602
18out	Goytacaz	141.360	206.520	2.448	4.864
28out	Goytacaz	200.940	358.860	4.143	4.143
	Imbetiba	157.500			
30out	Bezerra de Menezes	222.980	355.609	1.520	7.920
1nov	Presidente Travassos	113.820	330.660	1.897	1.897
8nov	Bezerra de Menezes	249.429	281.605	1.000	1.000
9nov	Presidente Travassos	150.120	228.780	2.427	2.427
11nov	Goytacaz	224.220	287.640	1.395	1.395
13nov	Imbetiba	174.600	300.190	2.214	2.494
15nov	Bezerra de Menezes	81.480	181.140	3.905	3.945
18nov	Presidente Travassos	194.460	350.400	1.562	1.562
23nov	Bezerra de Menezes	152.280	360.360	4.150	4.150
	Barão de S.				

	Diogo	175.080			
27nov	Barão de S. Diogo	204.900	507.367	2.713	2.713
	goytacaz	217.980			
2dez	Bezerra de Menezes	193.620	247.800	1.928	1.928
7dez	Imbetiba	231.540	322.680	849	4.032
10dez	Bezerra de Menezes	184.920	207.720	1.037	1.037
12dez	Presidente Travassos	201.120	303.660	425	787
19dez	Bezerra de Menezes	127.980	265.920	1.364	1.364
23dez	Barão de S. Diogo	115.620	215.820	693	3.406
27dez	Imbetiba	127.680	213.660	1.538	7.709
30dez	Bezerra de Menezes	123.240	123.240	1.055	2.442
<b>Total</b>		<b>14.284.309</b>	<b>19.459.945</b>	<b>85.164</b>	<b>139.907</b>

1880

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Açúcar	Total açúcar
23jan	goytacaz	164.100	180.000	479	479
27jan	imbetiba	147.840	217.740	192	192
29jan	Pres Trav	166.140	236.340	656	3.456
4fev	Imbetiba	145.500	388.320	650	5.339
5fev	goytacaz				
7fev	Pres trav	108.080	148.140	617	1.322
8fev	Imbetiba				
10fev	goytacaz	130.740	130.740	861	2.316
11fev	Pres trav				
13fev	Imbetiba	126.720	126.720	939	939
14fev	goytacaz				
20fev	goytacaz	189.360	189.360	498	498
22fev	Imbetiba	151.020	295.800	102	7.505
28fev	goytacaz	145.740	145.740	1.201	1.201
2mar	Imbetiba				
5mar	Pres trav	134.340	134.340	215	215
8mar	goytacaz	139.620	145.020	500	500
12mar	Imbetiba	114.140	114.140	238	238
18mar	Bez Men	197.520	197.520	524	524
21mar	Imbetiba	189.120	194.250	870	870
24mar	B. S. Diogo	202.020	206.400	378	780
25mar	Imbetiba				

30mar	Imbetiba e Bez Men	117.180 114.300	253.860	652	652
5abr	Bez Men				
7abr	Bez Men	218.820	266.880	174	174
8abr	Imbetiba	107.760	154.102	95	95
11abr	Bez Men	63.000	63.000	200	200
14abr	B. S. Diogo	157.860	298.680	121	4.031
17abr	Imbetiba	115.920	125.280	100	100
21abr	Bez Men	134.580	149.100		
23abr	B. S. Diogo	67.560	67.560		
26abr	Imbetiba				
30abr	Be Men	36.000	244.518	40	40
2mai	B. S. Diogo	120.180	184.500		
5mai	Goytacaz	60.000	62.400	147	147
6mai	B. S. Diogo				
9mai	Goytacaz				
11mai	B.S. Diogo				
14mai	Goytacaz	60.180	96.960		
15mai	B.S. Diogo				
19mai	Bez Men	72.720	77.940	165	165
20mai	B.S. Diogo	92.760	92.760	227	227
26mai	Bez Men	58.920	67.920	295	295
1jun	B.S. Diogo				
7jun	Goytacaz				
22jun	Bez Men	106.740	190.334	733	733
23jun	B.S. Diogo				
28jun	B.S. Diogo				
1jul	Bez Men				
3ago	Goytacaz				
21ago	Goytacaz	193.260	280.440	1.737	2.626
9set	Goytacaz				
22out	goytacaz	269.640	350.580		
30out	B.S. Diogo	215.400	228.960	1.609	4.004
31out	Goytacaz				
5nov	Imbetiba				
13nov	B.S. Diogo				
15nov	Imbetiba				
17nov	B.S. Diogo				
20nov	B.S. Diogo				
26nov	Imbetiba				
27nov	B.S. Diogo	189.540	189.540	798	1.047
29nov	Imbetiba				
8dez	Imbetiba	259.080	556.680	684	7.362
13dez	Imbetiba				
23dez	Bez Men	242.160	351.300	1.186	1.186
<b>Total</b>		<b>5.525.560</b>	<b>7.403.864</b>	<b>17.883</b>	

1881

<b>Data</b>	<b>Navio</b>	<b>Café</b>	<b>Total de café por cabotagem na corte</b>	<b>Açúcar</b>	<b>Total Açúcar no dia</b>
14jan	Bez Men	255.780	303.208	607	607
20jan	Imbetiba	262.320	344.940	478	478
26jan	Bez Men	252.780	286.380	205	3.505
6fev	Bez Men	194.100	194.100	340	340
18fev	Bez Men	204.300	281.160	395	6.276
27fev	Goytacaz	257.340	281.340	116	116
5mar	Imbetiba				
15mar	B.S. Diogo	254.460	290.580	248	248
17mar	Imbetiba				
26mar	Imbetiba				
8abr	Bez Men	129.540	190.440		
10abr	Imbetiba				
14abr	Bez Men				
22abr	B.S. Diogo	209.400	237.380		
1mai	Imbetiba				
2mai	B.S. Diogo	250.140	623.236	206	206
5mai	Bez Men				
7mai	Imbetiba	266.520	279.480	114	114
9mai	Bez Men				
10mai	Bez Men	217.080	288.355		
11jun	Bez Men	170.820	213.960	1.524	2.809
12mai	Imbetiba				
13mai	B.S. Diogo	247.002	247.002	25	3.775
15mai	Bez Men				
21mai	Bez Men	217.140	226.140	219	219
23mai	Imbetiba				
27mai	Imbetiba				
30mai	Goytacaz				
3jun	Bez Men	246.780	283.700	485	595
7jun	B.S. Diogo	238.020	334.855		
9jun	Goytacaz				
11jun	Bez Men	170.820	213.960	1.524	2.809
12jun	B.S. Diogo				
13jun	Imbetiba				
14jun	Imbetiba	164.760	205.260	2.032	2.032
15jun	Goytaca				
16jun	B.S. Diogo	137.580	137.580	2.151	2.151
18jun	Goytacaz	159.000	219.240	2.500	2.500
19jun	Imbetiba				

22jun	Bez Men	162.720		1.937	2.694
23jun	Imbetiba	152.640	152.640	2.044	2.044
26jun	B.S. Diogo Bez Men	124.980	124.980	2.578	2.578
28jun	Goytacaz Imbetiba	138.660	196.200	1.994	3.227
30jun	Bez Men				
2jul	Imbetiba	65.460	255.420	3.372	3.614
4jul	B.S. Diogo	162.960	233.940	1.895	1.895
6jul	Goytacaz	137.400	199.395	2.567	2.567
8jul	Bez Men	91.640	98.000	3.068	3.068
9jul	B.S.Diogo				
10jul	Imbetiba	105.060	150.520	3.028	5.561
12jul	B.S. Diogo	113.520	170.600	2.042	2.639
17jul	Imbetiba				
18jul	Bez Men B.S. Diogo	130.020	130.020	2.981	2.981
20jul	Imbetiba	147.420	204.260	2.350	2.350
22jul	B.S. Diogo	189.360	199.560	1.828	1.828
24jul	Goytacaz	142.020	142.020	2.299	2.299
26jul	Bez Men	186.480	401.200	1.800	1.800
27jul	B.S. Diogo				
28jul	Imbetiba	122.760	174.540	2.953	5.501
29jul	Goytacaz				
4ago	Bez Men	96.420	97.620	3.276	3.276
5ago	B.S. Diogo				
6ago	Imbetiba	61.440	61.440	4.129	4.129
7ago	B.S. Diogo Bez Men				
8ago	B.S. Diogo Goytacaz	150.000 180.000	330.000	4.500	4.500
9ago	Imbetiba				
9ago	Be Men	162.120	165.720	2.197	2.197
10ago	B.S. Diogo				
11ago	Imbetiba	163.680	304.893		
12ago	Goytacaz				
13ago	B.S. Diogo	120.840	196.380	2.854	9.090
14ago	Bez Men				
17ago	Goytacaz Bez Men	82.980 130.150	527.183		
18ago	B.S. Diogo				
19ago	Imbetiba				
20ago	Imbetiba Goytacaz	166.560	166.560	2.361	2.361
21ago	B.S. Diogo	138.120	153.600	2.827	2.827
23ago	Goytacaz Bez Men	288.000 201.780	543.780	1.520	3.247
14ago	B.S. Diogo				
25ago	Imbetiba	40.620	40.620	4.073	4.073
26ago	Goytacaz				

28ago	Bez Men				
30ago	Goytacaz Imbetiba	95.520	192.116	3.128	13.696
31ago	Bez Men B.S. Diogo	73.980	168.720	3.306	5.779
2set	Imbetiba	187.680	236.280	2.090	2.220
3set	B.S. Diogo	150.000	150.000		
6set	Goytacaz Imbetiba	125.520	205.800	2.785	2.785
8set	Imbetiba Goytacaz				
9set	B.S. Diogo				
11set	Goytacaz Imbetiba				
13set	Bez Men Goytacaz	288.000	370.320		
15set	B.S. Diogo Goytacaz Bez Men	150.000 180.000	725.587	4.500	7.918
20set	B.S. Diogo Goytacaz	129.240	129.240	2.609	2.609
21set	Calderon	675.780	675.780		
22set	Bez Men				
25set	B.S. Diogo Bez Men	6.000 900	18.900	10.000	10.000
26set	Goytacaz				
27set	Calderon	720.000	850.105		
28set	Bez Men				
29set	Goytacaz				
1out	Bez Men	304.800	436.237		
2out	Goytacaz				
3out	B.S. Diogo				
5out	Bez Men				
6out	Goytacaz	92.220	152.340	3.022	5.122
8out	Bez Men	15.660	40.570	4.843	4.843
11out	Cervantes B.S. Diogo	660.000 11.820	742.514	4.813	4.813
12out	Bez Men				
13out	Goytacaz	43.560	313.269	4.135	11.220
15out	Bez Men	41.220	69.180	4.399	4.399
15out	B.S. Diogo				
18out	Canova Goytacaz	662.400 56.400	784.800	4.178	4.178
22out	Bez Men	30.600	30.600	4.654	4.654
13out	Goytacaz				
15out	B.S. Diogo Bez Men	23.460	44.640	4.645	6.876
28out	Goytacaz				
29out	B.S. Diogo	37.980	103.560	4.415	4.415
30out	Bez Men				

31out	Goytacaz				
1nov	B.S. Diogo				
3nov	Goytacaz Bez Men	211.380 148.800	436.875	4.357	6.127
4nov	B.S. Diogo Bez Men	9.864	9.864	3.346	4.310
7nov	Bez Men				
10nov	B.S. Diogo	284.400	349.080		
12nov	Goytacaz	116.520	193.160	9.653	9.773
13nov	B.S. Diogo				
14nov	Bez Men				
16nov	B.S. Diogo Bez Men	144.420	267.420	5.760	8.924
17nov	Goytacaz	287.040	287.040		
18nov	B.S. Diogo				
19nov	Bez Men	300.000	300.000		
20nov	Goytacaz				
21nov	B.S. Diogo Rio-Negro	28.080 367.920	452.100	4.755	9.194
23nov	Goytacaz	130.140	175.140	3.078	3.078
25nov	Bez Men Goytacaz	163.860	268.260	2.535	2.535
27nov	Bez Men				
28nov	Goytacaz B.S. Diogo	125.220	205.800	2.918	6.251
30nov	Bez Men Goytacaz	132.300	268.380	3.090	6.913
2dez	Bez Men				
4dez	Goytacaz	130.000	136.000	505	505
6dez	Bez Men Goytacaz	213.180	417.080	1.722	2.825
7dez	Bez Men				
8dez	Goytacaz	276.300	636.060		
10dez	Bez Men B.S. Diogo	142.380	235.918	2.697	2.695
13dez	B.S. Diogo	281.220	401.195	1.333	1.411
14dez	Bez Men				
16dez	B.S. Diogo				
17dez	Bez Men	113.280	154.740	2.996	2.996
20dez	B.S. Diogo	278.340	393.840		
21dez	Bez Men				
22dez	Goytacaz				
23dez	Bez Men B.S. Diogo	162.300	244.860	2.295	2.295
24dez	Goytacaz	273.300	273.300		
26dez	B.S. Diogo	243.720	637.916	615	7.336
<b>Total</b>		<b>17.998.196</b>	<b>24.289.973</b>	<b>198.819</b>	

1882

<b>Data</b>	<b>Navio</b>	<b>Café</b>	<b>Total de café por cabotagem na corte</b>	<b>Açúcar</b>	<b>Total Açúcar dia</b>
1jan	Bez Men B.S. Diogo	92.400	92.400	1.345	1.345
5jan	Bez Men				
6jan	B.S. Diogo	232.080	283.920	1.054	1.218
8jan	B.S. Diogo				
10jan	Bez Men	227.640	585.512	3.640	3.640
12jan	B.S. Diogo Goytacaz	205.440	205.440	638	4.372
15jan	Goytacaz Bez Men	272.820	283.560		2.202
19jan	Bez Men	216.540	285.960	1.410	3.656
22jan	B.S. Diogo Goytacaz	249.960	271.020	543	543
27jan	Goytacaz	238.260	238.260	475	475
31jan	Bez Men	216.900	294.690	420	420
2fev	goytacaz				
3fev	B.S. Diogo				
10fev	Bez Men	186.000	186.000	345	345
17fev	Goytacaz	139.540	157.540	797	797
19fev	B.S. Diogo				
24fev	B.S. Diogo	72.540	191.400	100	3.650
6mar	B.S. Diogo				
7mar	Goytacaz				
11mar	Goytacaz	5.520	132.490		
16mar	Bez Men				
23mar	B.S. Diogo Goytacaz	87.900	100.440		1.215
31mar	Bez Men	242.820	290.250	132	157
14abr	B.S. Diogo	225.180	257.430	354	354
16abr	Bez Men				
17abr	Goytacaz				
20abr	B.S. Diogo				
21abr	Bez Men	285.060	372.870		323
25abr	B.S. Diogo	237.820	237.820	468	468
28abr	Goytacaz	156.480	177.480	126	126
8mai	Goytacaz Bez Men	151.020	463.566	64	560
11mai	Bez Men Goytacaz	282.120	354.480	240	240
18mai	Bez Men Goytacaz	258.840	294.408	95	130
22mai	Goytacaz	203.160	307.388		75

15mai	Bez Men	160.860	160.860	1.045	2.367
29mai	Goytacaz	189.360	256.440	514	589
4jun	Goytacaz				
8jun	B.S. Diogo				
9jun	Goytacaz	224.520	361.340		2.692
11jun	Bez Men				
13jun	B.S. Diogo	172.200	176.040	1.208	1.641
19jun	Goytacaz				
23jun	B.S. Diogo	126.480	144.400	2.605	2.820
30jun	Goytacaz	103.140	227.340	3.337	3.387
2jul	Bez Men				
3jul	B.S. Diogo				
7jul	Bez Men Goytacaz	158.880	165.060	2.319	4.253
9jul	B.S. Diogo				
10jul	Goytacaz	150.000	266.939	2.503	6.116
13jul	B.S. Diogo	175.440	205.440	1.717	1.717
14jul	Goytacaz				
15jul	Bez Men	114.360	145.020	2.764	4.582
16jul	B.S. Diogo				
17jul	Goytacaz	48.780	57.480	3.933	5.550
19jul	Bez Men				
20jul	B.S. Diogo	48.900	69.600	2.995	2.995
23jul	B.S. Diogo				
24jul	Goytacaz	104.580	185.700	2.160	3.774
27jul	B.S. Diogo	102.180	136.920	3.108	3.108
29jul	Bez Men	101.280	198.206	2.618	2.618
3ago	B.S. Diogo Bez Men	88.200	88.200	2.443	2.443
5ago	Bez Men	107.640	176.500	2.233	2.233
10ago	B.S. Diogo	114.900	120.790	2.953	4.394
17ago	B.S. Diogo Bez Men	177.600	307.500	1.844	3.900
18ago	Goytacaz				
19ago	Bez Men	102.680	196.480	3.114	3.126
20ago	B.S. Diogo				
23ago	Bez Men				
24ago	B.S. Diogo	240.960	302.040	814	1.029
26ago	Bez Men B.S. Diogo	98.400	98.400	2.462	2.462
1set	Goytacaz				
2set	Bez Men	147.000	209.580	2.607	11.802
3set	B.S. Diogo				
4set	Goytacaz				
5set	Maria Pia Goytacaz Bez Men	330.000 52.320	604.860	4.109	8.421
7set	B.S. Diogo Goytacaz	13.872	13.932	2.312	2.312
9set	B.S. Diogo				

10set	Goytacaz				
12set	B.S.Diogo	135.630	210.600	2.435	2.435
13set	Desc. Goytacaz			2.990	4.263
16set	Goytacaz	48.120	102.263	4.226	5.689
17set	Maria Pia Be Men	324.960	532.320		3.244
18set	B.S. Diogo Goytacaz	235.560	607.010	1.253	4.665
20set	Bez Men	114.060	114.060	3.290	3.290
28set	Goytacaz	200.400	238.920	1.733	1.733
30set	B.S. Diogo	123.720	209.280	2.990	4.966
8out	Bez Men	179.280	221.940	2.077	2.117
13out	Goytacaz				
14out	Bez Men	59.460	193.900	4.281	11.005
18out	B.S. Diogo	199.380	299.640	1.570	5.051
21out	B.S. Diogo				
22out	Goytacaz	204.240	204.240	3.404	3.744
24out	B.S. Diogo	256.020	565.469	505	7.223
30out	B.S. Diogo				
1nov	Bez Men	177.660	312.720	2.267	2.332
2nov	B.S. Diogo				
3nov	Goytacaz	238.620	663.260		
5nov	B.S. Diogo	376.000	437.200		4.219
9nov	Goytacaz	258.000	292.680	400	400
11nov	B.S. Diogo	225.000	342.007	1.291	3.198
12nov	Goytacaz				
19nov	Bez Men Parahyba	289.620	289.620		
20nov					
23nov	B.S. Diogo	276.000	371.820		
4dez	Bez Men				
15dez	B.S. Diogo				
16dez	Goytacaz	264.970	289.197	300	300
<b>Total</b>		<b>12.127.272</b>	<b>17.410.535</b>	<b>104.975</b>	

1883

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Sacos de açúcar	Total açúcar dia
4jan	Parahyba	435.780	435.780	1.181	1.181
6jan	Goytacaz	252.000	276.000	30	30
8jan	B.S. Diogo				
11jan	goytacaz				
12jan	Parahyba	118.820	222.761	1.574	5.614
15jan	Goytacaz				

19jan	B.S. Diogo	92.460	92.460	1.541	1.541
23jan	Parahyba	260.820	328.500	432	3.909
25jan	Goytacaz				
26jan	Bez Men	180.000	192.660	621	952
28jan	Parahyba				
29jan	Goytacaz	188.940	264.740	597	631
4fev	Bez Men				
5fev	B.S. Diogo	204.180	233.760	745	1.749
8fev	Parahyba				
9fev	Bez Men	219.720	228.720	691	691
13fev	Parahyba	26.460	409.972	777	3.204
15fev	Bez Men				
19fev	Bez Men	261.420	411.000	95	793
26fev	B.S. Diogo				
1mar	Parahyba				
2mar	Bez Men	262.560	264.060	30	2.739
4mar	B.S. Diogo				
5mar	Parahyba				
16mar	Parahyba	516.300	516.300		2.463
18mar	Bez Men				
22mar	Bez Men	236.940	271.500	304	744
24mar	Parahyba	518.880	740.640		1.735
26mar	B.S.Diogo	206.040	209.040		130
30mar	Bez Men	285.540	285.540	34	1.607
3abr	Parahyba	288.180	411.630	34	1.607
5abr	Bez Men				
8abr	Parahyba				
9abr	Bez Men				
16abr	Bez Men				
23abr	Parahyba				
26abr	B.S. Diogo	248.340	489.420		1.524
29abr	Bez Men	448.420	468.040		
5mai	Parahyba	483.660	483.660	125	1.600
11mai	Bez Men	261.140	311.060		800
15mai	Goytacaz	247.460	341.120		
18mai	Parahyba	494.520	494.520	68	68
25mai	Bez Men	253.740	424.280	75	3.756
28mai	Goytacaz				
1jun	B.S. Diogo	235.500	543.260		
5jun	Bez Men	210.780	277.800	60	1.215
8jun	Goytacaz	168.600	181.630	290	290
11jun	B.S. Diogo				
15jun	Bez Men	188.880	235.880	580	580
19jun	Goytacaz	92.280	106.020	112	112
25jun	B.S. Diogo	161.760	486.420	340	444
28jun	Bez Men				
2jul	Bez Men				
6jul	B.S. Diogo	129.020	132.020	1.830	1.830
8jul	Parahyba				

9jul	Goytacaz				
13jul	Parahyba	127.260	127.260		524
15jul	B.S. Diogo				
16jul	Bez Men	156.300	162.960	1.257	2.468
19jul	Goytacaz				
20jul	B.S. Diogo	174.660	174.660	1.872	1.872
23jul	Goytacaz				
26jul	Bez Men				
27jul	Parahyba	199.000	263.320	2.185	3.895
30jul	Bez Men				
2ago	Goytacaz				
3ago	B.S. Diogo	123.240	185.340	2.624	2.624
5ago	Parahyba				
6ago	Goytacaz	148.500	302.840	1.999	9.564
9ago	B.S. Diogo				
10ago	Parahyba	260.580	260.580	1.773	1.773
14ago	B.S. Diogo	168.000	168.000	2.000	2.000
17ago	Goytacaz B.S. Diogo	121.980	243.900	2.826	4.765
18ago	Bez Men	164.769	234.360	1.224	3.082
12ago	Goytacaz				
15ago	Parahyba	227.120	488.420	1.519	1.519
18ago	Goytacaz				
22ago	Bez Men	178.560	178.560	1.017	1.017
7set	Parahyba	188.040	245.940	2.923	2.923
14set	Bez Men	120.540	161.220	3.057	6.197
24set	Goytacaz				
26set	B.S. Diogo				
27set	Bez Men	105.900	187.440	3.093	3.155
28set	Parahyba				
29set	B.S. Diogo	190.960	242.020		4.629
4out	Goytacaz	134.880	268.740	2.975	9.133
5out	B.S. Diogo				
7out	Parahyba				
9out	B.S. Diogo	170.640	676.680	2.084	6.410
11out	Parahyba	275.400	330.200	4.864	6.884
12out	Goytacaz	145.920	201.300	2.534	3.034
15out	Bez Men				
22out	goytacaz	149.780	423.912		
24out	B.S. Diogo				
29out	Parahyba				
4nov	B.S.Diogo				
5nov	Bez Men				
12nov	Parahyba				
16nov	Goytacaz	184.980	369.120	1.836	1.836
20nov	Bez Men	146.880	585.720	1.302	3.298
25nov	goytacaz				
26nov	Parahyba	345.900	428.700	1.345	3.966
2dez	B.S.Diogo				

4dez	Bez Men	256.680	550.680	709	6.251
6dez	Parahyba				
7dez	B.S. Diogo	269.920	269.920	478	478
10dez	Parahyba				
14dez	Goytacaz	249.244	343.564	300	6.438
24dez	Parahyba	167.340	327.900	50	7.131
28dez	Goytacaz	166.620	117.300	340	340
<b>Total</b>		<b>13.498.733</b>	<b>19.290.749</b>	<b>60.352</b>	

1884

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Açúcar	Total Açúcar dia
4jan	B.S. Diogo	81.940	269.940	50	60
10jan	Goytacaz	15.300	15.300	60	60
17jan	B.S. Diogo	107.220	107.220	52	52
19jan	Goytacaz				
23jan	Bez Men				
26jan	B.S. Diogo				
28jan	Bez Men	18.540	91.372	262	1.196
31jan	B.S. Diogo	96.060	96.060	240	240
5fev	Parahyba	103.920	276.120	40	895
7fev	Goytacaz	144.000	167.580	300	300
14fev	B.S. Diogo	200.880	242.880	560	560
20fev	Bez Men				
6mar	Goytacaz	135.060	223.416	100	4.909
13mar	Parahyba	217.200	217.200		186
20mar	Goytacaz	147.120	231.840	300	300
30mar	Parahyba	180.120	189.900		612
6abr	Bez Men	169.900	169.900		
16abr	Goytacaz	84.480	201.960		278
20abr	Bez Men	119.640	119.640	100	100
24abr	Parahyba	134.340	144.840		6.217
26abr	Goytacaz				
30abr	Bez Men				
1mai	Goytacaz	124.260	189.300	11	811
8mai	Parahyba				
11mai	B.S. Diogo	95.340	115.920	67	393
14mai	Bez Men				
17mai	Parahyba				
18mai	Bez Men				
21mai	B.S. Diogo				
22mai	Parahyba	70.680	70.680	30	1.602
24mai	Goytacaz				
25mai	B.S. Diogo	97.500	97.500	78	78
28mai	Bez Men				

29mai	Goytacaz	100.140	301.507	448	2.392
4jun	B.S. Diogo				
5jun	Parahyba	128.900	128.900	95	95
7jun	Goytacaz				
11jun	Bez Men				
12jun	Goytacaz	104.940	189.720	1.238	1.238
14jun	Parahyba				
18jun	B.S.Diogo				
19jun	parahyba	103.740	123.360	2.460	2.460
21jun	Goytacaz				
29jun	Bez Men	126.720	126.720	2.902	2.902
3jul	Parahyba	181.920	181.920	4.581	4.581
5jul	Goytacaz				
6jul	B.S. Diogo	155.280	173.100	1.996	2.075
10jul	Goytacaz	108.720	108.720	2.976	4.830
16jul	Parahayba	233.400	382.860	5.320	5.739
17jul	B.S. Diogo				
18jul	Goytacaz	139.840	154.540	2.580	2.580
20jul	B.S.Diogo Bez Men	117.300	117.300	2.939	2.939
22jul	Goytacaz				
23jul	Bez Men	174.540	198.720	2.102	3.576
25jul	Imbetiba	197.940	277.180	1.728	2.669
27jul	Parahyba	242.460	379.701	3.209	3.475
30jul	B.S. Diogo	149.640	149.640	2.300	4.483
31jul	Goytacaz				
3ago	Goytacaz	146.526	210.300	2.502	7.996
6ago	Parahyba	280.860	292.020	4.461	4.536
8ago	B.S. Diogo	172.200	239.820	2.065	3.608
10ago	Bez Men	111.360	132.960	3.208	4.754
12ago	Parahyba				
13ago	Goytacaz	123.300	217.600	2.967	6.976
15ago	Parahyba	211.020	264.240	5.855	1-217
17ago	B.S. Diogo	152.400	177.000	2.400	2.400
19ago	Bez Men				
20ago	Goytacaz	168.660	168.660	2.115	2.115
21ago	Parahyba				
22ago	Bez Men	167.400	167.400	2.275	2.421
23ago	B.S.Diogo				
24ago	Parahyba	255.180	312.060	4.998	7.295
27ago	B.S. Diogo	129.840	415.500	2.529	3.498
29ago	Goytacaz	170.880	235.443	2.116	2.116
2set	Bez Men				
3set	Parahyba	309.480	388.700	4.290	4.290
4set	B.S. Diogo	133.080	133.080	2.072	2.072
5set	Bez Men	187.020	187.020	1.885	1.885
7set	goytacaz	166.460	190.460	2.941	2.941
14set	Bez Men	243.720	243.720	1.094	1.094
15set	B.S. Diogo				

19set	Parahyba	277.140	326.340		
20set	goytacaz				
21set	Bez Men	226.440	274.020	1.286	1.286
22set	Parahyba				
23set	Maricá				
24set	Goytacaz	158.400	493.280	2.374	12.997
25set	Bez Men				
26set	Parahyba	298.140	373.780	4.299	4.299
28set	Bez Men	114.000	152.040	3.166	3.166
1out	Goytacaz				
3out	Parahyba				
5out	B.S. Diogo	92.820	100.944	3.400	3.550
8out	Bez Men	204.660	204.660	1.728	1.728
10out	Goytacaz	188.760	367.440	1.580	1.755
13out	Parahyba				
17out	Bez Men	251.160	257.640	859	859
18out	Goytacaz	13.560	25.380	4.380	4.380
22out	B.S. Diogo	191.400	251.400	1.744	1.984
23out	Goytacaz				
25out	Parahyba				
26out	Goytacaz	140.640	147.420	2.524	2.524
28out	B.S. Diogo				
29out	Parahyba	337.800	374.760	3.631	3.631
2nov	Goytacaz	173.640	190.020		
4nov	Parahyba				
5nov	Bez Men	251.340	251.340	900	900
6nov	B.S. Diogo goytacaz	133.200	316.500	2.735	8.691
7nov	Parahyba	477.620	720.399	1.400	5.507
9nov	Goytacaz	197.340	460.135	1.699	8.291
12nov	Bez Men	131.400	155.400	2.889	2.889
13nov	Parahyba				
14nov	B.S. Diogo	255.600	267.600	488	488
15nov	Goytacaz				
18nov	Bez Men				
19nov	Goytacaz	121.560	180.540	500	1.804
21nov	Bez Men	266.340	266.340	598	598
22nov	Parahyba				
23nov	B.S. Diogo				
26nov	Parahyba	363.720	390.720	3.109	3.109
27nov	Bez Men				
28nov	Goytacaz	266.460	290.460	400	400
30nov	Bez Men	176.160	185.520	2.086	2.086
2dez	Parahyba				
3dez	B.S. Diogo				
5dez	Parahyba	347.760	384.900	3.000	3.000
6dez	Bez Men				
9dez	B.S. Diogo				
10dez	Bez Men	241.900	456.520	891	6.020

12dez	B.S. Diogo	151.320	443.198	2.388	5.533
14dez	Parahyba	442.020	448.920	1.420	1.420
16dez	Bez Men				
17dez	Goytacaz	190.000	276.460	1.282	1.691
19dez	Bez Men	244.380	265.560	1.058	2.483
21dez	B.S. Diogo	246.540	476.040	203	1.042
26dez	Parahyba	453.480	520.251	1.500	2.399
27dez	B.S. Diogo				
<b>Total</b>		<b>15.365.066</b>	<b>20.504.366</b>	<b>148.414</b>	

## 1885

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Açúcar	Total Açúcar no dia
1jan	B.S. Diogo	142.560	142.560		
4jan	Parahyba	344.400	455.460	2.230	3.274
8jan	Goytacaz	274.140	306.360	181	4.659
11jan	B.S. Diogo	198.960	233.040	365	1.112
14jan	Goytacaz				
22jan	B.S. Diogo	249.600	828.470	660	3.284
29jan	Goytacaz	268.920	300.627	191	191
31jan	Parahyba				
4fev	Goytacaz				
8fev	Goytacaz	263.520	263.520	338	338
14fev	Goytacaz				
15fev	Parahyba	390.660	425.715	1.570	6.796
21fev	Parahyba				
22fev	B.S. Diogo	118.800	122.100	1.265	2.559
25fev	Goytacaz				
28fev	B.S. Diogo				
1mar	Goytacaz	193.600	195.820	3	3
7mar	Goytacaz				
11mar	Goytacaz B.S. Diogo	205.740	238.140		5.577
18mar	Goytacaz				
19mar	Parahyba	335.280	512.820	1.403	2.564
21mar	B.S. Diogo				
22mar	Goytacaz	259.680	259.680		
25mar	Parahyba				
26mar	B.S. Diogo	249.780	362.100	200	951
30mar	Parhayba	304.680	652.380	2.000	2.000
1abr	B.S. Diogo				
2abr	Goytacaz	281.640	395.040		
5abr	Parahyba				
6abr	B.S. Diogo	183.960	364.340	400	1.765
9abr	Parahyba	404.860	404.860	94	124
11abr	B.S. Diogo				

12abr	Goytacaz	279.000	312.000		
16abr	B.S. Diogo	241.080	280.080	100	100
19abr	Parahyba	413.400	479.760	1.194	2.587
23abr	Goytacaz	191.440	191.440	379	379
25abr	Parahyba	437.780	477.440	395	1.096
2mai	Goytacaz				
8mai	Bez Men				
9mai	B.S. Diogo	241.920	304.080	100	765
11mai	Bez Men	237.480	276.480	1.093	1.093
14mai	Goytacaz	265.860	281.220	130	130
16mai	Bez Men				
17mai	B.S. Diogo	125.180	140.780	1.651	1.651
21mai	Bez Men	252.300	276.240	879	879
24mai	B.S. Diogo	199.840	199.840	296	296
27mai	Parahyba				
28mai	Bez Men	300.000	300.000		
31mai	Parahyba	229.380	449.900	1.846	3.716
4jun	B.S. Diogo	131.340	131.340	140	240
6jun	Parahyba				
7jun	Bez Men	189.420	189.420	1.721	1.721
10jun	B.S. Diogo				
13jun	Bez Men				
18jun	Bez Men	178.500	278.220	1.483	1.483
21jun	Parahyba	191.800	191.800	2.912	2.912
25jun	B.S. Diogo	122.940	174.160	1.611	1.611
28jun	Bez Men	132.540	132.540	1.840	1.840
2jul	Parahyba	250.560	301.140	4.123	6.165
4jul	Goytacaz				
5jul	B.S. Diogo	153.360	269.320	1.910	4.464
8jul	Bez Men				
9jul	Goytacaz	118.740	118.740	2.377	2.377
11jul	Parahyba				
15jul	B.S. Diogo				
16jul	Parahyba	300.900	305.940	3.453	3.453
18jul	B.S. Diogo	139.440	406.540	2.637	2.694
21jul	Goytacaz	143.380	393.340	2.394	5.363
24jul	Parahyba	133.740	133.740	6.674	6.674
26jul	B.S. Diogo	105.420	211.020	2.904	2.904
29jul	Goytacaz				
31jul	Bez Men	231.900	355.620	1.100	2.945
1ago	B.S. Diogo				
7ago	Goytacaz	125.000	125.000	2.975	2.975
9ago	Bez Men	152.280	195.900	2.473	2.473
11ago	B.S. Diogo				
12ago	Parahyba	288.060	354.040	4.333	9.958
15ago	Bez Men				
16ago	Goytacaz	164.120	925.850	2.307	7.637
19ago	Bez Men	174.660	317.100	2.195	8.633
21ago	Parahyba	265.560	349.500	4.780	4.860

25ago	Goytacaz	55.980	55.980	771	771
26ago	Bez Men	270.240	270.240	381	381
28ago	Parahyba Goytacaz	276.180	300.180	4.367	4.367
30ago	B.S. Diogo	189.240	298.020	1.441	4.670
1set	Goytacaz Parahyba	183.120	617.220	2.000	5.485
4set	Parahyba	312.480	430.021	3.729	3.921
5set	Goytacaz				
6set	B.S. Diogo	131.940	131.940	2.479	2.479
15set	B.S. Diogo	231.000	546.700	842	1.283
16set	Goytacaz	133.200	148.200	2.604	2.604
19set	Parahyba	337.020	542.880	3.403	3.403
20set	Goytacaz				
23set	Goytacaz Parahyba	148.860	190.837	1.929	1.929
24set	Bez Men	276.600	276.600	555	555
25set	B.S. Diogo				
27set	Parahyba	287.460	287.460	4.351	4.351
29set	B.S. Diogo Bez Men	209.040	756.120	1.334	15.458
30set	Goytacaz	231.840	249.780	944	2.679
2out	Bez Men	170.520	170.520	2.327	2.327
3out	B.S. Diogo				
4out	Parahyba	371.100	371.100	2.240	2.240
6out	B.S. Diogo	139.500	139.740	1.521	1.521
10out	Parahyba				
11out	Bez Men	166.260	166.260	2.122	2.122
14out	Parahyba	379.860	387.178	2.876	2.876
15out	Goytacaz				
16out	B.S. Diogo	201.480	201.480	1.586	1.586
17out	Bez Men				
18out	Goytacaz	207.900	207.900	1.218	1.218
21out	Bez Men	221.280	296.820	885	1.687
25out	B.S. Diogo	123.360	248.440	986	4.721
28out	Goytacaz	179.340	184.980	1.593	3.873
30out	Bez Men	201.060	278.400	1.745	5.107
31out	B.S. Diogo				
4nov	B.S. Diogo	132.060	186.060	2.207	2.207
6nov	Goytacaz	106.680	148.380	3.183	4.387
8nov	Bez Men	159.180	183.720	2.306	2.306
10nov	Parahyba	309.000	488.880	3.800	4.408
11nov	Goytacaz				
14nov	Goytacaz	180.540	224.940	3.009	3.009
16nov	Bez Men B.S. Diogo	181.680	221.580	2.068	2.068
18nov	Parahyba	436.260	436.260	1.192	1.712
21nov	Bez Men				
22nov	Goytacaz	280.800	460.800	50	6.398

25nov	Bez Men	237.420	366.180	1.134	1.239
27nov	Parahyba	371.220	721.060	2.851	3.489
29nov	B.S. Diogo	219.420	251.880	950	2.140
2dez	Goytacaz	172.500	172.500	2.121	2.121
5dez	Parahyba	398.760	1.800	2.411	2.411
8dez	B.S. Diogo	231.640	268.680	1.340	1.440
9dez	Goytacaz Parahyba	141.900	405.900	2.112	2.214
11dez	Bez Men	216.240	275.220	1.550	2.447
12dez	B.S. Diogo				
15dez	Goytacaz				
16dez	B.S. Diogo	231.180	338.280	650	650
17dez	Bez Men				
18dez	Goytacaz	258.240	281.940	431	1.350
20dez	Bez Men	171.360	193.140	353	353
23dez	Parahyba	193.500	412.800	542	2.654
25dez	B.S. Diogo	158.100	368.640	1.315	2.751
27dez	Goytacaz	144.240	313.200	1.075	3.089
30dez	Bez Men	241.860	297.660	410	910
<b>Total</b>		<b>22.587.740</b>		<b>162.594</b>	

1886

data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	açúcar	Total açúcar dia
4jan	parahyba	138.400	200.800	153	153
8jan	B.S. Diogo	222.180	413.040	630	1.196
10jan	Goytacaz	208.680	330.600	77	356
16jan	goytacaz				
20jan	Bez Men				
21jan	Goytacaz	199.680	247.680	1.120	3.627
24jan	Bez Men	227.280	323.340	976	1.156
5fev	Parahyba	311.880	311.880	895	895
6fev	Bez Men				
7fev	Goytacaz	166.320	293.400		100
12fev	Bez Men	272.400	346.440		4.400
13fev	Goytacaz				
20fev	Parahyba				
21fev	Bez Men	215.820	232.440	641	641
25fev	Parahyba	468.400	836.560	271	2.571
28fev	Goytacaz	245.820	264.360	350	350
4mar	Bez Men	197.700	197.700		4.200
7mar	Parahyba	437.580	437.580	863	863
11mar	Bez Men				
12mar	Goytacaz	249.180	249.180	2	2
17mar	Goytacaz				

18mar	Parahyba	432.900	432.900	156	156
20mar	Bez Men				
24mar	Parahyba				
27mar	Goytacaz				
28mar	Parahyba	464.640	470.220	269	402
30mar	Bez Men				
1abr	Goytacaz	263.880	263.880	400	400
3abr	Parahyba				
7abr	Goytacaz				
8abr	Parahyba	412.560	461.760	392	522
15abr	Bez Men Parahyba	245.220	298.380	106	106
17abr	Goytacaz				
18abr	Parahyba	325.920	325.920	595	595
27abr	Bez Men	228.060	345.120	360	480
28abr	Goytacaz				
29abr	Parahyba	232.200	259.159	80	80
2mai	Goytacaz	111.360	112.920	923	2.273
5mai	Goytacaz				
6mai	Parahyba	140.160	140.160	630	630
8mai	B.S. Diogo				
9mai	Goytacaz	186.960	362.400	357	357
13mai	B.S. Diogo	137.580	154.802	158	1.736
19mai	B.S. Diogo				
23mai	B.S. diogo	68.280	181.500	67	67
27mai	Parahyba	139.920	139.920	43	43
30mai	Goytacaz	111.240	140.340	123	123
3jun	B.S. Diogo	73.260	119.100	1.123	6.635
6jun	Bez Men	114.480	166.140	127	530
13jun	B.S. Diogo	78.300	78.420	481	481
21jun	Goytacaz				
24jun	B.S. Diogo	40.200	53.338	1.876	1,876
27jun	Bez Men	103.560	103.560	2.798	2.798
4jul	B.S. Diogo	90.360	99.660	2.225	2.225
7jul	Goytacaz				
8jul	Bez Men	84.960	84.960	2.855	2.855
10jul	B.S. Diogo				
11jul	Goytacaz	91.500	162.180	2.970	3.578
15jul	B.S. Diogo	103.380	163.980	3.100	3.100
17jul	Goytacaz				
21jul	Parahyba				
22jul	Goytacaz	78.120	126.720	3.718	3.718
24jul	B.S. Diogo				
28jul	B.S. Diogo	110.460	110.460	3.007	3.007
31jul	Parahyba				
1ago	Goytacaz	108.540	124.620	2.955	2.955
4ago	Parahyba	198.300	383.040	5.839	11.109
7ago	B.S. Diogo	110.220	110.220	3.035	3.035
9ago	Bez Men	133.680	133.680	2.712	2.712

15ago	B.S. Diogo	152.880	198.000	2.328	2.328
18ago	Bez Men	188.820	188.820	1.927	1.927
20ago	Goytacaz	109.560	499.260	3.072	6.332
25ago	B.S. Diogo				
27ago	Bez Men	175.860	310.320	1.862	1.862
28ago	Parahyba				
1set	Parahyba	184.800	210.000	3.364	3.364
6set	Bez Men				
8set	Goytacaz Parahyba	95.640 73.440	242.460	4.484	4.484
14set	Parahyba				
17set	Parahyba	117.300	290.220	4.036	5.556
18set	Goytacaz				
19set	B.S. Diogo	99.600	728.120	1.925	13.674
24set	parahyba	200.460	201.300	3.767	3.767
28set	Parahyba				
29set	Goytacaz	178.740	178.740	1.920	1.920
4out	B.S. Diogo				
6out	Bez Men	237.000	237.000	1.100	1.100
7out	B.S. Diogo				
8out	Parahyba	293.940	293.940	4.112	4.112
12out	Parahyba				
13out	Bez Men	136.740	136.740	2.884	4.209
14out	B.S. Diogo				
21out	B.S. Diogo				
22out	Parahyba	325.500	382.500	3.337	3.337
24out	B.S. Diogo	105.360	105.360	3.380	3.380
27out	Bez Men	98.280	101.460	3.089	3.089
3nov	Parahyba				
4nov	Bez Men	138.300	138.300	2.778	3.715
7nov	Parahyba	169.860	369.150	1.553	4.805
10nov	B.S. Diogo	185.760	219.960	932	1.071
11nov	Parahyba				
12nov	Goytacaz	44.640	82.860	1.043	1.043
24nov	B.S. Diogo				
25nov	Parahyba				
28nov	B.S. Diogo	209.880	209.880		
1dez	Goytacaz	237.600	282.600	1.000	1.000
4dez	Bez Men				
5dez	B.S. Diogo	236.700	236.700	644	644
8dez	B.S. Diogo Bez Men				
12dez	B.S. Diogo	176.760	184.920	120	120
19dez	B.S. Diogo	168.000	405.480	607	607
25dez	B.S. Diogo	33.360	62.800	420	420
31dez	B.S. Diogo				
<b>Total</b>		<b>12.956.300</b>		<b>105.142</b>	

<b>Data</b>	<b>Navio</b>	<b>Café</b>	<b>Total de café por cabotagem na corte</b>	<b>açúcar</b>	<b>Total açúcar</b>
1jan	Bez Men	64.800	85.349	110	5.870
5jan	B.S. Diogo	53.700	111.970	895	3.799
9jan	Bez Men	101.460	101.460	98	98
13jan	B.S. Diogo	53.640	53.610	100	100
16jan	Bez Men	177.540	280.020	72	1.294
20jan	Goytacaz	187.680	194.081		7.025
22jan	Be Men				
23jan	B.S.Diogo	192.300	208.130	376	7.238
27jan	Bez Men	228.420	372.720	180	2.598
29jan	B.S. Diogo				
30jan	Goytacaz	220.140	221.340	150	150
2fev	Bez Men				
4fev	B.S. Diogo	251.100	251.100		18.169
10fev	Goytacaz	245.340	245.340	315	315
13fev	B.S. Diogo	248.760	450.540	591	591
16fev	Parahyba				
17fev	Bez Men	306.240	335.580		1.013
20fev	Parahyba	248.940	313.140	1.773	1.773
24fev	Bez Men				
25fev	B.S. Diogo	182.580	248.460	542	10.322
28fev	Bez Men				
3mar	Goytacaz	138.660	195.600	970	6.809
15mar	Goytacaz	35.460	431.820	500	1.106
16mar	Bez Men				
20mar	Bez Men	75.660	101.640	1.000	8.393
24mar	Goytacaz	101.820	110.820	412	2.394
26mar	Bez Men				
27mar	B.S. Diogo	95.280	177.600	500	6.934
30mar	Goytacaz				
7abr	B.S. Diogo	99.240	115.080	220	220
10abr	Goytacaz				
11abr	Bez Men				
12abr	Bez Men	49.980	185.220		1.636
13abr	Goytacaz	68.880	70.500	200	4.657
23abr	B.S. Diogo				
27abr	Bez Men				
1mai	Bez Men	93.060	93.060	130	130
5mai	Goytacaz	135.320	135.320	112	2.169
21mai	B.S. Diogo	144.000	155.220	252	252
22mai	Bez Men	92.826	92.826	330	2.506
26mai	Goytacaz	154.980	154.980	636	636
2jun	Bez Men	89.940	102.420	738	738
5jun	Parahyba	131.460	156.120	1.895	3.352

8jun	Bez Men				
12jun	Bez Men	118.740	232.380	840	870
15jun	B.S. Diogo				
16jun	Parahyba	177.960	178.140	1.506	1.815
30jun	B.S. Diogo	119.580	119.580	1.044	1.054
2jul	Parahyba				
3jul	Bez Men	65.040	94.980	1.582	3.034
6jul	B.S. Diogo				
7jul	Parahyba	143.700	143.700	5.156	5.156
14jul	Parahyba				
15jul	Bez Men	111.240	111.240	3.205	3.205
16jul	B.S. Diogo				
20jul	Bez Men				
17jul	B.S. Diogo				
18jul	Parahyba	107.280	210.300	4.777	4.777
20jul	Bez Men				
4ago	Bez Men	40.800	84.000	4.474	4.623
7ago	Parahyba	186.120	204.120	5.996	15.872
10ago	B.S. Diogo	51.540	194.760	4.038	4.038
12ago	Bez Men	124.140	124.140	2.976	2.976
14ago	Parahyba	166.800	237.210	5.366	5.366
20ago	Bez Men	147.540	147.540	2.367	2.367
26ago	B.S. Diogo	97.140	97.320	2.841	2.841
27ago	Parahyba				
28ago	Bez Men	172.140	264.426	1.840	1.840
31ago	Parahyba	136.680	151.1140	6.741	6.741
1set	Goytacaz				
2set	B.S. Diogo	129.180	129.180	2.453	2.453
4set	Goytacaz	94.140	94.140	3.253	3.253
7set	Parahyba				
8set	Bez Men				
10set	Bez Men Goytacaz	150.600	331.500	2.613	6.096
11set	Parahyba	221.820	509.520	3.260	6.208
15set	Goytacaz	228.300	319.500	2.312	3.370
17set	Parahyba				
18set	B.S. Diogo	130.260	130.260	2.620	2.620
22set	Parahyba	105.900	107.460	7.194	7.194
25set	Goytacaz	117.780	117.780	3.098	4.605
27set	Parahyba				
28set	B.S. Diogo	206.040	206.240	1.342	1.342
2out	Parahyba	158.460	180.690		9.313
6out	Goytacaz	133.200	178.260	2.755	3.217
13out	Parahyba goytacaz	230.580	254.040	5.329	7.307
15ut	Bez Men				
23out	Parahyba	206.340	206.340	4.457	4.497
29out	Parahyba				
30out	B.S. Diogo	174.780	174.780	291	291

3nov	Parahyba	118.260	134.460	7.027	8.984
5nov	B.S. Diogo				
10nov	B.S. Diogo	92.940	92.940	2.636	2.636
11nov	Parahyba	162.960	198.760	5.272	5.272
17nov	Goytacaz	84.180	84.180	3.127	3.127
8dez	Bez Men	73.020	85.080	3.868	3.868
10dez	Parahyba				
11dez	B.S. Diogo	118.860	131.760	2.746	2.746
18dez	Bez Men	79.380	79.380	1.837	3.539
22dez	B.S. Diogo	154.560	154.560	1.605	4.053
24dez	Bez Men				
25dez	Parahyba	160.500	200.220	2.499	2.499
29dez	Bez Men	178.740	178.740	1.720	4.690
31dez	Bez Men				
<b>Total</b>		<b>9.746.426</b>		<b>141.160</b>	

## 1888

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Açúcar	Total Açúcar Dia
4jan	Parahyba				
7jan	B.S. Diogo				
12jan	B.S. Diogo	204.360	232.020	825	825
14jan	Parahyba				
29jan	Parahyba	64.680	109.680	1.292	1.292
2fev	B.S. Diogo	98.820	98.820	2.673	2.673
11fev	Bez Men				
12fev	B.S. Diogo	59.760	75.540	1.154	1.154
17fev	Bez Men	90.540	90.540	1.416	1.766
20fev	Parahyba				
23fev	B.S. Diogo	86.400	86.400	409	6.881
1mar	Parahyba	185.760	323.580	1.315	2.295
4mar	B.S. Diogo	163.740	355.905	394	3.306
7mar	Parahyba				
8mar	Bez Men	189.180	192.780	570	1.165
10mar	B.S. Diogo				
15mar	B.S. Diogo	215.880	274.200	682	1.470
22mar	Parahyba	103.980	103.980	324	324
24mar	Bez Men				
29mar	Bez Men	115.380	129.595	256	256
7abr	Parahyba				
12abr	Parahyba	71.160	71.160	100	100
18abr	B.S. Diogo				
22abr	B.S. Diogo	123.480	123.480	450	450

24abr	B.S.Diogo				
29abr	B.S. Diogo	111.240	158.580	460	2.527
3mai	Parahyba	96.660	96.660	100	100
6mai	B.S. Diogo	121.080	121.080	252	1.152
9mai	B.S. Diogo				
17mai	Parahyba	33.720	75.300	439	439
22mai	B.S. Diogo	104.460	161.960	154	154
14mai	Parahyba	67.860	67.860	468	3.152
28mai	B.S. Diogo Parahyba				
31mai	Parahyba	79.500	134.040	883	883
3jun	Bez Men	119.040	119.220	379	411
7jun	B.S. Diogo	126.720	148.440		
11jun	Bez Men				
18jun	B.S. Diogo				
30jun	Bez Men				
2jul	B.S. Diogo				
8jul	B.S. Diogo Bez Men	198.900	234.720	1.460	1.460
11jul	Bez Men	211.440	218.400	1.409	1.409
13jul	Parahyba	303.420	349.200	3.643	3.643
15jul	B.S.Diogo	175.080	206.040	1.818	2.818
18jul	Bez Men	87.480	101.280	3.412	5.009
20jul	Parahyba	296.400	328.800		3.795
22jul	B.S. Diogo	159.440	214.520	1.895	1.895
26jul	Bez Men	166.740	166.740	2.158	2.158
28jul	B.S. Diogo				
2ago	B.S. Diogo	142.440	142.440	2.008	2.008
5ago	Bez Men	140.820	140.820	2.155	2.155
8ago	B.S. Diogo				
9ago	Parahyba	260.700	260.700	4.529	7.229
12ago	B.S. Diogo	263.640	302.100		
14ago	Parahyba				
15ago	Bez Men	148.920	245.220	2.271	3.071
17ago	Parahyba	264.300	264.300	4.548	4.548
18ago	Bez Men				
20ago	Parahyba				
21ago	Bez Men	144.720	144.720	1.807	1.807
22ago	B.S. Diogo				
23ago	Parahyba	201.600	260.940	5.484	22.348
25ago	B.S. Diogo	199.560	309.480	1.446	2.985
28ago	Bez Men B.S. Diogo	257.340	547.920		1.361
29ago	Parahyba	251.580	381.180	4.050	4.050
31ago	B.S. Diogo	228.060	329.940	740	740
2set	Bez Men	194.220	206.220	1.211	1.453
4set	Bez Men Parahyba	238.500	281.340	4.672	4.672
6set	B.S. Diogo	137.460	207.960	2.568	2.698

11set	Parahyba Bez Men	330.660 278.040	964.800	3.021	20.996
14set	Bez Men	261.900	475.140	180	180
16set	Parahyba	246.720	246.720	4.884	4.884
24set	B.S. Diogo				
26set	Bez Men	226.140	448.560		3.129
	B.S. Diogo				
29set	Parahyba	237.240	372.420	4.038	4.038
1out	B.S. Diogo				
2out	Bez Men	194.200	359.080		2.551
3out	Bez Men	143.700	150.640	2.194	2.294
5out	Parahyba	296.220	376.440	3.585	3.585
6out	Bez Men				
7out	B.S. Diogo	155.400	155.400	1.904	1.904
9out	Bez Men	214.800	533.220	1.385	6.790
12out	Parahyba B.S. Diogo	278.160	447.900	3.308	4.992
13out	Bez Men				
17out	Bez Men	249.180	249.180		
18out	B.S. Diogo				
19out	Parahyba	253.500	348.600	3.555	3.555
20out	Bez Men				
21out	B.S. Diogo	154.260	165.120	2.128	2.128
24out	Bez Men	184.260	184.260		2.282
27out	Parahyba	288.360	464.760		4.056
28out	Bez Men B.S. Diogo				
28out	B.S. Diogo	152.940	152.940	1.503	1.503
30out	Parahyba				
2nov	Imbetiba				
10nov	Bez Men				
11nov	B.S. Diogo	203.880	408.780	1.352	1.352
14nov	Bez Men	248.700	248.700		4.354
15nov	B.S. Diogo				
16nov	Parahyba	294.360	294.360	3.170	3.170
17nov	Bez Men				
18nov	B.S. Diogo	274.200	499.680		
20nov	Parahyba				
21nov	Bez Men	143.520	267.840	1.946	1.946
23nov	Parahyba	276.480	276.480	Erraram na edição	
25nov	B.S. Diogo	275.460	502.620		
27nov	Parahyba				
28nov	Bez Men	186.120	186.240	1.330	1.330
1dez	Bez Men				
2dez	B.S. Diogo	267.660	267.660		
6dez	Bez Men	246.060	523.620		114

11dez	Parahyba	372.000	808.140	2.094	6.227
12dez	Bez Men				
15dez	Parahyba				
20dez	Parahyba	305.100	305.100	3.462	3.462
23dez	B.S. Diogo	270.000	270.000		
26dez	Bez Men Parahyba	227.880	273.960		400
27dez	Parahyba B.S. Diogo	336.000	336.000	3.215	3.215
<b>Total</b>		<b>15.379.260</b>		<b>116.533</b>	

## 1889

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Açúcar	Total Açúcar dia
1jan	B.S. Diogo	238.080	238.080	790	3.978
4jan	Bez Men Parahyba	203.700	230.100		
8jan	Parahyba	330.340	538.560		6.234
9jan	B.S. Diogo	188.940	188.940	1.624	1.624
10jan	Parahyba				
12jan	B.S. Diogo				
13jan	Parahyba	392.320	436.840	2.925	7.625
17jan	B.S. Diogo	168.000	168.000	700	700
19jan	Bez Men	229.500	321.840	640	1.621
22jan	B.S. Diogo				
23jan	Parahyba	342.000	470.220	2.059	3.958
25jan	Bez Men				
26jan	B.S. Diogo	169.620	328.380	895	895
29jan	Parahyba				
30jan	Bez Men	219.540	219.540		2.135
2fev	B.S. Diogo				
3fev	Parahyba				
6fev	Bez Men				
7fev	B.S. Diogo	280.320	280.320		485
15fev	Parahyba	374.400	374.400	1.350	3.300
19fev	B.S. Diogo	209.100	268.740		887
21fev	Bez Men				
24fev	Bez Men				
26fev	Parahyba	311.100	696.420	414	9.218
28fev	Parahyba				
3mar	Bez Men				
7mar	Bez Men	115.700	175.820	900	5.697
12mar	Parahyba	258.000	267.360	510	10.040
14mar	Bez Men	152.640	152.640	160	160
17mar	Bez Men				
18mar	Parahyba	233.100	242.520	15	4.543

21mar	Bez Men	132.000	284.940	100	100
22mar	Parahyba				
27mar	Parahyba	268.620	500.990	419	3.377
29mar	Bez Men	130.140	130.140		
30mar	Parahyba				
7abr	Parahyba	249.480	505.080		3.858
13abr	Bez Men				
14abr	B.S. Diogo	124.800	124.800		40
18abr	Bez Men	175.560	207.120	874	874
23abr	B.S. Diogo	158.160	403.080		2.512
25abr	Bez Men B.S. Diogo	122.580	134.100	1.100	1.100
29abr	B.S. Diogo				
30abr	Bez Men	164.220	164.220	1.942	15.584
1mai	Bez Men	82.200	82.200	1.261	1.261
11mai	Bez Men				
19mai	B.S. Diogo	132.600	295.920		4.748
25mai	Bez Men				
2jun	B.S. Diogo	79.440	79.440	465	465
9jun	B.S. Diogo	129.180	153.240	236	236
13jun	Bez Men	129.840	129.840	565	1.437
20jun	B.S. Diogo	173.100	283.360	796	796
22jun	Parahyba				
27jun	Parahyba	167.100	170.400	1.101	1.101
9jul	Parahyba	107.280	125.695	784	784
13jul	B.S. Diogo	147.480	147.480	1.566	1.566
14jul	Parahyba				
16jul	Bez Men	160.980	160.980	1.334	1.334
18jul	Parahyba	147.120	186.300	1.690	2.336
25jul	Parahyba Bez Men	146.340	152.660	1.159	2.694
30jul	Bez Men	139.020	245.180	2.461	2.461
31jul	Parahyba				
1ago	B.S. Diogo	120.840	120.840	1.780	1.794
8ago	Bez Men	96.000	115.660	2.754	2.754
11ago	B.S. Diogo Parahyba	188.260	230.620	1.767	3.126
14ago	Bez Men				
15ago	Parahyba	106.620	106.620	2.970	2.970
18ago	Bez Men	59.040	167.589	1.462	1.462
21ago	Bez Men				
23ago	Parahyba	126.720	126.720	2.475	2.881
28ago	B.S. Diogo				
29ago	Parahyba	118.980	140.040	2.412	6.497
3set	B.S. Diogo	105.360	163.320	1.717	1.717
5set	Bez Men	130.740	130.740	2.295	2.295
7set	B.S. Diogo				
10set	Parahyba	103.260	202.290	2.566	5.189
12set	B.S. Diogo	123.180	123.180	2.422	6.847

14set	Parahyba				
15set	Bez Men	108.420	108.420	1.296	1.847
19set	Parahyba	176.940	176.940	2.388	2.388
22set	Bez Men				
23set	Bez Men				
26set	Parahyba				
27set	Bez Men	92.280	92.400	2.321	2.321
29set	B.S. Diogo				
3out	B.S. Diogo	72.960	72.960	1.900	1.900
6out	Bez Men	95.760	125.120	1.215	1.215
9out	B.S. Diogo				
10out	Parahyba	128.520	128.520	1.641	3.341
13out	B.S. Diogo	127.800	160.140	1.365	1.515
16out	Parahyba				
17out	Bez Men	196.920	196.920	640	1.640
23out	Bez Men				
24out	B.S. Diogo	155.040	163.320	825	2.964
26out	Parahyba				
27out	Bez Men	162.900	322.620	433	1.502
30out	B.S. Diogo				
2nov	Bez Men				
7nov	Bez Men	62.580	65.460	488	804
9nov	B.S. Diogo				
10nov	Parahyba	53.700	53.700	1.173	3.936
13nov	Bez Men				
14nov	B.S. Diogo	32.040	53.880	1.168	2.864
17nov	Bez Men	81.180	81.180	421	1.574
21nov	Parahyba	27.660	44.160	340	340
24nov	B.S. Diogo	124.260	124.620	389	839
27nov	Bez Men	30.960	30.960	120	816
1dez	B.S. Diogo	153.900	153.900	100	418
4dez	B.S. Diogo				
7dez	Bez Men				
8dez	B.S. Diogo	107.280	107.280	75	75
11dez	Bez Men Parahyba	24.360	30.360		2.059
15dez	Parahyba	156.180	172.920	102	712
18dez	Bez Men	113.900	114.200		516
22dez	Parahyba	242.400	242.400	15	15
15dez	Bez Men	188.640	188.640		3.071
<b>Total</b>		<b>11.679.220</b>		<b>73.870</b>	

1890

Data	Navio	Café	Total de café por cabotagem na corte	Açúcar	Total açúcar dia
1jan	Bez Men	200.160	200.160		95

4jan	Bez Men				
5jan	B.S. Diogo	167.760	212.100	380	380
9jan	Bez Men	271.260	271.260		1.706
12jan	B.S. Diogo	270.840	631.320		
18jan	Bez Men				
22jan	Bez Men	99.540	99.540	260	16.401
25jan	Bez Men				
29jan	Bez Men B.S. Diogo	155.640	492.840		911
1fev	Bez Men				
2fev	B.S. Diogo	206.940	206.940	136	10.586
9fev	B.S. Diogo	148.380	148.380	700	700
18fev	Parahyba	184.500	193.440		2.922
20fev	B.S. Diogo	167.820	275.940		15.940
26fev	Parahyba	169.020	211.560		6.486
1mar	Parahyba				
6mar	Parahyba	212.760	212.760	226	1.936
9mar	Bez Men	86.160	202.620		
13mar	B.S. Diogo	228.480	254.160		7.527
16mar	Parahyba	145.080	145.080	200	5.451
19mar	B.S.Diogo				
22mar	Parahyba				
23mar	B.S. Diogo	154.620	254.520	200	1.330
27mar	parahyba	123.780	123.780	1.900	1.900
29mar	Bez Men	141.180	141.180		274
2abr	Parahyba				
3abr	B.S. Diogo	307.680	307.680		1.494
7abr	Parahyba				
9abr	B.S. Diogo				
10abr	Bez Men	184.680	207.360	280	780
12abr	Parahyba				
13abr	B.S. Diogo	100.080	148.200	125	203
17abr	Parahyba	146.460	146.460	60	60
19abr	B.S. Diogo				
20abr	Bez Men				
23abr	Parahyba				
24abr	B.S.Diogo	134.640	186.540	41	7.711
26abr	Be Men				
30abr	B.S. Diogo				
1mai	Bez Men	149.760	149.760		116
6mai	B.S. Diogo	171.780	171.780	378	647
7mai	Bez Men				
8mai	Parahyba	159.660	159.660	144	174
11mai	Bez Men	126.780	126.780	200	4.500
17mai	Bez Men				
18mai	Parahyba				
22mai	Bez Men B.S. Diogo	133.020	133.020	41	1.996
24mai	Parahyba				

25mai	B.S. Diogo	143.760	165.120	112	112
28mai	Bez Men				
29mai	Parahyba	86.460	86.460	790	3.794
31mai	B.S. Diogo				
1jun	Bez Men	139.740	139.740	340	1.276
5jun	B.S. Diogo	98.700	98.700	2.341	2.374
8jun	Parahyba B.S. Diogo	61.080	168.600	458	458
12jun	B.S. Diogo	129.240	161.400	796	796
14jun	B.S. Diogo				
16jun	Parahyba	137.160	137.160	1.512	1.512
19jun	B.S. Diogo Parahyba	214.560	214.560	760	1.768
25jun	B.S. Diogo	262.140	262.140		
26jun	Parahyba				
2jul	B.S. Diogo Parahyba				
24jul	B.S. Diogo Parahyba	172.320	327.000	1.986	2.974
4ago	parahyba				
18ago	Parahyba				
25ago	Parahyba				
2set	Parahyba	209.100	209.100	4.703	4.703
4set	Bez Men	162.480	162.480		2.390
10set	Parahyba Bez Men	115.980	115.980	5.541	7.621
15set	Bez Men				
25set	Bez Men	98.280	100.680	200	3.171
27set	B.S. Diogo	48.180	48.180	3.848	9.763
1out	Parahyba	383.160	383.160	1.261	1.261
7out	Bez Men	176.460	357.540	1.700	3.673
9out	B.S. Diogo Bez Men	269.100	274.260		2.285
12out	Bez Men B.S. Diogo	189.120	189.120	1.656	1.766
15out	B.S. Diogo				
18out	Parahyba	295.860	295.860	2.829	4.555
20out	Bez Men				
29out	Bez Men B.S. Diogo	242.400	570.000	525	2.415
2nov	Estrella Parahyba	333.240	348.780		
3nov	Manhem B.S. Diogo			??	
7nov	Parahyba	357.900	357.900	1.900	3.100
10nov	Bez Men				
13nov	B.S. Diogo	212.100	212.100	987	987
20nov	Bez Men	240.000	281.820		25
4dez	Parahyba	151.980	151.980	3.755	6.155
8dez	Parahyba	178.860	193.260	300	5.181

11dez	Bez Men	87.900	89.100	300	8.500
14dez	B.S. Diogo	74.520	228.360	1.150	4.231
17dez	Bez Men				
18dez	Parahyba	147.540	185.880	505	505
25dez	B.S. Diogo	186.360	200.880	161	511
<b>Total</b>		<b>10.354.140</b>		<b>45.687</b>	

## Bibliografia:

### Fontes Primárias

A.A. Macahé: á assembléa provincial do Rio de Janeiro e ao publico II. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.335, 2 dezembro 1872. Caderno Publicações a Pedido, p.3

ACCIONISTA de 100 acções. Estrada de ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.189, 9 julho 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.3

ACCIONISTAS desilludidos. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.122, 3 maio 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

ACCIONISTAS desilludidos. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.123, 4 maio 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

ACCIONISTAS desilludidos. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.128, 9 maio 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.2

ACCIONISTA da Padua. A projectada usurpação da E. de F. de Santo Antonio de Padua pela a de Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.274, 2 outubro 1882. Caderno Publicações a Pedido, p.2

ACCIONISTA que é. Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.321, 18 novembro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.3

ACCIONISTA da Padua. a projectada dissolução da Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Padua e sua fusão na de Macahé e Campos: II. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.280, 8 outubro 1882. Caderno Publicações a Pedidos, p.3

ACCIONISTA antigo. Companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.257, 14 setembro 1884. Caderno Publicações a Pedido, p.2

ACCIONISTA logrado. Companhia Estrada de ferro de Santo Antonio de Padua: em liquidação. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.266, 23 setembro 1884. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ACCIONISTA primitivo. Companhias Macahé e Docas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.59, 28 fevereiro 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.3

ACCIONISTA. E. F. Macahé e Campos: aos srs. accionistas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 59, 28 fevereiro 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.3

*A COMPANHIA E.F. Macahé e Campos...* *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.70, 11 março 1890. Caderno COMMERCIO, p.4

*A COMPANHIA E. F. Macahé e Campos...* *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.128, 9 maio 1890. Caderno COMMERCIO, p.4

ACTOS do poder executivo. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.292, 22 outubro 1871. Caderno Gazetilha, p.3

AOS ACCIONISTAS da Companhia Macahé e Campos e comissão liquidante da companhia estrada de ferro de Santo Antonio de Padua, e ás pessoas a quem possa interessar o protesto

feito por Gustavo Alberto Meinicke, na fórmula abaixo declarada. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 302, 29 outubro 1884. Caderno EDITAES, p.5

AOS PORTADORES dos debentures da Companhia Santo Antonio de Padua. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.255, 12 setembro 1884. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte da Capital da Província do Rio de Janeiro: inclusive alguns municípios da província, e a cidade de Santos para o ano de 1871. Rio de Janeiro: Em casa dos editores-proprietários E. & H. Laemmert. 1871

ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte da Capital da Província do Rio de Janeiro: inclusive alguns municípios da província, e a cidade de Santos para o ano de 1872. Rio de Janeiro: Em casa dos editores-proprietários E. & H. Laemmert. 1872

ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte da Capital da Província do Rio de Janeiro: inclusive alguns municípios da província, e a cidade de Santos para o ano de 1873. Rio de Janeiro: Em casa dos editores-proprietários Eduardo & Henrique Larmmert. 1873

ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte da Capital da Província do Rio de Janeiro: inclusive alguns municípios da província, e a cidade de Santos, da província de S. Paulo para o ano de 1876. Rio de Janeiro: Em casa dos editores-proprietários Eduardo & Henrique Larmmert. 1876

ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte da Capital da Província do Rio de Janeiro: inclusive alguns municípios da província, e a cidade de Santos, da província de S. Paulo para o ano de 1881. Rio de Janeiro: em casa dos editores H. Laemmert & C. 1881

ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da Côrte e Província do Rio de Janeiro para 1882. Rio de Janeiro: Em casa dos editores-proprietários H. Laemmert & Co. 1882

ALMEIDA, José Lino de. Estrada de ferro de Macahé e Campos: segunda carta. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, ed.214, 4 agosto 1874. Caderno Publicações a Pedido, p.1

ALMEIDA, Lino. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.107, 17 abril 1872. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ASSEMBLEA legislativa provincial: sessão em 5 de novembro de 1872. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.309, 6 novembro 1872. Caderno Assembleia Legislativa, p.2

ASSEMBLEA legislativa provincial: Discurso proferido na sessão de 12 de dezembro de 1877 sobre a pretensão de Hamilton L. Bucknall. *Jornal do Commercio* Rio de Janeiro. . ed.2, p.3, 2 janeiro 1878

ASSEMBLEA LEGISLATIVA PROVINCIAL acta em 25 de setembro de 1883: discursos pronunciados na sessão de 4 de setembro de 1883. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 268, 226 setembro 1883. Caderno Rio de Janeiro, p.1

ARTIGO de fundo do Monitor Campos. Estrada de Ferro Macahé e Campos IV. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.197, 18 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ARTIGO de fundo do Monitor Campista. Estrada de Ferro Macahé e Campos V. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.199, 20 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ARTIGO de fundo do Diário. Empreza de navegação a vapor e estrada de ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.209, 30 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ARTIGO de fundo do Monitor Campista. Estrada de Ferro Macahé e Campos IV. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.197, 18 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ASSUCAR da provincia do Rio de Janeiro. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.145, 25 maio 1887. DADOS ESTATISTICOS, p.6

BANCO nacional. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 43, 12 fevereiro 1876. Caderno Gazetilha, p.3

BEZERRA, Dr. Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.306, 5 novembro 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.2

BÔBO em finanças. Bolsa. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.263, 20 setembro 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.2

BRAGA, Miguel da Silva Vieira; CALOGERAS, M.; FERNANDES, João Narciso. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.104, 12 abril 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.2

BRAGA, Miguel da Silva Vieira; CALOGERAS, M.; FERNANDES, João Narciso. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.114, 25 abril 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.1

BRAGA, Miguel da Silva Vieira; CALOGERAS, M; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 3, 3 janeiro de 1878. Caderno Publicações a Pedido, p.2

BRAGA, Miguel da Silva Vieira; CALOGERAS, M; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 21, 21 Janeiro 1878, p.1

BRAGA, Miguel da Silva Vieira; CALOGERAS, M; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos: verbas não orçadas por... esquecimentos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 25, 25 Janeiro de 1878. Caderno Publicações a Pedido, p.2

BRAGA, Miguel da Silva Vieira; CALOGERAS, M; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos: verbas não orçadas por... esquecimentos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 34, 3 fevereiro 1878. Caderno Publicações a Pedido. p.3

BRAGA, M. S. V; CALOGERAS, M.; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos: decreto n.6.534 de 30 de março de 1877. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.111, 22 abril 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

BRAGA, M. S. V; CALOGERAS, M.; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 135, 16 maio 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.5

BRAGA, M. S. V; CALOGERAS, M.; FERNANDES, João Narciso. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.352, 20 dezembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

BRAGA, Vieira. Estrada de Ferro Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.331. 28 novembro 1879, p.3

BRAGA, Miguel da Silva Vieira. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, ed.101, 12 abril 1882. Caderno DECLARAÇÕES, p.4

BRHRJ. Relatório apresentado pela diretoria em 24 de julho de 1876

CAUBY. Estrada de Ferro Macahé e Campos: II. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 314, 11 novembro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.3

CAUNA. Estrada de ferro de Macahé a Campos e seus planos fusionistas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.148, 29 maio 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.3

CAMARA, Ewbank. Melhoramento do Porto de Imbetiba e o Caminho de Ferro de Imbetiba a Campos em Agosto de 1873. Rio de Janeiro: Typographia Nacional. 1875

CAMARA dos Senhores Deputados: sessão em 24 de maio de 1875. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.144, 24 maio. Caderno Assembleia Geral, p.2

CAMARA dos Senhores Deputados: sessão em 24 de maio de 1875. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.144, 24 maio. Caderno Assembleia Geral, p.2

CAMARA dos Senhores Deputados: sessão em 18 de maio de 1875. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.138, 19 maio. Caderno Assembleia Geral, p.2

COMPANHIA da estrada de ferro de Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.361, 30 dezembro 1875. Caderno Gazetilha, p.3

COMPANHIA Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*. ed.286, p.3. Rio de Janeiro, 13 outubro 1878

COMPANHIA Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.286, 13 outubro 1878. Caderno Publicações a Pedido, p.3

COMPANHIA Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.64, 4 março 1872. Caderno Gazetilha, p.1

COMPANHIA Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.184, 4 julho 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.2

COMPANHIA estrada de ferro Santo Antonio de Padua: aos srs. accionistas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.283, 10 outubro 1884. Caderno Publicações a Pedido, p.3

COMPANHIA Estrada de Ferro Santo Antonio de Padua. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 170, 20 junho 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.3

COMPANHIA E.F. Santo Antonio de Padua. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.358, 23 dezembro 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.2

COMPANHIA Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.44, 13 fevereiro 1886. Caderno Publicações a Pedido, p.2

COMPANHIA Estrada de Ferro Leopoldina. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.121, 1 maio 1887. Caderno ASSOCIAÇÕES, p.6

COMPANHIA Estrada de Ferro Leopoldina: acta da assembléa geral extraordinaria aos 30 dias do mez de abril de 1887., *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.141, 21 maio 1887. Caderno ASSOCIAÇÕES, p.4

COMPANHIA de Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 255, 15 agosto 1880, Caderno Publicações a Pedido, p.4

COMPANHIA de Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 255, 15 agosto 1880, Caderno Publicações a Pedido, p.4

COMPANHIA de Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 348, 15 dezembro 1880, Caderno Publicações a Pedido, p.3

COMPANHIA Estrada de Ferro Leopoldina: acta da assembléa geral extraordinaria aos 30 dias do mez de abril de 1887., Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.141, 21 maio 1887. Caderno ASSOCIAÇÕES, p.4

COMPANHIA E. de F. de Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.328. 25 novembro 1879, p.4

CORAL, A.M. A Companhia Macahé e Campos e a ultima cotação. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.344, 12 dezembro 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.2

COSTA, José da Silva. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 152, 1 junho 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.2)

COSTA, José da Silva. Questões da Companhia Macahé e Campos I. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.5, 5 janeiro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

COSTA, José da Silva. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 152, 1 junho 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.2

DOCAS e melhoramentos de portos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.231, 19 agosto 1872. Caderno Gazetilha, p.3

E. F. Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.296, 24 outubro 1889. Publicações a Pedido, p.3

ESTRADA de ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.345, 14 dezembro 1871. Caderno Gazetilha, p.3

ESTRADA de ferro de Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.16, 16 janeiro 1875. Caderno Gazetilha, p.3

ESTRADA Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 350, 18 dezembro 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.4

ESTRADA de ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio. ed.165, p.1. Rio de Janeiro, 15 julho 1879

ESTRADA de ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.291, 19 outubro 1879. Caderno Commercio, p.1

ESTRADA de ferro de Macahé a Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 328, 27 novembro 1871. Caderno Parte Juridica, p.2

ESTRADA de ferro Macahé e Campos: V. Jornal do Commercio. Caderno Publicações a Pedido. ed.199, p.4. 20 julho 1871

ESTRADA de Ferro Santo Antonio de Padua: AO EXM. SR. MINISTRO DA AGRICULTURA. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 186, 6 julho 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.2

- ESTRADA de Ferro Macahé e Campos IV. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.266, 24 setembro 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- EXPOSIÇÃO da industria nacional. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.239, 28 agosto 1881. Caderno Gazetilha, p.1
- FARIA, A. C. Chaves. Companhia estrada de ferro Macahé e Campos: 3ª convocação. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.64, 5 março 1890. Caderno Declarações, p.4
- FERRO-CARRIL Macahé-Imbetiba: escandalosa vingança I. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.281, 8 outubro 1878. Caderno Publicações a Pedido. p.4
- FERREIRA, Carlos Martins; FARINHA, João Pires; RIBEIRO, Vidal Leite. Companhia E. F. Leopoldina: acta da sessão da assembléa geral extraordinaria em 20 de junho de 1887. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.172, 22 junho 1887. Associações, p.6
- FISK. Companhia estrada de ferro Santo Antonio de Padua. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.172, 22 junho 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.1
- Gazeta Jurídica. Revista de Jurisprudencia, Doutrina e Legislação.* Redactor Carlos Frederico Marque Perdigão. Volume XII, julho a setembro 1876, Anno IV, de 1876
- GOYTACAZ. Estrada de Ferro Macahé & Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 315, 12 novembro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.2
- HELH, R.A. Os relatórios sobre as obras da estrada de ferro Macahé e campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.326, 24 novembro 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- HEHL, R. A. Estrada de Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 212, 31 julho 1878. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- KRAUSS, Carlos. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.142, 22 maio 1872. Caderno Publicações a Pedido, p.2
- KRAUSS, Carlos. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos: Informações do engenheiro da companhia dirigidas ao respectivo presidente. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 143, 23 maio 1872. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- LENGRUBER, M. U. companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.355, 23 dezembro 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.4
- LENBRUGER, M.U; PINTO, Manoel Alves de Souza. A Companhia Macahé e Campos e o Dr. Bezerra de Menezes. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.139, 20 maio 1877, p.3
- LISBOA, Bento Luiz de Oliveira. De citação com prazo de 20 dias: aos credores da massa falida do banco nacional, para allegarem o que lhes convier sobre a proposta para liquidação definitiva da massa. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 334, 1 dezembro 1879. Caderno Publicações a Pedido, p.5
- LOWNDES, Henry. Estrada de Ferro Leopoldina. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.91, 2 abril 1890. Caderno ASSOCIAÇÕES, p.4
- MAGALHÃES, Guilherme de Almeida. Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.198, 19 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.1

MAGALHÃES, Guilherme de Almeida. Navegação a vapor e a estrada de ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.201, 22 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.5

MACAHÉ. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.66, 7 março 1875. Caderno Gazetilha, p.3

MACAHÉ e Campos. Publicações a Pedido. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.211, 30 julho 1878. Caderno Publicações a Pedido, p.2

MACAHÉ e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.69, 10 março 1890. Caderno Publicações a pedido, p.2

MACAHENSES. Macahé: ao exm. sr. Presidente da província do rio de Janeiro, Questão de estradas II. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.342, 8 dezembro 1878. Caderno Publicações a Pedido, p.3.

MACEDO, Azevedo. Assembleia Legislativa Provincia: Discursos proferidos na sessão de 4 de dezembro de 1871. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.344, 13 dezembro 1871. Caderno Assembleia Provincial, p.3

MEINICKE, Edmundo C. Companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 103, 12 abril 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.2

MEINICKE, Edmundo. Companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.107, 16 abril 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.3

MEINICKE, Edmundo; MEINICKE, Gustavo. Companhia Macahé e Campos: Relatório da directoria. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 213, 2 agosto 1877, p.3

MEINICKE, Edmundo C. O governo e as sociedades anonymas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 321, 18 novembro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.2

MEINICKE, Edmundo C. Companhia E. F. de Santo Antonio de Padua. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.219, 8 agosto 1882. Caderno Publicações a Pedido, p.3

MENEZES, Adolpho Bezerra de. Companhia de Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.189, 10 julho 1874. Caderno Publicações a Pedido, p.5

MENEZES, Dr. Bezerra de. Campos e S. João da Barra (1). *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.71, 12 março 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.2

MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 26, 26 Janeiro 1878. Publicações a Pedido, p.2

MENEZES, Adolpho Bezerra de. A Companhia Macahé e Campos e o Dr. Bezerra de Menezes. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 137, 18 maio 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

MENEZES, Adolpho Bezerra de; GOMES, Antonio Pinto; PETROCOCHINO, Themistocles. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.240, 29 agosto 1872. Caderno Publicações a Pedido, p.4

MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos: Memorandum, *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.343, 11 dezembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.2

- MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos: memorandum do dr. A. Bezerra de Menezes. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.326, 24 novembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.2
- MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos: memorandum do dr. A. Bezerra de Menezes. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.328, 26 novembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos: memorandum do dr. A. Bezerra de Menezes. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.329, 27 novembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos: Memorandum. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.343, 11 dezembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.2
- MENEZES, Bezerra de. Companhia Macahé e Campos: memorandum do dr. A. Bezerra de Menezes. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.334, 2 dezembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- MENEZES, Adolpho Bezerra de. Campos e S. João da Barra. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ed. 71, p.2, 12 março 1875
- MINISTERIO da Agricultura. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.342, 11 dezembro 1871. Caderno Gazetilha, p.1.
- MINISTERIO da agricultura. **Jornal do Commercio**, Rio de Janeiro, ed.342, 11 dezembro 1871. Caderno Gazetilha, p.1.
- MIRANDELLA, J. Macahé e Campos VI. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.66, 7 março 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.66.
- MORALIDADE. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.5, 8 janeiro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3
- MIRANDOLA, J. Macahé e Campos II. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.62, 3 março 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.4
- MIRANDOLA J. Leopoldina e Macahé e Campos III. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.63, 4 março 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.4
- MIRANDOLA, J. Macahé e Campos: VIII. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.70, 11 março 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.2
- MIRANDOLA, Jorge. Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.127, 8 maio 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.4
- MOVIMENTO do porto. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.163, 13 junho 1875. Caderno Commercio, p.5
- NOTICIAS VARIAS. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.141A, 20 maio 1888. Caderno Gazetilha, p.1
- O ACCIONISTA em duvida. Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.103, 12 abril 1876. Caderno Publicações a pedido, p.2
- O ESTADO do Rio de Janeiro: seu presente e seu futuro. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 80, 21 março 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.2

O MATINA. Uma Reunião Particular. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.100, 10 abril 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.2

O POVO de Macahé indignado. Macahé: escandaloso monopólio do ferro-carril Macahé e Imbetiba com o assentimento da companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.272, 29 setembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.4

O POVO de Macahé indignado. Macahé: ainda o escandaloso monopólio do ferro-carril Macahé e Imbetiba com o assentimento da companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio. ed.281, p.4. Rio de Janeiro, 8 outubro 1878

OS EMPREZARIOS ou estrada de ferro Macahé e Campos. Empreza de navegação a vapor e estrada de ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 204, 25 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

OS EMPREZARIOS da Estrada de Ferro Macahé e Campos. Empreza de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.206, 27 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.4

OS EMPREZARIOS da Estrada de Ferro Macahé e Campos. Empreza de Navegação a vapor e estrada de ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.207, 28 julho 1871. Caderno Publicações a Pedido, p.1

OUTRO ACCIONISTA. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed 215, 4 agosto 1882. Caderno Publicações a Pedido, p.2

O ZÉ DO POVO. Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.277, 5 outubro 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.3

PARAHYBA do Sul: ás autoridades da Parahyba e Macahé. Jornal do Commercio, ed.286, p.5, Rio de Janeiro, 15 outubro 1874

PITTA, Laurindo. S. Fidelis: Estrada de ferro de Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.328. 25 novembro 1879, p.4

PITTA, L. S. Fidelis: C. F. Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.326. 23 novembro 1879, p.3

PRECISA-SE. Jornal do Commercio. Anuncios. ed.170, p.1. 20 junho 1873

RECEITA e despesa: da estrada de ferro macahé e campos no primeiro trimestre de anno de 1876. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.100, 9 março 1876. Caderno Commercio, p.1

REVISTA das provincias: 1888 - setembro. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 274, 1 outubro 1888. caderno INTERIOR, p.3

PASSOS, Francisco Pereira. Assembléa provincial. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.258, 15 setembro 1884. Caderno Publicações a Pedido, p.2

POTY. Estrada de Ferro Macahé e Campos III. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.256, 14 setembro 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.4

POTY. Estrada de Ferro Macahé e Campos IV. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.265, 23 setembro 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.4

PROVINCIA do Rio de Janeiro. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.12, 12 janeiro 1879. Caderno Gazetilha, p.2

REUNIO-SE hoje... Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.210, 29 julho 1887. caderno COMMERCIO, p.4

RIO Parto, Rio Pomba e Rio Novo. Plano gigantesco: a SS. EEX. Os Srs. presidente do conselho e presidente da província do Rio de Janeiro. Jornal do Commercio. ed.277, p.2. Rio de Janeiro, 5 outubro 1879

REVISTA DO MERCADO. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.265, 23 setembro 1881. Caderno COMMERCIO, p.6

SANTOS, Elias José dos. Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.189, 9 julho 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.3

SENADO: 112ª sessão em 25 de outubro de 1888. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.299, 26 outubro 1888. Caderno Assembleia Geral, p.1

SENTINELLA. Estrada de Ferro Macahé e Campos. Jornal do Commercio, ed. 314, 11 novembro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.3

TAVARES, B. Vellozo. Relatório: que tem que ser apresentado á assembléa geral dos accionistas do banco nacional a 24 de abril de 1878, pelos membros da directoria João Teixeira de Abreu e Themistocles Petrocochino. Jornal do Commercio. ed.111, p.2, 21 abril 1878. Rio de Janeiro

THEMIS. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.164, 13 julho 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.2

THEMIS. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed. 232, 2 agosto 1876. Caderno Publicações a Pedido. p.2

UM ACCIONISTA. Estrada de Ferro Macahé a Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.244, 1 setembro 1872. Caderno Publicações a Pedido, p.3

UM ACCIONISTA. Banco Nacional. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.66, 6 março 1872. Caderno Gazeta, p.3

UM ACCIONISTA Imparcial. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.352, 20 dezembro 1875. Caderno Publicações a Pedido, p.1

UM ACCIONISTA. Estrada de ferro Macahé a Campos e o seu plano fusionista I. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.141. 22 maio 1883, Caderno Publicações a Pedido, p.2

UM ACCIONISTA. A estrada de ferro Macahé e Campos e seu plano fusionista. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.155, 5 junho 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.3

UM ACCIONISTA. Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.237, 26 agosto 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.2

UM ACCIONISTA. Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.237, 26 agosto 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.2

UM ACCIONISTA. Companhia Estrada de Ferro Santo Antonio de Padua. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.238, 27 agosto 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.1

UM ACCIONISTA. Companhia Macahé e Campos. Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, ed.203, 23 julho 1885. Caderno Publicações a Pedido, p.4

UM ACCIONISTA da Companhia Macahé-Campos. A assembleia legislativa provincial do Rio de Janeiro. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.278, 6 outubro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.3

UM COMMISSARIO. Companhia Leopoldina. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.283, 10 outubro 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.3

UM CREDOR. Companhia Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.355, 23 dezembro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.3

UM EX-ACCIONISTA. Estrada de Ferro Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.320, 17 novembro 1881. Caderno Publicações a Pedido, p.2

VAPOR <presidente travassos>. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 360, 28 dezembro 1877. Caderno Gazetilha, p.2

VERDADEIRO accionista. A fusão da Macahé e Pádua. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.149, 30 maio 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.2

VIANNA, Antonio Ferreira. Aos meus collegas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.331, 28 novembro 1876. Caderno Publicações a Pedido, p.2

VIANNA, Antonio Ferreira. Excussão do Penhor: 1ª resposta. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.14, 14 Janeiro 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.2

VIANNA, Antonio Ferreira. Companhia Macahé e Campos: ao meus collegas. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed. 226, 15 agosto 1877. Caderno Publicações a Pedido, p.2

VIGILANTE. Macahé e campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.69, 10 março 1890. Caderno Publicações a pedido, p.2

ZANGÃO. Macahé e Campos. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.58, 27 fevereiro 1890. Caderno Publicações a Pedido, p.2

?. Companhia Macahé e Padua. 1 junho 1883. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ed.151, 1 junho 1883. Caderno Publicações a Pedido, p.2

### Fontes Secundárias;

- ALVARENGA, João de. Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da Cidade e Município de Campos para o ano de 1885. Campos dos Goytacazes, Typographia do Monitor Campista. 1884
- BARBOSA, Pedro Henrique Batista. As Tarifas Alves Branco: entre o protecionismo e a preocupação fiscal. *Em tempo de HISTORIAS*, PPGHIS/UNB, Nº 24, Brasília, JAN-JUL 2014, 60-82.
- BARROS, José D'Assunção. O projeto de pesquisa em história: da escolha do tema ao quadro teórico. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012
- BARROS, José D'Assunção. A história serial e história quantitativa no movimento dos Annales. *História Revista*, Goiânia, v.17, n 1, 2012. Doi: 10.5216/hr.v17i1.21693
- BORGES, Barnafuso Gomides. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, v.13 n.11, Dezembro 2011, Ano XIII. Disponível em <https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382>
- CARVALHO, André Simplício. «O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina», Terra Brasilis [Online], 15 | 2021, posto online no dia 31 julho 2021, consultado o 05 dezembro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/terrabilis/9219>;DOI:<https://doi.org/10.4000/terrabilis.9219>
- CRUZ, Heloisa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. *Projeto História*, São Paulo, n.35, p.253-270, dez. 2007.
- DAVIS, Natalie Zemon. “Las formas de la historia social”. *Revista Historia Social*, nº10, 1991, p.177-182. Disponível em: [www.jstor.org/stable/40340282](http://www.jstor.org/stable/40340282)
- EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História de Empresas*, V.2 (2002)
- FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. “História Econômica”. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1997.
- GAMBI, Thiago F. R. Anatomia política de uma crise bancária, praça do Rio de Janeiro, Brasil, primeiro semestre de 1875. *Revista de História*, [S. l.], n. 180, p. 1-30, 2021. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.2021.171540. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/171540>. Acesso em: 7 jul. 2022.

Goularti Filho, Alcides. Estrada de Campos Novos e de Palmas: dois caminhos no meio de uma disputa territorial. *ESTUDIOS HISTÓRICOS* – CDHRPyB - Año XI - Julio - 2019 - Nº 21 – ISSN: 1688-5317. Uruguay

GOULARTI FILHO, Alcides e MORAES, Fábio Farias de. A construção dos caminhos da erva-mate em Santa Catarina: combinação e sobreposição de transportes. *Dimensões*, vol. 31, 2013, p. 159-182. ISSN: 2179-8869

GRANDI, Guilherme. *A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro: disputas em torno da expansão ferroviária no Oeste Paulista, 1880-1903*. Dissertação (mestrado em História Econômica). Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2005.

GRANDI, G. A Companhia Estrada de Ferro Rio Claro e o projeto de expansão ferroviária da Companhia Paulista. *História Econômica & História de Empresas*, v. 9, n. 1, 19 jul. 2012.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Estado Imperial brasileiro e os bancos estrangeiros: o caso do London and Brazilian Bank (1862-1871). *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História*, ANPUH, São Paulo, julho 2011.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Rural e Hipotecário do Rio de Janeiro e o pós-guerra do Paraguai, 1871-1875. *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História*. ABPHE - Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (Brazilian Economic History Society), 2003. Disponível em <http://ideas.repec.org/p/abp/he2003/031.html>.

HOYLE, Brian S. Cities and ports: concepts and issues *Revista Vegueta*, nº 3, p.263-278, 1997

LAMEGO, Alberto. *O homem e o Brejo*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 2007.

LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas: esboços d História Empresarial*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

LEVY, Maria Barbara; SAES, Flávio Azevedo Marques. Dívida externa brasileira, 1850-1913: empréstimos públicos e privados. *História Econômica & História das Empresas* IV, I (2001, 49-81)

- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. História Empresarial. In; CARDOSO, Ciro F S; VAINFAS, Ronald (org.). Domínios da História: ensaios de Teoria e Metodologia. 5ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 1997.)
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. História Econômica & História de Empresas, v.8 n.º.1, 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.29182/hehe.v8i1.179>
- LEAL, Eduardo; SANDRONI, Cícero. Verbete: Jornal do Comércio. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/jornal-do-comercio>
- M. do Pilar de A. Vieira, M. do Rosário da C. Peixoto, Rosa Kulcsar, Yara A. Khoury. Imprensa como fonte para pesquisa histórica. *Revista Projeto História*, v.3, p.47-54, 1984. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12495>
- MAIA, Doralice Sátyro. O veículo do progresso nas cidades do interior do território brasileiro: a ferrovia, conductor da modernidade, do progresso e/ou uma utopia?. *Coloquio Internacional de Geocrítica, Las utopias y la construcción de la sociedade del futuro*. XIV, 2016 Barcelona. Disponível em [http://www.ub.edu/geocrit/xiv\\_doralicemaia.pdf](http://www.ub.edu/geocrit/xiv_doralicemaia.pdf)
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. 5ª ed. São Paulo: HUCITEC, 2004.
- MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro no século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de Economia Política*, vol.32, n.1 (126), p.142-166, janeiro-março/2012.
- MANTUANO DA FONSECA, T. V. A revolução dos vapores na navegação marítima. **História Econômica & História de Empresas**, v. 21, n. 2, 27 dez. 2018.
- MARTINS, Gabriel Felipe. **A QUEDA DE UM IMPÉRIO: NARRATIVAS DA FALÊNCIA DO BANCO MAUÁ & CIA. NA IMPRENSA DA CORTE E NO PARLAMENTO (1874 – 1875)**. Dissertação (Mestrado em Economia). Alfenas: UNIFAL, 2021.
- MONGE, F. Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica. *Hispania*, [S. l.], v. 58, n. 198, p. 307–326, 1998. DOI: 10.3989/hispania.1998.v58.i198.668. Disponível em: <https://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/view/668>. Acesso em: 9 jul. 2022.
- MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial, 1820-1840*. São Paulo: HUCITEC, 2005.
- NOGUEIRA, Denio. *Raízes de uma Nação*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.

OLIVEIRA, Eduardo Romero De; CORREA, Lucas Mariani História ferroviária e pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2016). *Topoi*, Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, v.19, nº 38, p.140-168, 2018. Disponível em <http://hdl.handle.net/11449/158058>

PENHA, A. L. N. Nas Margens do Canal: economia e política na construção do canal Campos Macaé. In *História Fluminense: Novos Estudos* / organizador: Andréa Telo da Côrte. Nitéroí. 2012.

PELAEZ, Carlos Manuel e SUZIGAN, Wilson. *História Monetária do Brasil*. 2ª ed. Brasília: UNB, 1981.

PEREIRA, Walter Luiz C. de M. Escravidão e Capitalismo: dimensões de uma economia regional no século XIX. In: *A segunda Escravidão e o Império do Brasil em Perspectiva Histórica*. Org. Mariana Muaze; Ricardo H. Salles. São Leopoldo: Casa Leiria, 2020.

POZZER, Guilherme Pinheiro. A modernidade chega de trem: a inauguração da ferrovia em Campinas, São Paulo, em 1872. *Intellèctus*, Minho: Ano XIV, v. 14, n.1, 2015. Disponível em <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/18802/13906>

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: USP/FFLCH, 1999.

RIBAS, Rogério de Oliveira. Tropeirismo e Escravidão: Um estudo das **Tropas** de Café das lavouras de Vassouras. 1840- 1888. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Curitiba: UFPR/PPGH, 1989

RODRIGUES, M. S.; DELLAGNELO, E. H. L. Do discurso e de sua análise: reflexões sobre limites e possibilidades na Ciência da Administração. **Cadernos EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, RJ, v. 11, n. 4, p. 621 a 635, 2013. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/cadernosebape/article/view/8273>. Acesso em: 27 jul. 2022.

SAES, Flávio A M de. *As ferrovias em São Paulo 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC, 1981

SANTOS, Welber Luiz dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*. Orientador: Dra Andréa Lisly Gonçalves. 2009. 153. Dissertação (Mestrado) - História, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2009.

- SARAIVA, Luiz Fernando; MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. Prefácio, In: História de Empresas no Brasil, org: FILHO, Alcides Goularti. SAES, Alexandre Macchione. Organização geral da Associação Brasileira de Pesquisa de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE) e Luiz Fernando Saraiva. - Niterói: Eduff; São Paulo: Hucitec, 2021
- SEDLACEK, Guilherme Babo. KELLI, Marcus Vinicius. História e historiografia dos transportes na corte imperial. *História Econômica & História de Empresas*, v.19, n.2, 27 jan. 2017.
- SILVA, Marcelo Wener da. A implantação Ferroviária no Estado do Rio de Janeiro: 1854-1898. *Revista Geográfica de América Central*, vol.2, julio-diciembre, 2011, pp. 1-10. Universidad Nacional Heredia, Costa Rica.  
<https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2233>
- SILVEIRA, J. M. P. O CAFÉ E A ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA: UMA CONFLUÊNCIA DE INTERESSES – 1874 - 1898. *Revista de Ciências Humanas, [S. l.]*, v. 1, n. 1, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/RCH/article/view/3513>. Acesso em: 24 fev. 2023.
- VILLELA, Andre. Política tarifária no II Reinado: evolução e impactos, 1850-1889. *Nova Economia*, Belo Horizonte 15 (1), 35-68, janeiro-abril de 2005.
- ZICMAN, Renée Barata. História através da imprensa: algumas considerações metodológicas. *Revista Projeto História: História e Historiografia: contribuições e debates*. v.4, 1985. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12410>