

## **Primeiros passos e primeiros problemas da questão ferroviária no Brasil (1835 – 1852).**

Rafael da Costa Natera\* e Hernani Maia Costa\*\*

**Resumo:** Nesse artigo propomos a análise das primeiras propostas e tentativas no campo ferroviário brasileiro. Entender quais são as dificuldades que se impõem e os conflitos entre os diferentes interesses políticos para a implantação da ferrovia no Brasil eis o ponto central de nossa análise. Debruçamos-nos sobre os Anais do Senado do Império do Brasil para detectar os motivos que levam parte significativa e importante da elite imperial a rejeitarem ou proporem a ferrovia como uma solução para as dificuldades porque passava o Império. Procuramos mostrar como se dá o amadurecimento da questão ferroviária entre 1835, data da primeira lei ferroviária, e 1852, ano em que se torna propícia a construção de ferrovias no Brasil.

O sistema de viação férrea deve ser sempre considerado um ramo de grande importância para a expansão do comércio mundial. A ferrovia foi a invenção símbolo do progresso e da industrialização no século XIX, pois sua eficiência nos transportes terrestres de passageiros e mercadorias em grande quantidade, cortando longas distâncias em um curto espaço de tempo e a custos competitivos revolucionou o mundo através de uma nova dimensão de tempo e espaço. Não é por acaso que Eric Hobsbawm define “a primeira máquina a vapor, um maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora, fazendo seu caminho onde nada havia passado antes, exceto animais e carroças” (HOBSBAWM, 2005, p- 89). Graças aos caminhos de ferro que cortaram o globo mercados foram unificados e expandidos e o capitalismo pode alcançar regiões até então inóspitas aos seus domínios. Companhias de estradas de ferro são empresas essencialmente capitalistas, e como tal, por onde passaram, levaram consigo os princípios do próprio capitalista, com novas relações de produção e as sensíveis transformações das estruturas econômicas e soci-

---

\* Mestrando em História Economia no Programa de Desenvolvimento Econômico da Unicamp.

\*\* Professor Doutor do Programa de Desenvolvimento Econômico, Área História Econômica, do Instituto de Economia da Unicamp.

ais. A ferrovia foi apenas um dos instrumentos do avanço do capitalismo industrial no século XIX, porém um instrumento de vital importância.

O primeiro projeto de lei para a abertura de uma via férrea apareceu no parlamento inglês em 1801 para ligar as localidades de Wauds, Worth e Croydon, tal via férrea adotou o nome de Surrey Railway, desde então até 1825 vinte e oito leis foram promulgadas na Inglaterra para a construção de estradas de ferro, das quais apenas algumas de pequena extensão foram realizadas. Importante salientar que as precursoras das estradas de ferro tinham começado a aparecer na Europa, mais especificamente na Inglaterra, já a partir de 1760; neste ano, em New Castle, apareceu a primeira estrada com trilhos de madeira e movida por tração animal. Em 1770, esse tipo de estrada passou usar trilhos de ferro fundido e mais tarde, em 1820, apareceram os trilhos de ferro laminado que logo em seguida foram trilhados pelas primeiras locomotivas à vapor, entre elas a de Stephenson em 1829, que fazia o caminho Liverpool a Manchester. Contudo foi somente a partir de 1826 que as estradas de ferro passariam do domínio da especulação para a realidade em execução. A partir daí seu progresso seria espantoso, acha visto a evolução da construção de vias férreas no mundo apresentados na tabela que se segue:

**Vias férreas em milhas  
(milhares de milhas)**

	1840	1850	1860	1870	1880
Europa	1,7	14,5	31,9	63,3	101,7
América do Norte	2,8	9,1	32,7	56,0	100,6
Índia	-	-	0,8	4,8	9,3
Resto da Ásia	-	-	-	-	-
Australásia	-	-	-*	1,2	5,4
América Latina	-	-	-*	2,2	6,3
África	-	-	-*	0,6	2,9
Total mundial	4,5	23,6	66,3	128,2	228,4

\*Menos de quinhentas milhas

Fonte: Hobsbawm, Eric. A Era do Capital, 2005, p-87

O Brasil não ficou de fora dessa “febre de ferrovias” que assolou o mundo, porém seu ingresso na era ferroviária foi tardio comparado as grandes potências européias e aos Estados Unidos<sup>1</sup>. No Brasil a primeira lei sobre estradas de ferro foi a lei n 101 de 31 de outubro de 1835, promulgada pelo então regente do Império, padre Diogo Antonio Feijó. Por essa lei, o governo ficava autorizado a outorgar a concessão a uma ou mais companhias para a construção de uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro com as capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Para tal empreendimento o governo concedeu os seguintes privilégios:

- Privilegio exclusivo de 40 anos para o serviço de transporte.
- Isenção do direito de importação, durante os 5 primeiros anos, para todas as máquinas, instrumentos ou outros artefatos de ferro ou qualquer metal.
- Cessão gratuita de todos os terrenos necessários para as estradas e dependências, no caso de pertencerem ao Governo; o direito de desapropriação por utilidade pública no caso de pertencerem a particulares.
- O prazo das concessões era de 80 anos, findo o qual as estradas reverteriam ao patrimônio nacional<sup>2</sup>.

O primeiro passo para a implantação de uma ferroviária no Brasil foi dado com a aprovação da referida lei, cujo fracasso foi notório, visto que nenhuma ferrovia seria construída até que a lei de n. 641 de 1852 desse maiores garantias e segurança aos investidores. A grandiosidade do plano em relação às possibilidades nacionais, às agitações políticas que conturbaram a vida do Brasil nos anos da Regência, bem como, às maiores vantagens oferecidas por países estrangeiros foram os principais responsáveis por nenhum resultado ter

---

<sup>1</sup> O Brasil foi o vigésimo primeiro país a construir uma ferrovia em seu território, sendo o sétimo país na América, atrás de Estados Unidos (1829); Ilha de Cuba (1838); Jamaica (1845); México (1850); Peru (1850) e Chile (1852). O Brasil só teria sua primeira ferrovia em 1854 com a Estrada de Ferro Mauá.

<sup>2</sup> O direito de resgate das estradas de ferro pelo Governo ficou estabelecido no art. 9 do decreto n. 24 de 17 de setembro de 1835, que assim era redigida: “As taxas que a Companhia estabelecer em seu benefício pelo trânsito das estradas, pontes, canais ou pela navegação que lhe é privativa, serão consideradas interesse do capital nos primeiros 40 anos, reservando-se a Nação, passando esse prazo, o direito de remir as obras pelo valor e modo que for estabelecido a juízo dos árbitros ou de prorrogar o privilégio por mais 40 anos, findos os quais reverterão a Nação as mencionadas obras, sem indenização alguma, obrigada a Companhia a entregá-las em bom estado.”

produzido essa primeira lei ferroviária. É importante salientar que até mesmo na Europa ainda se colocava em dúvida as vantagens das estradas de ferro. O período que vai de 1835 até 1852 é considerado pela bibliografia que trata da questão ferroviária como a primeira fase ferroviária do Brasil, marcada pelos malogrados esforços dos precursores um tanto quanto fantasiosos, que não raro sacrificaram tudo ao seu ideal.<sup>3</sup>

Entre as tentativas baseadas na lei de 1835 contavam uma paulista, duas fluminenses e uma do britânico Thomas Cockrane. A tentativa paulista se deu em 1836 com a aprovação pela Assembléia Legislativa Provincial de um plano grandioso de viação, um sistema que combinaria estradas de ferro e vias fluviais. O projeto foi traduzido na lei com o n. 51, de 18 de março de 1836; lei que chegou a ser executada pois foi revogada e substituída pela lei de n. 115, de 30 de março de 1838, que outorgou a Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. E a Platt e Reid a seguinte concessão<sup>4</sup>:

“Carta de privilégio exclusivo para a fatura de estrada de ferro ou outras de construção mais moderna e perfeita invenção ou canais ou uma e outra coisa, apropriados para trânsito de carros, de vapor, ou sem vapor puxados por animais, barcos de vapor ou sem vapor com tração a vapor ou não, para transporte dos gêneros e viajantes desde a Vila de Santos até as de São Carlos, Constituição ( Piracicaba), Itu ou Porto Feliz, e Mogi das Cruzes, podendo juntar o Rio Paraíba ao Tiete, no ponto mais conveniente. Devia ser prontificada em primeiro lugar a estrada de São Paulo a Santos, cujas obras começariam no prazo de três anos e findariam no de sete, continuando a construção dos outros trechos.” (BAPTISTA, 1942, p-446)

O resultado: a firma concessionária não conseguiu organizar a Companhia<sup>5</sup>.

As tentativas fluminenses foram duas. A primeira nasceu com a lei provincial nº 192, de 9 de maio de 1840, que autorizou o presidente da província a contratar com Antonio da Silva Caldeira, ou com a companhia que organizasse, a construção de uma estrada de ferro, entre Vila Iguassú e qualquer outro ponto da Bahia de Niterói, que fosse julgado mais con-

---

<sup>3</sup> Tal caracterização é feita por uma ampla gama de autores, dos quais podemos exemplificar Adolpho Augusto Pinto e José Luiz Baptista

<sup>4</sup> Já aqui o governo provincial de São Paulo se preocupava com os problemas de colonização e de trabalho livre, tanto que uma das cláusulas do contrato proibia o emprego de mão de obra escrava nos trabalhos de construção da estrada. Wilma Perez Costa em sua dissertação de mestrado *Ferrovias e Trabalho Assalariado em SP* demonstra como a cafeicultura paulista, a expansão ferroviária e a maquinização do beneficiamento contribuíram para a introdução do trabalho assalariado. Wilma apresenta o período de exportação das ferrovias para outros países como um aspecto de generalização das relações de produção capitalistas em escala internacional, pressionada pela nova etapa do modo de produção capitalista, onde a grande indústria é hegemônica e o comércio é uma esfera subordinada da produção.

<sup>5</sup> Tal concessão será transferida para o Barão de Monte Alegre e ao Barão de Mauá, que negociarão a construção da estrada com os ingleses, nascendo daí a futura Estrada de Ferro Santos-Jundiá.

veniente. Essa estrada não teve sequer início. A outra tentativa consta da lei provincial de 28 de maio de 1846 que concedeu ao visconde de Barbacena o privilégio para organizar uma estrada de ferro que partindo do porto do Brejo, na Freguesia de Santo Antonio de Jacutinga, se dirigisse até o Guandu, com direito a lançar um ramal para a Vila de Iguassú. Esta estrada, da mesma forma, também não teve execução.

A quarta tentativa desse período ficou por conta do britânico Thomas Cockrane que em primeiro de julho de 1839 requereu a Câmara dos Deputados – com base na lei de 1835 – o privilégio exclusivo para a construção e exploração comercial de uma estrada de ferro que partindo do município da Corte alcançasse o Vale do Paraíba. Em 4 de novembro de 1840 foi-lhe outorgada a concessão até a província de SP, com ponto terminal em Cachoeira, ou seja até o ponto onde o Rio Paranaíba era considerável navegável. Organizou-se, assim, a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, outro empreendimento fracassado dada a dificuldade de se obter capitais para sua empreitada.

Observa-se assim, que todas as tentativas de construção de ferrovias mediante privilégios e concessões obtidos pela Lei Feijó de 1835 tiveram como resultado final o fracasso. Analisemos agora, os determinantes que entre 1835 a 1852 acabaram por frustrar esses primeiros empreendimentos ferroviários nacionais.

Uma das causas centrais de tais fracassos seria a dificuldade de atrair capital estrangeiro e nacional para tais empreendimentos; ferrovias são investimentos de longo prazo que requerem altas inversões de capital com elevado risco para seus acionistas, que nunca estão dispostos a invertê-los sem garantias de valorização destes por parte do Estado. No Brasil a carência de capitais que se faz presente desde os primórdios da colônia, acha visto o baixíssimo meio circulante em operação no país, impossibilita a captação de grandes somas de capital no mercado interno. Já no exterior o prestígio do Brasil não era dos melhores. Nas praças européias, sua imagem era estreitamente ligada à escravidão e ao tráfico de escravos, e da mesma forma, o ciclo de rebeliões regenciais colocava em dúvida a manutenção da ordem e a unidade do Império Brasileiro. Não bastasse isso, as vantagens e concessões de outros países, como Rússia, Alemanha, Bélgica e França, que tinham melhor prestígio que o Brasil no cenário internacional, garantia maior segurança as inversões feitas no setor ferroviário do que os favores e concessões previstas pela Lei Feijó. O ponto fundamental da maior vantagem dos outros países sobre o Brasil estava na concessão da garantia de juros

aos capitais aplicados na construção das ferrovias. Esse benefício ao investidor teve seu início na Rússia, sendo praticado até mesmo pelo governo inglês para captação de capitais para construção de estradas de ferro na Índia. Com a concessão da garantia de juros pelos países europeus e a Rússia ficava difícil ao país captar capitais no exterior.

As próprias estruturas internas do Brasil impediam a implantação da ferrovia no país. Uma sociedade baseada no latifúndio monocultor escravista, cujo pilar central era a escravidão e sua constante reprodução, via tráfico negreiro, não comportaria um outro meio de transporte que não tivesse relação direta com a escravidão. “Um setor produtor mercantil escravista deve corresponder um setor de transporte também mercantil e escravista, isto é com escravos e tração animal.” (MANUEL, 1997, p-64), isto é, um meio de transporte baseado no lombo de mulas sobre a condução de escravos até os portos. **As estruturas sociais da sociedade brasileira baseadas na escravidão e no tráfico negreiro impossibilitam a implantação do transporte ferroviário.** Deve-se ressaltar, contudo, que não foi o escravismo em si que impediu a implantação de ferrovias, visto que varias delas foram construídas nessa época, mas sim a possibilidade da constante renovação e reprodução da mão de obra escrava via tráfico negreiro a baixo custo. Uma vez proibido o tráfico à elevação do preço do escravo, e conseqüentemente o aumento do custo de produção, fez com que a ferrovia se tornasse um instrumento que dá sobrevida ao sistema escravista, pelo menos num espaço curto de tempo, diminuindo os custos de transportes e liberando os cativos nele alocados para a lavoura.<sup>6</sup>

Em nossa análise dos Anais do Senado do Império do Brasil, nós debruçamos sobre os discursos e debates ocorridos na Casa referente à questão ferroviária entre o período de 1835 a 1852. Por essa documentação podemos detectar os motivos que levam os Senadores a rejeitarem ou proporem a ferrovia como uma solução para as dificuldades porque passava o Império.

Nesse caso, o ponto de partida é a sessão de 23 de fevereiro de 1843, nosso primeiro contato com a discussão dos senadores sobre a questão ferroviária. Nela estava em discussão a resolução relativa à empresa de Thomas Cockrane sobre uma autorização para o go-

---

<sup>6</sup>Ao mesmo tempo em que a ferrovia dá sobrevida ao sistema mercantil escravista ele se opõe a ele ao criar a emergência do trabalho assalariado. “A estrada de ferro e a maquinização do beneficiamento não somente reforçam a economia mercantil-escravista cafeeira nacional. Ao mesmo tempo, se opõem a ela, criando condições para a emergência do trabalho assalariado” (MANUEL, 1998, p-86).

verno subscrever duas mil ações como acionista da companhia para construção de uma estrada de ferro que comece no município da Corte e acabasse na província de S.Paulo. A resolução, já aprovada pela Câmara dos Deputados, vinha ser analisada pelo Senado e pela comissão da fazenda para posterior aprovação ou rejeição. Discutida pela comissão da fazenda no dia 31 de janeiro de 1843, assinada por Bernardo Pereira de Vasconcelos<sup>7</sup> e Alves Branco<sup>8</sup>, opinou-se contra à aprovação da dita resolução, visto estarem convencidos da não realização da empresa projetada.

“A comissão, convencida, como está, da não realização da empresa projetada, a qual servirá somente para dificultar qualquer melhoramento das estradas existentes que por ventura se empreenda, e atendendo aos apuros do tesouro, é de parecer que não seja aprovada a dita resolução” ( Anais do Senado, 31 de janeiro de 1843)

Em apoio à comissão da fazenda no senado, que rejeita a subscrição, estavam os senadores Oliveira<sup>9</sup>, Carneiro Leão<sup>10</sup>, Paula Souza<sup>11</sup>, além de Vasconcelos e Alves Branco. O Senador Oliveira acreditava que “as estradas de ferro entre nos é uma daquelas apresentadas por especuladores que nenhuma intenção tem de realizá-las” (OLIVEIRA, 23 de fevereiro de 1843, p-420). Além disso, acrescentava a falta de recursos do governo para acudir tal companhia, o que seria uma temeridade:

“Ora , nós não temos meios de acudir às despesas de primeira necessidade, estamos vivendo do crédito, e havemos fazer com que o governo seja sócio desta companhia! Havemos de onerar mais a nação de dívidas, para quê? Só para proveito dos diretores da companhia e de mais ninguém! (OLIVEIRA, 23 de fevereiro de 1843, p-421)

Carneiro Leão concordava com os argumentos de Oliveira e acusava o projeto de Cockrane de especulador

“Para se organizar um projeto destes, cumpre que os homens da arte estudem por largo espaço a possibilidade e utilidade da empresa, e orcem a quantia que se presume dever gastar-se com ela; só depois disto é que o governo a pode auxiliar; mas aqui o que vejo é um particular que não é profissional concebeu esta empresa e requer auxilio da nação, e desconfio muito que isto seja um meio de passar as ações para poder vender na praça o privilegio. O corpo legislativo, senhores, deve ao meu ver acautelar-se muito desses especuladores que concebem empresas desta magnitude, pedem auxilio do

---

<sup>7</sup> Senador por MG, membro do Conselho de Ministros, liberal no primeiro Reinado, conservador no segundo.

<sup>8</sup> Manuel Alves Branco, foi ministro do Império e senador pela Bahia por sete legislaturas.

<sup>9</sup> Luis José de Oliveira Mendes era senador pelo Piauí desde a primeira legislatura; esta foi a ultima.

<sup>10</sup> Honório Hermeo de Carneiro Leão, também era senador pela província de Minas Gerais.

<sup>11</sup> Francisco de Paula e Sousa e Melo, era senador por São Paulo desde 1833.

governo e privilégios, só para vende-los na praça; o corpo legislativo deve somente auxiliar as empresas seriamente concebidas, e cuja possibilidade de serem postas em prática seja evidentemente reconhecida” (Anais do Senado, 31 de janeiro de 1843, p- 423)

Para o Senador era necessário atentar para o problema dos especuladores da praça do Rio de Janeiro que formavam companhias e vendiam suas ações sem a menor intenção de as realiza-las, ocasionando grandes prejuízos para os tomadores das ações dessas empresas e para o Império como um todo. O governo imperial teria que fiscalizar a real condição de realização das empresas antes de proporcionar qualquer benefício a elas, sinalizando assim aos investidores a segurança de um determinado empreendimento.

Apesar de seguir a opinião de Oliveira e Carneiro Leão sobre a rejeição da subscrição de ações da companhia pelo governo, o Senador Vasconcelos segue uma outra linha de raciocínio e argumentação para a rejeição. A seu ver as vantagens das estradas de ferro são varias, “mas a questão não é se são vantajosas as estradas de ferro, se são o meio de comunicação mais pronto e mais seguro: a questão é saber se nas nossas circunstâncias podemos ter uma estrada de ferro, e da extensão da que trata o projeto” (VASCONCELOS, 23 de fevereiro de 1843, p-426). A grande questão de Vasconcelos não é negar as vantagens da estrada de ferro, ele na verdade tenta olhar uma relação custo/ benefício, isto é, a grande interrogação de Vasconcelos era se os altos custos da companhia valeriam os benefícios que ela irá trazer?

São muito convenientes as estradas de ferro, são um meio de comunicar as províncias com toda a celeridade possível. Não desconheço isso, mas uma empresa destas irá ou não causar prejuízos? É útil uma estrada de ferro com a direção proposta no projeto, e na extensão designada? Eis a questão. ( 23 de fevereiro de 1843, p- 426)

Para ressaltar o alto custo das estradas de ferro Vasconcelos cita uma frase do Barão Carlos Dupin: “Com manifesto equívoco tem sido denominados estas estradas de ferro: seu nome próprio é estradas de ouro, porque com sua construção gastasse tanto dinheiro como se fossem calçadas de peças de ouro.” (23 de fevereiro de 1843, p-427) Argumenta também que não teríamos produtos para conduzir por essa estrada a não ser no período de safra do café, ficando essa estrada ociosa durante o resto do ano o que acarretaria uma alta despesa de manutenção para tal companhia.



Em oposição a opinião da comissão da fazenda e favorável a continuidade da discussão no senado ao invés da rejeição imediata da subscrição do governo, estariam o Senador Castro e Silva<sup>12</sup>, Senador Ferreira<sup>13</sup>, Senador Mello Mattos<sup>14</sup> e o Senador Cavalcanti<sup>15</sup>. Todos estes senadores estariam convencidos de que empresas dessa magnitude de capitais, tais como as estradas de ferro, deviam ser auxiliadas pelo governo imperial, tendo em vista os grandes benefícios que elas trariam a lavoura, fonte da maior parte da riqueza do país, e como fator de integração, possibilitando a união do Centro com todos os pontos do Brasil.

E estou também persuadido que essas estradas jamais se realizarão sem que o governo se ponha a testa da sua execução, sem sua proteção, sem uma direção direta do governo. Se esperarmos por associações particulares, nunca teremos tais estradas, pois que o produto, as grandes vantagens de uma estrada de ferro não são o trânsito, nem a postagem que se paga, ou com que contribuem os passageiros e os gêneros que se transportam pela mesma estrada. Isso, na verdade, é o único interesse que terão os capitalistas que empregarem seus capitais; mas as grandes vantagens são verdadeiramente nacionais, e por isso a nação, o cofre geral, devem empenhar-se por todos os meios para levar a efeito no país semelhante estabelecimento (CAVALCANTI, 27 de março de 1843, p- 416-417)

Nas palavras do Senador Cavalcanti fica claro que a necessidade de implantação de ferrovias no Brasil ultrapassa os motivos meramente econômicos para sua realização, apesar deste tem uma elevada relevância para sua construção. É necessário levar em conta todos os benefícios de uma melhor comunicação com outras partes do Império. Sob o ponto de vista político-administrativo a melhoria das comunicações traria um melhor controle sobre as províncias, visto que o “braço” administrativo da Corte ampliaria sua influencia sobre regiões até então sob controle de senhores de engenhos e afronta a um Estado independente que pretende exercer plena soberania sobre seu território.

---

<sup>12</sup> Manuel do Nascimento Castro e Silva era Senador pela Província do Ceará.

<sup>13</sup> Antonio Pedro da Costa Ferreira, senador pelo Maranhão, na sessão de 25 de fevereiro de 1843 continuando a discussão sobre a companhia de Thomas Cockrane o Senador Ferreira chama a atenção para os malefícios da escravidão e os benefícios do emprego das maquinas a vapor, entrando em aberto conflito com o Senador Vasconcelos o qual afirma categoricamente que o principal problema com o qual o país devia se preocupar seria o provimento adequado de braços africanos para lavoura, no intuito de evitar uma crise na lavoura e consequentemente na economia do Império. Para demonstrar os benefícios da liberdade e os malefícios da escravidão Ferreira compara os Estados de Kentucky e Ohio nos EUA, sendo que o primeiro situado a margem esquerda do Rio Mississippi não se consente o braço escravo e “tudo aí se prospera e a industria aviventa tudo” (p-442), enquanto no segundo à margem direita do Rio onde a escravidão prospera “não se vê senão sinais de morte”.

<sup>14</sup> Cassiano Espiridião de Mello Mattos era senador pela Bahia.

<sup>15</sup> Antonio Francisco de Paula Holanda Cavalcanti de Albuquerque era senador pelo Pernambuco.

Um dos tópicos levantados por Bernardo Pereira de Vasconcelos contra a construção da dita estrada de ferro é que ela beneficiaria somente uma pequena região ao Sul do Império em detrimento de todas as demais regiões do Império que poderiam ser beneficiadas com a construção de boas estradas ao mesmo custo. O privilegiamento de uma pequena região em detrimento das demais províncias do Império acarretaria um ciúme destas, o que poderia abalar a sustentação política do Império em termos regionais e prejudicar a manutenção da ordem.

O Senador Cavalcanti, em resposta a Bernardo Pereira de Vasconcelos, e no intuito de defender a construção da estrada de ferro o Senador Cavalcanti chega a usar uma argumentação de cunho regionalista que será usada constantemente entre os políticos do Império, ora na defesa ora na oposição a construção de estradas de ferro no Império.

Sr presidente, eu teria uma razão muito forte para ir contra essa medida, e eu não oculto; e é necessário advertir que eu suponho que desgraçados serão os brasileiros se o espírito de provincialismo se extinguir neles. Eu nego que estes grandes melhoramentos são só para as províncias do sul, e não para as do norte; sim, reconheço que aqueles que argumentam com este ciúme têm alguma razão; mas eu, Sr presidente, vejo que é um erro, por que estes melhoramentos do sul reverterão também em benefício do norte, e eu o que mais desejo é que se ensaiem estes grandes meios de felicidade no meu país (Anais do Senado, 23 e fevereiro de 1843, p – 432)

Essa rivalidade entre o Norte e o Sul do Império no que refere a distribuição dos investimentos e benefícios imperiais é parte presente na discussão ferroviária. A análise dessa rivalidade entre as regiões e o provincialismo no tocante a questão ferroviária será melhor trabalhado em capítulos posteriores. Por enquanto nos resta apontar que antes mesmo da construção da primeira ferroviária tal argumentação já é colocada em pauta.

Para Cavalcanti a boa comunicação com as províncias é meio para alcançar o cumprimento da lei e da ordem, e tomando como exemplo os países Europeus e os Estados Unidos mostra como a ferrovia foi um fator de relevância para o cumprimento destes em regiões até então autônomas em relação ao governo central. Ciente do problema financeiro por que passa o Império o senador ao invés de vê-lo como um empecilho, propõe que assim como a construção das ferrovias é um meio para a conservação da unidade do Império, a formação de um banco nacional também o é para a solução dos problemas financeiros do Império.

Na minha opinião, a força, a ordem, a conservação, a possibilidade de prosperidade no país, só dependem de duas medidas: Banco Nacional e caminhos de ferro -; as outras medidas poderão ser muito boas; mas se estas duas não existirem, não sei quem poderá conter a unidade do Brasil; e se as nossas finanças vão de maneira por que sabemos, se não tratarmos do nosso meio circulante, não sei como outras medidas poderão ser recebidas pelo país (p-425)

Em resposta aos senadores contrários a subscrição das ações por parte do governo devido aos déficits constantes do Império, Castro e Silva argumenta que antes de agravar a situação fiscal do Império as estradas possibilitarão o aumento da renda do Estado Imperial, visto a maior facilidade de comunicação e transporte dos gêneros do país que acabarão possibilitando a expansão da produção ao interior a custos rentáveis. O fato de grande parte da produção agrícola de exportação estar situada no litoral é causa das péssimas condições de transporte e comunicação com o interior do Brasil, que é impossibilitado qualquer tipo de produção comercialmente viável em concorrência com os produtos litorâneos, mais pertos dos portos e por conseqüência com menores custos de transporte. Restava ao interior a produção de subsistência e a produção de gêneros alimentícios para as grandes cidades, assim como a criação de animais, como porcos, galinhas, gado que abasteceriam o mercado na cidade.

“Disse um nobre senador que temos um grande déficit constante; é por isso mesmo que ao meu ver devemos procurar todos os meios de aumentar as nossas rendas, e um desses meios é sem dúvida a maior facilidade de comunicação e de transporte de nossos gêneros. De que serve haver nesses grandes mercados porque não há facilidade de sua condução, e a despesa dessa condução excede ao valor do gênero?” (Anais do Senado, 31 de janeiro de 1843, p- 423)

Como já salientamos acima a construção de uma estrada de ferro não se restringe somente às considerações financeiras e econômicas, sendo necessário levar em consideração a questão política inerente a ela. A ferrovia é um meio pelo qual se facilita as comunicações do Centro com as demais províncias, propiciando a manutenção da ordem e da segurança do Império.

Depois de amplamente discutida pelos senadores a matéria foi colocada em votação pelo no dia 27 de março de 1843, sendo rejeitada pelo Senado juntamente com o artigo que isentava o imposto de importação por 5 anos, maquinas, carros e instrumentos importados exclusivamente necessários para o uso da companhia. A companhia de Thomas Cockrane fracassara. A rejeição de uma maior ajuda por parte do governo ao empreendimento, seja subscrevendo ações, seja concedendo garantia de juros e as dificuldades que esta teve na

captação de capitais para a organização da companhia demonstram a inadequação do Brasil para adentrar na era das ferrovias.

Pelo que se percebe, a conjuntura imperial desde a aprovação da Lei Feijó de 1835 até 1852 se mostrava infrutífera para a implantação de ferrovias no Brasil. Durante o período regencial a grande preocupação do governo ficaria por conta da manutenção da ordem, unidade e segurança do Império frente as constantes agitações provinciais; com a ascensão de D. Pedro II ao trono, a principal preocupação ficaria por parte das pressões inglesas e internacionais para a proibição definitiva do tráfico de escravos. Somente a partir de 1850 com a Lei Eusébio de Queiroz extinguindo em definitivo o tráfico negreiro e com a estabilidade política do Império, é que se poderia atentar para melhoramentos materiais como as ferrovias. Podemos perceber nitidamente a mudança de diretrizes do governo através de sua evolução nas despesas correntes do Governo Central.

#### Despesas do Governo Central, por Categorias<sup>16</sup> 1841-1889

Anos	Administrativas	Categorias Econômicas	Sociais	Outras	Total
1841/43	88,21	6,88	3,66	1,25	100,00
1845/46	90,94	3,82	4,21	1,03	100,00
1850/51	84,80	8,64	4,77	1,79	100,00
1855/56	77,59	11,52	10,43	0,46	100,00
1859/60	79,20	15,35	4,97	0,48	100,00
1865/66	88,45	9,18	2,12	0,25	100,00
1870/71	74,78	20,67	3,44	1,11	100,00
1875/76	67,54	27,01	4,60	0,85	100,00
1880/81	58,11	25,85	7,29	8,75	100,00
1885/86	63,72	27,99	6,65	1,64	100,00

<sup>16</sup> Gastos administrativos eram considerados despesas de custeio, os quais englobam os referidos gastos: Família Real, Governo Geral, polícia e bombeiros, Guarda Nacional, justiça, culto, relações externas, dívida externa, dívida externa e principalmente marinha e exercito. Os gastos econômicos seriam o investimento social em capital físico, englobando gastos com estradas ferro, navegação, correios e telégrafos, obras públicas, dívida externa para investimento. Os gastos sociais seriam o investimento social em capital humano, englobando educação e cultura, saúde pública, assistência social, escravos.

1889	58,56	34,33	5,55	1,56	100,00
------	-------	-------	------	------	--------

Fonte: Carvalho, José Murilo. A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial. 2006. p-430.

Observando a tabela acima pode-se perceber que as maiores despesas do governo imperial fica por conta das despesas administrativas, que aumentam de 88,21% do período de 1841/43 para 90,94% em 1845/46 para em seguida dar início a uma queda só interrompida pela Guerra do Paraguai e chegar a 58,56% em 1889. Enquanto isso as despesas relacionadas com as categorias econômicas que se situavam em 3,82% em 1845/46 tem constantes aumentos a partir 1850<sup>17</sup> chegando a 34,33% no último ano do Império. Nota-se que a partir de 1850 quando o Brasil se consolida politicamente há um aumento dos gastos relativos a categorias econômicas acompanhado de uma correspondente redução da preocupação com administração, segurança e justiça. Existe uma mudança clara nas diretrizes do Império a partir de 1850, uma mudança na qual o Estado passa a investir maior porcentagem da sua receita em obras de infra-estrutura, e sem a qual muito dificilmente ocorreria o aparecimento da ferrovia no Brasil. Como aponta Carvalho:

O exame das receitas e despesas do governo nos mostra assim um quadro de mudança de orientação do governo em busca de ação mais agressiva na direção do desenvolvimento econômico, afastando-se das tarefas já cumpridas de construir as bases do poder. Este esforço se dirige fundamentalmente na direção de investimentos que maximizem as vantagens econômica de exportação, sobretudo do café ( 2006, p-285-286)

Após do fracasso da empresa de Cockrane o senado somente voltaria a discutir a questão ferroviária com afinco na sessão do dia 9 de setembro de 1851 onde entrou em discussão a resolução que autorizava o governo a conceber um privilégio a uma ou mais companhias para a construção total ou parcial de um caminho de ferro, que partindo do município da corte, vá terminar nas províncias de Minas Gerais e São Paulo. A grande e decisiva alteração nas discussões fica por parte possibilidade de inclusão da concessão de uma garantia de 5% do capital a ser aplicada a companhia.

Nesta sessão o Senador Francisco Montezuma, apoiado pelo Senador Manoel Assis Mascarenhas, e pelo mineiro Carneiro Leão, julgava que este projeto não poderia passar, pois seria necessário tomar em consideração uma questão preliminar, que vinha a ser, se o

<sup>17</sup>Exceção feita ao período da guerra do Paraguai

país se achava em condições para levar adiante este grande melhoramento material, isto é, construir estradas de ferro. Para ele uma das principais problemáticas fica a cargo do alto custo da estrada de ferro ao Tesouro, visto que este garantiria juros de 5% a empresa<sup>18</sup>. Argumenta o senador que primeiramente deve-se cuidar de um sistema de comunicação por meio da construção de novas estradas comuns, mais baratas, e da conservação das já existentes antes de iniciar a construção de estradas de ferro. Para isso utilizava-se do exemplo de países como a Inglaterra, França, Bélgica e os EUA, que não teriam se principiado a construção de estradas de ferro sem que antes as estradas comuns estivessem em excelente estados, e assim possibilitado um maior desenvolvimento à indústria agrícola. Tamanha a dúvida sobre os benefícios de tão avultado empreendimento se vê no prognóstico do senador sobre a estrada de ferro no Brasil

“Primeiro, nenhuma população, indústria ainda muito acanhada, nenhum espírito de viajar (...), pois as estradas de ferro devem de viajantes produzir o que? Um resultado diametralmente oposto<sup>19</sup>. Ora acrescente-se a isso que a nossa industria não tem necessidade, não reclama imperiosamente o estabelecimento de estradas de ferro; todo o mundo esta contente com conduzir o seu café e seus gêneros sobre as costas de mulas, contanto que haja boas estradas para elas” (MONTEZUMA, 9 de setembro de 1851, p-217).

O senador afirmava que em nosso país tais estradas não produziriam nunca mais de 3%, o que sobrecarregaria as contas do Tesouro, obrigado-o a arcar agora com a garantia de juros. Uma frase resume a idéia sua idéia: “Senhores, ter estradas de ferro ainda é luxo para o Brasil” (MONTEZUMA, 9 de setembro de 1851, p-216). Também o Senador Vergueiro<sup>20</sup> na sessão do dia 10 de setembro de 1851 demonstra sua preocupação sobre os elevados custos da estrada de ferro, principalmente os gastos necessários ao nivelamento do terreno na subida da serra “Que uma estrada de ferro é útil não há dúvidas; mas todas as estradas de ferro, em qualquer parte que sejam feitas, compensarão os desembolsos que necessitam? Esta é a questão.”( VERGUEIRO, 10 de setembro de 1851, p-261)<sup>21</sup>. Vergueiro é a favor

---

<sup>18</sup> Além dos 5% de garantia de juros o senador chama a atenção para a isenção de direitos de importação para todo e qualquer maquinário e produto a ser utilizado pela companhia. Na sua linha de raciocínio o subsídio dado pelo Estado é maior que 5%, visto a isenção dessas potenciais receitas.

<sup>19</sup> Refere-se as estradas de ferro na Inglaterra a qual a receita com o transporte de passageiros e volumoso.

<sup>20</sup> Senador por SP, partido liberal.

<sup>21</sup> Vergueiro pensa na distribuição de novos gastos tendo em conta às prioridades do Império, e aponta como urgente a questão da mão de obra e da colonização no Brasil.

do adiamento da estrada de ferro a fim de se obterem maiores informações e estudos sobre ela.

No que diz respeito ao custo do transporte encontramos outro ponto de concordância entre os senadores Carneiro Leão, Montezuma e Vergueiro, que reclamam do artigo que determina que se tome por máximo do frete da estrada de ferro o custo atual das conduções, pois uma vez que os empreendedores da companhia eram capitalistas, e como tal enxergavam sobretudo o rendimento da empresa, optariam sempre pelos fretes mais altos, entrando em conflito com os interesses dos lavradores que reclamariam fretes mais baixos. A manutenção do custo do frete nas condições já preexistentes não traria benefícios para a lavoura, visto que não diminuiria seus custos com transportes. Calculavam os senadores que a melhoria das estradas comuns já seria suficiente para baixar o frete em 1/3, melhorando assim as condições de desenvolvimento da lavoura.

Outro ponto de descontentamento do Senador Montezuma sobre a referida empresa estaria no elevado gasto do Tesouro numa empresa que beneficiaria apenas a uma parte da população do Rio de Janeiro<sup>22</sup>, enquanto que o capital despendido com tal empresa poderia ser aplicado na conservação e construção de novas estradas comuns que beneficiariam uma maior porção do território imperial. Chamava o projeto de impolítico, pois beneficiaria as províncias do Sul, em nada contribuem com as províncias do Norte.<sup>23</sup> Mais uma vez se retorna as questões regionalistas como elemento de argumentação para negação da construção das ferrovias.

“Pois não vedes, senhores, o estado em que se acham as províncias do Norte? Não observais o ciúme que nelas causa certa preferência dada às províncias do Sul? Pois bem! Dirão as províncias do norte: “O que é que nós lucrámos com a parte do imposto que pagamos para o benefício de cinco ou seis municípios da província do Rio de Janeiro?” (MONTEZUMA, 10 de setembro de 1851, p-247).

Podemos encontrar a mesma insatisfação no Senador Visconde de Olinda, ao enfatizar que o governo deveria tratar de uma linha geral que ligasse o Norte ao Sul do Império

---

<sup>22</sup> O nobre Senador Montezuma faz uma estimativa que a referida estrada teria 100 léguas, e que cada légua custaria no Brasil o equivalente a 400:000\$000 fazendo um custo total de 40,000:000\$. Dado a garantia de 5% do governo temos que os gastos do governo com esta empresa poderiam chegar a 2,000:000\$. Lembremos que esse calculo é uma estimativa do Senador e carece de cálculos e estudos para tal afirmação.

<sup>23</sup> Além do privilegio dos melhoramentos materiais Montezuma observa que as rendas do Império estariam sendo drenados para a província do Rio Grande do Sul, cujas tensões no Prata fazem prementes tais despesas.

ao invés de estradas parciais que beneficiem apenas alguns municípios, assim como pensava o senador potiguar Manoel Mascarenhas:

Sr presidente, se todas as províncias do império concorrem com seu contingente para as despesas públicas, se têm igual direito aos melhoramentos materiais de que carecem, como é que se vai fazer um melhoramento material da maior importância a alguns municípios de uma província do império, deixando todas as outras nesse estado lastimoso em que se acham? (...) Note V.Ex que as províncias não tem estradas, que alguns portos, como o do Maranhão, estão obstruídos, que algumas províncias como o Rio Grande do Norte, Paraíba, Ceará, reclamam, não digo só de estradas mas algumas fontes artesianas; mas diz-se que não há dinheiro para se empreender essas obras, obras da primeira, da mais urgente necessidade; entretanto emprega-se uma grande soma em benefício de 5 ou 6 abençoados municípios da província do Rio de Janeiro! (MANOEL, 11 de setembro de 1851, p-303).

Em suma, os motivos contrários a construção de estradas de ferro nessa primeira fase são:

1. Falta de informações e estudos suficientes
2. Os altos custos sobrecarregarem o Tesouro Nacional.
3. Alta relação custo/benefício
4. Especulação na praça do Rio de Janeiro com papéis de empresas e companhias garantidos pelo governo. Tais empresas desde o início não teriam a condições de realização concreta de seus projetos, seriam criadas somente para obtenção de lucro proveniente da especulação dos papéis da companhia.
5. Caráter impolítico da estrada de ferro: As províncias do Sul são beneficiadas em detrimento do Norte.

Discordando da opinião de seus colegas senadores apresentados acima estão os senadores Batista<sup>24</sup>, Rodrigues Torres<sup>25</sup>, Gonçalves Martins<sup>26</sup>, Clemente Pereira<sup>27</sup>, Mendes dos Santos<sup>28</sup>, Limpo de Abreu<sup>29</sup>. Estes eram a favor da concessão e contra o adiamento da empresa, pois acreditam que tal projeto atenderia aos interesses do Tesouro Nacional e em nada pesaria sobre as contas do governo, pois a empresa teria lucros sempre acima de 5%.

---

<sup>24</sup> Candido Batista de Oliveira era senador pelo Ceará.

<sup>25</sup> Joaquim José Rodrigues Torres, Visconde de Itaboraí, era senador pela província do Rio de Janeiro.

<sup>26</sup> Francisco Gonçalves Martins, também ministro do Império representava a província da Bahia.

<sup>27</sup> José Clemente Pereira foi senador pelo Ceará.

<sup>28</sup> Gabriel Mendes dos Santos foi senador por Minas Gerais.

<sup>29</sup> Antonio Paulino Limpo de Abreu foi senador por Minas Gerais.



Baptista e Gonçalves Martins, olhando sobre a ótica da lucratividade, defendiam que a estrada de ferro seja construída no Sul do país, partindo do ponto mais importante do Império, isto é, a Corte, uma vez que eles consideravam a construção de tal estrada de ferro um ensaio, de cujo sucesso dependeria todas as demais construções desse tipo, inclusive aquelas que irão beneficiar o Norte. Sendo eles, um empreendimento de tal monta assim não poderia começar essa empresa pelas províncias mais pobres, visto que as chances de insucesso seriam maiores, o que justificaria o início de tamanha empresa nas províncias mais prósperas e ricas do Império a fim de garantir seu sucesso inicial.

Uma estrada de ferro tem de ter principio em alguma província; se não for no Norte, será no Sul; e naturalmente deverá ser onde a população for maior e a riqueza mais desenvolvida, por que essa espécie de melhoramento indica que há riqueza e população nos lugares onde se estabelece; não há de fazer por conseguinte nos desertos do Pará, nem nos sertões do Ceará e outros lugares semelhantes; há de ser onde os especuladores e empresários tenham esperanças de obter lucros, desembaraçado o governo de sacrifícios improditivos. (MARTINS, sessão do dia 14 de maio de 1852, p- 63)

Em resposta aos ciúmes e acusações das províncias nortistas sobre o tratamento privilegiado dado pelo governo central às províncias do Sul em detrimento das do Norte, Limpo de Abreu aponta que a prosperidade do Sul seria resultante do alto preço do café no mercado internacional, e não de uma proteção especial com a exclusão das províncias do Norte.

Durante toda essa primeira fase ferroviária que vai de 1835 até 1852, que para alguns autores é considerada uma fase dos malogros e fracassos - o que não deixa de ser realidade - uma vez que nenhuma das ferrovias planejadas e idealizadas nesse período foi construída, é considerada por nós, como uma fase de amadurecimento e debate para a implantação da ferrovia no Brasil. Entendemos que o amadurecimento da questão ferroviária passou necessariamente pelo debate político, que definiram as diretrizes que seriam adotadas pelo Estado. Isso fica evidente nas sessões de 1851 quando o senador Holanda Cavalcanti analisa a maneira que mais convém à construção das estradas de ferro, apontando os diferentes caminhos, tais como:

- 1) garantir o mínimo de juros.
- 2) subvenção
- 3) empréstimos

4) concurso simultâneo do Estado e da industria, pertencendo ao primeiro construir e ao segundo custear os caminhos de ferro.

5) tomada da companhia pelo governo.

Serão esses debates e discussões no plano político que levará a aprovação da lei n. 641 de 1852, que além da manutenção dos direitos anteriores concedia á companhia o privilégio de zona na extensão de cinco léguas tanto de um como de outro lado da estrada e, principalmente, garantia juros de até 5% ao capital empregado na construção de ferrovias, dando condições internas ao aparecimento das primeiras ferrovias no país.

É claro, como vimos, que até 1850 as rebeliões e as questões referentes à abolição do tráfico negreiro ofuscavam a questão ferroviária. Somente com cessar do tráfico e a estabilidade política e social do Império que as ferrovias, assim como outros melhoramentos materiais, ganham espaço no cenário político. Até então o Império do Brasil não estava preparado em nenhum dos planos, seja social, político ou econômico, para a implantação da ferrovia. Logicamente, a estrada de ferro tem grandes dificuldades para sua concretização, algumas que são inerentes a ela, como seu elevado custo, tamanho da obra, técnicas avançadas de engenharia, uso de maquinário pesado, além de ser uma inovação como meio de transporte, trazendo preocupações e desconfianças quanto a sua viabilidade e seus resultados. A utilização de exemplos de países que já possuíam estradas de ferro como Bélgica, Inglaterra<sup>30</sup>, França<sup>31</sup> e EUA são freqüentes nas falas daqueles que defendem e dos que se opõem a implantação da estrada de ferro. Todos os integrantes da classe política têm convicção das vantagens da estrada de ferro em si, o que se coloca em dúvida nesse primeiro momento são quais as vantagens que o Império poderia tirar de tamanha empresa e se os custos envolvidos valeriam tais vantagens. **Sem sombra de dúvida, são as condições endógenas do Império em suas dimensões sociais, políticas e econômicas as grandes responsáveis pelo ingresso atrasado do Brasil na era da ferrovia.**

---

<sup>30</sup> Na Inglaterra os investimentos em ferrovias seria deixado aos particulares, com exceção das ferrovias construídas na Índia no qual o governo se utilizava da garantia de juros para captar o capital necessário.

<sup>31</sup> Na França era adotado o sistema de garantia de juros, compra de ações e subvenções as companhias férreas.

**Fontes:**

Anais do Senado do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional/ Imprensa Nacional, 1840/1852.

**Bibliografia**

BAPTISTA, José Luiz. *O surto ferroviário e seu desenvolvimento*. Anais do III Congresso de História Nacional. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1942.

CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e transição para o trabalho assalariado em São Paulo*. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 1976.

HOBBSBAWN, Eric J. *A era do capital( 1848-1875)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.

MELLO, João Manuel Cardoso. *O capitalismo tardio - contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PINTO, Adolpho Augusto. *Historia da viação pública de São Paulo*. 2. ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.