

A IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: 1854-1898

Marcelo Werner da Silva
Prof. Adjunto da Universidade Federal Fluminense –
Campos dos Goytacazes/RJ – Brasil
silvamw@yahoo.com.br

Resumo

Esse artigo é parte da pesquisa que pretende analisar a importância da ferrovia para a circulação na região Norte Fluminense do Estado do Rio de Janeiro. A pesquisa, ainda não concluída, está baseada nos preceitos da Geografia Histórica (ver SILVA, 2008). Com isso é necessário analisar o processo maior de implantação ferroviária no Estado do Rio de Janeiro desde o início da implantação ferroviária, em 1854, da primeira ferrovia brasileira, a *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*. A partir daí surge a Ferrovia Dom Pedro II, uma das mais importantes do país e depois a Estrada de Ferro Cantagalo. São então implantadas diversas ferrovias, sempre atendendo à interesses regionais capitaneados por lideranças locais. Assim é que a ferrovia chega em Campos dos Goytacazes em 1875. Outra importante ferrovia do estado foi a Estrada de Ferro Leopoldina, que foi incorporando várias pequenas linhas férreas, até a transformação desta ferrovia em outra empresa a “The Leopoldina Railway Company”, que começa a funcionar em 1898, substituindo o caos reinante na companhia anterior. O conhecimento do período inicial de configuração de uma rede ferroviária no Norte Fluminense passa a ser de fundamental importância devido à importância da Companhia Leopoldina para a região Norte Fluminense em períodos posteriores.

AS PRIMEIRAS FERROVIAS DO RIO DE JANEIRO, 1852-1867

Para que surgissem ferrovias no Brasil, que em outros países já existiam a muitos anos, ficou claro que incentivos pecuniários seriam necessários para a atração de capitais, sobretudo britânicos. É neste contexto que é assinado o decreto nº. 641 de 26 de junho de 1852 que representa um marco para a efetiva construção de ferrovias em solo brasileiro. A partir deste decreto é que muitas autorizações para a construção de ferrovias foram concedidas com vários privilégios, entre eles o da garantia de juros de cinco por cento sobre o capital empregado na construção.

A Estrada de Ferro de Mauá

A primeira ferrovia brasileira é construída na província do Rio de Janeiro. No ano da entrada em vigor da lei nº 641, Irineu Evangelista de Sousa, futuro Barão de Mauá, solicitou autorização da Assembléia Provincial do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada de ferro que partindo do fundo da baía da Guanabara chegasse à Raiz da Serra de Petrópolis. Sua intenção futura era dirigir a estrada em direção à província de Minas Gerais até chegar ao rio das Velhas, afluente do rio São Francisco. Mauá solicitou apenas o privilégio de zona, cujo contrato com a província, de 27 de abril de 1852, foi aprovado pela Lei Provincial do Rio de Janeiro n.º 602, de 23 de setembro de 1852. Para gerir o empreendimento, que se complementava com uma linha de vapores do porto de Estrela à cidade do Rio de Janeiro, foi fundada a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. A concessão do privilégio de 10 anos para a navegação foi obtida através do Decreto Imperial n.º 987 de 12 de junho de 1852, condicionado à efetiva construção da estrada de ferro.

A inauguração da ferrovia se deu a 30 de abril de 1854, porém a chamada E. F. Mauá só se estendia por 14,5 km, compreendendo as estações de Mauá e Inhomirim e a parada em Frágoso. Posteriormente, em 16 de dezembro de 1856, é aberto o tráfego até a estação de Raiz da Serra, totalizando 16,2 km.

As possibilidades de extensão dessa ferrovia até Petrópolis e daí até Minas Gerais chegando às margens do Rio das Velhas, afluente do São Francisco, foram prejudicadas pela prioridade dada pelo governo imperial para a Estrada de Ferro D. Pedro II e pela abertura da rodovia União e Indústria, que ligava Petrópolis a Juiz de Fora. Também colaboraram para seu insucesso a não concessão de garantia de juros, ao contrário das demais ferrovias posteriores, e certa incompatibilidade do Barão com as forças conservadoras ligadas à agricultura escravocrata, que tinham ascendência junto ao imperador.

A Estrada de Ferro D. Pedro II

A terceira ferrovia a ser construída no país e a segunda da província do Rio de Janeiro iria, em curto espaço de tempo, transformar-se na principal ferrovia do país, com ramificações para vários estados brasileiros. A constituição desta ferrovia foi encetada com capitais públicos, devido a problemas internos e da conjuntura internacional do período. Em 9 de fevereiro de 1855 foi assinado contrato com o engenheiro inglês Edward Price para a construção da estrada sem que organizasse uma companhia conforme previsto na lei n. 641, de 26 de junho de 1852. “Sem querer, o Estado havia sido colocado na situação de diretor da empresa e financiador da obra; o que não estava previsto na lei” (EL-KAREH, 1982, p. 40-41).

A Estrada de Ferro D. Pedro II foi inaugurada em 29 de Março de 1858, com 48 quilômetros, sendo que em nove anos já contava com mais de 200 quilômetros, conforme tabela abaixo.

TABELA 1 – DESENVOLVIMENTO DA CIA. D. PEDRO II NO PERÍODO 1858-1867

ANO	MÊS	TRECHO	EXTENSÃO (km)	EXTENSÃO TOTAL (km)	
1858	MAR	Corte a Queimados	48,210	48,210	1ª seção – Corte a Belém
	NOV	Queimados a Belém	13,465	61,675	
1861	AGO	Bifurcação a Macacos	4,929	66,604	Ramal de Macacos
		Belém a Bifurcação	3,398	70,002	2ª seção – Belém a Barra
1863	JUL	Bifurcação a Rodeio	20,321	90,323	
1864	AGO	Estação dos Mendes, Sant'Anna e Barra	22,686	113,009	
1865	ABR	Barra a Ypiranga	7,399	120,408	3ª seção – Barra a Entre Rios
	JUN	Ypiranga a Vassouras	13,078	133,486	
	DEZ	Vassouras a Desengano	3,479	136,965	
1866	NOV	Desengano a	14,647	151,612	

		Commercio		
1867	MAI	Commercio a Ubá	23,634	175,246
	AGO	Ubá a Parahyba	17,052	192,298
	OUT	Parahyba a Entre Rios	10,300	202,598

Fonte: PIKANÇO, 1884, p. 172-173; 190; SILVA, 2008.

A Estrada de Ferro Cantagalo

A quarta ferrovia brasileira, foi também a terceira a ser criada na província do Rio de Janeiro. O decreto de 21/10/1857 autorizou o Barão de Nova Friburgo a construir uma estrada de ferro ligando Porto das Caixas até a raiz da serra de Nova Friburgo, na província do Rio de Janeiro. Para seu financiamento obteve garantia de juros de 7% da província. Os trabalhos foram iniciados em 08 de novembro de 1859, e a 23 de abril de 1860 foi inaugurada o primeiro trecho, com cerca de 34 Km, entre Porto das Caixas e Cachoeiras (atual Cachoeiras de Macacu), com uma bitola de 1,57 m.

Depois disso, foram construídos o prolongamento até Vila Nova, inaugurado em 1866, e até Nova Friburgo e Cantagalo; bem como a ligação com Niterói (estação de Sant'Anna). O trecho da serra foi construído com a bitola de 1,10 m, bitola posteriormente adotada para toda a estrada.

Essa estrada apresenta algumas particularidades técnicas. Além da bitola não-usual de 1,57 m, a autorização inicial era para a construção no sistema "plank road", que consistia em trilhos de madeira sobre travessões também de madeira (TELLES, 1984, p.201), que não chegou a ser implantado. Já o trecho da serra, foi construído no sistema Fell, que aumenta a aderência em trechos com fortes rampas e curvas apertadas, sendo a segunda estrada de ferro no mundo a utilizar tal sistema e uma das poucas no mundo (TELLES, 1984, p.201).

O Relatório do Ministério de Agricultura de 1867 consignava os seguintes valores do desempenho financeiro das estradas de ferro no ano de 1867 (tabela 2),

que denotam um superávit para as estradas de ferro, dentre as quais as três ferrovias fluminenses. A exceção eram as ferrovias de Pernambuco e Bahia.

TABELA 2 - DESEMPENHO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS NO ANO DE 1867

	RECEITA	DESPESA
E. F. D. PEDRO II	2.523:796\$781	1.117:034\$992
SPR (10,5 meses)	1.236:423\$702	305:140\$286
E. F. PERNAMBUCO	599:331\$445	414:772\$537
E.F. BAHIA	278:974\$930	506:605\$022
E. F. MAUÁ	709:222\$555	365:839\$300
E. F. CANTAGALLO	267:595\$347	172:297\$268
TOTAL	5.615:344\$760	2.881:689\$765

Fonte: BRASIL. Relatório do Ministério de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1867.

AS FERROVIAS DO RIO DE JANEIRO, 1869-1900

O período de 1869 a 1873 é marcado é considerado “...como um marco divisor entre duas épocas e duas mentalidades distintas: em 1869, foram aprovados os planos e iniciou-se a construção da primeira estrada de ferro de bitola estreita no Brasil, a União Valenciana (TELLES, 1984, p. 309). Também, a partir de 1871, houve a redução nos prazos de concessão, de 90 para 50 anos (TELLES, 1984, p. 309).

A Companhia Valenciana surge pelo decreto n. 3611 de 27 de abril de 1866 e representa o início da construção de estradas de ferro de bitola estreita no Brasil. Foi constituída para ligar a estação de Desengano, na E. F. D. Pedro II até Valença. Posteriormente, em 1880, foi prolongada até Rio Preto, distrito de Valença. Consta ter sido uma estrada muito econômica, tendo custado 26,5 contos por quilômetro. Mais exatamente sua bitola era de 1,10 metros, sendo seu primeiro trecho inaugurado em 1871 (TELLES, 1984, p. 327).

Ao final do ano de 1873, o Brasil contava com 1.129 km de ferrovias (vide figura x), praticamente o dobro do total de 1867 (598 km). Desse total, quase um terço (374,817 km) eram da Companhia D. Pedro II e praticamente todas as demais contavam com garantia de juros dos governos imperial e/ou provincial.

Seguem-se a abertura de muitas pequenas ferrovias, cujo quadro, ao final da década é o seguinte:

A E. F. Mauá, do Porto de Mauá até o Raiz da Serra de Estrela, com os mesmos dezesseis quilômetros originais, estando formada uma companhia para o prolongamento até Petrópolis e desta cidade até São José do Rio Preto;

A Estrada de Ferro de Cantagallo, neste momento já de propriedade da Província do Rio de Janeiro, conta com 209,708 Km;

Na estação de Cordeiros parte um ramal até a estação de Santa Rita e desta até a fazenda das Laranjeiras, a margem do Ribeirão das Areias, na extensão total de 53,281 Km. O concessionário encontra-se autorizado a estender a ferrovia até o Porto Marinho, a margem do Paraíba;

A ferrovia de Campos a Carangola, compreendendo o ramal de Itabapoana, conta com 150 km em tráfego. A ferrovia de Rezende a Areias, que parte de Suruby, estação da ferrovia D. Pedro II e seguindo pelo vale do rio Sesmaria, alcança a estação do Formoso, com a extensão de 29 Km;

A ferrovia Barão de Araruama já conta com 42 km de linhas até a sua estação terminal, contando com bitola de 0,95 m;

A Ferrovia de Santo Antônio de Pádua parte de São Fidelis, na margem esquerda do Rio Paraíba e segue até Três Irmãos;

A Cia. Valenciana, com a construção do trecho de Valença até a margem direita do Rio Preto, em frente a cidade do mesmo nome na província de Minas Gerais, conta atualmente com 74 Km de linhas em operação;

A ferrovia de Macaé a Campos, contando com 97 Km. Do porto de Imbetiba, ao sul de Macaé a ferrovia conecta a cidade do Rio de Janeiro com o sistema de navegação através de quatro vapores (BRASIL, 1882, p. 271 e seguintes).

Fato importante considerando-se a ênfase deste trabalho na região Norte Fluminense é a criação da Estrada de Ferro Leopoldina. Esta ferrovia, cujo primeiro trecho é inaugurado em 1874, “liga Porto Novo do Cunha à Volta Grande, passando

por São José do Além Paraíba e Melo Barreto (inicial Pântano). Em julho de 1877, a estrada chegava a Cataguazes e também um ramal para Leopoldina, partindo de Vista Alegre, com 117,7 Km de linhas compondo sua malha” (RODRIGUEZ, 2004, p. 126). A companhia também atendia Muriaé, Patrocínio, Porciúncula, Carangola e Manhuaçu.

A Companhia Leopoldina foi se constituindo através da incorporação de várias linhas estaduais e particulares, que passavam por dificuldades financeiras e foram incorporadas ao seu patrimônio em 1889:

Os empreendimentos em dificuldades eram as Estradas de Ferro de Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim, Central de Macaé, Barão de Araruama, do Norte, Príncipe do Grão Pará, Catangalo, Macaé a Campos, Santo Antônio de Pádua, Campos a São Sebastião, Carangola a Campos e os Ramais de Sumidouro, Campos a São Fidélis, Paraoquena, Porto Novo do Cunha a Dom Silvério, Pirapetinga, Alto do Muriaé, São Paulo de Muriaé, Leopoldina, União Mineira e Pomba (RODRIGUEZ, 2004, p. 126).

Com todas essas incorporações, no final de 1891 sua malha ferroviária era de 2.127 km, sendo 844 em Minas Gerais, 1.246 no Estado do Rio de Janeiro e 37 km no Espírito Santo (RODRIGUEZ, 2004, p. 126).

A excessiva diversidade das linhas da companhia, somado a dificuldades financeiras decorrentes da crise do Encilhamento, da Revolta da Armada e da situação precária de várias linhas fizeram com que a companhia fosse assumida pela Companhia Geral de Estradas de Ferro, que não conseguindo estabilizar a companhia foi à liquidação em 1897, organizando-se uma companhia em Londres, a “The Leopoldina Railway Company Ltd” que assumiu a direção da companhia. A nova companhia passa a adquirir outras vinte e duas empresas ferroviárias e, como complementação de sua rede, adquiriu também as Estradas de Ferro Cataguazes, Madalena e Campista, dentre outras (RODRIGUEZ, 2004, p. 127-128).

A rede ferroviária fluminense chega a 1899 com 2.297,370 km, sendo 1.764,370 km de concessão estadual, 155,640 km de concessão federal e 380 km de linhas pertencentes à União (RIO DE JANEIRO, 1900, p. X). Já em 1901 a extensão da rede ferroviária fluminense é de 2.326,510 km. O Relatório do Presidente da Província de 1902 assinala que

...como sintoma bem expressivo do abatimento econômico do nosso Estado (posso dizer de todo o país) abatimento que se revela na decadência da produção, na desvalorização das propriedades, no baixo preço dos produtos e, finalmente no entorpecimento da circulação, quer na referência aos viajantes, quer com referências às mercadorias, nas estradas de ferro, assinalarei estas duas circunstâncias: o *déficit* verificado no rendimento de quase todas as empresas proprietárias de vias férreas e a constante e progressiva redução no movimento dos passageiros (RIO DE JANEIRO, 1902, p. 21)

O ambiente é de crise, compartilhada com todo o país. Na figura a seguir podemos constatar o crescimento do déficit nas contas do Estado do Rio de Janeiro no final do século XIX:

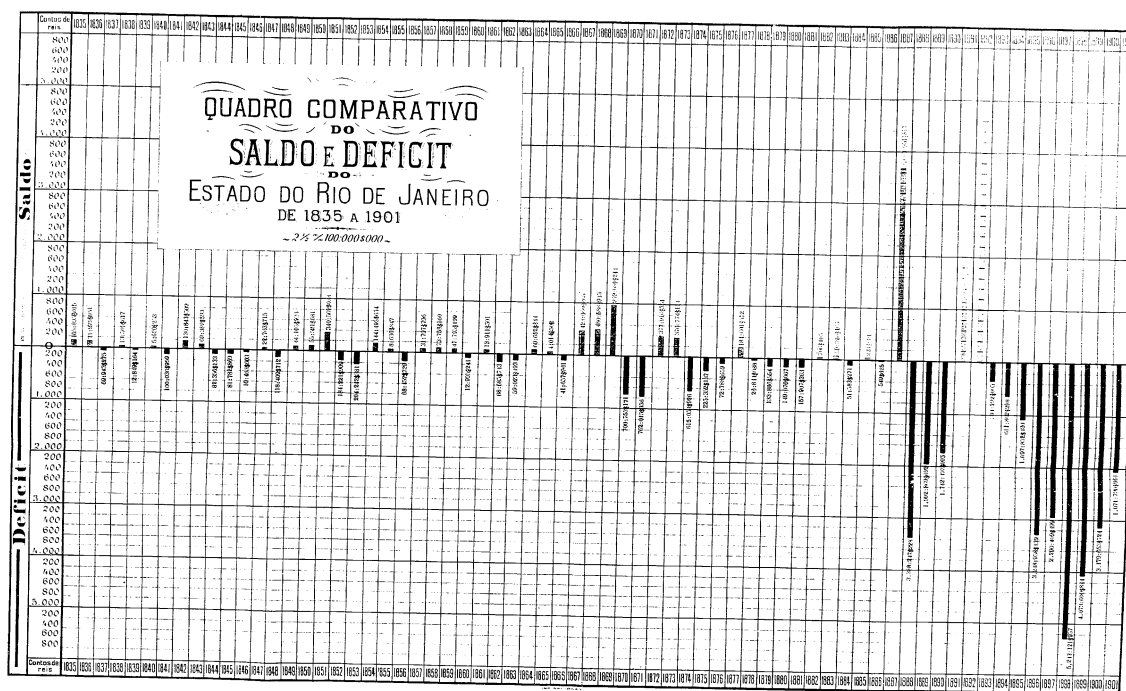


FIGURA 1 – QUADRO COMPARATIVO DO SALDO E DEFICIT DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO DE 1835 A 1901

Fonte: RIO DE JANEIRO, 1902, MAPA SN.

Conforme assinala Topik (1987, p. 112), a participação estatal na formação da rede ferroviária brasileira é significativa, primeiro com o sistema de garantia de juros e após a República encampando diversas ferrovias deficitárias. Tal estado de coisas desencadeia déficits na União, nos Estados e nas próprias ferrovias:

O Brasil entrou na era da ferrovia nos anos 1850, com forte presença do Estado. Políticos imperiais preferiam mobilizar capitais privados garantindo retorno de 7% na ano sobre o capital investido. Durante o Império as concessões foram restritas cada vez mais. As faixas de domínio foram reduzidas de 66 km em cada lado da linha para vinte quilômetros, as concessões reduzidas de noventa anos para trinta anos e a garantia de juros de 9% para 6%. Quando as ofertas, livres de risco, deixaram de atrair capitalistas, o governo viu-se obrigado a tomar o caminho mais direto: começou a aplicar fundos públicos na constituição de algumas linhas e na compra de ações e de debêntures de outras empresas privadas. Quando a monarquia acabou, em 1889, o governo imperial era proprietário e operador de 3.200 quilômetros em linhas – 34% do total do país – e detinha interesses substanciais em grandes empresas ferroviárias privadas, entre elas a Leopoldina e a Oeste de Minas.

Apesar de sua situação financeira precária, a Companhia Leopoldina domina praticamente toda a porção Serrana, Norte e Nordeste do Estado do Rio de Janeiro, bem como vastas áreas dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Estão lançadas as bases para o desenvolvimento de uma das maiores ferrovias brasileiras.

BIBLIOGRAFIA CITADA

BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1881. **Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima oitava legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado interino dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas José Antonio Saraiva.** Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1963>>. Acesso em 10 fev. 2011.

BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1867. **Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima terceira legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Manoel Pinto de Souza Dantas.** Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1868. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>>. Acesso em 18 fev. 2011.

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

PICANÇO, Francisco. **Viação férrea do Brazil:** descrição technica e estatistica de todas as novas estradas de ferro. Rio de Janeiro: Typ. E Tilh. De Machado & C., 1884.

RIO DE JANEIRO. **Mensagem enviada à Assembléa Legislativa em 15 de setembro de 1900 pelo Presidente do Estado Alberto de Seixas Martins Torres.** Rio de Janeiro: Typ. Da Papelaria Jeronymo Silva, 1900. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u870/>>. Acesso em 08 fev. 2011.

RIO DE JANEIRO. **Mensagem apresentada à Assembléa Legislativa em 15 de julho de 1902.** Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & Comp., 1902. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u871/>>. Acesso em 08 fev. 2011.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. **A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro:** o resgate de sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SILVA, Marcelo Werner da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. 2008. 311 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia.

TELLES, Pedro C. da Silva. **História da Engenharia no Brasil** (Séculos XVI a XIX). Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984.

TOPIK, Steven. O sistema ferroviário. In: _____. **A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1987. p. 111-150.