

ALMIR CHAIBAN EL-KAREH

ATIVIDADES CAPITALISTAS EM SOCIEDADE ESCRAVISTA. ESTUDO DE
UM CASO: A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II DE
1855 a 1865

Dissertação apresentada para ob-
tenção do grau de Mestre em Histó-
ria orientada pelo professor
Arthur Cesar Ferreira Reis.

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA

Niterói, 1975.

CENTRO DE ESTUDOS AFRO-ASIÁTICOS
BIBLIOTECA

BIBLIOTECA
CENTRO DE ESTUDOS AFRO-ASIÁTICOS

7200
385
F43
1975

T
25

AGRADECIMENTOS

A reconstrução histórica da vida da Estrada de Ferro de D. Pedro II de 1855 a 1865 foi possível pela riqueza documental contida em nossas bibliotecas e arquivos públicos. Foram de particular importância neste labor a contribuição dada pela Biblioteca do Ministério da Fazenda, pela Biblioteca Nacional, pelo Arquivo Nacional, pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e pela Biblioteca Estadual de Niterói. Não poderia deixar de lembrar de maneira muito carinhosa a atenção que me dispensaram as funcionárias das salas de leitura destes tres últimos estabelecimentos, muito especialmente as do Instituto Histórico e Geográfico e da Sala Matoso Maia da Biblioteca Estadual. Não fosse a consideração com que me trataram as funcionárias deste último órgão, a redação final deste trabalho não teria sido possível. Muito obrigado a todos.

Gostaria de agradecer também ao prof. Arthur Cesar Ferroira Reis, que aceitou a responsabilidade de um trabalho já começado.

A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II se organizou em 1855, na cidade do Rio de Janeiro, com o objetivo de construir um caminho que ligasse a Corte às províncias de Minas Gerais e São Paulo, através do Vale do Paraíba. Sua importância econômica era muito grande, já que devia servir às zonas cafeeiras do Império, e o café era o nosso principal produto de exportação. Os fazendeiros de café tinham em particular interesse em que ela fosse construída, e o governo, por eles pressionado, tomou todas as medidas possíveis para que a companhia fosse criada e a estrada executada.

Organizada em bases capitalistas, a Estrada de Ferro de D. Pedro II tomou a forma jurídica de sociedade anônima, com um capital social de 38 mil contos. Era, de todas, a maior empresa de sua época, fosse por seu capital, fosse pela complexidade de suas funções. A sua administração e a direção de suas obras eram tarefas para as quais faltava experiência em nosso meio. Sua Diretoria, formada exclusivamente por brasileiros, teve que realizar um esforço sobre-humano, o à custa de ensaios e erros, para poder superar suas limitações e atingir as qualificações necessárias para dirigi-la convenientemente. O recurso à tecnologia e aos técnicos estrangeiros foi indispensável. Nela se destacou, como líder e empresário de primeira ordem, o seu presidente, Cristiano Benedito Otoni, responsável pelas realizações e êxitos alcançados durante os dez anos de vida como empresa privada.

A necessidade de um meio de transporte eficiente e rápido, que carreasse a produção cafeeira, localizada do outro lado da Serra do Mar e por ela separada do seu porto exportador, o Rio de Janeiro, se tornou uma questão inadiável sobretudo a partir de 1850, quando o tráfico negreiro foi extinto, ameaçando de morte a "plantation" cafeeira, exatamente no momento em que a demanda internacional deste produto estava em crescente expansão.

Subordinados aos interesses do capital, os

senhores do café se viam forçados a produzir mais excedentos sem abandonar as antigas formas produtivas. Este se tornou o problema crucial da "plantation" escravista, que procurou equacioná-lo através da Estrada de Ferro de D. Pedro II: ela a aliviaria do fardo da condução de seus produtos, proporcionando um transporte rápido e barato, per-mitindo ocupar um maior número de escravos na produção, antes desviados para os labores improdutivos das tropas.

O Estado brasileiro, não se sentindo em condições de se fazer empresário e dirigir ele mesmo a construção da estrada, preferiu entregá-la à iniciativa privada, capitalista, que na Europa era responsável pelo grande desenvolvimento das nações, mas submetendo-a a seu controle. A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II nascia, desta forma, como resultado de um impulso internacional assimilado pelo Estado brasileiro, que expressou a subordinação formal da economia escravista ao capital industrial, através da criação de empresas capitalistas.

A função dessas atividades capitalistas, mais particularmente a da D. Pedro II, era a de tornar mais perfeita a articulação da economia nacional, baseada na exploração do escravo, com o mercado mundial capitalista. A estrada de ferro devia permitir que o escravo permanecesse rentável apesar do seu constante encarecimento. Ela permitia o avanço por zonas longínquas e não exploradas onde a maior fertilidade do solo compensava a baixa produtividade da força de trabalho, e das forças produtivas em geral.

A execução das obras da 1ª seção da linha só ficou concluída em 1858 e consumiu uma parte muito grande do capital efetivo da empresa. Sua importância era muito reduzida e só tinha significado como primeira etapa de um projeto muito mais grandioso, ou seja, atingir o Paraíba. A 2ª seção, que devia alcançar aquele objetivo, era de todas a mais difícil por ter de transpor a Serra do Mar. O capital da Companhia não era suficiente para a sua construção, forçando a direção da empresa a recorrer ao governo, uma vez que não havia condição, na praça do Rio de Janeiro, de se lançar uma nova emissão de ações. Não podendo oferecer a confiança necessária aos capitais estrangeiros, a emissão de suas ações em Londres também era im-

possível. A solução encontrada foi lançar mão de um empréstimo, emitindo títulos de sua dívida, as obrigações da D. Pedro II, de qual o governo imperial se fez garantidor e fiador incondicional. O empréstimo de 12.600 contos, um terço do capital social da Companhia, foi realizado em Londres com o grupo de banqueiros Rothschild, em 1858, em nome do governo brasileiro, e foi maior de todos os empréstimos por nós contraído até aquela data.

Ficava de uma vez por todas selada a união entre a empresa e o Estado, que já lhe garantia 7% ao ano de lucros sobre o capital efetivamente dispendido nas obras. A construção pode prosseguir e, tão grandes foram os obstáculos oferecidos pela travessia da Serra que, quando o maior de seus treze túneis foi inaugurado, a 3ª seção já estava avançada e em tráfego. O dinheiro gasto com a 2ª seção, cerca de mais de 10 mil contos de réis, somado à elevada manutenção da 1ª seção, levou a empresa a uma situação de crise financeira. (O tráfego além da Serra, sobretudo na margem do Paraíba, era muito intenso mas não dava para cobrir as despesas do restante da linha.) A Companhia se viu na contingência de recorrer a uma nova ajuda do governo, mas desta vez não foi atendida. O Estado então possuidor de mais de 75% do total de suas ações, preferiu encampá-la. Em julho de 1865 a Estrada de Ferro de D. Pedro II passou a ser uma empresa pública. O Estado escravista se transformava em empresário capitalista.

A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II foi criada para fortalecer a economia escravista. Como empresa capitalista devia encontrar os meios mais eficientes e modernos para prolongar a existência do escravismo brasileiro. Assim, através do estímulo dado à iniciativa privada capitalista, e pela aliança realizada com a burguesia brasileira emergente, os senhores escravistas fluminenses puderam reforçar sua organização, seu controle sobre o Estado, e se impor incontestavelmente como classe dominante, retardando o desenvolvimento do capitalismo como modo de produção dominante no Brasil.

SUMMARY

The DOM PEDRO II railway was organized in the city of Rio de Janeiro, in 1855, aiming at building a connection between the Court and the provinces of Minas Gerais and São Paulo across the Paraíba Valley. Its economic importance was very great since it was to be of use to the richest coffee regions of the Empire, and coffee was our principal export. The coffee growers were particularly interested in its construction and the government, urged by them, took all possible steps to promote the company and secure the construction of the railway.

Organized on capitalist foundations, the Dom Pedro II railway became a legal corporation with a capital of 38 thousand contos. It was the largest concern of the time, both for its capital and for the complexity of its functions. Its administration and management were tasks which demanded the experience which was lacking in our country. The Directorship, consisting entirely of Brazilians, had to achieve a super-human effort and at the cost of trials and mistakes overcome their limitations in order to attain the qualification they required to run it satisfactorily. Inevitably they had to resort to foreign technology and foreign technicians. It was Cristiano Benedito Otoni who distinguished himself as a prominent leader and as president of the enterprise, and who was responsible for the achievements and success obtained during the first ten years of its existence as a private enterprise.

The need of a means of transport, efficient and rapid, to deliver coffee produced on the other side of the Serra do Mar which separated it from its sea port Rio de Janeiro, became an unpostponable question especially after 1850 when the slave trade became extinct and coffee plantations were threatened with extinction, just when the product was in demand internationally and

its expansion increasing.

The coffee chiefs, in subjection to the interests of the capital, would be forced to produce more surplus without abandoning the old forms of production. This became the crucial problem of the slave plantation, which tried to equate it through the railway of D. Pedro II: it would relieve it of the burden of transporting its products by providing a rapid and cheap means of transport and allowing a larger number of slaves to be used in cultivation rather than being diverted to the unproductive labour of carrying products.

The Brazilian State, finding itself unable to cope with the management and direct the construction of the railway, preferred to hand it over to a private enterprise, a capitalist company, which in Europe was responsible for the great development of nations, but submitting it to its control. The D. Pedro II railway Company, in this way, was born as a direct result of an international impulse assimilated by the Brazilian State, expressing the formal subordination of slave economy to the industrial capital, through the creation of capitalistic enterprises.

The function of these capitalist activities, especially of D. Pedro II railway, was to perfect the articulation of the national economy, based on the exploration of slaves, with the capitalist world market. The railway should permit the slave to remain rentable in spite of its constant increasing cost. It permitted the spreading of distant regions which were unexplored where greater fertility of soil compensated for the low productivity of labor and of productive force in general.

The execution of the work of the first section of the line was concluded only in 1858 and consumed a large part of the effective capital of the enterprise. Its importance was must reduced and only meant the first stage of a much greater enterprise that was the Paraíba. The second section which should reach that objective was the most difficult of all, because it had to span the Serra do Mar. The Company's capital was not sufficient

for its construction, forcing the management of the enterprise to resort to the government since there was no possibility of issuing a further lot of shares in the Rio de Janeiro market. Unable to offer the necessary trust in foreign capital the issue of shares in London was also impossible. The solution found was by means of a loan issuing shares of the debt bonds of the D. Pedro II railway for which the Imperial government assumed unconditional responsibility. The loan of 12:600 contos, one third of the social capital of the Company was raised in London with the Rothschild group of bankers in 1858, in the name of the Brazilian government, the largest loan obtained so far. Once and for all the union between enterprise and State was sealed, guaranteeing a profit of 7% per year on the capital effectively spent on the work. The construction was able to proceed and so great were the obstacles in spanning the Serra do Mar that when the largest of its 13 tunnels was inaugurated the third section was already advanced and opened to traffic. The money on the second section, more or less 10,000 contos de reis, added for the high cost of maintenance of the first section put the enterprise in a financial crisis.

The traffic beyond the Serra specially along the banks of the Paraíba was very intense but not sufficient to cover the expense of the rest of the line. The Company was obliged to ask the government for a further loan but this time it was not granted. The State now the possessor of more than 75% of the total of its shares preferred to take over. In July 1865 the D. Pedro II railway became a public enterprise. The Slave State became a capitalist executive.

The D. Pedro II railway Company was formed to strengthen the slave economy. As a capitalist enterprise it should find efficient and modern means to prolong the existence of Brazilian slavery. Thus, through the encouragement given to capitalist private initiative, and by alliance with the emerging Brazilian bourgeoisie, the fluminense slave dealers were able to strengthen

their organization, their control over the State and become the dominating class delaying the development of capitalism as the dominant way of production in Brazil.

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I .. O NASCIMENTO DE UMA EMPRESA DE TIPO NOVO	3
I .. Os primeiros projetos de uma Estrada de Ferro no Brasil	3
II .. As exigências do momento	5
III .. As condições para o surgimento de atividades capitalistas	13
CAPÍTULO II .. A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II de 1855 a 1865	27
I .. Condicionantes históricos	27
II .. A Constituição da Companhia da Estrada de D. Pedro II	29
III .. Uma empresa capitalista	54
IV .. Vida e morte de uma empresa privada	84
Capítulo III .. UM CAPITALISMO DEPENDENTE	139
I .. Capitalismo, uma inversão escravidista	139
II .. Uma burguesia sui generis	149
NOTAS	155
BIBLIOGRAFIA	170
ANEXO I .. MAPA DAS COMPANHIAS OU SOCIEDADES ANÔNIMAS REGISTRADAS NO TRIBUNAL DO COMÉRCIO DA CAPITAL DO IMPÉRIO DE 1850 a 1865	190
ANEXO II .. MAPA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II ATÉ JULHO DE 1865	191

INTRODUÇÃO

A escolha do tema - A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II de 1855 a 1865 - se deveu à minha curiosidade em saber sobre o funcionamento das empresas de caráter capitalista dentro de uma sociedade marcadamente escravista, como era a brasileira no início da segunda metade do século passado.

A análise se restringiu apenas aos primeiros dez anos da Companhia porque somente nesse período ela foi uma empresa privada. Interessava-me concretamente estudar as relações existentes entre as atividades capitalista e escravista no âmbito da economia nacional.

As dificuldades foram inúmeras. Ressaltarei a debilidade de nossa historiografia, que muito pouco produziu sobre a estrutura econômico-social do 2º Reinado. Os estudos existentes - alguns muito bons - se referem mais que nada à estrutura escravista de produção. Era natural que as demais formas de produção - todas secundárias - tivessem sido relegadas.

Faz-se mister preencher esta lacuna. A formação econômica e social escravista brasileira só pode ser compreendida em suas relações com as demais formações dentro do sistema mundial capitalista e, ao mesmo tempo, como resultado de múltiplas interações, ao nível nacional, entre o nosso modo de produção escravista, dominante, e os demais modos de produção a ele subordinados.

A análise do funcionamento de uma empresa capitalista no interior da sociedade brasileira, escravista, dava a oportunidade para se descobrir os laços existentes entre estruturas diametralmente diferentes, e em aparência antagônicas, que podiam explicar as bases e as formas de sua coexistência. Abria, também, a perspectiva de se compreender melhor a estrutura de nossa economia escravista em contínua transformação e que, a meu ver, nas décadas dos anos 50 e 60 do século passado atingia o auge do

suas contradições. A partir daí a história registra sua crise.

A ausência quase completa de trabalhos monográficos sobre empresas no período estudado aliada à inexistência em nossa historiografia desta preocupação, que é a minha, me levou à execução de uma obra sem diálogos. Falou-me críticas, não tive em quem me apoiar. Restou-me a pequena, mas muito útil, orientação bibliográfica de meu amigo Ciro Flexarion Santana Cardoso, que permitiu que este trabalho tivesse um alcance teórico-metodológico maior que o meu ensaio anterior, sobre o mesmo assunto.¹

O próprio tema implicava no uso de um instrumental teórico-conceitual complexo. Tratava-se de compreender a existência de uma empresa organizada em bases capitalistas dentro de uma nação escravista. Esta, por sua vez, inserida num sistema mundial capitalista. Tornava-se, portanto, necessário analisar a situação nacional e internacional, estrutural e conjunturalmente; estudar a expansão capitalista e suas relações com o escravismo brasileiro. Utilizei aqui o conceito de "subordinação formal do trabalho ao capital".² A estrutura econômica escravista brasileira foi encarada como um "modo de produção 'colonial' escravista"³, e para compreender suas interações com as economias capitalistas nacionais, utilizei o conceito de "formação econômica e social" empregado por Roger Bartra.⁴

Oxalá este trabalho não tenha sido vão. Gostaria e me empenhei para que fosse uma contribuição. A história só poderá ser global quando for total em sua base.⁵ A monografia deve ocupar um lugar importante em nossa historiografia.

CAPÍTULO I

O NASCIMENTO DE UMA EMPRESA DE TIPO NOVO

I - Os primeiros projetos de uma estrada de ferro no Bra-
sil.

Vinha da Regência de Feijó o desejo de se ligar a Corte com Minas e São Paulo. Esta aspiração manifestava já a importância político-econômica que a região assumia no conjunto da nação. Seguindo o exemplo norte-americano e a fim de atrair capitais europeus, o marques de Barbacena fora encarregado de estudar as condições do mercado inglês, onde se deveria organizar uma companhia que se responsabilizasse por tal empreendimento.⁶

Exatamente seis anos depois do invento de Stephenson, a Lei nº 101 de 31 de outubro de 1835 criava as condições legais e autorizava a concessão do privilégio exclusivo por 40 anos à companhia que se incorporasse com aquele fim. Apesar do empenho de nosso governo, a Inglaterra dividida entre interesses agrários e industriais conflitantes, e envolvida na Questão do Oriente, não se interessou em investir numa nação que apenas começava a se integrar no mercado mundial capitalista como produtora de café⁷ e onde a instabilidade política era uma ameaça a qualquer tipo de inovação.

Sem a ajuda dos capitais ingleses dificilmente se poderia organizar no Brasil uma empresa que tinha pela frente uma obra tão gigantesca. Os problemas que se colocavam eram ao mesmo tempo econômicos e técnicos. Nossos capitais quase todos eles imobilizados em terras e escravos, e no comércio internacional, não se viam atraídos para esse ramo de negócios. A engenharia ferroviária ainda estava dando seus primeiros passos. O Estado, cujas rendas advinham da arrecadação dos impostos sobre as importações, envolvido em lutas internas, parecia incapaz de realizar a acumulação necessária ou preferia não tomar a si a empresa.

A 4 de novembro de 1840, o nosso governo aprovou a solicitação do Dr. Tomás Cochrane, requerida em junho de 1838, de um privilégio por 80 anos para construir

uma estrada de ferro que partindo da Pavuna, no Rio, fosse até Rezende, às margens do Paraíba. A província do Rio de Janeiro, diretamente interessada, aderiu à idéia de se dar em concessão a construção de uma via férrea que atravessasse suas ricas terras, mas sempre que fossem apresentados estudos e plantas.

A companhia se organizou no mesmo mes de sua concessão na praça do Rio de Janeiro. Como não fosse capaz de reunir o capital social decretado de oito mil contos de réis, nem mesmo cinco anos depois daquela data, foi multada em quatro contos. Isto não impediu que seu privilégio fosse revalidado em 1849, quando lhe foi deferido o pedido de uma garantia de 5% de juros sobre o capital aplicado na construção da via férrea.⁸

A garantia de juros concedida pelo Estado consistia numa contribuição anual que somada à renda líquida da companhia devia perfazer os 5% de lucro sobre o capital total realmente investido. O que significava garantir ao capital sua reprodução até este limite. Evidenciava-se a atitude econômica intervencionista de nosso governo, que encontrava paralelo no caso frances.⁹

Nem mesmo com este estímulo a companhia do Dr. Cochrane conseguiu arrecadar o capital necessário para dar início às obras de construção da estrada. Permanecia o impasse se deveria ou não o Estado tomar a si a tarefa. Discutia-se mesmo sobre o irrealismo de tal empreendimento. Cristiano Benedito Ottoni, em sua autobiografia, comentava que o marques de Paraná julgava a estrada de ferro uma utopia, e que esta descrença era geral entre nossos estadistas. Contava ainda que em 1849, quando se falava no projeto, Bernardo Pereira de Vasconcelos dizia zombando: "construam; os trens carregarão no primeiro dia do mes tudo o que há no interior para transportar e ficarão ociosos por 29 dias."¹⁰

Premunido pelo grupo escravista fluminense do seioso de ver a zona cafeeira do Paraíba dotada de um meio moderno de transporte, o governo se apressou em promulgar a lei de 1849 que autorizava a concessão

trução de estradas de ferro no Brasil.

II - As exigências do momento

A - A expansão e transformação do capitalismo.

1 - A especialização econômica internacional

O capitalismo, e com ele a Inglaterra, primeira potência industrial da época, se projetava como modo de produção dominante lançando sua sombra sobre as áreas não-capitalistas do mundo inteiro. Desde muito cedo a América surgira como um amplo mercado para as mercadorias inglesas. Era preciso que se criasse aqui uma real capacidade de compra. Em outras palavras, era necessário que os novos países americanos tivessem uma moeda forte de aceitação nas praças européias, especialmente na Inglaterra. Como não a possuíssem, com suas economias esgotadas pelas guerras de independência, a solução encontrada pela burguesia britânica foi emprestar-lhes libras esterlinas para que com elas pagassem suas importações. Desde 1824 a Bolsa de Londres se viu inundada de valores dos novos Estados americanos. Ao mesmo tempo que negociavam enormes quantidades de títulos industriais, contraíam empréstimos. Coincidindo com estas inversões nos países americanos, a produção e exportação de mercadorias inglesas atingiram índices nunca vistos antes.¹¹

A nova vinculação externa do Brasil com o capitalismo industrial foi muito mais simples e direta que no caso da América espanhola. Aqui praticamente não houve guerra de independência, sobretudo porque Portugal desde o tratado de Methuen de 1703 era mais uma dependência comercial da Inglaterra do que uma verdadeira metrópole no sentido colonial do termo. E porque a transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808, abriu a possibilidade de se criar um aparato de Estado na ex-colônia, criando as condições para a desagregação da velha ordem colonial e para a estruturação da nova ordem nacional.¹²

A nova ordem econômica só era possível pela existência de um mercado mundial suficientemente desenvolvido, no qual os países industriais consumiriam matérias-pri-

mas, e os demais, produtos manufaturados. Isto dependia basicamente do desenvolvimento do capitalismo industrial como vinha se processando na Inglaterra, e se concretizou na segunda metade do século XIX, quando ela se tornou consumidora de matérias primas e gêneros alimentícios em grande escala.¹³

Para assegurar-se do fornecimento de matérias primas e gêneros alimentícios nas quantidades requeridas, a burguesia inglesa não temendo a concorrência de nenhuma outra, inaugurou uma nova política econômica baseada no livre cambismo. Era o fim da tradicional política econômica mercantilista baseada na proteção alfandegária. Esta verdadeira revolução aduaneira era resultado da expansão da produção industrial inglesa. Para vender suas mercadorias teria que comprar de seus clientes suas respectivas produções. Só assim teriam meios de pagar suas importações. Abrindo suas fronteiras, criava um mecanismo de penetração nos mercados externos e de controle sobre os produtos indispensáveis à alimentação de sua população e de suas indústrias. O café ainda que não fosse um gênero de primeira necessidade devia ter seu consumo estimulado.

2- A revolução nos transportes

A revolução dos meios de transporte aquáticos e terrestres, com a introdução do vapor, foi o instrumento necessário à expansão do capitalismo. A rapidez e o transporte de muito maiores quantidades de mercadorias dinamizavam as relações comerciais pelo aceleramento das trocas e pelo barateamento do frete. O suprimento de matérias-primas e gêneros alimentícios facilitado, o crescimento industrial se incrementava também pelo escoamento sempre em maior escala de seus produtos.

O navio a vapor permitiu à Inglaterra deixar seu maior concorrente para trás, o "clipper" norte-americano;¹⁴ e foi sem dúvida alguma o responsável pela maior interação entre as nações no âmbito internacional, e pela criação de um mercado verdadeiramente mundial. A navegação a vapor, servindo de instrumento à expansão do capital industrial em forma, primeiramente, de mercadorias, criou as condições para a especialização produtiva das nações.

No conjunto dessas transformações, a revolução

ferroviária foi a de maior alcance. No quadro da nação industrial, criou um mercado nacional pela primeira vez unificado. Sua introdução nas áreas pré-capitalistas significou, juntamente com a navegação a vapor, o maior escoamento de suas produções, que uma vez accleradas, se viam arrastadas pelo ímpeto dos negócios capitalistas. A interdependência econômica entre as nações se tornava um dado cada vez mais palpável. Mas a revolução ferroviária foi mais que uma revolução técnica e dos transportes, foi também uma revolução econômica.

A construção ferroviária implicou no crescimento da produção mineira (ulha e ferro), da produção siderúrgica (trilhos, vagões, pontes metálicas) e da produção de máquinas e motores. Mas além de responsável pelo desenvolvimento do setor básico das indústrias, incentivou as indústrias leves como a de roupas (uniformes), de vidro (janelas dos trens e estações) e a de construção (pontes, estações). Ao mesmo tempo que a indústria ferroviária estimulava todos os setores da produção, especialmente o básico, ao prestar-lhes serviço, como meio de transporte eficiente e barato, renovava este impulso. Assim, a estrada de ferro que surgia na Inglaterra da necessidade de se oferecer um meio de transporte adequado à extração mineira do carvão-de-pedra, se tornou o principal estímulo dessa produção.

Mas a chamada revolução econômica ferroviária não terminava aí. A construção de ferrocarris exigiu somas de capitais como nenhum outro tipo de inversão. As empresas de então, todas elas de cunho familiar (as sociedades por pessoas), tiveram que adquirir uma nova estrutura e uma nova forma jurídica para poder encontrar os meios legais de reunir o capital necessário a tão vasto empreendimento. A solução encontrada foi o recurso ao dinheiro disperso na população, que deveria se transformar em poupança. A centralização e concentração dessas pequenas parcelas de dinheiro se fez através da criação das sociedades por ações. Primeiro as ações, depois as obrigações (títulos mobiliários), se tornaram o instrumento por excelência para o levantamento dos capitais necessários.

A indústria ferroviária forçava a transformação da empresa. A sociedade anônima permitia concentrar capitais em quantidades fabulosas nas mãos de uns poucos indivíduos, que criavam os mecanismos legais para manter o controle sobre o capital social da empresa. Em torno da estrada de ferro se alinhavam e se entrelaçavam interesses industriais (fornecimento dos materiais) e bancários (fornecimento de capitais e serviços, como a venda das ações e obrigações). Com ela surgiram os grupos econômicos e o capital financeiro. Ela esgotou a capacidade de expansão do capitalismo liberal.

B - O crescimento da economia brasileira

Com a decadência da mineração o Brasil ficara sem um produto de exportação capaz de assegurar-lhe a estabilidade econômica necessária à manutenção da ordem social e da paz política. Após a crise originada com a independência, seguiu-se um período politicamente conturbado que levou ao retorno de D. Pedro I para Portugal. A Regência herdou toda ordem de problemas econômicos, sociais e políticos, caracterizando-se por uma crise geral, onde a luta pelo poder, ou melhor, o choque entre os interesses centralizadores refletia a incapacidade de qualquer grupo social de se impor solidamente aos demais, através do controle do Estado.¹⁵

A Maioridade coincidiu com a expansão dentro do quadro nacional de um produto novo de exportação, o café, cujo consumo aumentava rapidamente na Europa e nos Estados Unidos, e para o qual não encontrava concorrente à altura. A tabela abaixo atesta seu crescimento.¹⁶

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ

ANO	QUANTIDADE (em arrobas)	VALOR (em con- tos de réis)
1840 - 41	5,059,223	17,804
1841 - 42	5,565,325	18,396
1842 - 43	5,897,555	17,091
1843 - 44	6,294,282	17,986
1844 - 45	6,229,277	17,508
1845 - 46	7,034,582	21,307
1846 - 47	9,747,730	21,971
1847 - 48	9,558,141	25,159
1848 - 49	8,600,032	21,513
1849 - 50	5,935,770	22,838
1850 - 51	10,148,268	32,604
1851 - 52	9,544,858	32,954

Com a ascensão do café o principal produto de exportação, sobrepujando a todos os demais com uma larga diferença, como pode ser percebido no quadro seguinte,¹⁷

EXPORTAÇÃO (em contos de réis)

ANO	CAFÉ	AÇÚCAR	ALGODÃO
1847 - 48	25.159	14.121	3,588
1848 - 49	21,513	15,885	3,298
1849 - 50	22,839	14,933	5,768
1850 - 51	32.604	15,779	5,691
1851 - 52	32.955	13,512	4,288
1852 - 53	32.612	17,512	5,094
.....
1859 - 60	60.236	15,558	6,432
1860 - 61	79.660	10,900	4,682
1861 - 62	58.742	22,993	7,786
1862 - 63	56,531	18,808	16,817
1863 - 64	55,985	17,950	28,081

emergia um novo grupo de fazendeiros escravistas, os cafei-
cultores do Vale do Paraíba. Detentores do poder economi-

co passaram a lutar por maior participação política, facilitada pela proximidade da Corte.

Paralelamente a este crescimento do sector agrário, e talvez como reflexo do marasmo econômico dos anos anteriores à década de 40, verificou-se uma nova tendência na distribuição de nossas inversões. Os anos 40 foram testemunhos de um certo desenvolvimento de atividades urbanas, manufatureiras, e do despertar de uma ideologia nova que refletia estas transformações. O Ministro da Fazenda Alves Branco foi seu porta-voz ao decretar a nova tarifa aduaneira que punha fim aos privilégios comerciais ingleses visando cobrir o déficit de nossa balança comercial, ou pelo menos suavizá-lo, "como também proteger os capitais nacionais já empregados dentro do país em alguma indústria fabril, e animar outros a procurar igual destino".¹⁸

Este surto de negócios se evidenciava também em outras medidas de natureza igual. Em 1846 eram baixadas normas reguladoras de nosso confuso padrão monetário. Estabelecia-se que as moedas de prata e cobre seriam apenas empregadas como divisionárias, e as estrangeiras, até então de circulação livre em muitas regiões, deixariam de ser utilizadas nas trocas internas, onde o mil réis seria a única medida de valor.¹⁹

Para promover o espírito de associação de capitais, e para facilitar grande volume de dinheiro necessárias a empreendimentos de vulto, e por isso mesmo pouco praticada no Brasil, foram baixadas normas para a constituição de sociedades por ações pelo Decreto nº 575 de 10 de janeiro de 1849. O Código comercial de 25 de junho do ano seguinte estabelecia os regulamentos para a constituição de todo tipo de empresa, inclusive as sociedades anônimas.

Os anos 40 correspondiam à saída da crise da década anterior. Sua superação se fazia através de vias pouco definidas, de forma tateante. Quando as esperanças nas exportações haviam começado a se desvanecer, quando crescia as expectativas em torno a um possível desenvolvimento fabril voltado para as necessidades de nosso mercado a-

té então abastecido por importações,²⁰ o café se firmou vigorosamente trazendo um novo alento à vida econômica tradicional de cunho colonial. Seu surgimento ainda que paulatino parece ter surpreendido. E como que não fosse esperado, e à sua revelia, exatamente quando começava a caminhar a passos largos, foi promulgada a lei de 4 de setembro de 1850 proibindo o tráfico de escravos. Assim terminava aquela década onde se haviam esboçado todas as contradições que se desenvolveriam nos anos 50 e 60.

C - A Lei Euzébio de Queiroz e suas consequências econômicas

A política inglesa de repressão ao tráfico negreiro se intensificou a partir de 1845. Exatamente um ano depois do tratado comercial de 1844 que punha fim aos seus privilégios estabelecidos no tratado de 1810 e renovados em 1827. Esta coincidência levou a que se interpretasse sua atitude como um ato de represália.²¹ Aproveitava-se ainda do direito que possuía de visita em alto mar aos navios suspeitos de comerciar escravos, e que estava por findar no ano seguinte.

Difícil de compreender esta atitude da parte do governo britânico um ano antes de inaugurar a política livre-cambista. Mas somente naquele ano de 1846 é que a burguesia industrial inglesa conseguiu se impor a sua congênere agrária, através da abolição das Leis do Trigo (Corn Laws) em vigor desde 1815. Isto leva a crer que não era a burguesia industrial inglesa que estava por detrás do Bill Aberdeen, mas os interesses coloniais britânicos, particularmente os antilhanos, produtores açucareiros, que se viam prejudicados pela concorrência de nossos produtos tropicais realizados em bases escravistas. Para eles se tornava de primordial importância a interrupção de nosso abastecimento de escravos. Com o estrangulamento de nossa economia escravista se estabeleceria uma concorrência em iguais condições, ou seja, à base de relações capitalistas de produção.²²

Esta luta interna pelo poder e pela determinação

da política externa britânica esclarece porque ao mesmo tempo que sua diplomacia, apoiada pela armada, procurava por todos os meios acabar com o tráfico de negros, certos de seus setores capitalistas incentivavam direta ou indiretamente nossa economia, reforçando sua estrutura escravista de produção fosse pela importação de nossos produtos, fosse pela exportação de suas mercadorias - bens de consumo e de produção - e de capitais.

A Lei Euzébio de Queirós era resultado das pressões inglesas, mas não só. Era preciso que alguns setores de nossa sociedade, com poderes de decisão e influência governamental estivessem coniventes. Aqueles setores escravistas decadentes e envidados viam no fim da importação de negros a solução de seus problemas econômicos. A escassez provocaria a valorização de seus escravos, e os traficantes, seus credores, passariam à marginalidade.

A medida se via facilitada pelo fato de que o comércio negreiro estava constituído em sua maior parte por capital estrangeiro, especialmente português, e o sentimento anti-lusitano estava generalizado na população. Coube a um gabinete conservador declarar o comércio escravista - pedra angular de nossa economia havia três séculos - insustentável, suspender o tráfico e executar a decisão. E em menos de dois anos o governo conseguiu o "que em mais de vinte anos não tinha podido conseguir, nem jamais conseguiria a pedrada Inglaterra".²³

O setor comercial de importação e exportação disputava pacificamente o monopólio do capital líquido de nossa economia. Dentro dele o comércio de escravos cumpria o papel mais importante, o de repor a força de trabalho como principal meio de produção, sendo talvez o de maior lucratividade. Com a abolição do tráfico, "a grande soma de capitais que nesse anti-católico giro se empregava, refluíu às nossas principais praças comerciais em busca de novo emprego."²⁴ Os contemporâneos viram aí a causa do progresso material porque passou o país nos anos subsequentes.

O comércio interno de escravos se transformou num novo produto de capital, mas não era suficientemente

amplo para absorve-lo todo. Uma boa parte dele se transferiu para Portugal com os traficantes expulsos do país, provocando uma pesada sangria em nossa acumulação.²⁵

É provável que outra parte deste capital em disponibilidade tenha se dirigido à agricultura, mas, sobretudo, para aqueles setores novos de nossa economia, que viam se desenvolvendo durante a década de 40 - algumas fábricas e empresas de serviços - sendo responsável pelos "melhoramentos materiais que até 1852 tinham sido inteiramente abandonados"²⁶ e que poderiam permitir altos benefícios.

III - As condições para o surgimento de atividades capitalistas no 2º reinado.

A - As condições nacionais

Era preciso "reunir os capitais, que se viam repentinamente deslocados do ilícito comércio, e fazê-los convergir a um centro, donde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país."²⁷ Dirigí-los para áreas não tentadas, diversificando uma inversão, implicava numa mudança da mentalidade empresarial da época. Um grupo novo, portador de uma nova ideologia, capaz de enfrentar os riscos e as aventuras dos novos empreendimentos, se apresentou a campo. Era o nascimento de nossa burguesia empresarial capitalista.

O país não tinha experiências neste gênero de negócios. E o que poderia ser uma desvantagem tornara-se talvez um atrativo: tratava-se de uma área ainda inexplorada pelo capital industrial. Seu instrumento foi a sociedade anônima. Um contemporâneo comentava: "A superabundância de capitais animava as novas empresas industriais por meio de associações anônimas, e neste sentido se principiavam a organizar companhias para com os seus capitais se explorarem diversos ramos ainda até então não tentados, e em todas as reuniões comerciais não se tratava senão do questões econômicas, e dos melhoramentos materiais que reclamava o país."²⁸

Pelo Código Comercial de 1850 ficavam formalmente estabelecidas as sociedades por ações - as comanditas por ações e as sociedades anônimas aqui denominadas compa-

nhas. A vantagem das associações anônimas residia em que só havia uma categoria de sócios que só eram responsáveis pelo capital investido no valor de suas ações. Mas porque nenhum sócio era responsável com sua própria fortuna, como no caso das demais formas de sociedades, a companhia só podia funcionar com aprovação do governo depois de realizada uma investigação sobre a seriedade dos sócios fundadores e da empresa.²⁹ Desta forma, toda companhia passava pelo crivo do Estado.

A responsabilidade limitada significava riscos limitados. Permitia vôos mais altos e uma margem de especulação muito maior. Por isso ficou de moda. "Perde quem perde, e cada qual trata de readquirir o tempo e o dinheiro perdido fazendo novas especulações".³⁰

Certos meios políticos, representantes das formas tradicionais de organização, se chocaram com a nova estrutura empresarial. Diziam que o comércio do Brasil não estava educado ainda para o desenvolvimento e manejo das companhias industriais anônimas, e nem tampouco para as operações bancárias, quando estas se apresentaram em grande profusão na praça do Rio de Janeiro. Mas as forças econômicas eram mais poderosas que os preconceitos e "por menos instruído que se seja nos princípios econômicos, sabe-se que os capitais inativos, além de não produzirem lucro, ocasionam prejuízos; visto que é um roulo prejuízo deixar de fruir alguma renda dos capitais que se possuem. Esta verdade que a mesma prática confirma e demonstra, não podia ser desconhecida na praça desta capital, onde existem muitos negociantes inteligentes, e empreendedores ativos; força era dar uma aplicação lucrativa às somas retiradas do tráfico da carne humana, as quais estavam acumuladas improdutivamente nos cofres de seus possuidores; disso, pois, cuidaram os capitalistas.

"O Brasil, país novo, e onde o comércio tinha sido praticado sempre individualmente, ou em pequenas associações, porque o sistema de grandes empresas efetuado pelas companhias não tinha sido posto ainda em ação, devia passar, como passou, por um período de aprendizagem, no qual quase sempre os inexperientes contribuem com a sua

quota para o prejuízo total das massas, e ganho real dos espertos; isto aconteceu na praça do Rio de Janeiro."

"Em começo do ano de 1852 principiou a sentir-se uma agitação até então desconhecida nos nossos meios comerciantes: o espírito das empresas, como que de chofre foi lançado na capital do Império. Na praça do comércio, assim como em todas as reuniões dos capitalistas e negociantes, só se falava em associações anônimas para isto e para aquilo; fez-se propagar a idéia de que só por meio das grandes empresas devia vir o progresso do país, que, segundo se dizia ia retrogradando".³¹

O rápido crescimento bancário exprimia a intensidade dos negócios que exigiam maior circulação monetária e créditos. Receoso diante do surto de especulação e agiotagem, o governo tratou em 1853 de centralizar o sistema de crédito comercial. Intervindo nos dois principais bancos da cidade do Rio de Janeiro, o Comercial e o do Brasil, criou pela sua fusão o terceiro Banco do Brasil, com monopólio da emissão, na tentativa de regularizar o meio circulante. Ficava oficializada a subordinação desta empresa de crédito ao Estado, e aos interesses que ele representava.³²

O sistema bancário e financeiro se tornou o centro das atenções da política econômica nacional na época. Sua importância crescia na medida em que se transformava na medula de toda a economia. Como receptores de capitais, de depósitos, os bancos passavam a ser o principal instrumento de centralização e distribuição de capitais. Podiam fornecer créditos à agricultura, ao comércio, às indústrias e às empresas de serviços. Deviam também prestar-lhes serviços pela venda de suas ações ao público, pelo pagamento de seus dividendos aos acionistas, etc. Os juros pagos sobre os depósitos eram o meio de atrair as parcelas de dinheiro inertes e dispersas na população, convertendo os recursos inutilizados "para a criação da riqueza individual e conseqüentemente nacional."³³

A atitude intervencionista estatal, consubstanciada no direito que lhe assistia, pelo Art. 10º do Decreto nº 575, de dissolver as sociedades anônimas sem a inter-

venção dos votos dos acionistas,³⁴ não se restringia ao sistema de crédito. Sua intervenção se estendia às companhias de estrada de ferro e navegação que serviam a mais de uma província, cuja criação estava sujeita a uma autorização legislativa especial por serem consideradas de caráter político antes que particular, visto que se instituíam tendo por objeto trabalhos de utilidade pública.³⁵

A estes fatores - disponibilidade de capitais, um novo grupo empresarial, uma nova mentalidade especulativa, a institucionalização das sociedades anônimas, e um sistema de créditos - veio a agregar-se outros mais: uma abundante oferta de trabalho barato, tornando viável o surgimento das atividades capitalistas.

As novas atividades urbanas podiam utilizar, e ao mesmo tempo ocupar, aqueles indivíduos até então marginalizados do esquema econômico-social escravista que praticamente se reduzia à fórmula senhor-escravo. A presença desta população ociosa pode ser detectada nas palavras indignadas de Sebastião Ferreira Soares, em 1860: "No nosso país, porém, não existe nenhuma das causas que atuam latentemente na velha Europa para que haja o pauperismo, e por isso admira que já em tão grande escala ele vá aparecendo nas nossas cidades e povoados, e até mesmo junto dos mais importantes estabelecimentos rurais; mal que nestes últimos tempos tem tomado proporções aterradoras aqui na Corte, e nas outras capitais de primeira ordem no Império; cumpre pois, quanto antes, combater este flagelo em sua origem, a fim de aliviar os cidadãos laboriosos do peso encargo com que carregam, contribuindo para a sustentação dos proletários".³⁶ Cobia ao capitalismo transformar o vagabundo em assalariado, o mendigo em força de trabalho produtiva.

B - As condições internacionais

O impetuoso surto de empresas capitalistas em distintos setores da economia, particularmente no de serviços,³⁷ a partir principalmente do ano de 1852, não estava ligado apenas, como foi visto, à liberação do capital até então investido no comércio de africanos. Se este capital se orientava para a montagem de empresas urbanas de cunho

capitalista, é porque se haviam criado historicamente as condições para isso.

O Brasil se integrava ao mercado mundial como maior produtor e fornecedor de café no momento em que as relações comerciais internacionais passavam por profundas transformações. Era a época do liberalismo econômico que, em termos de intercâmbio internacional, se expressava através da política livre-cambista e da divisão internacional do trabalho.

Nesta fase do capitalismo liberal eram abandonadas definitivamente as relações comerciais mercantilistas baseadas na existência do "exclusivo" metropolitano. Mas isto não significava que a dominação e a exploração internacionais houvessem chegado ao seu fim. Tratava-se apenas de uma reorientação em sua forma e conteúdo. Agora, o comércio era realizado entre nações livres e soberanas, e a exploração de umas sobre outras se fazia através de mecanismos mais sutis, onde o que importava menos era uma balança comercial favorável. Era esta a grande reviravolta que o capitalismo tornara possível.

Os países industrialmente mais desenvolvidos passaram a se caracterizar no âmbito das relações internacionais por uma balança comercial permanentemente desfavorável, importando mais do que exportavam. Esta aparente debilidade econômica refletia o crescente desenvolvimento das economias industriais e sua necessidade de, comprando matérias-primas e gêneros alimentícios, criar condições de vender suas mercadorias.

Mas se sua balança comercial era deficitária, a dos "invisíveis" - serviços e transferências - era continuamente superavitária, permitindo que a balança das contas correntes apresentasse sempre saldos positivos. Esta situação se expressava através de um movimento permanente de capitais de fora para dentro destas economias, resultado de uma balança final de pagamentos positiva, base para uma acumulação do capital sempre maior.

Contrariamente, os países produtores de matérias-primas e gêneros alimentícios passaram a apresentar u

na balança comercial sempre positiva³⁸ e a das contas correntes em permanente déficit. Para suprir este saldo negativo representado por uma dívida externa, e sem um estoque monetário (em ouro) para saldá-la, recorriam a empréstimos no estrangeiro, que terminavam por se acumular.

Este processo de endividamento caracterizou as relações econômicas internacionais brasileiras durante todo o século XIX. Era o resultado de nossa inserção no mercado mundial como economia dependente do capitalismo, especialmente do inglês que tinha o controle dos transportes marítimos (frete) e estava na dianteira do movimento de industrialização. Nosso déficit permanente era a expressão do mecanismo de expropriação de nosso excedente, ou seja, da subordinação de nossa economia escravista ao capital industrial em seu processo de acumulação em escala mundial.

A expansão do capitalismo, sua dominação sobre áreas não capitalistas, motivaram o desenvolvimento de atividades empresariais de cunho capitalista no Brasil a partir dos anos 50 do século passado. Isto explica, em parte, porque é que para este setor se desviou uma boa parte do capital comercial liberado pelo sistema escravista, com a interrupção da importação de escravos. A lucratividade dos novos negócios dentro de um contexto tradicional e a facilidade de sua difusão na proporção em que transformavam os métodos comerciais antiquados, ajudam a compreender o impulso que eles tomaram. No entanto, a compreensão do surgimento e desenvolvimento destas atividades capitalistas só pode ser total se sua explicação ultrapassar o nível das simples relações de trocas internacionais e alcançar os mecanismos estruturais das quais são reflexo: as relações entre diferentes modos de produção.

C - Alguns problemas teóricos

O Brasil no período aqui analisado é encarado como uma formação econômica e social "colonial" escravista. Isto significa dizer que o conjunto dos modos e formas de produção, que constituíam a estrutura econômica brasileira naquele momento, estava marcado pelo modo de produção "colonial" escravista³⁹, capaz de impor seus interesses às de -

mais formas e modos de produção nacionais. Vale dizer que a produção escravista era dominante e subordinava todas as outras formas de produção no âmbito da nação. O instrumento de dominação era o Estado. Neste sentido, ele era a síntese da sociedade na medida em que expressava, a nível político e jurídico, todas as relações de dominação-subordinação estabelecidas em sua base econômica e definidas como relações entre diferentes classes sociais.

Deste ponto de vista, as atividades capitalistas emergentes estavam subordinadas aos interesses escravistas, que se valiam do controle sobre o aparato estatal. Para R. Bartra, a subordinação implica, ao nível do modo de produção, num duplo caráter: o próprio e o que lhe confere a subordinação.⁴⁰ Assim, o modo de produção capitalista brasileiro devia expressar, naquele momento, em sua própria estrutura esta subordinação ao modo de produção escravista brasileiro. O que equivale a afirmar por um lado, que um modo de produção é uma categoria concreta na medida em que só se define em suas relações com os demais modos de produção de uma formação econômica e social historicamente determinada. E por outro, que o conceito de formação econômica e social deixa de ser descritivo, adquirindo um caráter explicativo na relação dominação-subordinação, estabelecida entre os distintos modos de produção que o definem.

Esta análise se sorveu também de um outro conceito, o de "subordinação formal do trabalho ao capital"⁴¹, para explicar como e porque no interior desta formação econômica e social escravista se estruturou um modo de produção capitalista.

Este conceito se refere às relações entre o capital e aqueles modos de produção pró-capitalista que a ele se subordinam sem que seus processos produtivos sejam transformados. Ele permite compreender como o capital comercial foi capaz de extrair o excedente desses modos de produção sem romper com suas estruturas produtivas, através da mais-valia absoluta. Quer dizer, a subordinação implicava na continuidade e maior duração das horas de trabalho como meio de produzir mais excedente e atender

à demanda do capital. Subordinada, a produção pré-capitalista crescia quantitativamente e não qualitativamente.

Aqui, o conceito foi reelaborado em função do momento histórico analisado. Se nossa estrutura escravista havia nascido subordinada e em função da expansão do capital comercial, (daí ser "colonial"), agora ela estava submetida ao capital industrial, ao modo de produção capitalista, dominante no quadro mundial. Esta mudança implicava em novas formas e conteúdo de dominação e, portanto, de subordinação. Se as relações metrópole-colônia tipicamente mercantilistas haviam sido abandonadas, na fase de expansão do capitalismo liberal muitas vezes se manteve a "subordinação formal" de economias não-capitalistas ao capitalismo, ao capital industrial. Foi o caso do Brasil. Somente na fase de expansão do capitalismo monopolista (imperialismo) é que esta "subordinação formal" daria lugar à "subordinação real do trabalho ao capital" pela transformação radical do processo produtivo através da introdução de inovações técnicas e relações de produção tipicamente capitalistas (mais-valia relativa).

Penso que, no quadro da "subordinação formal", a passagem da dominação do capital comercial para o capital industrial significou uma mudança sobretudo ao nível das formas e menos do conteúdo da dominação, na medida em que permanecia "formal". Por outro lado, se a estrutura produtiva escravista não se modificava, mantendo-se "colonial", sua resposta à dominação do capital industrial se fazia de forma totalmente nova. (A mais valia absoluta seria extraída forçando uma maior "racionalidade" da produção escravista que cada vez mais se "especializa".

Levando-se em conta a conjuntura da época - maior inserção da economia brasileira no mercado mundial capitalista, ascensão do grupo cafeeiro e abolição do tráfico negro -, esta "especialização escravista" se fez através de uma série de medidas que procuraram concentrar a mão-de-obra escrava no setor fundamental da economia, na produção de gêneros exportáveis, especialmente na do café. Era preciso não desviar dela sua força de trabalho. Uma das soluções encontradas foi a dinamização dos setores de ser-

viços, que permitiriam também um melhor funcionamento da estrutura escravista de produção. Quem melhor podia atender a essa necessidade, pelo nível de suas forças produtivas, era a empresa capitalista.

D - A reação escravista

Em nossa estrutura econômica nos anos 50 e 60, era a agricultura de exportação o seu setor mais rico e importante. Destacava-se a produção de açúcar, algodão, fumo e outros gêneros tropicais, mas sobretudo a de café do vale do Paraíba. Esta agricultura era realizada segundo os métodos produtivos coloniais, dentro de grandes unidades de produção trabalhadas por escravos, onde o produto recebia um primeiro beneficiamento antes de ser comercializado, a "plantation".

Sobre esta organização econômica, que predominava sobre todas as demais formas de produção então existentes, mas que a ela estavam subordinadas pela própria estrutura de poder, o Estado, se erguia uma civilização com pretensões aristocráticas (apoiar de permanecer ligada ao mundo capitalista pelos laços da produção mercantil) caracterizada essencialmente pelo domínio que conferia aos proprietários de escravos o controle exercido sobre a mão de obra. Era sobre a escravidão que repousava a vida econômica, social e política do Brasil.

A abolição do tráfico de escravos desfechou uma punhalada na formação econômica brasileira, ao ferir mortalmente seu principal modo de produção, o escravista. A ameaça a sua própria existência social, enquanto classe, vinda das pressões inglesas e da legislação nacional, fez com que os senhores de escravos das florescentes regiões cafeeiras tomassem medidas para se protegerem. Era sua sobrevivência que estava em jogo. Sua reação teve um duplo caráter: foi ao mesmo tempo conservadora e progressista. Eram os sinais do tempo.

Era conservadora na medida em que os fazendeiros do café ao se aprovisionarem de escravos no Nordeste, na maior quantidade possível, mesmo que para isso fossem obrigados a se endividar,⁴² deram início a um intenso co-

mércio interprovincial de negros, no sentido nordeste-sudeste, permitindo que a área cafeeira do Vale do Paraíba pudesse manter seu ritmo de expansão.⁴³ Assegurando-se do trabalho escravo mantinha-se o processo produtivo, não o renovavam.⁴⁴

A utilização desta mão de obra desqualificada, desinteressada da produção, em condições sub-humanas de vida, sujeita a um regime alimentar deficiente, resultava não só num muito baixo rendimento do trabalho escravo, como impedia ou diminuía a eficácia de novos métodos e técnicas de produção. Como o capital ficava na sua maior parte imobilizado em terras e escravos, a inversão em técnicas mais avançadas representava um esforço muito grande e arriscado. O escravo por incapacidade ou má vontade não tirava o melhor proveito delas. Por outro lado, a presença de grandes extensões de terras ainda não aproveitadas estimulava a permanência dos métodos e técnicas produtivas tradicionais de cultivo e, com eles, da própria escravidão.⁴⁵

Ao mesmo tempo em que era mantida a escravidão no setor fundamental de nossa produção, aqueles mesmos senhores que dela se beneficiavam economicamente, social e politicamente, e defendiam o status quo agrícola, tratavam de promover a sua expansão pela modernização da infra-estrutura de serviços, e mesmo do setor industrial, que lhes serviam. Este caráter progressista da reação escravista era resultado de sua subordinação ao capitalismo mundial.

O mercado mundial capitalista se apresentava como consumidor de nossos produtos e fornecedor de mercadorias industrializadas e capitais. A nossa economia, desde sua origem, só tinha razão de ser na medida em que se mantivesse a ele vinculada através do binômio exportação-importação. O trabalho escravo era quem permitia a existência deste vínculo. O escravismo era um mal necessário dentro do sistema capitalista mundial.

Era preciso produzir para um mercado em contínua expansão e em regime de concorrência. Em outras palavras, se fazia mister produzir sempre em maiores quantidades e a custos mais baixos. Sem transformar seus métodos produtivos o aumento da produção só era possível pela mais intensa ex

ploração da força de trabalho e pela especialização das atividades produtivas da "plantation". A política de modernização do Brasil, pela introdução de atividades capitalistas fora dela, era a resposta escravista à dominação capitalista. O sistema se transformava, seu modo de produção fundamental permanecia intacto.

E - O Estado e as empresas capitalistas

A ideologia progressista nascida nos meios empresariais novos começava a soprar em todas as direções. Resultado dos avanços materiais realizados nos centros urbanos, era expressão do desenvolvimento acelerado de nossas exportações.⁴⁶ A imprensa foi sua porta-voz e muito cedo os setores urbanos estavam imbuídos dela.⁴⁷ Quase todas as correntes políticas, a abraçaram. Algumas, com certa timidez e desconfiança, outras entusiasmadamente.

Em 1851, em sua fala do trono, o imperador admitia a tendência renovadora: "Esforçemo-nos em obter o concurso de todos, preferindo à discussão de princípios abstratos de política à dos remédios para as primeiras e imediatas necessidades do nosso país." [A analogia entre o crescimento de nossas exportações e o aceleramento de nossas atividades capitalistas era percebida pelo ministro da justiça Eusébio de Queirós em seu discurso do dia 3 de junho da mesma época: "Tendo de apresentar ao corpo legislativo o estado verdadeiramente lisongeiro a que tem chegado o país e que me revolta por todos os maneirados porque a prosperidade pública pode fazer-se conhecer, já pela espantosa elevação da receita, já pelo desenvolvimento do espírito de empresa que tem entre nós chegado nestes últimos tempos a um ponto que não havia memória (...) já pela abundância de capitais, que tem chegado ao ponto por todos nós sabido, pois vemos os bancos conseguirem em poucos dias reunir capitais, que antigamente não conseguiam no espaço de meses."⁴⁸

À medida que o progresso material era apresentado como panacéia nacional, capaz de superar as rivalidades políticas, unificando os interesses partidários, conservadores e liberais, cresceu o interesse do governo em estabe

lecer um controle sobre a marcha dos acontecimentos econômicos com seus reflexos políticos. "A Conciliação, pois, não era a concepção abstrata de algum estadista, era a expressão do verdadeiro estado da nossa sociedade, era a resolução do nosso problema social sob as condições que os acontecimentos tinham estabelecido".⁴⁹ Em 1856, o imperador proclama a ordem interna consolidada "pelas tendências do povo para o trabalho e para os melhoramentos do país".⁵⁰ A centralização política caminhava de mãos dadas com o progresso econômico.⁵¹

ANO	IMPORTAÇÃO (em contos de réis)	EXPORTAÇÃO (em contos de réis)
1833 - 34	36,237	33,011
1834 - 35	36,557	32,998
1835 - 36	41,495	41,442
1836 - 37	45,191	34,182
1837 - 38	40,759	33,511
1838 - 39	49,446	41,598
1839 - 40	52,358	43,192
1840 - 41	57,727	41,671
1841 - 42	56,040	39,084
1842 - 43	50,639	41,039
1843 - 44	55,289	43,800
1844 - 45	55,228	47,054
1845 - 46	52,193	53,630
1846 - 47	55,740	52,449
1847 - 48	47,349	57,925
1848 - 49	51,569	56,289
1849 - 50	59,165	55,032
1850 - 51	76,918	67,788
1851 - 52	87,332	73,644
1852 - 53	92,860	66,640
1853 - 54	85,838	76,842
1854 - 55	85,171	90,699
1855 - 56	92,778	94,432
1856 - 57	125,351	114,553
1857 - 58	130,440	96,247
1858 - 59	127,723	106,843
1859 - 60	113,028	112,958
1860 - 61	123,720	123,171
1861 - 62	110,531	120,720
1862 - 63	99,073	122,480

Sendo muito recentes as atividades capitalistas, era natural o surto de especulação e a formação de empresas carentes de bases sólidas, que terminavam falindo, provocando um mal-estar ainda desconhecido. A ação do Estado foi se moldando, pouco a pouco, e na medida das transformações porque passava a nossa estrutura capitalista. Estado paternalista que era, não poderia deixar de se imiscuir na vida econômica da nação, a fim de orientar o seu desenvolvimento. Por isso "os homens refletidos do país temeram, e com razão, da má direção que ia tomando tal monomania; e houve quem tomasse a si o insano trabalho de conduzir os espíritos transviados para o caminho da razão; e como essa medida reclamava urgência, tratou desde logo de realizar suas previsões aplicando cura ao mal".⁵¹

A novidade que representava para o Estado escravista brasileiro esta contata com as atividades capitalistas no interior de sua própria jurisdição, era evidente. As medidas legais que tomava, ora para incentivá-las, ora para reprimi-las, definiam sua insegurança. Sua política bancária serve de exemplo. Segundo Sebastião Ferreira Soares, os muitos privilégios que o governo conferiu ao Banco do Brasil, "devendo contribuir para a sua solidez, também concorreram na mesma razão para o monopólio do crédito, e indiretamente para o jogo da agiotagem que se observou nesta capital (...). Autorizado o agio, ficou sancionado o jogo das ações, não só das do Banco do Brasil, como de todos os outros que em seguida àquele se tentaram organizar; a audácia estava a par do ganho! Todos queriam formar o seu banco, e, mal formulavam os estatutos, mesmo antes de aprovados pelo poder competente, eram transferíveis as cautelas de suas ações. Foi uma época calamitosa a que então atravessamos, ou, para melhor me exprimir, parodiarei a bem expressiva frase de um dos nossos homens de Estado - Houve um carnaval bancário."⁵²

O vínculo entre a empresa capitalista e o Estado se estreitou como resultado do empenho deste em não perder o controle sobre o conjunto das atividades econômicas, o que foi facilitado pela debilidade do empreendimento ca-

pitalista. Se por um lado a criação das sociedades anônimas dependia da aprovação governamental, por outro lado era ele quem podia assegurar sua existência pela concessão da garantia de juros. Muito poucas foram as companhias que puderam dispensar este favor ou a subvenção governamental, no período analisado. Esta realidade, a baixa lucratividade da maioria das sociedades então organizadas, as prendia cada vez mais aos favores do Estado. A aceitação de favores e privilégios implicava na subordinação dos interesses capitalistas aos do Estado escravista. Esta aliança, em alguns casos, foi levada às últimas conseqüências. A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II foi, por isso mesmo, por mim chamada "filha branca de mãe preta".⁵¹

CAPÍTULO II

A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

1855-1865

I - Condicionantes históricos

Ao autorizar, em junho de 1852, a construção de estradas de ferro no Brasil, o governo atendia aos reclamos da classe escravista, especialmente a dos fazendeiros de café fluminenses, apreensivos com a interrupção do fornecimento de negros vindos da África. Precisavam se recuperar do golpe que lhes fora recentemente assestado.⁵⁴

As medidas econômicas de conteúdo liberal adotadas a partir daquele ano, como a revisão das tarifas aduaneiras, indicaram sua maior participação e controle nas decisões políticas.

A - Os avanços técnicos ferroviários

A engenharia ferroviária vinha se transformando rapidamente. Na década de 30, o francês Marc Seguin construiu uma caldeira "tubular" que aumentava a superfície de calor provocando maior quantidade de vapor, e, portanto, maior potência do que a de Stephenson. Por volta de 1850 foi inventado o "boggie", carro orientável que permitia ao comboio se inclinar nas curvas da via, possibilitando o aumento do conjunto locomotiva-vagões. Com isso aumentava a capacidade de transporte e a possibilidade de construir curvas mais acentuadas. Tornara-se viável construir as linhas de montanha. Nesta mesma época difundiu-se o uso de trilhos de ferro, mais duráveis, tornando as viagens mais seguras e aumentando a capacidade de transporte.⁵⁵

Nos Estados Unidos, o rápido crescimento da população e do comércio forçaram um desenvolvimento tal da construção ferroviária, que muito cedo seus trens podiam se comparar em qualidade e durabilidade com os europeus. As condições das estradas de ferro norte-americanas eram bastante distintas. As longas distâncias que cobriam, a mobilidade da população, o transporte de produtos volumosos, as dificuldades do terreno, tudo contribuía para sua transfor

mação. O peso e o tamanho do material rodante norte-americano ilustravam esta tendência.⁵⁶ Aí residia na realidade o essencial da revolução ferroviária: sua rapidez, sua capacidade de transporte.

Em seu conjunto, os avanços da engenharia ferroviária realizados na Europa, especialmente na Inglaterra, e nos Estados Unidos, permitiram que o ideal de se ligar, por uma estrada de ferro, a Corte ao Vale do Paraíba, transpondo a Serra do Mar, se tornasse possível. Aqueles países, particularmente os Estados Unidos por suas condições físicas, serviram de laboratório para os primeiros ensaios ferroviários no Brasil.

B ... Os interesses em jogo

A construção de uma ferrovia atravessando uma região já ocupada e economicamente a mais próspera do país, colocava em jogo muitos e variados interesses. Não se tratava, como no caso norte-americano, da oposição feita por interesses já estabelecidos e ligados às vias e meios de transporte. Aliá, as companhias responsáveis pela abertura de canais e pela navegação a vapor dos lagos e rios, só admitiram a estrada de ferro como um complemento de suas atividades, mas nunca como concorrente.⁵⁷ Aqui, a ausência de um grupo de interesses contrário à sua instalação, com exceção daquele representado pela rodovia União e Indústria, o transporte tradicional consistindo nas tropas de mulas, frequentemente sob o encargo dos fazendeiros, e face às vantagens que apresentava como meio de transporte, a estrada de ferro estava fadada a monopolizar o carreamento da produção do vale para o litoral. (As lutas que se travaram diziam respeito ao seu traçado. Dele dependeria a prosperidade ou decadência dos caminhos de terra e fluviais já existentes, de muitos portos fluviais ou do fundo da baía de Guanabara, e de regiões inteiras.)

Por isso mesmo, a construção de uma tal estrada foi objeto do interesse daqueles grupos que viam nela a realização de seu sonho, qual seja, o de ter suas terras e plantações, ou os núcleos rurais por eles controlados, cortados pelo meio de transporte mais moderno da época. Foi o

caso da importante família Teixeira Leite, de Vassouras. Contando com o apoio dos chefes do partido conservador, do qual era um poderoso suporte eleitoral, ela fez vir e custeou dois engenheiros ingleses, os irmãos Waring, para que fizessem um estudo da região que deveria ser beneficiada, desde a capital até a margem do Paraíba.

II - A Constituição da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II.

A - O Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852

Por ele o governo ficava autorizado a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Corte fosse terminar nos pontos tidos como mais convenientes das províncias de Minas Gerais e São Paulo. A concessão compreendia o privilégio da estrada de ferro por um prazo que não excedesse 90 anos, contados da incorporação da Companhia. Um privilégio tão longo se devia ao fato de que na Europa, as empresas ferroviárias denunciavam os prazos por 30 anos como demasiadamente exíguos para recuperarem com lucro seus capitais investidos.

A companhia teria o direito de desapropriar, na forma da lei, os terrenos que fossem necessários ao leito da estrada, estações, armazéns e demais obras adjacentes; e o governo lhe concederia, gratuitamente, para o mesmo fim, os terrenos devolutos e nacionais, feitas as indenizações que fossem de direito, incluindo o uso das madeiras e outros materiais aí existentes. Ainda para facilitar o empreendimento, o governo ficava autorizado a conceder isenção de direitos de importação aos trilhos, máquinas, instrumentos e quaisquer outros objetos destinados à companhia; bem como, durante um prazo determinado, a isenção dos direitos sobre o carvão de pedra que consumisse em suas oficinas e na manutenção da estrada.

No intuito de preservar os interesses da companhia que se organizasse, estabelecia que durante o privilégio da mesma não se poderia fazer concessão a outros caminhos de ferro que ficassem dentro da distância de cinco

légua, tanto de um como de outro lado e na mesma direção, salvo se houvesse acordo com a companhia. Ela teria, durante o mesmo privilégio, o direito de perceber os preços do transporte fixados pelo governo numa tabela. Os preços seriam fixados de acordo com a companhia e seu máximo não poderia exceder o custo das conduções na época. Procurava-se desta forma impedir que a tendência natural da ferrovia em monopolizar os meios de transporte, não descambasse em abusos através da cobrança de tarifas exageradas. Ela não poderia impedir o livre trânsito dos caminhos já existentes ou dos que viessem a se abrir, nem poderia cobrar qualquer taxa pela passagem nos pontos de interseção.

Como principal estímulo à organização da companhia, o governo ficava autorizado a garantir-lhe juros de até 5% do capital empregado na construção da estrada, cabendo-lhe a faculdade de estabelecer o modo e o tempo do pagamento destes juros. Para reembolsar o capital despendido pelo Tesouro no pagamento dos juros, o governo estabeleceria uma escala de porcentagem que começaria a receber logo que a companhia tivesse alcançado dividendos de 8%. Quando isso acontecesse, o governo deveria entrar em entendimentos com a companhia para estabelecer a partir de que máximo de lucros teria lugar a redução nos preços da tabela de transportes. Prevalecia o interesse da produção escravista.

A fim de não desviar a mão-de-obra escrava da lavoura, a companhia se obrigava a não possuir nem empregar escravos na construção e manutenção da estrada de ferro. Somente pessoas livres podiam ser contratadas por ela. Em se tratando de brasileiros, poderiam gozar da isenção do recrutamento e da dispensa do serviço ativo da guarda nacional. No caso de estrangeiros, participariam de todas as vantagens concedidas pelas leis aos colonos "úteis e industriosos". A isenção do serviço militar ou na guarda nacional devia servir de atrativo mas também como uma forma de não interromper o trabalho e a formação profissional da mão-de-obra. Num país onde a força de trabalho era totalmente desqualificada e despreparada para as novas atividades, a continuidade do emprego era a melhor forma de apren-

dizagem em se tratando de habilitações práticas.

No que dizia respeito à formação de seu capital, a companhia só ficava autorizada a emitir ações ou promessas de ações negociáveis, quando estivesse constituída em sociedade legal com seus estatutos aprovados pelo governo.

Quanto às obras, o governo marcaria o prazo em que a companhia deveria começar e acabar os trabalhos de construção da estrada. Na falta de cumprimento de um ou outro caso, obrigava-se ao pagamento de uma multa de quatro a vinte contos de réis; ficando sujeita à anulação do contrato em caso de reincidência. De qualquer forma, o governo ficava no direito de efetuar o resgate da concessão da estrada de ferro, se o julgasse conveniente, convencendo-se com a companhia sobre a época e a maneira de realizá-lo.

Caberia ainda ao governo, por meio dos necessários regulamentos e de acordo com a companhia, providenciar sobre os meios de fiscalização, segurança e policiamento da estrada de ferro, bem como estatuir quaisquer outras medidas relativas à sua construção, uso, conservação e manutenção, podendo impor aos infratores penas de multa até 200 mil réis, o de prisão até três meses, e solicitar do corpo legislativo providências acerca de penas mais graves e proporcionais aos crimes que pudessem afetar a sorte da empresa, as garantias do público e os interesses do Estado.

B - O contrato Price

1 - Antecedentes

Criadas as condições legais para a ligação da Corte com Minas e São Paulo, foi aberta concorrência pública para sua construção pelo edital de 4 de outubro do mesmo ano. Além de Tomas Cochran, cujo contrato permanecia em vigor, menos nos novos favores concedidos de garantia de juros e isenção de direitos, apresentaram-se João Batista da Fonseca e Teófilo Benedito Otoni propondo-se a organizar a companhia para construir a estrada de ferro

sem garantia de juros; o visconde de Barbacena pedindo 4% de garantia de juros; e Joaquim José Teixeira Leite, Caetano Furquim de Almeida e Carlos Teixeira Leite exigindo 4 1/2% de garantia.⁵⁸

A proposta de Cochrane pouco diferiu da que já antes havia apresentado, o que dava preferência aos demais concorrentes, que ofereciam condições mais favoráveis. Como ele houvesse declarado que, no caso de não ser admissível sua proposta, optava pelo contrato primitivo, declarado subsistente pelo governo, teve ganho de causa. Seis meses mais tarde, prazo estipulado por lei para a apresentação dos planos e estudos da linha, como ele não os houvesse apresentado, viu seu contrato anulado.⁵⁹

Desde março de 1852 que a Legação brasileira em Londres tentava persuadir o nosso governo a transferir para aquela praça o lugar da concorrência e celebração final do contrato. Num ofício do dia 9 de fevereiro do ano seguinte ela informava que tinham garantias de juros de 5%, por 90 anos, as linhas "East Indian Railway", "Great Indian Peninsula" e "Madras Railway", com a de 6% do governo peruano por 80 anos a do Arica à Parria, e que nos Estados Unidos um grande número de linhas, senão a quase totalidade, tinha também a garantia de 6%.⁶⁰

Diante do fracasso de um segundo concurso aberto, em que todas as propostas foram recusadas, o governo decidiu, por um decreto expedido no dia 6 de março de 1853, conferir os poderes necessários ao nosso enviado extraordinário e ministro plenipotenciário na Inglaterra, o Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, para contratar o lançamento da companhia no mercado inglês.⁶¹

O recurso ao capital estrangeiro era inevitável. O empreendimento, por sua natureza, exigia uma concentração tal de capitais como nenhum outro. Era este aliás um dos maiores problemas que colocava a construção ferroviária: quantias imensas de capitais que deviam ser reunidas. O meio encontrado para aglomerar estas enormes somas de dinheiro foi o das sociedades por ações. Delas, a sociedade anônima era a que apresentava maiores vantagens. Daí o recurso às companhias (sociedades anônimas) para a constru-

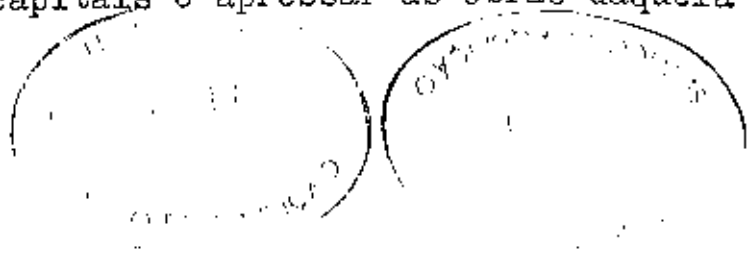
ção de estradas de ferro.

O lançamento de uma companhia na praça londrina, através de um grupo de banqueiros, tinha por consequência a canalização dos capitais dos investidores ingleses que, ao comprar ações de uma companhia estrangeira, estavam indiretamente investindo fora de seu país. A garantia oferecida pelo governo estrangeiro aliada ao interesse dos banqueiros em promover a venda das ações da companhia, da qual se faziam intermediários, através da propaganda, somada à ignorância sobre as verdadeiras condições da nação estrangeira onde o seu capital seria aplicado, deviam induzir facilmente o investidor a comprar os títulos das companhias estrangeiras lançadas em seu país.

A 6 de agosto de 1853 o Conselheiro Sérgio T. de Macedo enviava a cópia da convenção e dos estatutos da companhia que em Londres se organizara. No ofício de 23 de setembro anunciava os receios de que a guerra do Oriente viesse a paralizá-la: "Se pois, de abril de 1852 até janeiro de 1853, era fácil obter capitais com garantia de 4 1/2% de juros; desde 6 de janeiro até 20 de junho tornou-se problemático obtê-la ainda com a garantia de 5%, e de 1º de setembro corrente em diante se tornou impossível obtê-la ainda que se oferecessem 6%". Finalmente, em ofício de 8 de janeiro de 1854, declarava que à vista das apreensões pela guerra se devia considerar indefinidamente adiadas as empresas que demandassem capitais levantados na praça de Londres ou de qualquer lugar da Europa.

A conjuntura política européia punha em xeque a iniciativa governamental brasileira. O rompimento da guerra entre as principais potências da Europa paralizara o andamento da empresa, verificando-se o caso em que, segundo a cláusula nº 52 do contrato, em se tratando de circunstâncias extraordinárias podia-se suspender a construção da estrada e os prazos estipulados.

Tendo o governo brasileiro sido informado de que o presidente da Província do Rio de Janeiro punha à sua disposição, pela lei provincial nº 714 de 13 de outubro de 1854, a garantia de um juro adicional até 2%, com o fim de levantar capitais e apressar as obras daquela es-



trada, desde o seu ponto de partida até os seus limites com as províncias de Minas e São Paulo,⁶² tratou de enviar, a 14 de novembro, instruções à sua Legação em Londres para que obtivesse dos concessionários a substituição de algumas cláusulas do contrato em troca do aumento da garantia de 5 para 7%.

Alegando, primeiro, que a estrada oferecia em alguns pontos dificuldades tais que a tornaram comercialmente inviável; e depois, que estavam empenhados num número muito grande de empreendimentos, em tempos tão difíceis, que não lhes era possível se incumbirem das obras contratadas; preferiram os concessionários propor a rescisão do contrato a 17 de janeiro de 1855.⁶³

Permanecia o impasse. Depois do fracasso do lançamento da companhia na praça do Rio de Janeiro, seguia-se outro. Instado pelo governo brasileiro, o Ministro Sérgio T. de Macedo entendeu que seria melhor não ligar-se a novos contratos e concessões sem antes assegurar-se da execução da obra. Assim, após haver procedido às diligências necessárias, resolveu contratá-la diretamente com o engenheiro inglês Edward Price. O compromisso foi contraído a 9 de fevereiro de 1855.⁶⁴

2 - O conteúdo do contrato

Rezava o contrato que o dito engenheiro construiria "um bom e sólido caminho de ferro, de um ponto do lado norte da estrada de São Cristóvão, nos arrabaldes da cidade do Rio de Janeiro, a um outro ponto próprio para uma estação numa planície junto ao rio Guandu, que corre entre as fazendas denominadas do Bom Jardim e Belém". Era-lhe atribuída plena liberdade para se desviar consideravelmente da linha determinada, na planta parcial da província do Rio de Janeiro, que lhe havia sido entregue, caso julgasse tal desvio necessário à economia e estabilidade da obra. Tal desvio não deveria, entretanto, expor o governo a fazer novas despesas com a desapropriação de terras.

O contratador da obra se comprometia a fornecer um trem de transporte constituído de "12 locomotivas,

8 carruagens de 1ª classe, 16 de 2ª e 16 de 3ª, e mais um cento de carros destinados ao transporte de efeitos e passageiros", e construir um telégrafo elétrico em toda a extensão da estrada de ferro, pela quantia de £.560.084.

Tomando por base o decreto nº 641, o contrato estabelecia pormenorizadamente os deveres e direitos das partes contratantes no que concernia a construção de estrada e o pagamento do empreiteiro. E em sua segunda cláusula, dava ao governo o direito de transferir em qualquer época todos seus direitos, deveres e responsabilidades, salvo no que dissesse respeito ao pagamento do empresário, a qualquer companhia que se formasse no Rio de Janeiro ou em Londres com o fim de levantar a soma de dinheiro necessária para dito empreendimento.

C .. Um Estado escravista empreendedor

O contrato Price não atendia plenamente o disposto na lei nº 641 de 26 de junho de 1852. Ela previa a incorporação de uma companhia que fornecesse o capital necessário à construção de uma estrada de ferro da Corte ao Vale do Paraíba. No entanto ao invés disso, sem que se organizasse uma companhia, acabava-se de contratar um construtor, um empreiteiro ("empresário" era o termo empregado na época) para construir não toda a estrada, mas apenas sua primeira seção, do Rio até a localidade de Belém, ao pé da serra. Sem querer, o Estado havia sido colocado na situação de diretor da empresa e financiador da obra; o que não estava previsto na lei.⁶⁵

Não estando ele preparado para assumir o papel de empresário, preferindo atuar como observador e patrocinador, o governo brasileiro tratou de organizar no Império, como fora previsto, uma companhia a quem transferisse a execução do contrato Price.

Anos mais tarde, em 1859, analisando o fato de ter sido a cidade do Rio de Janeiro escolhida para sede da companhia, e não Londres, afirmava Cristiano Benedito Otoni ser falsa a versão de que havia sido impossível organizá-la na Inglaterra. Para ele, o governo e mais particularmente o marques de Paraná, então chefe do gabinete,

havia percebido as conveniências de uma direção brasileira e compreenderam a possibilidade de conciliá-la com o levantamento de capitais ingleses. Prova disso era que haviam permitido inicialmente a emissão de apenas um terço do total das ações na praça do Rio de Janeiro, deixando por se emitir os restantes dois terços, que deveriam se constituir de investimento ingles.⁶⁶

Ainda que dissimulado pela existência de uma companhia, a participação do Estado nos negócios ferroviários era flagrante. Concedendo privilégios, isenções, garantias de juros, participando através de sua Legação no estrangeiro na formação da companhia, estabelecendo o contrato de empreitada da obra com Edward Price, estava na verdade atuando como um empresário. Desta forma, o modo de produção escravista, incapaz por suas próprias limitações estruturais de realizar o aparelhamento ferroviário do país, e mais especialmente de sua produção, transferia para o Estado o ônus de tal empreendimento. Aos poucos, o Estado escravista se transformava em empresário capitalista.

D - A organização da companhia

Joaquim Pedreira do Couto Ferraz, então Ministro do Império, narrou o fato no relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa em 1855, da seguinte maneira:

"Apenas o governo o recebeu e examinou (refere-se ao contrato Price), julgou que não podia, procedendo de conformidade com as disposições da lei de 26 de junho de 1852, fazer pesar diretamente sobre o Tesouro os encargos da construção da Estrada de Ferro e consequentemente tratou logo de combinar os meios de organizar uma Companhia, para a qual transferisse todos os direitos e ônus do mesmo contrato.

"pareceu-lhe também que, de pouco proveito podendo ser para o país uma empresa que tivesse por fim a realização somente da parte mais fácil da importante linha autorizada pela citada lei de 26 de junho, convinha tanto por esta consideração, como no intuito de levar a e feito em toda a sua plenitude o pensamento sensato daquele.

la lei, formar a Companhia logo para toda a Estrada, compreendendo nela, além da direção contratada pela extinta mesa de diretores de Londres, o prolongamento do ramal do norte até o Porto Novo do Cunha, o que abrange aproximadamente uma extensão de mais de trinta milhas.

"Decidido este ponto, passou o Governo a nomear uma comissão para o dito fim, composta do Visconde do Rio Bonito, do Dr. Caetano Furquim de Almeida, João Batista da Fonseca, José Carlos Mayrink, Militão Máximo de Souza, à qual expediu instruções regulando a assinatura e distribuição das ações e formulou o contrato e estatutos que devem reger a Companhia.

"... Tenho a satisfação de dirigir-me a uma assembléa muito esclarecida e por isso dispense-me de quaisquer considerações tendentes a mostrar as incalculáveis vantagens que devem resultar para todo o Império e com especialidade para a Corte, Províncias de Minas, São Paulo e Rio de Janeiro, desta Estrada de Ferro, cuja importância dobrou com o prolongamento da linha além dos limites contratados na convenção de Londres. O futuro o proyará evidentemente, talvez que dentro em mui pouco tempo.

"Não é debalde que, apesar de todos os embaracços, que desde o seu começo tem esta Estrada encontrado, e de todos os obstáculos, que tantas e tão diversas circunstâncias fizeram nascer, impedindo os meus antecessores, a despeito de suas melhores intenções e esforços, de realizá-la definitivamente, e ao ministério actual de vê-la há mais tempo principiada, tem ela despertado constante entusiasmo. Este entusiasmo predomina ainda hoje entre todos os nossos fazendeiros, no comércio e em toda a população.

"Ele é o anúncio de grandes benefícios e de um melhoramento real, por sem dúvida o mais importante, que a muitos respeito fará mudar a face do país, assegurando-lhe um futuro risonho e rico de resultados os mais satisfatórios."⁶⁷

A comissão nomeada com o fim de formar a companhia era composta majoritariamente por comerciantes. Esta composição exprimia não só o interesse deste grupo na construção da estrada de ferro, mas também a incapacidade do

setor escravista de organizar tal tipo de empreendimento. No dia 9 de maio de 1855, pelo Decreto nº 1598, era-lhe atribuída tal incumbência. Neste mesmo dia o Decreto nº 1599 aprovava seus estatutos e contrato com o Governo, e por editais convocava-se subscritores para as ações. A subscrição equivalia à aceitação dos atos publicados, e o Art. 9º do mesmo decreto estabelecia que seriam "preferidos até a quinta parte das ações a distribuir os fazendeiros da província do Rio de Janeiro, e no restante os capitalistas, os proprietários, os negociantes e quaisquer outras pessoas" que no juízo da comissão pretendessem "às referidas ações para as conservarem como renda".⁶⁸ A estrada de ferro devia unir todos os interesses.

1 - Algumas questões metodológicas

A hipótese de trabalho aqui desenvolvida se distribue em tres níveis. O primeiro deles diz respeito às relações de nossa economia escravista, voltada para a exportação, com o capitalismo, no quadro das relações internacionais. Esta etapa foi realizada no primeiro capítulo, através da análise da expansão capitalista em escala mundial e da subordinação de nossa economia a seus interesses. Vimos aí como esta subordinação formal de nossa produção escravista ao capital industrial, em sua primeira fase de expansão, resultou no surgimento de empresas capitalistas no interior de nossa formação social e econômica à dominante escravista, especialmente no setor terciário.

Para se chegar a este resultado fiz uso de tabelas correspondentes às exportações brasileiras, do café em especial, cujo crescimento coincide com a abolição do tráfico negreiro e o surgimento, constatado no registro do Tribunal do Comércio da Corte, de 76 sociedades anônimas entre 1850 e 1865, das quais apenas 8 ligadas ao setor primário e 6 ao setor secundário de nossa economia.

No presente capítulo, pretendo demonstrar, utilizando-me do conceito de modo de produção, que a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II era na realidade uma empresa capitalista, alcançando o segundo nível da hipótese. Para isso, fiz uso basicamente da documentação da Com.

panhia: estatutos, regimento interno, regulamentos do tráfego e custeio, além de outros regulamentos, e, especialmente, os Relatórios da diretoria da empresa, apresentados trimestralmente à assembléia geral dos acionistas, de onde foram levantados os dados relativos ao tráfego e à situação da Companhia.

Os relatórios feitos pela diretoria da empresa eram vagos, seus balanços obscuros por serem globais e simplificados. A presença dos acionistas era apenas formal já que nenhum controle se exercia sobre a direção. As comissões para fiscalização das contas tinham uma atuação também apenas formal, e sua tendência era a de se transformarem em simples administradores. Apesar destas características, esses relatórios por não serem inteiramente vazios, bem pelo contrário, permitem reunir informações sobre a marcha da Companhia e de seus negócios.

Esta documentação em seu conjunto fornece os dados necessários para se depreender o nível das forças produtivas da empresa, seja por sua organização administrativa e de suas obras e serviço de tráfego, seja pela maquinaria utilizada na linha ou nas oficinas de consertos, seja pelo nível de especialização e qualificação de sua mão-de-obra; como também possibilita a percepção das relações sociais de trabalho que nela se estabelecem.

A partir ainda desta mesma documentação básica, além da lista de acionistas da empresa em 1860, tento provar a dependência estrutural dela para com o Estado e os interesses escravistas nele representados — terceiro e último nível da hipótese. O conteúdo dos estatutos, impostos pelo mesmo governo que concede privilégios, isenções, ajudas e que a controla; a análise do tráfego e dos grupos de interesses que a envolviam, tornam possível materializar o conceito explicativo, essencial para este trabalho, de formação econômica e social, demonstrando que era o modo de produção colonial escravista o dominante, permitindo assim a compreensão da sociedade brasileira naquele momento como uma síntese: um Estado escravista.

2 - Os estatutos e a organização interna

O Decreto nº 1599 de 09 de maio de 1855⁶⁹ criava uma sociedade anônima denominada Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, com uma duração de 90 anos a partir da data em que fossem subscritas as 60 mil ações a serem distribuídas na Corte, onde ficaria sediada sua direção geral. Seu objetivo era definido, de modo muito geral, no art. 1º que determinava que ela deveria "construir a dita estrada de ferro pela forma e tempo marcado no respectivo contrato com o governo imperial, e bem assim quaisquer ramificações que forem convenientes para chamarem a concorrência à linha principal".

Reconhece-se desde já a vontade de atender às múltiplas funções a que era chamada a exercer. Por um lado os interesses dos fazendeiros de toda a área abrangida pelo rio Paraíba, que se beneficiariam com a linha principal ou qualquer ramificação. Por outro, os interesses daqueles que dela participavam como capitalistas, pretendendo levar a estrada a todas as regiões produtoras com o fim de elevar sua lucratividade com o aumento do tráfego.

O fundo social (art. 5º) era fixado em 38 mil contos de réis divididos em 190 mil ações de 200 réis cada uma. No início só seriam distribuídas 60 mil ações, e os subscritores deveriam versar imediatamente apenas 10% de seu valor. O capital efetivo era, portanto, de 1:200 mil réis. Os restantes 90% do valor das ações seriam pagos através de chamadas feitas pela Companhia, segundo suas necessidades e na razão do valor estimado das despesas que tivesse que fazer com a construção da estrada. A diretoria antes de fazer qualquer chamada devia demonstrar ao governo a necessidade dela. As 130 mil ações no valor nominal de 26 mil contos de réis que ficavam por se distribuir poderiam ser emitidas no Império ou fora dele (art. 8º). Havendo, portanto, a expectativa de que mais tarde, quando a situação européia voltasse à normalidade, seria possível atrair capitais ingleses para a empresa.

A responsabilidade limitada de seus sócios era garantida ao estabelecer a indivisibilidade de cada ação em relação à Companhia, frente à qual só podia ser repro ..

sentada por uma só pessoa, ainda que fosse propriedade de diversas (art. 19), e que os credores ou herdeiros dos acionistas não poderiam, sob qualquer pretexto, embargar a propriedade ou quaisquer bens da empresa, tendo porém o direito que lhes competisse sobre os títulos ou ações da Sociedade que qualquer acionista possuísse (art. 20).

Dezesseite artigos eram consagrados ao conselho de administração. Percebe-se o controle exercido pelo Estado sobre a direção da empresa, que deveria ser composta de um presidente e cinco diretores (art. 22). O presidente era livremente nomeado e demitido pelo governo imperial, e o vice-presidente era por ele escolhido dentre os cinco diretores eleitos pela assembléia geral dos acionistas. Isto permitia uma maior democratização na participação da direção: o presidente bastava possuir 50 ações, e os diretores pelo menos 100 (art. 23 e 25), o que contrastava com a estrutura oligárquica própria às grandes sociedades da época na Europa, onde os membros da administração deviam possuir um vigésimo do fundo social, ou mesmo com as nacionais onde não houvesse a intervenção do Estado.⁷⁰

Os diretores tinham direito a uma gratificação estabelecida na primeira reunião da assembléia geral dos acionistas, a por ela alterada, segundo as circunstâncias, logo depois da conclusão de cada seção da linha. A gratificação do presidente era o dobro da do diretor (art. 38). O "anonimato" da sociedade ficava assim expresso no art. 27: "Nenhuma pessoa que exerça qualquer emprego de confiança da companhia, ou seja interessada direta ou indiretamente em algum contrato com ela, poderá ser diretor; a aceitação de qualquer desses empregos, ou a aquisição de interesse em algum contrato, importa a perda do lugar de diretor;" em outras palavras, a direção não contraía, por sua gestão, nenhuma obrigação pessoal com relação aos compromissos da sociedade.

A diretoria era investida de "plenos poderes administrativos em relação a todos os negócios da companhia, incluindo mesmo os poderes em causa própria" (art. 28). Estes poderes aumentavam na medida em que os diretores tinham um mandato de cinco anos, podendo ser reeleitos (art.

24), e era a diretoria que regulava "o modo de suas decisões" e decidia quando devia se reunir (art. 30). As decisões eram tomadas pelo voto da maioria presente, e no caso de empate era a voz do presidente que decidia (art.31). A diretoria não podia tomar decisões sem que houvesse pelo menos tres directores presentes (art.26).

A concentração de poderes nas mãos da direção , criava as condições para que ela pudesse exercer suas funções plenamente, em busca da maior racionalidade do negócio , podendo pelo art. 29:

1º - Formular o regulamento por que se devem reger os empregados da companhia, bem como de tudo quanto for de mister para a construção e custeio da estrada e suas dependências.

2º - Fazer os contratos parciais ou gerais em referência a qualquer seção para a prontificação da estrada de ferro e suas dependências, precedendo orçamento da obra a realizar em qualquer caso, e procurando cumprir o mais exatamente que for possível o contrato com o governo imperial.

3º - Fazer a aquisição de tudo quanto possa interonar à empresa, incluindo bens móveis ou de raiz; bem como vendê-los, ou por qualquer forma aliená-los quando convenha aos interesses da companhia.

4º - Fazer com o governo, com outras companhias, ou com outras terceiras pessoas, os contratos e arranjos que considerar úteis aos interesses da companhia, para por om ntividade o aumentar o tráfico da linha férrea.

5º - Nomear e demitir livremente todos os empregados que julgar necessários ou desnecessários ao bom desempenho dos trabalhos e encargos da companhia; marcar - lhes os ordenados e definir-lhes os respectivos deveres.

6º - Prescrever o método da escrituração da companhia e fiscalizar tudo quanto tiver referência à mesma , para que seja conservada, quanto for possível, em dia e com a maior clareza.

7º - Finalmente, decidir todas as questões, dirigir e regular todos os negócios da companhia, com exceção dos atos reservados à assembleia geral, e votar cons -

tantemente no cumprimento dos deveres de todos os seus agentes e empregados".

Junto à diretoria, uma comissão especial submetia a um exame as operações da sociedade, "sempre que assim requera qualquer acionista" (art. 40), e era composta por elementos nomeados pela assembléia geral dos acionistas (art. 49, 2º). A tendência foi no sentido de sua transformação em anexo da diretoria, representando o papel de meros administradores. Havia também a possibilidade do fiscal ser recompensado com um cargo na direção.⁷¹ O balanço devia conter "uma demonstração fiel e detalhada do estado da companhia, assim no que toca ao capital, como em referência a todos os ítems que o representem; o débito e o crédito da companhia; e demonstração da conta de ganhos e perdas; e finalmente todas as explicações que possam orientar os acionistas". (art. 39).

O mecanismo do funcionamento das assembléias dos acionistas era peculiar. Os votos eram contados na razão de 1 por 5 ações até o número de 20 votos, máximo que podia representar um acionista por si ou como procurador de outro (art. 45). O procurador do acionista ausente devia também ser acionista da companhia para poder votar na assembléia geral (art. 46). A assembléia se julgava constituída com um quinto do número das ações representadas (art. 42).

Os poderes da assembléia geral estavam definidos no art. 49. Apesar de que ali estivesse explícito que ela tinha poderes quase soberanos sobre os interesses da companhia, deliberando "sobre qualquer proposta feita pela diretoria ou por qualquer acionista", nomeando "um ou mais delegados especiais para examinarem os negócios da companhia", escolhendo os diretores, autorizando "a diretoria a contrair empréstimos", decidindo da "continuação da linha férrea além dos limites fixados" e "sobre o aumento do capital da companhia", além de sua dissolução, tudo isso não passava, na verdade, de direitos fictícios. Como em toda sociedade por ações, através desta ficção democrática se exercia a autoridade real da diretoria e, no caso da Estrada de Ferro D. Pedro II, mais especialmente a

de seu presidente.

O artigo 55 dos estatutos previa que os acionistas receberiam juros, na razão de 7% ao ano, do capital que fossem desembolsando, durante a construção da linha férrea. E se, uma vez terminada no todo ou em parte, seus lucros não se elevassem a 7% ao ano, seria a diferença preenchida pelo governo, de maneira que o dividendo aos acionistas nunca fosse inferior àquela taxa (art. 56). Este lucro certo, garantido, dava à ação um caráter de obrigação, só que a juros elevados.

Um fundo de reserva seria formado, deduzindo-se dos lucros líquidos uma quantia correspondente a 3/10% do capital, que seria empregado em apólices da dívida pública ou em ações da companhia. Este fundo de reserva devia representar o capital da mesma no fim dos 90 anos do contrato (art. 57).

Como o lucro dos acionistas estava fixado em 7% ao ano, logo que ele excedesse este nível, o excesso revertoria ao Estado. E se ultrapassasse os 12% ao ano, o frete e as passagens deveriam ser reduzidos (art. 58 e 59).

Percebe-se nos estatutos a dupla intenção governamental. Ao mesmo tempo que criava as condições para o pleno desempenho da direção da Companhia, através de uma ampla liberdade administrativa, o Estado mantinha seu controle sobre suas atividades. Era ele em última análise quem decidia de sua existência. Atingia desta forma o objetivo que se propusera ao criar a empresa, ligando-a estreitamente a si: subordinava-a a seus interesses. Daí sua preocupação com seu sucesso, com o bom desempenho de suas funções.

3 - A estrutura do capital da empresa

Afastando-se do modelo capitalista de sociedade anônima, onde a preocupação dos sócios fundadores é a de deter em suas mãos a maioria das ações, ou pelo menos um número delas tal que lhes garantisse o poder de decisão e conseqüentemente o controle da empresa, originando uma estrutura do poder oligárquica, na Companhia da Estru

da de Ferro D. Pedro II, subordinada de fato ao Estado, o controle majoritário das ações por parte da diretoria não era uma necessidade nem sequer uma realidade. Tomando-se por base a lista de acionistas da Companhia em 30 de junho de 1860, constata-se que a diretoria, em exercício a 30 de julho do ano seguinte, possuía apenas 500 das 60 mil ações.

Durante os anos que decorrem da data da primeira emissão em 1855 até 30 de junho de 1860, verificou-se uma sensível redução no número dos acionistas, como pode ser percebida no quadro seguinte:

DATA	Nº DE AÇONISTAS
1ª emissão maio / 55	2.360
31/12/55	1.701
30/06/56	1.263
31/12/56	1.118
30/06/57	1.082
31/12/57	987
30/06/58	842
31/12/58	803
.....
30/06/60	679

Este comportamento na composição social do capital acionário é confirmado nos quadros abaixo:

DISTRIBUIÇÃO DAS AÇÕES POR ACIONISTAS (30/06/1860)

Nº DE AÇÕES POR CADA ACIONISTA	Nº DE ACIONISTA	%
1 - 49	515	75,84%
50 - 99	97	14,28%
100 - 499	55	8,1 %
500 - 999	6	0,88%
1000 e mais	6	0,88%
TOTAL	679	100%

AS TRES CATEGORIAS DE ACIONISTAS (30/06/1860)

CATEGORIAS DE ACIONISTAS	Nº DE ACIONISTAS E PORCENTAGEM	Nº DE AÇÕES E PORCENTAGEM
Pequenos acionistas (menos de 50 ações)	515 75,84%	5.880 9,8%
Médios acionistas (de 50 a 99 ações)	97 14,28%	5.408 9,01%
Grandes acionistas (100 ações e mais)	77 9,86%	48.712 81,17%
TOTAL	679 acionistas	60.000 ações

Os 612 pequenos e médios acionistas detinham no

nos de um quinto do capital, enquanto que os 67 maiores a cionistas possuíam mais de quatro quintos.

A distribuição social do capital apresentado a seguir,⁷² esclarece a origem dos fundos da empresa, em 30 de junho de 1860:

ORIGEM PRE-SUMIVEL	SETOR	Nº DE AÇÕES E	%
URBANA	BANCOS	34.745	57,90
	COMPANHIAS (S/A)	1.361	2,26
	OUTRAS SOCIEDADES	1.120	1,86
	COMÉRCIO	2.701	4,50
	NÃO IDENTIFICADOS	15.680	26,13
TOTAL URBANO		55.607	92,67
RURAL	FAMÍLIA TEIXEIRA LEITE	2.370	3,95
	NOBREZA	2.023	3,37
TOTAL RURAL		4.393	7,32

Enquanto o setor urbano acorria maciçamente para a formação do novo capital social, com mais de 92% do total das ações (dos quais 66,52% identificados), o setor rural concorria com a parcela muito pouco expressiva de pouco mais de 7%, apesar de que o Decreto nº 1599 lhe garantisse até 20% delas.

A minguada participação do setor agrário se devia em parte à descrença na estrada de ferro - "a transposição da Serra do Mar em pouco tempo convencerá os nossos fazendeiros da excelência deste meio de transporte"⁷³ -, como também ao desinteresse do grupo paulista no momento de sua criação.⁷⁴ Mas era devida, sobretudo, à própria organização da Companhia, submetida de fato e de direito ao Estado escravista. Daí seu aparente desinteresse, na medida em que

tinha seus interesses garantidos. Não foi, entretanto, o caso da importante família de ricos fazendeiros de café do Município de Vassouras, os Teixeira Leite, que muito cedo percebera a necessidade de uma estrada de ferro que passasse por suas terras.⁷⁵

A majoritária contribuição do setor urbano devia estar ligada a objetivos lucrativos. Tratava-se de uma inversão com êxito assegurado, fosse pela garantia de juros oferecidas pelo governo, fosse pela previsão do sucesso que alcançaria a estrada de ferro de D. Pedro II. Em seu 3º Relatório apresentado à assembleia geral de acionistas, a 31 de janeiro de 1857, o presidente da Companhia utilizou-se das seguintes informações oficiais:

QUADRO ANUAL DAS EXPORTAÇÕES (EM ARROBAS)

ANO	RIO	S. PAULO	MINAS	TOTAL ANUAL
MÉDIA DE 1849-1851	7.738.763	1.263.028	768.324	9.770.115
1852	7.535.844	1.257.938	748.033	9.541.815
1853	6.535.113	1.030.642	648.698	8.214.453
1854	7.988.550	1.249.338	792.971	10.030.859
1855	9.369.107	1.552.426	930.009	11.851.542
1856	8.602.058	1.300.828	853.870	10.756.856
TOTAL	47.769.435	7.654.300	4.741.905	60.165.640
MÉDIA DO PERÍODO	7.961.572	1.275.717	790.317	10.027.606

E previa que a estrada teria o monopólio do transporte da - quello produto, uma vez que "a totalidade do café do Rio de Janeiro e S. Paulo é produzida no Vale do Paraíba, e que a produção do Minas toda o atravessa".⁷⁶

A expressiva participação bancária, controlando mais da metade das ações, se explicava também pela possibilidade, com exceção do Banco do Brasil, de terem parte de seu capital formado de ações de companhias garantidas pelo governo. E o artigo 45 dos estatutos limitava qualquer pretensão que pudesse existir de se ter controle sobre as decisões.

A estrutura do capital, em seu conjunto, denunciava, também, a articulação e subordinação da Companhia à pro

dução escravista, através da tutela exercida pelo Estado sobre a empresa.

E - A ideologia do progresso

"Estão dados os primeiros passos para essa importante empresa, cuja sorte não pode ser indiferente a esta província, que a aguardava com ansiedade como um novo e poderoso elemento de sua riqueza e prosperidade." Assim, se referia à formação da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, o presidente da Província do Rio de Janeiro, José Ricardo de Sá Rego em 1855.⁷⁷

No dia 25 de agosto daquele mesmo ano, no edifício do Banco do Brasil, a nova diretoria, eleita doze dias antes, tomava posse. Estava constituída por Cristiano Benedito Otoni, o Dr. Jorge Hadock Lobo, o Dr. Jerônimo Teixeira Jr., o Desembargador Alexandre Joaquim de Siqueira e o Comendador João Batista Fonseca, como diretores. Para presidente fora escolhido o Visconde de Rio Branco, João Darrigou Furo, que recusou o cargo, sendo substituído inteiramente por C.B. Otoni, como vice-presidente. Uma vez empossados se entregaram imediatamente ao trabalho, pois a construção da estrada se iniciara no dia 11 de junho.⁷⁸

Era, então, ministro dos Negócios do Império, João Pedro de Couto Ferraz, e a seu ministério estava subordinada a Estrada de Ferro D. Pedro II, até que, em 1861, fosse criado o Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, evidenciando claramente a importância e complexidade crescentes deste tres elementos, que formavam o tripé de nossa economia, forçando uma maior especialização de nossa administração.

Em realidade, à medida que a economia brasileira se integrava no circuito econômico mundial mais complexa se tornava sua vida econômica, social e política, com seus respectivos reflexos ideológicos. Paradoxalmente, esta diversificação de sua vida era o resultado e a razão de ser da especialização de sua produção, cada vez mais voltada exclusivamente para exportação de um só produto, o café.

Esta "especialização" de nossa economia implicava numa série de problemas, que o Estado devia resolver. A solução deles significava, de certo modo, a sua manutenção e não a sua superação. Isto era possível porque o Estado atuava no sentido de, sem abandonar sua política econômica que dependia e estava montada sobre esta mesma tendência especializadora, contornar as dificuldades criadas pela monoprodução cafeeira. A situação se agravava por - que, ao não se aportar remédios, mas apenas paliativos, as medidas tomadas só conseguiram dilatar os prazos das soluções definitivas, encerrando a nação num círculo cada vez mais apertado por suas contradições. Neste momento de desespero, ainda que mascarado, como era o caso de nossa produção escravista, ressurgia a esperança e a crônica nos milagres. A crise bem próxima era disfarçada por uma economia em rápido crescimento, mas que repousava sobre bases muito frágeis.

Há algum tempo a alta dos preços dos produtos alimentícios vinha gerando crises de subsistência e inquietação na população, sobretudo da Corte. [A produção de gêneros alimentícios vinha decrescendo na proporção do crescimento da exportação do café.] Este começara a experimentar maior procura no mercado a partir de 1852 e seu preço por arroba se elevara entre 1852 e 1857 em 36,34% em relação ao período decorrido entre 1839 e 1844. Incentivados pela perspectiva de alta lucratividade e para fazer face à procura crescente, os "lavradores" trataram de expandir sua produção. Mas o aumento da produção sem a introdução de novos métodos de cultivo só podia ser realizado pelo aumento do número de trabalhadores.⁷⁹

Esta subordinação formal da "plantation" ao capital foi muito bem percebida por Sebastião Ferreira Soares que apontava também uma outra faceta deste fenômeno, ou seja, a mentalidade burguesa de ganho e lucratividade de que estavam imbuídos os fazendeiros do café que "visam do lucros certos e imediatos na venda deste gênero, começaram desde logo por aplicar todas as suas forças na cultura exclusiva dos cafezeiros, e até abandonaram a dos gêneros alimentares, milho, farinha e feijão, com que sus-

tentavam seus fâmulos! Fizeram este falso raciocínio:— com os lucros realizados nas vendas do café, compraremos o sustento para nossas famílias e trabalhadores, e ainda assim o ganho será maior porque a farinha, o milho e feijão pouco custam, e não vale a pena distrair os braços do serviço importante para empregá-los com menor vantagem."⁶⁰

O crescimento quantitativo da economia cafeeira se fazia às expensas não só da agricultura de subsistência, mas também às custas daqueles produtos de exportação de importância secundária como o açúcar e demais derivados da cana, dos quais sugava a força de trabalho.⁶¹ Assim, ao se superespecializar, a "plantation" cafeeira se deparou com a crise de subsistência que ela própria engendrara para satisfazer uma necessidade vital: a obtenção de lucros elevados que lhe permitiam pagar os altos preços por que eram vendidos os escravos, cada vez mais escassos, e que eram desta forma concentrados na lavoura do café. "Ainda mais: lance-se uma vista d'olhos para as ruas desta capital, e compare-se a sua população escrava com a que havia anterior ao tráfico empregada nos vários serviços de sua lubutação, e veja-se o quanto hoje em dia é menor. A maior parte desses escravos tem sido comprados para os serviços da lavoura do café, e mesmo do açúcar."⁶²

Não podendo abrir mão do escravo, essa mercadoria que criava valor, e que era a viga mestra da relação "capital-mercadoria - mais capital" (D-M-D'), já que ela não só ocupava as extremidades da relação como também as mediatizava; o senhor de escravo não encontrou alternativas dentro de sua unidade produtiva, a não ser alguns melhoramentos introduzidos, no terreiro, no ato do primeiro beneficiamento, que o café ali recebia. Todas as soluções só podiam ser propostas fora do modo de produção escravista, mas dentro do sistema por ele controlado e que agora, mais do que nunca, precisava ter sob seu comando. O grupo cafeeiro, o mais beneficiado do sistema, era também o mais ameaçado. Cobia-lhe ter o poder em suas mãos e encontrar o melhor meio de salvaguardar a escravidão.

A colonização, medida aparentemente progressista, surgiu como uma das saídas para a política do "só-café". O incentivo à vinda de europeus visava mais que nada de

volver a produção de gêneros alimentícios em pequenas propriedades voltadas para o mercado, que a empresa escravista não queria abastecer e do qual passara a fazer parte como consumidora, agravando a crise.⁸³

Em contrapartida deste exclusivismo produtivo, algumas províncias limítrofes, ou não, à área cafeeira tiveram a oportunidade de desenvolver sua produção de subsistência e se tornaram os principais celeiros de farinha, milho, feijão e carne-seca do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Foi o caso de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.⁸⁴ De qualquer forma a distância e os transportes encareciam os produtos. Os fazendeiros adotaram outra atitude "progressista", foram defensores de uma política aduaneira liberal. Ricos, podiam se assegurar de tudo o que lhes fosse necessário pela importação.

As estradas de ferro podiam contribuir duplamente. Por um lado, possibilitariam a fixação dos colonos, que seriam servidos por elas, podendo colocar seus produtos no mercado, ao alcance de todos. Com o trem seria possível tornar recompensadora a produção dos gêneros tais como hortaliças e frutas, além de outros de fácil deterioramento. Por outro lado, também o café dispondo de um transporte rápido e barato seria igualmente beneficiado, sobretudo em tempo de abundância, quando os preços eram baixos e "o café de qualidade inferior fica acumulado por muito tempo no interior, porque não paga as despesas de transporte à Corte."⁸⁵

Dentro deste panorama, a nossa economia crescia de forma irregular. Uns setores se hipertrofiavam às custas da atrofia de outros, dos quais sugavam o sangue, sua força de trabalho. E mesmo no setor hipertrofiado se dava o mesmo processo. Cada região nova em ascensão se alimentava dos restos da que lhe precedera. Era esta a herança da abolição do tráfico: a morte lenta. A sobrevivência de uma região só podia ser feita às expensas de outra. A "energia negra" era muito limitada, não dava para todos. Os senhores escravistas relutavam em admitir esta verdade. Preferiram escamotear e seguir de olhos tapados, abraçados à sua instituição já caduca.

O café feito "com o machado e o fogo, e a pesada enxada"⁸⁶ provocava a erosão e o esgotamento da terra. Era uma riqueza fugidia que logo escapava das mãos daqueles que a detinham. Comentários da época davam conta da situação: "O lavrador entre nós é um nômade, que hoje cria e destrói aqui, para amanhã criar e destruir acolá",⁸⁷ e deve "reconhecer por si mesmo que não é buscando constantemente terras virgens mais remotas para cultivar, que conseguirá satisfazer os compromissos contraídos",⁸⁸ o valor de uma propriedade rural cresce até certo ponto, tocado o qual descreve necessariamente até reduzir-se a nada"; "e a respeito dos municípios mais florescentes pode-se dizer que o dia de sua maior prosperidade é a véspera de sua decadência".⁸⁹ Entretanto, em seu conjunto, analisada apenas através de dados estatísticos globais, a economia ia muito bem, a produção do café aumentando e nossas exportações também.

Para o fazendeiro, o "lavrador" como era chamado, a estrada de ferro era uma dessas esperanças milagrosas. Se para a nação o trem era o símbolo do progresso, para ele representava a salvação. A revolução ferroviária significava muito mais do que o aumento da capacidade de transporte e velocidade; dela dependia sua sobrevivência como senhor de escravos, como classe. A ferrovia lhe permitia concentrar toda sua "energia negra" na plantação, ou no último produto.

A ideologia do progresso, simbolizada pelo trem, era a última cartada da classe escravocrata em sua luta obstinada por sobreviver. Mas da mesma maneira que os trens, o "progresso escravista" passou rápido: os trens que o trouxeram, o levaram.⁹⁰

III - Uma empresa capitalista

A - Suas forças produtivas

Para se ter uma idéia da magnitude da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II para sua época, basta comparar o seu capital com o das demais companhias então organizadas. Tomando-se por base o Mapa das Companhias ou Sociedades Anônimas registradas no Tribunal do Comércio da Capital do Império de 1850 a 1865, podemos organizar o seguinte quadro:

DISTRIBUIÇÃO DAS CIAS. SEGUNDO SEUS CAPITAIS

TAMANHO	Nº	%
Pequenas Cias. até 5.000:000:000	61	81,33%
Médias Cias. 5.000:000\$ a 10.000:000\$	5	6,66
Grandes Cias. 10.000:000\$ e mais	6	8,00
Indeterminado	4	5,33
Total	75	100

Aí percebe-se que apenas 6 das 75 companhias podiam ser consideradas grandes. Eram elas, com seu respectivo capital:

RAZÃO SOCIAL	CAPITAL
Cia. E.F. D. Pedro II	38.000:000\$
Banco do Brasil	30.000:000\$
Banco Comercial e Agrícola	20.000:000\$
Cia. Seguros Marítimos e Terrestres	16.000:000\$
Cia. Seguros Marítimos e Terrestres Fidelidade	16.000:000\$
Cia. Reformadora	10.000.000\$

A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II não apenas era de todas a maior, como só o Banco do Brasil podia se comparar com ela, no que respeitava a seu capital. Entretanto, nenhuma naquelo período apresentava uma tão grande complexidade em sua montagem. E não podia ser de outra maneira. As tarefas que lhe haviam sido impostas eram imensas e podiam ser avaliadas a partir da tabela, calculada sobre dados estatísticos citados no tratado de A. Perdonnet e apresentada no 1º relatório da Companhia a seus acionistas:⁹¹

Distribuição do custo total de uma estrada de ferro pelos diversos artigos de despesas que o compõe:

Despesas preliminares e administração central	147
Estudo da linha e direção dos trabalhos	248
Aquisição do terreno	1.009
Movimento de terras	1.665
Obras d'arte corrente, como bociros, etc.	476
Grandes pontes, viadutos, túneis	582
Cercas	45
Passagens e casas de guardas	84
Estações, oficinas e outros edifícios	885
Utensílios e mobílias das estações	95
Via permanente e seus pertences oneroso - cialu	2.872
Acessórios da via, como sinais, geradores, etc.	131
Máquinas de serviço, bombas, canos, etc.	57
Telegrafo elétrico	8
Material rodante	1.464
Despesas imprevistas	232
Custo total	10.000

Era notório que sua desproporção, em relação

às demais companhias, não se manifestava tanto ao nível de seu capital, mas sobretudo da tecnologia. Fora sem dúvida alguma, a obra de engenharia mais formidável até então projetada no Brasil. As dificuldades econômicas, encontradas para reunir seu capital, ficaram diminuídas diante dos problemas técnicos com que teve que se deparar. Não era tanto a distância que a estrada devia cobrir, levando seus trilhos até Minas e São Paulo, mas a travessia da Serra do Mar que se colocava como a grande barreira à realização do projeto. Muitos não acreditavam na possibilidade de vê-la atravessada por trem. Outros discutiam por onde devia ser cortada. Mas o verdadeiro problema residia em como levá-la por cima e além dela. "A empresa ia tentar na serra obras colossais, nunca empreendidas na América do Sul, e que mesmo na Europa e Estados Unidos não encontram frequentes termos de comparação".⁹²

O problema não se restringia apenas à tecnologia no sentido da engenharia ferroviária, mas à tecnologia no sentido mais amplo: organização empresarial-administrativa, pessoal especializado na direção das obras, no serviço de tráfego e manutenção da linha, no serviço das oficinas de conserto e do telégrafo elétrico. Em outras palavras, o empreendimento exigia não só uma soma fabulosa de dinheiro mas também um nível elevado das forças produtivas.

Em se tratando de uma companhia brasileira, era sua direção, formada exclusivamente de elementos nacionais, que devia arcar com todo o peso que em tal empreendimento implicava. Tudo dependia da direção da Companhia. Sua organização estatutária dando-lhe forma jurídica de sociedade anônima, ainda que resultado do impulso governamental, não fora um acaso. Havia-se escolhido uma estrutura empresarial condizente com o tamanho e a complexidade de seus objetivos. Mas só isso não bastava. Era preciso que no encontrado, num país que mal se havia iniciado no aprendizado capitalista, pessoas capazes de levar o projeto avante. Os técnicos mais especializados, os engenheiros especialmente, seriam importados juntos com os trilhos, as pontes e os trens.

Esta era a grande verdade: o capital indus -

trial tinha que se sujeitar às condições reais, objetivas, existentes aqui, um país de estrutura à dominante escravista. Isso lhe conferia um caráter todo próprio e especial, que correspondia àquela fase inicial de sua expansão, quando ainda experimentava suas formas de penetração em regiões pré-capitalistas. Só aos poucos ele compreendeu que era preciso invadir todo o corpo social, saindo do setor de serviços, se apoderando da produção. Assim, a construção de estradas do ferro, no século passado, contribuiu ao mesmo tempo a principal forma de penetração capitalista em nossa economia e o seu mais importante ensaio em nossa sociedade.

1- A organização administrativa

A empresa capitalista no Brasil estava dando seus primeiros passos. Somente a sua prática poderia provê-la dos conhecimentos administrativos gerenciais necessários ao empreendimento.⁹³ O início da gestão da recém-empossada diretoria foi marcado pela incerteza, fruto de sua inexperiência. "Eu era o torto em terra de cego; reinei". "Passaram-me na posição de barbeiro novo que aprende na barba do tolo".⁹⁴ Assimase refere Cristiano Benedito Otoni, em sua Autobiografia, à falta de habilitações da diretoria da Companhia.

Não havia aqui um grupo empresarial capitalista experiente. Ele estava se formando.⁹⁵ C.B. Otoni conta sua trajetória: "Eu desejava trabalhar na estrada do ferro e obter remuneração de meu trabalho: mas a posição a que aspirava era a de engenheiro. Tinha os conhecimentos teóricos mais necessários, mas nenhum tirocínio: queria ir praticar nos estudos da 2ª seção, fazer-me especialidade e mais tarde assumiria posição na direção técnica da empresa."⁹⁶ Para atrair a atenção sobre si mesmo, logo que o projeto começou a ser realidade, publicou no Jornal do Comércio uma série de artigos analisando o contrato Price. O resultado disso foi sua eleição para a diretoria da Companhia.⁹⁷

A inexperiência em negócios capitalistas era generalizada. Desde o Estado até a população todas as ati

tudes demonstravam incerteza. Os acionistas nada sabiam da empresa na qual embarcaram seus capitais e tinham que eleger cinco diretores. Segundo C.B. Otoni, a escolha aleatória e sem objetividade nem sempre recaía nos mais indicados.⁹⁸

A nova diretoria funcionou mais ou menos bem e sem conflitos durante os primeiros tres anos, enquanto não tinham mais que fiscalizar as obras da 1ª seção e o cumprimento do contrato pelo seu empreiteiro (o termo da época era "empresário"). No entanto, quando tiveram que tratar do tráfego inaugurado na primeira parte da linha, começaram surgir desentendimentos. Primeiro, em torno do critério para a contratação do pessoal para as novas estações e para o tráfego em geral. Cada diretor queria impor sua lista de "afilhados". Não conseguindo chegar a um entendimento, adotaram o expediente de cada um escolher, por ordem, seis nomes, até esgotar as vagas das sete estações e da conservação da linha.⁹⁹

Problema maior e que cindiu radicalmente a diretoria foi o relativo à gerência do tráfego. A gratificação dos diretores dependia da quota de participação no exercício administrativo. Por isso mesmo, todos se achavam no direito de atuar simultaneamente na direção da empresa. Nisto estava de acordo a maioria deles. C.B. Otoni pensava diferente. Criticava a falta de objetividade, a morosidade, o número e incompetência de uma direção formada por seis membros que deviam decidir de tudo unanimemente, criando sérios obstáculos ao bom funcionamento da empresa. Ele advogava a necessidade de um especialista na frente da gerência do tráfego. Este técnico, o gerente, teria amplos poderes para nomear e demitir o pessoal, mas responsável pelos seus atos frente à diretoria. Acreditava que, dando maior autonomia e poder decisório à gerência do tráfego, se estaria aumentando a eficiência da gestão.¹⁰⁰

Muito cedo C.B. Otoni percebeu as vantagens da concentração dos poderes, centralizados na direção, numa só pessoa. Desta forma, as decisões podiam ser tomadas mais rapidamente, segundo a exigência das circunstâncias, sem depender das delongas de consultas em reuniões da di-

retoria. Isto implicava numa organização gerencial monopó-lica, onde os diretores cumpririam um papel puramente deco-rativo.

A proposta de C.B. Otoni deve ter sido compre-en-dida como uma tentativa sua de usurpar o direito de mando dos demais membros da diretoria, em benefício próprio.¹⁰¹ Não encontrando apoio, foi vitoriosa a idéia oposta: cada mes, um dos seis membros regeria a empresa, como "diretor do mês", submetendo todas as resoluções de certa importân-cia à direção.

Esta situação gerou, segundo C.B. Otoni, um caos completo na direção, onde se tornava impraticável a criação de uma tradição administrativa pela impossibilida-de do desenvolvimento de especializações. A solução do "di-retor do mês" era mais democrática, mas incompatível com as necessidades da empresa moderna.

Nestas condições, com maioria hostil, C.B. Oto-ni engendrou um golpe a fim de impor o seu princípio. O ardil consistiu em convencer um acionista a propor, fazen-do uso do um direito estatutário, a eleição de uma comis-são especial que se encarregasse do exame da questão do di-retor do mês. Porém, antes mesmo que a comissão se organi-zasse, a assembléia geral dos acionistas desautorizou os diretores hostis ao presidente, que no demitiram, ologando seus sucessores a contento dele.

Esta vitória revolava o prestígio e a força que C.B.Otoni vinha adquirindo dentro da Companhia como líder e administrador eficiente, mas, por outro lado, denunciava a tendência personalista da direção, surgida da necessida-de imposta pelo tipo de empreendimento altamente diversifi-cado, que exigia concomitantemente a descentralização das tarefas para atender suas especificidades, e a centraliza-ção da administração capaz de lhes dar organicidade. Este resultado, por sua importância, não foi ofuscado pela deci-são, tomada pela referida comissão, de não criar uma gerên-cia, preferindo substituir o "diretor do mês" por um dele-gado, eleito pela diretoria entre os seus membros e que de- via dirigir o serviço durante seis meses, período durante o qual teria gratificação dobrada.¹⁰² Na realidade, o princí

pio defendido por C.B.Otoni triunfou; a tendência foi colocar os diferentes setores da empresa. — administração central, inspetoria de tráfego, telegrafia e chefia da tração, além da direção das obras — nas mãos de engenheiros especializados, na maioria estrangeiros.¹⁰³

Na elaboração do Regimento Interno da Companhia, havia sido previsto o desdobramento da administração pela criação de seis comissões permanentes. Segundo o art. 63, elas teriam que ver com certos ramos do serviço "aos quais o comissionado deve prestar uma atenção contínua, e uma fiscalização não interrompida (...) estudando as necessidades que surgirem, e os meios de preenchê-las e melhorar o serviço." Os artigos 66 e 76 definiam suas funções: escrituração e contabilidade da firma; controle do serviço nas estações, tráfego, composição e movimento dos trens; serviço de conservação e reparos da linha, e obras novas tendentes a suprir as lacunas deixadas pelos empreiteiros, supervisão das oficinas de consertos e outras, e do material rodante; estudos da linha, desapropriação e construção; revisão dos regulamentos, tarifa, estatística e questões incidentes.

Do conjunto dessas divisões do serviço administrativo se percebe a complexidade da empresa e como se afluía do modelo empresarial "colonial" escravista, a "plantation", ou mesmo das empresas surgidas com o capital comercial, manufatureiro e casas comerciais.

2- A direção das obras

Desprovidos que éramos de indústrias pesadas, importando todo o material ferroviário, com exceção de uma ou outra peça relativamente simples executada nas oficinas da Companhia ou no Estaleiro de Ponta D'Areia,¹⁰⁴ não houve aqui, como nos Estados Unidos, um estímulo à produção ferroviária,¹⁰⁵ responsável pelo grande salto dado pelas atividades capitalistas na Europa e na América do Norte. Por isso mesmo, a construção da estrada do ferro e a montagem da Companhia, que lhe servia de infraestrutura jurídico-administrativa, constituíam no nosso país o que havia, então, de mais avançado em questão de desenvolvimento tecnológico.

A construção da estrada implicava na preparação do terreno e do leito da estrada, colocação dos trilhos sobre os dormentes, canalização das águas fluviais através de bocaiços, drenagem do pântano, construção de pontes, abertura de túneis, aterros, cortes nas montanhas, além dos problemas relativos à segurança, como sinalização, cercas, telegrafia, etc. Implicava também no uso de todo um instrumental altamente sofisticado para a época: locomotivas, vagões de passageiros, de freio ou bagagens, de mercadorias, de carregar madeira e trilhos, de lastro e aterro, para o correio, de pólvora. Além de máquinas a vapor para bombear água dos poços na abertura dos túneis e para retirar as pedras extraídas deles, guindaste móvel para as manobras de grande força nas linhas, outro apropriado para levantar as locomotivas, prensa hidráulica para tirar e colocar as rodas das locomotivas, etc.¹⁰⁶

A complexidade e extensão das obras de construção da linha levou a que ela fosse dividida: a linha em seções, e estas eram subdivididas em divisões de cerca de uma milha (1 1/2 km) cada uma. O quadro a seguir dá uma idéia de natureza do trabalho numa extensão de 17 1/2 milhas:¹⁰⁷

TABELA CONTERDO AS QUANTIDADES DE TRABALHO FEITO NA 2ª SEÇÃO DA E.F. DE D. PEDRO 11, DESDE O
 MES DE JULHO, EM QUE COMEÇOU A OBRA, ATÉ 31/12/1959

NATUREZA DO SERVIÇO	1ª divisão	2ª divisão	3ª divisão	4ª divisão	5ª divisão	10ª divisão	12ª divisão	13ª divisão	15ª divisão	16ª divisão	Totais
Escavação em terra	11.300	15.490	3.460	39.000	12.000	16.500	3.000	7.650	11.730	37.807	163.487
Pedra solta		160		3.027	90	400		1.910	1.151	4.907	11.645
Pedreira		1.520		1.500		950	600	275	29	767	5.821
Calçamentos							21		11,1	70	102,1
Muros verticais							50		125		175
Coeiros de gredra									28,1	139	217,1
Poços										810	810

As seções eram entregues em empreitadas. Os empreiteiros, por sua vez, costumavam sub-empregar algumas divisões.¹⁰⁸ Nem sempre este sistema de sub-empregadas dava certo. Talvez porque a Companhia não lhes adiantava soma alguma, lhes faltasse capital para a instalação do serviço, deteriorada e limpeza do terreno; ou porque reconhecerem, depois de assinar o contrato com o empreiteiro, que haviam aceito preços muito baixos. A verdade é que era frequente o abandono dos trabalhos, mal haviam sido começados. Por isso, a direção não só censurava os engenheiros que toleravam alguns sub-contratos que pareciam ruinosos aos sub-empregadores, como também não intervinha na execução de contratos bilaterais entre os empreiteiros e os seus sub-empregadores. No fundo, ela temia que "tal intromissão bem poderia originar algum pedido de indenização, de certo não fundado em direito, mas em todo o caso de complicações."¹⁰⁹

As empreitadas podiam ser contratadas "em globo" ou "por séries de preços específicos". Esta última forma foi a adotada pela diretoria a partir da 2ª seção; aquela foi a contratada pelo Governo no contrato Price para a construção da 1ª seção da estrada.

O contrato em globo recebeu muitas e acerbadadas críticas. Ele fora o resultado da própria inexperiência e falta de conhecimentos do Governo que o assinara. Não estando em condições de fornecer aos candidatos à construção da estrada de ferro D. Pedro II planos e plantas detalhados da linha, teve que se sujeitar ao contrato em globo, ou seja, o empreiteiro obrigando-se a construir todas as obras necessárias por uma quantia fixa.

Num país como o nosso, montanhoso e coberto de matas como era, um traçado estudado e marcado definitivamente, pronto para ser executado, custaria uma quantia tão elevada que dificilmente o concessionário a adiantaria. Além disso, a ignorância do custo dos materiais e da mão-de-obra, e até o recuo de que a fobre amarela influísse no trabalho pela mortalidade dos operários e consequente alta de seus salários, provocavam sua desconfiança nos orçamentos e nos planos. Tendo a idéia de que

o terreno era acidentado, e que pequenas mudanças no alinhamento podiam trazer grandes alterações no custo de cada milha, podia exigir o direito de alterar o alinhamento e os declives, escolher os materiais e a natureza do lustro, além de exagorar os preços das obras.¹¹⁰

A falha deste tipo de engajamento estava exatamente no excesso de poder que conferia ao empreiteiro que, com um tal contrato, terminava por iludir toda a fiscalização da direção da Companhia, que ficava de mãos atadas, sem poder impedir os abusos que o contrato facultava. Como a quantia contratada era fixa, interessava ao empreiteiro fazer economias na construção, mesmo que viessem a se traduzir no aumento da despesa com o custo e manutenção da estrada, depois de já haver exagerado o custo da obra no momento da assinatura do contrato.

Para evitar este tipo de vínculo, a diretoria decidiu contratar as demais seções apenas por concorrência pública e empreitadas por séries de preços específicos dos trechos já minuciosamente estudados pelos engenheiros da Companhia. Acreditava que, sobretudo nas regiões montanhosas e cobertas de matas, como era a Serra do Mar, por melhores que fossem os estudos e os planos, no momento de executar as obras sempre haveria mudanças a favor na linha adotada, o que só o contrato por preços específicos permitia essa flexibilidade. Além do mais, podia ser de interesse da Companhia gastar mais na construção de uma linha, no intuito de economizar na sua manutenção e custeio do tráfego.

Este método onerava a construção por exigir maiores estudos e maior número de engenheiros, que deveriam fiscalizar a parte da linha em obra, sob sua responsabilidade. A economia se realizava na redução dos preços dos materiais e no andamento do trabalho.¹¹¹

"No sistema de contrato que a diretoria preferiu, as obras são dirigidas imediatamente pelos engenheiros da Companhia, e executadas sob às suas vistas; de modo que, cada lugar em que se instala parcialmente o serviço, exige a presença de um engenheiro, que partindo da

linha central, e depois de limpo o terreno, marque os taludes dos aterros e cortes, e a zona do terreno que se deve ocupar, e determine os lugares em que mais convém depositar os produtos da escavação, e dê instruções sobre tudo o que ocorre."¹¹² Vê-se, assim, que a linha empreitada era dividida e cada divisão entregue a um engenheiro residente, que acompanhava diariamente o trabalho fazendo as medições e organizando as contas. O relato do engenheiro Morsing completa este quadro, dando-lhe mais realismo: "To me conta da minha residência e do serviço, marcando as bocas dos túneis, entradas e saídas dos cortes, boeiros, etc.etc. e fazendo orçamentos mensais. Assim satisfeitíssimo com meu trabalho, morando só, com os meus cinco serventes, Chico, Aleixo, Manoel, Marco e Venceslau, escravos do Sr. Custódio Guimarães, de Vassouras, em uma casinha coberta de sapé no alto do túnel do Rodeio, cercado de matos onde apareciam naqueles tempos onças, preparava-me para dar conta da grande obra de que se me havia confiado a direção."¹¹³

As contas organizadas pelo engenheiro residente eram remetidas ao escritório da direção técnica, onde eram examinadas e conferidas pelo primeiro Ajudante do Engenheiro em Chefe, que as assinava, e finalmente levavam a rubrica do Engenheiro em Chefe. Eram então entregues aos empreiteiros, que recebiam o dinheiro diretamente da Companhia. Aos sub-empreiteiros era dada, na secretaria da Companhia, uma cópia do montante do trabalho realizado para seus ajustes de contas com os empreiteiros que os haviam contratado.

Esta tramitação devia dar maior precisão ao trabalho e reduzir a margem de erro, pela repartição das tarefas e das responsabilidades da obra entre vários engenheiros distribuídos hierarquicamente. Mas como a direção técnica nas mãos dos engenheiros, com poderes amplos, ela visava também dificultar possíveis entendimentos ilícitos entre engenheiros e empreiteiros.¹¹⁴

A direção técnica das obras da linha foi, como evidenciam os relatórios da Companhia e os escritos de

seu presidente, a menina dos olhos da diretoria. Ela sabia muito bem que sua existência dependia do traçado e execução da estrada, e que era ali onde ia quase todo seu capital. O controle burocrático exercido sobre os engenhheiros, as empreitadas por preços específicos, sua preocupação com eficiência e precisão dos trabalhos, redução dos gastos e maior aproveitamento dos fatores produtivos eram, entre outras, uma das características do nível alcançado pelas forças produtivas no ramo da empresa ferroviária.

3- A organização financeira

Do seu capital social declarado de 38 mil contos de réis, apenas 1:200 mil réis se haviam efetivamente realizado, através da entrada inicial de 10% de valor das ações subscritas. As demais entradas se fariam na medida da necessidade da construção. Desta forma, o Governo, que pagava juros ao capital efetivamente aplicado, se protegia contra possíveis perdas.

O lançamento das primeiras sessenta mil ações da estrada de ferro de D. Pedro II no Rio de Janeiro foi envolvido de muita expectativa. Foi tão grande a sua procura que a diretoria provisória se viu na contingência de realizar um "insano trabalho (...) para fazerem as reduções que eram indispensáveis no número de pedidos, a fim de não excederem a soma de 12 mil contos de réis que forma o capital exigido nas Instruções do Governo e respectivos estatutos."¹¹⁵

A quantia de 38 mil contos teria resultado, segundo C.B. Otoni, de um debate entre a diretoria provisória da Companhia, cujos cálculos excediam a 40 mil contos, e o representante do governo, o Marquês de Paraná, que se propunha a garantir apenas 30 mil. Como ambas as partes não dispusessem de estudos técnicos nem orçamentos prévios, terminaram por acatar uma soma correspondente à média das suas propostas, e que não estava longe do valor real da estrada.¹¹⁶

O capital da Companhia ficava depositado em conta corrente no Banco Mauá, McGregor & Cia., com repre-

sentação no Rio de Janeiro e em Londres. Ali eram recolhidas as parcelas do valor das ações já emitidas, e pagos os dividendos dos acionistas. A preferência por esta casa bancária se devia à sua solidez o porque pagava juros mais altos; mas também a motivos políticos e pessoais: o irmão do presidente da Companhia Teófilo Otoni, ora amigo íntimo de Mauá.¹¹⁷

Para poder se assegurar da reposição de seu capital investido, dentro do prazo de seu privilégio de 90 anos, seria criado um fundo de amortização, chamado de reserva. O decreto de 17 de março de 1856 estabelecia que, para a formação deste fundo, seria aplicada uma quantia igual a 1/10% ao ano das ações emitidas, que seria convertida em ações da Companhia ou em títulos do governo. Teria também a função de socorrer a empresa em casos extraordinários, provenientes de situações não compreendidas no contrato feito com o governo.¹¹⁸ A fim de reforçar este fundo, a diretoria decidiu "dar esta aplicação a algumas quantias que constituem aumentos eventuais do capital sem classificação e destino nos estatutos".¹¹⁹

No entanto, nos estatutos da Companhia rezava que seria criado um fundo de amortização dotado com uma anuidade derivada da renda e equivalente a 3/10% do capital! Ora, estes cálculos haviam sido feitos erroneamente, e ou 3/10% com juros de 6% estipulados no contrato, reproduziriam o capital social declarado em pouco mais de 52 anos. A diretoria ao achava com direito adquirido o exigia a manutenção daquele fundo avultado. O governo não via razão na existência de um fundo de amortização, já que lhe havia atribuído uma concessão por 90 anos, tempo suficiente para repor com lucros seus capitais, além de estarem incluídos, no cálculo de seu capital, a conservação e reparos da linha, dos edifícios e do trem, e sua remonta. O acordo a que chegaram se materializou no decreto acima.¹²⁰

Para que a Companhia pudesse dispensar a ajuda governamental dada pela garantia de juros, era preciso que seus lucros se elevassem acima dos 7% garantidos nos primeiros anos. "Estes 7 por cento são pagos aos acionistas sem dedução alguma; e no caso de não dar o Caminho de

ferro o rendimento dos 7 por cento livres do fundo de reserva, o Governo é obrigado a repor o que faltar, de maneira a ter os acionistas em todo o caso os 7 por cento livres."¹²¹

4- A organização do tráfego

A independência econômica da Companhia da tutela do Estado e sua sobrevivência enquanto empresa privada dependiam de suas rendas originadas no tráfego. Decorria daí toda uma política tarifária e de concorrência com os demais meios de transporte, especialmente no que concernia à condução do café, pois "qualquer arriscaria comprometer-se se oferecesse ao público um cálculo de vantagens que lhe resultariam à Companhia pela condução de vários gêneros, até o presente de mui limitado transporte, em consequência do ineficaz e dispendioso sistema do emprego de bestas, dedicadas quase exclusivamente para a condução dos gêneros enumerados na tabela"¹²² Entre outros o arroz, o milho, o fubá, o feijão, o açúcar, a aguardente, couros, algodão, lenha, carvão, tábuas, madeiras, frutas e hortaliças.

O primeiro passo a dar era tornar a estrada de ferro um transporte acessível a todos e preferível aos demais meios de locomoção. A redução dos preços das passagens e, sobretudo, dos fretes era o objetivo inicial. A diretoria achava que cobrando, por arroba e por légua, 30 réis para a exportação, 20 para a importação e 15 para gêneros alimentícios, estaria reduzindo os fretes a mais da metade de seu valor nos transportes tradicionais, que custavam em média de 60 a 100 réis por arroba e por légua. "Eis aqui um cálculo moderado do transporte em tropas, baseado em dados fornecidos por fazendeiros ilustrados e experientes:

"Juros de 12 por cento de 6:400\$, empregados em 40 bestas arreçadas a 160\$.....	768\$000
"Remonta anual, pelo menos cinco bestas	800\$000
"Importância de 7 escravos escolhi- dos, ferradores, etc.....	2:450\$000
"Salário do arceador	600\$000
"Milho à razão de meia quarta por dia para cada besta, e de 4\$000 réis cada al- queire	7:300\$000
"Ferragem, sustento do pessoal barreiras, eventuais, etc.....	2:000\$000
"Despesa anual	13:918\$000

não incluindo o lucro do tropeiro.

"Uma tropa nas circunstâncias descritas trans-
porta anualmente para a distância de 15 léguas 9.000 arro-
bas; o que feitas as divisões corresponde a pouco mais
de 100 réis por arroba e por légua. Geralmente as tropas
dos fazendeiros voltam sem carga.

"Nas carretas, que trabalham em uma ou outra
de nossas estradas de terra, 6 bestas que carregariam às
costas, termo médio 45 arrobas, conduzem 90, também termo
médio. Mas o custo não se reduz à metade, porque acresce
o valor da carreta e geralmente interrompe-se a rodagem
nos meses chuvosos. A estimativa em 60 a 80 réis é aproxi-
mada."¹²³

Tendo consciência de que o nosso tráfego comer-
cial era muito limitado em comparação com as grandes com-
panhias européias,¹²⁴ procuravam seus diretores fazer com
que a estrada de ferro D. Pedro II absorvesse a maior por-
ção de mercadorias: "Este crescimento do nosso comércio de
transportes faz nascer, necessariamente a idéia de algumas
reduções na tarifa (...) e de atrair para a nossa linha
alguns produtos que ainda seguem diversas direções. Com
estas vistas foram já reduzidas as taxas de frete para o
sal, para os gêneros alimentícios e para as máquinas des-
tinadas à lavoura".¹²⁵ O problema fundamental estava em
não tirar às tarifas sua principal função, ou seja, a de

fornecer as rendas necessárias para os gastos da Compa. - nhia e para a realização de seus lucros. No nosso caso, en tre outros elementos a se considerar na avaliação dos pre ços das tarifas, estava a garantia de juros. Por isso, "os pre ços mínimos de qualquer tarifa, em nossas linhas garan tidas, devem ser aqueles que prometerem uma renda líquida pelos menos igual à taxa da garantia."¹²⁶

Qualquer redução das tarifas devia ser acompa- nhada por um aumento do tráfego, que não só a compensasse, como lhe viesse a proporcionar um aumento real de sua ren- da, descontado inclusive o maior desgaste do material fi- xo e rodante como maior número de trabalhadores em servi- ço.¹²⁷ Assim, o custo efetivo do transporte, base para o cálculo dos preços das tarifas, variando de ano para ano, exigia renovadas pesquisas das condições do tráfego. Por isso era preciso "manter a escrituração da despesa com mui ta minuciosidade, com excelente método, com extensas clas- sificações, ítem por ítem, e instituir sobre esta escri tu ração estudos profundos e aturados."¹²⁸

A administração do tráfego se preocupava, por- tanto, com "a construção a mais econômica, a de maior dura- ção, a linha mais curta, a de menores declives e maiores raios de curvatura, as edificações mais próprias para eco- nomizar a força de tração, e atenuar a despesa de conser- vação do leito da superestrutura e do material rodante, em suma tudo o que contribui para conciliar a economia da construção com a do custeio."¹²⁹

Aí estava a receita do êxito empresarial: orga- nização, método, precisão, renovação, economia. Tudo vi- sando o interesse do capital: o lucro, a acumulação. Para isso era indispensável pessoal capacitado.

B - A organização do trabalho

Dentro de uma economia à dominante escravista, onde as atividades capitalistas apenas estavam engatinhan- do, era de se esperar que elas se deparassem com o proble- ma da falta de mão-de-obra especializada e não especiali- zada.

A própria organização da empresa se viu às voltas com a falta de habilitações de seus componentes para o encargo que assumiam. Este estorvo, entretanto, era superado na medida em que o capital podia se assessorar de auxiliares técnicos. Surgia assim, como um apêndice do capital no meio do trabalho, o técnico altamente especializado e com funções administrativas. Eram os engenheiros da Companhia, estrangeiros em sua maioria, que tornaram possível a direção da empresa por brasileiros. Desta forma, se agrupavam, de um lado, os organizadores do trabalho - dirigentes da Companhia, representantes do capital acionário, e seus auxiliares técnicos, assalariados, os engenheiros - e, do outro, se alinhava a massa dos trabalhadores, assalariados, mais ou menos especializados, ao qual se somava um número não identificado de escravos.

1- A força de trabalho

A ausência de técnicos altamente qualificados, capazes de realizar os estudos e os planos da estrada de ferro D. Pedro II, ficou evidente desde que particulares ou o governo tomaram a iniciativa de contratar engenheiros ingleses. Foi o caso do empreiteiro da 1ª seção, Edward Price.

Na medida em que a linha se adiantava na direção do alto da Serra do Mar e depois além dela, mais a empresa se complicava. A construção da 2ª seção coincidia com a parte mais difícil da linha, a travessia da montanha. Enquanto suas obras se realizavam, era inaugurado o tráfego, em novembro de 1858, na 1ª seção, e se aceleravam os trabalhos da 3ª, pelo Vale do Paraíba. A maior complexidade da empresa pode ser atestada pelo aumento do número de seus empregados: ¹³⁰

DATA	Nº EMPREGADOS	DATA	Nº EMPREGADOS
1º Sem. 1858	144	1º Sem. 1862	637
2º Sem. 1858	203	2º Sem. 1862	706
1º Sem. 1859	757	1º Sem. 1863	710
2º Sem. 1859	660	2º Sem. 1863	543
1º Sem. 1860	579	1º Sem. 1864	1.061
2º Sem. 1860	625	2º Sem. 1864	1.069
1º Sem. 1861	709	1º Sem. 1865	1.233
2º Sem. 1861	643		

A oscilação no número de empregados, entre um semestre e outro do mesmo ano, se devia ao aumento da quantidade de trabalhadores dedicados à manutenção e reconstrução da linha, que aumentava na estação chuvosa, coincidindo com o fim do segundo semestre ou o início do primeiro.

Tomando-se por base o segundo semestre de 1864, e o salário anual de um agente de estação, no valor de 2:000\$ (dois contos de réis), verificamos que os empregados da Companhia que aparecem em sua lista com as respectivas remunerações, somavam 133 pessoas, distribuídas segundo o seu nível salarial da seguinte maneira:

SALÁRIO ANUAL	Nº DE EMPREGADOS	%
Menos de 2:000\$	79	59,39
de 2:000\$ a 4:000\$	37	27,81
de 4:000\$ a 6:000\$	8	6,01
6:000\$ e mais	9	6,76
TOTAL	133	100

A hierarquia dentro da empresa entre os seus empregados era flagrante. Apenas 17 pessoas recebiam salários iguais ou maiores do que 4 contos de réis, o que vale dizer que, 12,77% dos empregados detinham as posições

chaves e controlavam todos os demais; e estavam por sua vez subordinados à diretoria da Companhia.

Mas se levarmos em conta os 936 empregados, cujos ordenados não estão discriminados, mas que aparecem na lista dos empregados da Companhia no 2º semestre de 1864 e que recebiam menos de 2 contos, então teremos um quadro mais realista, onde os trabalhadores menos remunerados constituiriam 94,94% do total de 1.069 empregados, controlados por apenas 54 indivíduos, ou seja 5,05% delas, se aí incluirmos todos os indivíduos com salário igual ou superior a 2:000\$ e que tinham postos de chefia, ainda que subalternos.

Tendo-se por base a mesma lista de empregados da Companhia, pode-se verificar a importância dos diferentes sectores dela, por suas respectivas participações salariais no conjunto da empresa:

SETOR	Nº DE EMPREGADOS	%	TOTAL SALÁRIOS PAGOS	%	MÉDIA DOS SALÁRIOS
Administração Central	7	5,26	21:600\$	6,85	3:000\$
Armazém do depósito	2	1,50	4:000\$	1,26	2:000\$
Inspetoria do tráfego	10	7,51	38:480\$	12,20	3:848\$
Telégrafo eléctrico	8	6,01	10:200\$	3,23	1:275\$
Estações	40	30,07	63:440\$	20,18	1:586\$
Pessoal dos trens	48	36,09	75:700\$	24,00	1:577\$
Diretoria das obras	18	13,56	101:880\$	32,31	5:560\$
TOTAL	133	100	315:300\$	100	2:375\$

Do quadro se deduz que, por ordem de importância, vinha em primeiro lugar a Diretoria de Obras, em segundo, a Inspetoria do Tráfego e, em terceiro, a Adminis-

tração Central. Estes dados se confirmam na leitura dos relatórios da Companhia, sobretudo a partir de 1858, com a abertura do tráfego, e durante toda a construção da linha. Por outro lado, fica manifesto o escalonamento entre os empregados, pois, enquanto a Diretoria de Obras participava com apenas 13,56% do pessoal e retinha 32,25% do total dos salários pagos, os setores de renda média mais baixa - telégrafo elétrico, estações e pessoal de trens - que participavam com 72,17% do pessoal, só detinham 47,26% do total dos salários pagos.

A disparidade na distribuição salarial fica acentuada na confrontação da renda anual do Engenheiro em Chefe de 21 contos de réis, e a renda também anual, de um chefe de trem ou agente da estação, de apenas 2 contos de réis, e que não era das mais baixas.

Esta repartição muito desigual da renda se devia, em parte, ao alto grau de especialização dos engenheiros, mas sobretudo à sua falta em nossos meios.¹³¹ Para fazer vir estes técnicos de seus respectivos países, onde estavam empregados, era preciso oferecer salários gordos e atraentes. No período que vai do 2º semestre de 1860 ao 2º de 1864 percebe-se uma tendência à alta dos salários dos engenheiros, além de seu aumento numérico e de uma maior hierarquização deles:

SALÁRIO DOS ENGENHEIROS (ANUAL)	1860		1864	
	2º Sem.	%	2º Sem.	%
Menos de 2:000\$	-	-	5	27,77
2:000\$ a 4:000\$	12	75,00	2	11,11
4:000\$ a 6:000\$	2	12,50	4	22,22
6:000\$ a 8:000\$	2	12,50	5	27,77
8:000\$ a 10:000\$	-	-	1	5,55
10:000\$ e mais	-	-	1	5,55
TOTAL	16	100	18	100

Ao mesmo tempo que crescia o número de técnicos altamente qualificados no setor de engenharia da Diretoria das obras, verificava-se uma diminuição deles nos setores restantes, além de uma queda do salário correspondente a alguns cargos:

CARGO	1860 2º Sem.	1864 2º Sem.
Chefe da tração	10:500\$	5:000\$
Chefe da contabilidade/traf.	5:520\$	3:600\$
Chefe do Telégrafo elétrico	8:000\$	3:600\$
Agente estação corte	4:000\$	3:600\$

Este fato coincidia normalmente com a substituição de um técnico estrangeiro por outro, exercendo as mesmas funções, mas brasileiro. Esta foi uma das preocupações da diretoria da Companhia. Formar técnicos nacionais, mesmo engenheiros, pela prática na própria empresa. A análise das listas de empregados mostra claramente como determinados empregados, que se distinguiam nas suas respectivas funções, iam mudando de cargo e ascendendo em termos salariais, ainda que o salário mais alto correspondesse a uma soma inferior àquela percebida pelo empregado que até então ocupava aquele cargo. Assim, o ajudante da estação da Corte, Antonio José Trench, que recobria 2:800\$, passou para o cargo de Chefe da Contabilidade do Tráfego, ganhando 3:600\$. No entanto, Edmond Louis, que havia abandonado este cargo, percebia por ele 5:200\$.¹³² A Companhia ganhava duplamente: primeiro porque economizava, segundo porque seus empregados sabendo que o bom desempenho de suas funções poderia levar à ascensão dentro da empresa e à melhoria salarial, se tornavam mais responsáveis e dedicados. São muitos os relatórios em que o delegado da diretoria se congratula com a eficiência do seu pessoal.¹³³

Da análise da distribuição dos empregado segun

do suas nacionalidades, percebe-se que, excetuando-se a - aquelas funções altamente qualificadas, como a chefia da direção técnica e da inspetoria do tráfego, todas as demais foram passando, pouco a pouco, para as mãos de elementos nacionais. No entanto, no que dizia respeito ao corpo de engenheiros, isto não significava em redução salarial, ainda que o engenheiro Carlos Alberto Morsing de nuncie uma discriminação contra os brasileiros por parte do Engenheiro em Chefe norte-americano, A. Ellison Jr., que preferia pagar melhor seus conterrâneos, mesmo que menos habilitados.¹³⁴

A tendência em seu conjunto era ao aumento geral dos salários, havendo para certos cargos menos especializados uma tendência à estagnação. Esta tendência inflacionista dos salários se devia à escassez de mão-de obra especializada ou não, mas sobretudo àquela.

No relatório do Engenheiro em Chefe relativo ao primeiro semestre de 1860, lê-se o seguinte: "O progresso do serviço no túnel grande não tem correspondido à minha expectativa: em meus primeiros cálculos eu supunha possível um adiantamento mensal muito mais forte do que se tem obtido. Se possuíssemos as facilidades que tem outros países para obras deste gênero, acredito que meus cálculos não se afastariam muito da verdade. Aqui, além do incômodo causado pela água, e de outras eventualidades a que estão sujeitas tão extensas obras subterrâneas, a grande dificuldade tem sido a de conservar no serviço a força completa de mineiros. Do grande número importado pelos emprezários poucos se conservam além de algumas semanas; e aqueles ficam, conhecendo a dificuldade de obter braços, tornam-se exigentes e trabalham quando bom lhes parece. Mal que se vai corrigindo gradualmente, empregando homens não afeitos ao trabalho, o que se procura instruir."¹³⁵

Ainda se referindo ao mesmo túnel, o engenheiro inglês, visitante, James Brunlees, fez o seguinte comentário: "Não se poderia afirmar com segurança, ainda marchando tudo bem, que essa obra se concluirá em menos de cinco anos. Não pode haver dúvida de que se poupará

tempo formando um corpo de trabalhadores filhos do país e negros, que depressa se habilitam para um trabalho eficaz, e serão sempre mais fáceis de dirigir do que os mineiros importados da Europa ou dos Estados Unidos."136

A presença de negros na construção da estrada se devia, em parte, à escassez geral de mão-de-obra. E, na realidade, se tratava de escravos. A referência feita por C.A. Morsing, já transcrita, não deixa lugar a dúvidas. Por outro lado, encontramos no 12º relatório da Companhia, na parte referente à 3ª seção da linha, o seguinte comentário: "Nos meses em que os trabalhos da lavoura por ventura devem folgar aos fazendeiros, é talvez possível obter deles coadjuvações na preparação do leite, que são da maior importância, visto a dificuldade de obter os braços em número suficiente para obras de tanta magnitude."137

Parece entretanto que o seu uso não era uma consequência apenas da falta de trabalhadores. No 6º relatório da Companhia, sobre a marcha dos trabalhos no primeiro semestre de 1858, encontra-se a seguinte afirmação: "Ocupavam-se pois na 2ª seção ao todo 354 jornaleiros, número que todos os dias vai aumentando; por ora se não tem sentido falta de braços."138 Entretanto, somando-se os trabalhadores divididos por divisão, num total de dezessete, das quais falta a referência numérica da 16ª divisão, depara-se não com 354, mas com 404 (exclusive os sub-empregados e empreiteiros). Pode-se supor que, a diferença de pelo menos 50 pessoas (não se considerando a turma de trabalhadores da 16ª divisão, que devia ser de aproximadamente 50 homens) não classificadas entre os jornaleiros, fosse de escravos. Esta suposição se reforça na leitura do seguinte trecho do mesmo relatório e ainda sobre a 2ª seção: "Na 2ª os sub-empregados Holdens e Justino, que contrataram as tres primeiras divisões, ocuparam cerca de 150 pessoas em 6 diversos pontos em escavações e atorros, que no dia 3 de julho apresentavam, já outras tantas pequenas porções de leite preparado. Este espaço, nos campos da fazenda do Machado, procede ao começo da subida da serra."139

2- As relações de trabalho

Através dos relatórios do Engenheiro em Chefe, apresentados semestralmente à diretoria da Companhia, pode-se acompanhar o trabalho na linha, com todas as suas dificuldades. Por causa delas talvez, e da dureza do trabalho, sujeito a acidentes, tornava-se mais difícil encontrar pessoal para a construção da estrada do que para o seu tráfego, manutenção e reparos.

Na linha em construção, a força de trabalho era fornecida em parte pelos próprios empreiteiros, mas sobretudo pelos sub-empreiteiros, que se apresentavam com suas turmas de jornaleiros ou não. Os escravos empregados nas obras eram, pelo que parece, emprestados pelos seus proprietários, em geral fazendeiros que se veriam beneficiados com a estrada, e que se empenhavam em sua execução.

Os jornaleiros eram pagos por seus contratadores, que muitas vezes ou faziam vir do estrangeiro. Face às dificuldades do trabalho e aos pagamentos que não deviam corresponder à sua dureza e riscos, e mesmo a febre amarela,¹⁴⁰ era muito comum estes mineiros - especializados na abertura de túneis, feitura de cortos e atorres - abandonarem o serviço. Vimos como se estabeleciam as relações, hierarquizadas, entre sub-empreiteiros e empreiteiros, estes com os engenheiros residentes que, por sua vez, ou ligavam ao Engenheiro em Chefe, através do seu 1º ajudante. À diretoria da Companhia, ápice da pirâmide, pres-tava contas o Engenheiro em Chefe e dela recobria as ordens que devia executar. Na realidade a direção técnica da divisão de obras tinha poderes muito amplos, decorrentes da muito alta especialização do serviço. Consciente disso, a direção exercia uma fiscalização bastante estreita sobre os orçamentos, compras de material e pagamentos de pessoal, através de sua secretaria. Isto explica a razão dos salários bastante bem remunerados, tomando-se por base o 2º semestre de 1864, do secretário (5:400), do guarda-livros (4:400) e do comprador (4:000).

Aliás, esta parece ter sido a política sala -

rial adotada pela direção. Remunerar alto os cargos de importância chave, como as chefias dos setores, pagar bem menos aos postos subalternos. Assim, tomando por base a lista de empregados da Companhia do 2º semestre de 1864, se vê o seguinte:

Na Administração Central:

Secretário da Cia.....	5:400\$
Guarda-livros.....	4:400\$
Comprador.....	4:000\$
Pagador.....	3:200\$
Os 3 demais empregados com salários iguais ou inferiores a.....	2:000\$

No Armazém do depósito.

Almoxarife.....	2:800\$
Fiel.....	1:200\$

Na Inspetoria do Tráfego.

Inspetor geral.....	14:000\$
Engenheiro residente.....	6:000\$
Chefe de tração.....	5:000\$
Chefe da contabilidade do tráfego.....	3:600\$
Secretário.....	3:000\$
Os 5 demais empregados com salários iguais ou inferiores a.....	2:200\$

No Telégrafo elétrico

Chefe.....	3:600\$
Os 7 demais empregados com salários iguais ou inferiores a.....	1:200\$

Nas estações

Agente da estação da Corte.....	3:600\$
Agente da estação da Barra.....	3:200\$
Ajudante da estação da Corte.....	2:800\$
Fiel.....	2:400\$
Agente da estação do Bolém.....	2:400\$
Agente da estação de Rodão.....	2:400\$
Ajudante da estação da Barra.....	2:400\$
Fiel da estação da Corte.....	2:200\$
Os 32 demais empregados com salários iguais ou inferiores a.....	2:000\$

Entre o pessoal dos trens:

7 maquinistas com salários iguais a	2:520\$
4 chefes de trem com salários iguais a	2:000\$
Os 37 demais empregados com salários iguais ou inferiores a	1:920\$

Na Diretoria de obras

Engenheiro em Chefe	21:000\$
1º Ajudante	12:000\$
Os 16 demais com salários iguais ou inferiores a	7:800\$

Através deste mecanismo de controle salarial se estabelecia toda a autoridade da direção da empresa. Só assim era possível colocar em prática as recomendações, deveres e obrigações estatuídas para cada cargo nos Regulamentos do Tráfego e do Custeio. Ali estavam definidas as funções referentes a cada setor e a cada posto, e ficavam muito claramente especificadas as relações de trabalho.

Pelo art. 10 do Regulamento Provisório do Tráfego e do Custeio da Estrada de Ferro de D. Pedro II¹⁴¹ ficava definida a relação empregatícia tipicamente capitalista, adotada pela empresa, onde "além dos vencimentos dos empregados, a Companhia não os sustenta nem faz com e los mais desposar alguma. Os ordenados serão pagos mensalmente, e a porcentagem no fim de cada semestre. Os salários dos que vencem por dia serão pagos semanalmente." Cabia à diretoria a nomeação dos seus empregados, para os quais se estabelecia uma tabela fixa de salários, com exceção dos mestres e operários das oficinas, cujos salários seriam ajustados na hora da contratação. Certos cargos das estações como o Agente, seu Ajudante, o Escriturário e o Fiel eram preenchidos sob a prestação de uma fiança, que variava segundo sua importância (Art. 7º ao 9º).

O incentivo ao bom desempenho de suas tarefas se fazia pela outorga de prêmios enquanto aquele que sorvisse mal devia ser punido com a suspensão e a demissão

(Art. 13- parágrafos 11 e 12). O controle sobre assiduidade e pontualidade dos empregados se fazia através de um livro de ponto, para aqueles que tivessem ordenado fixo ; os trabalhadores que venciam por dia seriam anotados por um empregado determinado.(Art.28)

Em se tratando de uma empresa de serviço, era extremamente importante para a Companhia angariar a confiança do público, através de um serviço bom e eficiente, que terminava por recair sobre as costas de seus empregados. Assim, o Art. 33 referia-se ao Chefe de trem como "responsável pecuniariamente pelo prejuízo causado à Companhia: 1º- Por negligência, 2º por extravio de qualquer objeto ou dinheiro, 3º Por avarias na carga transportada , provenientes de sua negligência." E pelo Art. 47, todo empregado de um trem que não comparecer uma hora antes da partida será suspenso por tres ou mais dias, segundo a gravidade do caso."

As relações de trabalho entre os empregados se faziam sempre dentro da hierarquia consagrada na própria organização da empresa: "o Foguista e os guarda-freios de trem obedecem ao Maquinista e ao Chefe, sem perguntarem o motivo das ordens que recebem" (Art. 43). "Os Chefes de trem organizam a folha de seu pessoal, assinando eles Chefes o ponto na estação, em cujas folhas serão admitidas ; e essa folha é sujeita a fiscalização do Agente que a rubricará". (Art. 42 e 45).

A fim de aproveitar a mão-de-obra especializada e ociosa, era permitido aos maquinistas e demais empregados dos trens, quando estes ficassem fora de circulação, trabalhar nas oficinas da Companhia, obtendo remuneração pelos dias respectivos de trabalho.(Art.45). E no intuito de conseguir melhores servidores, no art. 46 reza va que "o lugar de foguista, devendo considerar-se como aprendiz de maquinista com aspiração a acesso, será destinado aos operários mais inteligentes e moralizados das oficinas", ou então se recorria à força, descontando - lho o salário do dia em caso de falta grave (Art. 75).

A este regulamento vinha se juntar uma série de

regimentos especiais - das tarifas, dos sinais da estrada de ferro, do depósito, do contador e comprador, da inspeção, dos agentes, ajudantes e fiéis, chefes dos trens, oficinas e trem rodante, etc. -, que refletiam o grau de complexidade da empresa em todos os níveis.

Com um pessoal tão numeroso e distribuído por atividades tão diferentes, a direção envidava esforços em todos os sentidos - através de estímulos ou desestímulo - nos financeiros, ascensão ou demissão - com o objetivo de poder ter um controle real sobre toda a empresa. Daí a necessidade de se encontrar soluções práticas, como a de "havendo-se reconhecido praticamente a necessidade de serem escolhidos os empregados por meio de concurso, assim o resolveu a diretoria; e d'ora avante deverão todos os pretendentes sujeitarem-se ao exame prévio das suas habilitações, sendo preferidos conforme o merecimento das suas provas."¹⁴² Ou ainda a solução dada à questão de como se deveria realizar os pagamentos do pessoal, a fim de evitar os fraudes e prejuízos da Companhia, com o trem pagador, que devia "evitar que os operários se houvessem de reunir em um ponto dado com prejuízo do serviço, e regular o modo de pagamento das pessoas não presentes à hora marcada", estabelecendo-se a regra de fazer-se o pagamento em trem especial, parando em todos os pontos em que há trabalho; porque assim cada operário só interrompe o serviço o tempo necessário para receber a sua paga."¹⁴³ Ou, então a saída encontrada, por C.B.Otoni para os abusos que vinham sendo cometidos no almoxarifado, pela anexação do depósito à Administração Central. "O sistema das compras incumbidas a um empregado de confiança, pareceu-me, apenas entrei em exercício, padecer um defeito radical: a mesma autoridade que ordenava o consumo dos objetos determinava as compras, que se faziam sem ciência prévia do delegado da diretoria, o que não se me afigurou regular." Em consequência foi determinado "que os pedidos para consumo dos objetos existentes no depósito fossem satisfeitos mediante o simples despacho do inspetor; mas que os pedidos para compras e sortimento do mesmo depósito dependessem essencialmente de despacho prévio do delegado."¹⁴⁴

Em última análise, a diretoria da Estrada de

Ferro de D. Pedro II compreendeu muito bem as vantagens do trabalho assalariado, para uma empresa tão grande e complexa. Sobre ele era possível exercer, ao mesmo tempo, uma pressão material e ideológica. Dependendo do salário para sobreviver, o assalariado era um trabalhador mais responsável pelo temor de ser despedido, ou mesmo desfalcado em seu salário. Por outro lado, estimulado pelos princípios da concorrência e da "aspiração a acesso", ou seja, tocado pela necessidade de galgar postos e alcançar salários mais altos, era uma força de trabalho que podia ser rapidamente assimilada pela organização empresarial que jogava com ela segundo seus princípios de racionalidade; a racionalidade do capital: "Foram advertidos alguns empregados, e outros demitidos por assim convir ao serviço da Companhia. A substituição dos demitidos foi feita com pessoal já existente e com redução de vencimentos e substituindo-se os fiéis por conferentes."¹⁴⁵ Os fiéis passaram para agentes de estações, que cresciam em número. Asconderam. Os que entraram para ocupar as mesmas funções dos fiéis, obtiveram cargos menos remunerados, de conferentes. A empresa ganhava duplamente: empregava como agentes pessoal com experiência, e, realizando uma remoção interna, elevava a os agentes substituídos a cargos mais bem pagos, ainda que, na realidade, diminuídos em seu valor nominal.

Assim, o fiel da estação de Maxambomba, Cândido Joaquim do Mesquita, que percebia 1:500\$, passou a agente da estação de Belém com um salário de 2:400\$. O ex-agente desta estação, Jerônimo Cândido de Moura passou a ajudante do agente da estação da Corte, recebendo um pouco mais, ou seja, 2:800 \$; e ocupando o lugar de Joaquim Carlos Niemeyer, que passou a agente da mesma estação, recebendo 3:600\$, ao invés de 4:000\$, que era o salário que correspondia àquela posição.¹⁴⁶ Todos saíam contentes, a empresa mais que todos.

A sociedade brasileira estava diante de algo novo, de uma empresa de tipo novo. Mas enquanto as novas relações capitalistas amadureciam rapidamente no setor ferroviário, ali no perímetro mesmo da estrada, e como

que justificando a exploração do assalariado, estava o es-
cravo, abrindo caminho para o trem passar.

IV - Vida e morte de uma empresa privada

"Os terrenos cortados pela linha do Caminho de Ferro de D. Pedro II, são de maior importância para a mais vasta colonização, o terreno é extraordinariamente fértil, com abundância de água em todas as direções. A principal parte da linha da Estrada de Ferro seguirá o lado do pitoresco rio Paraíba (...). Os milhares de animais empregados, que continuamente cobrem as estradas, incomodando e embaraçando aos viandantes em sua marcha, mostram claramente a importância do tráfico por este modo primitivo e demorado de transporte, importando em enormes somas, e em contínuas avarias dos gêneros, cansadas pelas chuvas; tornando muitas vezes as estradas intransitáveis e as comunicações difficilísimas, especialmente na estação chuvosa - às vezes por meses inteiros interrompidas - procedendo daí, vendas demoradas e prejudiciais: outras muitas razões poderíamos apresentar, a fim de mostrar que a condução por meio de animais deveria por uma vez ser abolida - a razão mais forte contudo é, que os filhos da terra muito aproveitariam de uma estrada de ferro, por isso que além de lhes assegurar uma entrega rápida de seus gêneros em qualquer ocasião e possibilitá-los-ão também a receber suas encomendas da Corte, depósito de toda a espécie de gêneros para o interior com a maior rapidez, e talvez pela metade do preço, a que estão atualmente sujeitos ao mesmo tempo que dará grandes lucros sobre o capital empregado para sua construção."147

Nestes termos propagandísticos a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II procurava em 1856, despertar o interesse do capital estrangeiro. O prospecto belíngue, português-ingles, se intitulava "Prospectus and Analysis of the Annual Traffic of the Don Pedro 2nd Railway", o que era muito significativo. E, como sempre, a propaganda estava tão distante da realidade quanto o público britânico do Brasil.

A - A primeira seção da D. Pedro II

1- O contrato Price e suas consequências

A 1ª seção da estrada iria da Corte até o pé da Serra do Mar, na localidade de Belém, num percurso de 61 quilômetros. Seu contratador, Edward Price, tinha por auxiliares o engenheiro em chefe Charles E. Austin e por gerente, que o representava na sua ausência, Samuel Bayliss. Era, então, engenheiro fiscal do governo Christopher B. Lane. A Companhia ainda não tinha engenheiros próprios e recorria a uns e a outros, e, às vezes mesmo, a engenheiros brasileiros chegados da Europa e com algum conhecimento de engenharia ferroviária.

A construção da estrada de ferro colocava, de início, um problema que o governo tratou muito rapidamente de resolver: a desapropriação dos prédios e terrenos necessários à abertura da linha e demais serviços, como estações, oficinas, depósitos. O decreto nº 816 de 10 de julho de 1855 autorizava as desapropriações, e o de nº 1664 de outubro do mesmo ano, o regulamentava.¹⁴⁸

Este item do programa de construção da estrada consumiu uma parte muito grande do capital da Companhia, mas já estava previsto em seu orçamento.¹⁴⁹ Foi sobretudo na área urbana que as somas destinadas à desapropriação e demolição de prédios e terrenos se elevaram muito. À medida que a via se afastava do perímetro urbano, as propriedades barateavam e, para evitar que fosse vítima da especulação imobiliária, a Companhia se havia resguardado, não pagando por elas mais do que valiam antes da sua criação. "Com efeito, do limite do Engenho do Dentro em diante, valiam os terrenos antes do projeto da estrada de ferro muito menos do que os precedentes, e sendo expresso nesses regulamentos, que a companhia somente deve pagar esses preços anteriores, deve a desapropriação tornar-se cada vez menos onerosa."¹⁵⁰

Para se construir a estação terminal, foi escolhido o Campo da Aclamação (onde está hoje a Central de

Brasil) porque haveria bastante espaço para se exprair , quando o aumento do tráfego assim o exigisse, e porque daí seria fácil "colocar os trilhos pelas ruas S. Joa - quim até os distritos em que se acham situados os armazéns de café, e, segundo julgo, no propósito de levá -los até a Prainha, ao pé do Arsenal de Marinha", onde o café era embarcado.¹⁵¹ Aí seriam construídos um trapiche e uma ponte para o atracamento dos navios. A importância deste ramal estava em poder atrair o café que, a poucas léguas de Belém encontrava transporte por água a 100 réis por ar roba, e que não se via estimulado a enfrentar o pesado transporte nas carroças da cidade, que constituíam o meio de condução entre a estação do Campo e a Prainha."O - ra, quem observar o ordinário atravancamento máximo nas ho ras do giro comercial, das poucas e estreitas ruas pelas quais pode descer do Campo, compreenderá a impossibilida - de material de acrescentar-lhes ainda o trânsito de 200 ou 300 carroças por dia", com o aumento do transporte do café depois que a estrada houvesse alcançado o Paraíba.¹⁵²

"Das quatro estações intermediárias estipula - das no contrato entre o Rio e Belém, uma foi colocada nas Tres Vendas, no Engenho Novo, ponto a que convergem diver sas estradas do interior, e que provavelmente se tornará importante para viajantes; a segunda tem de ser assentada na Cascadura, cruzamento da estrada de Santa Cruz. É pro - vável que esta estação chame para a estrada de ferro toda a exportação que até agora se dirige à Praia Pequena, o grande parte de que de Campo Grande se encaminha à Pava - na. Julgar-se-á de importância deste tráfego sabendo que somente uma casa da Praia Pequena embarcou para a Corte no ano de 1854 cerca de 110 mil arrobas em café, açúcar , aguardente e outros gêneros". A terceira era prevista pa - ra o cruzamento da via férrea com a estrada de Mato-Gros - so em Maxambomba, e a quarta em Queimados. Estas duas úl - timas e a de Belém deviam receber gado, café e outros gê - neros.¹⁵³

Belém havia sido escolhida como ponto obriga - tório antes de se iniciar a subida da serra. Primeiro por

que a Serra de Santa Ana se extinguia na planície, na proximidade da confluência dos rios Lages e Santa Ana, onde estava aquela localidade. Em segundo lugar porque ali passava a estrada do Presidente Pedreira, a única de rodagem através da serra ao sul de Petrópolis, e também a única estrada geral que passava pelo extremo da 1ª seção, e que lhe devia dar um poderoso impulso comercial. A diretoria da Companhia estava tão convicta disso, que encaminhou uma representação aos governos geral e provincial no sentido de empedrar a referida estrada, que ficava muitas vezes intransitável na época das chuvas. O governo provincial assentiu. Interessava-lhe, na medida em que garantia juros de 2% ao ano à Companhia, que esta pudesse, o mais breve possível, dispensar aquela ajuda.¹⁵⁴

A empresa se voltava, desde de seus primeiros dias, para o seu mais importante elemento de vida, o transporte dos produtos do interior para o litoral, e dali para o interior.¹⁵³ Quanto maior fosse o número de estradas convergindo para o seu tronco, maior seria sua renda. Neste sentido, foram encetados os estudos para um ramal de comunicação entre a estação de Maxambomba e a vila de Iguassu, e passaram a ser considerados ramais da Pedro II algumas estradas de rodagem, como a travessia que ligava a estação de Queimados à estrada do Presidente, no local denominado Garapuça, e a própria estrada do Presidente de Belém em diante. "A estação de Belém, distante 4 lóguas do Iguassu, e 6 do Brejo, está colocada à beira da Estrada do Presidente, que além da serra se encontra com a da Polícia, do que se segue que toda a circulação destas duas estradas pode facilmente parando em Belém poupar 4 ou 6 lóguas de via de terra, e frete por água, despesas que importam segundo dados mui seguros pelo menos em 400 réis por arroba; e em lugar desta despesa, terão os gêneros de pagar à estrada de ferro 180 a 200 réis; economia de dinheiro, além da vantagem da presteza e bom acondicionamento do gênero."¹⁵⁶

A questão do prazo da entrega da estrada ao público era do maior interesse para a Companhia. Só a par

tir do momento em que ela passasse a realizar o tráfego de pessoas e mercadorias é que ela poderia começar a repor ainda que apenas uma pequena parcela da soma de dinheiro investido na construção da linha e demais serviços, inclusive as indenizações devidas às desapropriações.¹⁵⁷ Era desejo da directoria que o empreiteiro Price entregasse as frações da linha, que pudessem ir sendo concluídas, antes que toda ela estivesse acabada, a fim de que pudesse desfrutar dos rendimentos que o capital, já empatado na construção dessas frações, estava em condições de proporcionar. A data limite para a conclusão da 1ª seção era a de 9 de agosto de 1857.¹⁵⁸

Esta primeira etapa da estrada atravessava uma região relativamente fácil para a construção da linha, não fossem os alagadiços próximos aos rios, muito numerosos, que corriam em direção à baía de Guanabara, e que costumavam inundar nas estações chuvosas. O engenheiro Morsing deixou o seguinte relato: "Entrei no brejo, em Belém, de manhã e saí do outro lado no caminho que vai a Carapuça, à noite, porém, só, com uma bota e tendo estado com água até o pescoço todo o dia. Eu levava muita gente que iam construindo umas espécies de esteiras para que em certos lugares não desaparecéssemos afundados no lodo, que aconteceu com um dos trabalhadores que atravessou a crista e as algas o desapareceu; felizmente, os trabalhadores conseguiram por baixo d'água agarrar o homem pelos cabelos e livrá-lo de morte certa."¹⁵⁹ O cronista não escapou de contrair a malária.

As epidemias eram uma das razões do retardamento das obras. A malária era uma constante. A cólera havia também flagelado, recentemente, o Rio de Janeiro, atrasando os trabalhos. Estes se reduziam praticamente à construção de algumas pequenas pontes e, sobretudo, no aterro dos brejos. O problema maior estava em saber-se calcular o nível da linha e das estações, nas regiões mais encharcadas, para colocá-las a salvo das inundações periódicas, provocadas pelas cheias excessivas dos rios. Como elas não deixavam, como as outras cheias normais, vestí-

tígios nos troncos das árvores ribeirinhas, era preciso recorrer aos moradores do lugar, que eram indagados da altura das maiores enchentes.¹⁶⁰ Parece que os engenheiros de E. Price se esqueceram deste detalhe.

Desde muito cedo o empreiteiro inglês foi alvo das críticas da diretoria, do seu então vice-presidente C. B. Otoni, especialmente. Primeiro, surgiu uma dúvida em torno ao art. 14 do contrato Price, na parte que se referia à suspensão dos pagamentos bimensais. O tópico controvertido dizia assim: "... mas o pagamento de qualquer destas prestações será suspenso se se provar que a obra feita e os materiais mandados da Inglaterra estão pagos com excesso pelas prestações anteriores." A direção da Companhia entendia que esta disposição mandava orçar os trabalhos executados, e somar o custo dos materiais importados, incluindo o frete e demais despesas até chegarem aos depósitos, para, só então, verificar se deveria ou não realizar o pagamento bimensal devido ao empreiteiro. Isto, porém, sustentava que os preços admitidos nos orçamentos deviam ser proporcionais ao custo total das obras em cada ramo de serviço. Para por este argumento em prática, recorreu à tabela que constava de um esboço de orçamento, que apresentara na ocasião da celebração do contrato, onde estava distribuída a quantia total contratada pelas diversas espécies de serviços a desempenhar. Pretendia, segundo esta interpretação, que de dois em dois meses fosse examinada que fração do total do serviço fora executada, para que recebesse fração correspondente da respectiva parcela da tabela, e que a soma destas frações representaria a quota do custo total. A consequência natural disso seria completar os pagamentos muito antes dos prazos estipulados e restando obras por fazer.

A diretoria sabia que estava sendo lesada, mas estava amarrada pelo próprio contrato Price, que atribuía ao contratador a faculdade de mudar o traçado da linha e escolher os materiais a empregar, enfim, de modificar os planos. Sendo assim, não havia meio de conhecer a quantidade total de trabalho, que variava a cada mudança de ali-

nhamento, e terminou accitando uma solução amigável, depois de haver recorrido à justiça.¹⁶¹

Ficara evidente para a directoria a necessidade de ter em suas mãos os planos da 1ª seção, sem os quais não podia exercer uma fiscalização efetiva da execução do contrato, tarefa que lhe cabia e que aceitara quando da organização da Companhia. Em consequência, ela exigiu a apresentação dos planos definitivos, baseando-se no art. 10 daquele contrato, que se referia à entrega no Rio de Janeiro, de uma planta e seção longitudinal da linha inteira, a que E.Price se recusou, alegando que o dito artigo se referia aos mesmos planos apresentados em Londres, e que a directoria julgava insuficientes por muito vagos que eram. Novo acordo foi estabelecido entre as partes em disputa: para ser dispensado da apresentação dos planos definitivos, o empreiteiro se comprometia a não admitir, na execução da linha, declive algum superior a 1:125, salvo em dois pontos declarados. Esta condição era de suma importância para a Companhia que, em caso contrário, se veria poroponente gravada com uma manutenção da linha muito onerosa. "Para apreciar os inconvenientes destas estipulações bastará notar, quanto aos declives, que em ladeiras de 1:250, imperceptíveis à vista, a resistência a vencer é dupla da que oferece um lance de entrada de nível, tripla no declive de 1:125, e quántupla no de 1:62 1/2, supondo sempre uma velocidade uniforme e moderada."¹⁶²

Sabendo ser do interesse da Companhia abrir o mais rápido possível o trânsito na 1ª seção, ainda que parcialmente, e estando o empreiteiro em condições de entregar o trecho que ia da estação do Campo, na Corte, até Quocimados, ou seja quase dois terços dela, resolveu conseguir algumas vantagens em troca da autorização para sua abertura. Isto porque a abertura da linha ao trânsito dependia da comunicação do empreiteiro de que as obras estavam prontas, e do exame e aprovação delas pelo engenheiro da Companhia.

Duas condições foram impostas em troca da en-

treça das obras: receber no ato da entrega o último pagamento reservado pelo contrato para a conclusão de todas as obras; a quitação da parte mencionada da linha como estando construída na forma do contrato. Apesar de todo o interesse da Companhia em utilizar de imediato sua estrada, e de já ter à sua disposição todos os elementos necessários para colocá-la em funcionamento - material rodante, tarifa praticamente organizada, engenheiro para dirigir o tráfego e maquinistas - rejeitou as condições do empreiteiro Price e lhe declarou que só aceitaria a linha depois de concluída.

Quando, finalmente, a diretoria foi informada pelo gerente do empreiteiro, S. Bayliss, de que o trecho até Queimados estava pronto, ele o sujeitou à sua inspeção. Agora, a Companhia tinha seus próprios engenheiros e não precisava mais recorrer ao engenheiro fiscal do governo, C. B. Lane, quem, no entender de C. B. Otoni, estava manco mundo com E. Price no intuito de defraudar a Companhia.¹⁶³ O corpo de engenheiros recém-contratado estava sob as ordens de Charles F. M. Garnett, engenheiro em chefe responsável frente à diretoria pela execução da 2ª seção da estrada. A ele coube examinar o trecho entregue pelo representante do concessionário da 1ª seção. Seu relatório final assinalava uma série de defeitos em algumas obras e a falta absoluta de outras, que o empreiteiro inglês se recusava a admitir, criando outra razão de discórdia entre ele e a Companhia.

Pelo artigo 21 do contrato Price, só podia ser árbitro, para julgar dos defeitos de construção, um engenheiro que tivesse sido presidente do Instituto de Engenharia Civil de Londres. Ora, sabendo a diretoria que por este sistema de arbitramento se despenderiam pelo menos três meses, no final dos quais ainda estava sujeita a perder a causa, mesmo que justa, preferiu, uma vez mais, aceitar entrar em acordo com o empreiteiro. Este entregava como caução, além daquela estipulada pelo contrato de Londres, a soma de 12 mil libras esterlinas e algumas propriedades suas aqui, que deviam servir de garantia pelas obras que estavam por concluir. Agora já era possível abrir a linha ao público.¹⁶⁴

2- A inauguração do tráfego

No dia 29 de março de 1858 era inaugurado o tráfego na 1ª seção. O Jornal do Comércio do dia seguinte noticiava o acontecimento: "Ontem, finalmente, transformou-se na mais bela e animadora realidade o sonho querido dos Fluminenses. A Estrada de Ferro de D. Pedro II foi inaugurada, e desde o Campo da Aclamação até a estação de Queimados, um espaço de oito léguas pode já ser percorrido em uma hora."¹⁶⁵

A diretoria iniciava uma nova etapa em sua vida, agora mais complicada. Abandonava seu papel passivo de simples fiscalizadora, que vinha encontrando com apreensão nos estudos da 2ª seção, e assumia a direção efetiva da 1ª seção através do controle de seu tráfego. O começo foi difícil. Iniciado o tráfego no dia seguinte à inauguração, foi preciso algum tempo para regularizá-lo devido à falta da experiência dos empregados da Companhia. "Algumas faltas inevitáveis na organização de uma empresa tão nova entre nós excitaram reclamações da opinião pública, que todavia, testemunhos dos esforços empregados pela diretoria para regularizar os diversos ramos da Companhia, reconhece que esses esforços vão sendo coroados de feliz êxito."¹⁶⁶ Ficava aos poucos evidente a falta de prática de nosso pessoal a necessidade de se contratar mão-de-obra estrangeira. Primeiro se tratou de engajar com a maior urgência, na Bélgica, três dos mais hábeis condutores de locomotivas que ali pudessem ser encontrados, além de dois ferreiros maquinistas e dois carpinteiros, para serem especialmente empregados nas oficinas de reparação. E, no final deste mesmo ano de 1859, chegou o engenheiro belga Vleminex, que passou a dirigir a inspetoria do tráfego, como inspetor geral, recebendo o gordo salário de 14 contos de réis.¹⁶⁷

O problema estava na novidade desse tipo de transporte para a maior parte da população, e por consequência na dificuldade, ou mesmo impossibilidade, de se encontrar pessoal adestrado para o serviço ferroviário. Algumas medidas foram tomadas, além da contratação de técni-

cos estrangeiros para ocupar os postos-chaves dos principais setores da administração. Procurava-se melhorar o nível dos empregados através de instruções apropriadas, que eram modificadas diariamente pela prática e experiência. Em novembro de 1859, adotou-se dez novos regimentos, que estabeleciam os regulamentos específicos de cada serviço da estrada de ferro, e que completavam o regimento interno aprovado em julho daquele mesmo ano.¹⁶⁸

Era patente a transformação das atividades da diretoria da Companhia a partir de 1858, quando foi entregue o tráfego até Queimados. Faltava o restante da linha até Belém que, pelo crescente movimento do trecho aberto, prenunciava uma época de prosperidade. A estatística do tráfego do 1º semestre de 1858 assinalava o seguinte rendimento.¹⁶⁹

MES	PASSAGENS	FRETES	TOTAL MENSAL
Abril	16:250\$080	4:533\$653	20:783\$733
Maior	16:291\$480	8:897\$324	25:188\$804
Junho	15:204\$960	10:744\$893	25:949\$853
TOTAL	47:746\$520	24:175\$870	71:922\$390

A queda da renda no mês de junho se devia às chuvas, mas também à satisfação da curiosidade do público, que viajava de trem nos meses de abril e maio só para experimentar o novo meio de transporte. No tocante à condução de mercadorias, verificou-se um aumento crescente do frete, apesar dos preços elevados da tarifa, proibitiva a respeito de numerosos objetos, como as madeiras, telhas, tijolos, lenha e carvão. Tendo em vista atrair estas mercadorias e aumentar sua renda, a diretoria tratou de reformar as tarifas, reduzindo-as. Com o mesmo objetivo, ela buscou uma solução para impedir que os grupos sociais de mais pobres continuassem a utilizar os vagões de 3ª classe destinados aos pobres, e que haviam transportado três quartas par-

tes do total de passageiros: "Enganar-se-ia quem à vista deste resultado quizesse julgar dos hábitos sedentários das nossas classes elevadas e abastadas; não, são elas que em maior número povoam os carros da 3ª classe, e por parcimoniosa economia ocupam os carros destinados aos pobres, não duvidando misturar-se e confundir-se com os escravos."¹⁷⁰

À vista do crescente movimento do tráfego até Queimados, a direção se tornava cada vez mais impaciente diante da demora da entrega da linha até Belém. Esta impaciência alcançou seu clímax em novembro de 1858, quando o trecho em questão já estava concluído e o representante do empreiteiro inglês, S. Bayliss, continuava a se recusar a entregá-lo com o fim, segundo C.B. Otoni, de extorquir e conseguir vantagens. O presidente da Companhia decidiu, então, abrir seu trânsito. Em vista disso, S. Bayliss "trancou a linha com uma cancela, acima da qual içou a bandeira inglesa, e colocou-se pessoalmente abaixo dela, entre os trilhos." Mas nada conseguiu pois, C.B. Otoni no receio de haver um conflito, dado o grande número de trabalhadores ingleses, pediu o apoio da força pública e avançou com o trem. Ele mesmo contou: "E a bandeira foi arreada, a cancela arrombada, o Bayliss arreado da linha para dar-nos passagem."¹⁷¹ Este incidente foi notificado no 7º relatório da Companhia, assim: "Infelizmente, uma desinteligência assás desagradável com o agente do empresário nesta Corte demorou alguns dias o gozo público das vantagens dessa comodidade, prejudicando assim os interesses da Companhia."¹⁷²

A abertura do trânsito regular da linha até Belém teve lugar no dia 8 daquele mesmo mês de novembro. E se a receita sempre crescente do tráfego, no trecho estação da Corte - Queimados, ultrapassara todos os cálculos e previsões, mais inesperados foram os resultados que se começaram a colher em toda a linha. Entretanto, esses resultados eram devidos em grande parte à reforma tarifária autorizada pela portaria de 27 de outubro daquele ano, especialmente às alterações feitas a respeito dos carros de 3ª classe, agora reservados exclusivamente às pessoas descalças:

RENDIMENTO DA 1ª SEÇÃO NO 2º SEMESTRE DE 1858. PASSAGEIROS E CARGA

MES	PASSAGENS	FRETES	TOTAL
Julho	15:257\$560	12:875\$072	28:133\$432
Agosto	16:464\$730	16:233\$658	32:698\$388
Setembro	16:267\$720	17:155\$554	33:423\$274
Outubro	16:068\$140	18:860\$724	34:928\$864
Novembro	24:834\$290	24:405\$588	49:239\$878
Dezembro	20:954\$270	23:584\$779	44:539\$049
TOTAL	109:846\$710	113:116\$175	222:962\$885

O salto dado a partir do mês de novembro se devia à abertura, naquele mes, da linha até Belém. O decréscimo da renda do tráfego de passageiros nos meses de setembro, outubro e dezembro, quando também decaíram os fretes, se devia às chuvas muito copiosas, que não só muitas vezes interrompiam o trânsito da estrada de ferro como tornavam intransitáveis as estradas de terra que com ella se comunicavam. Quanto à proibição daquelles que não fossem descalços de ocupar os vagões de 3ª classe, o resultado foi o seguinte, naquello semestre; dos 85:271 passageiros que transitaram pela estrada, 2.992 usaram os vagões de 1ª classe, 27.111 os de 2ª classe e 55.168 os de 3ª.¹⁷³

O crescimento do tráfego forçou a vinda de mais vagões da Europa para aumentar o número dos já existentes, e assim fazer face às necessidades do movimento de passageiros e mercadorias. Como medida provisória, e frente à insuficiência de vagões de carga, aquelles que eram destinados ao transporte de gado e animais foram adaptados para a condução de café. Outro problema, surgido com a intensificação do movimento de mercadorias, foi a necessidade de se construir um grande armazém na estação central, que tinha por objeto servir de depósito para as cargas e abrigar o material rodante.¹⁷⁴

A vantagem da construção de armazéns para guardar as mercadorias, especialmente o café, estava em que, mesmo nas épocas de retração do mercado, tendo os fa

zendeiros onde estocar seu café, não haveria um declínio muito grande de seu envio para a Corte. Conseqüentemente, a Companhia ganharia duplamente: transportando e armazenando. A necessidade de um grande armazém se tornou maior sobretudo depois que E. Price declinou de seu compromisso de levar a linha até o porto de embarque do café, na Praia, preferindo indenizar a Companhia.¹⁷⁵ Também se tornou evidente a conveniência de se ter um depósito de carvão sempre bem fornecido, a fim de evitar alguma interrupção no tráfego.¹⁷⁶

Com o crescimento do tráfego aumentou o desgaste da via permanente e do material rodante. Cada vez mais se tornava indispensável ter uma oficina de consertos própria. Caso contrário, a Companhia teria que continuar a se sujeitar aos preços exagerados, que lhe eram cobrados pelas oficinas particulares, onde enviava seu material danificado. A princípio, estes reparos eram feitos em São Diogo nas oficinas do empreiteiro inglês que, depois da série de desinteligências havidas com a direção da D. Pedro II, notificou ao inspetor geral da Companhia que nenhum trabalho ou conserto se faria ali para ela. A saída foi comprar os instrumentos necessários para fazer os pequenos consertos na estação da Corte, e mandar fazer os trabalhos que exigiam a conjunção de máquinas para sua execução no estabelecimento dos Srs. Miers. Mais tarde, o agente de E. Price comunicou à direção da Companhia que era do seu interesse se desfazer, pela venda, da oficina de São Diogo, que foi finalmente adquirida. Além de alguns técnicos que lá trabalhavam e que permaneceram, a direção mandou vir outros da Europa, de onde encomendou as máquinas, materiais e instrumentos necessários para o serviço.¹⁷⁷

No entanto, de todos, o maior problema com que a Companhia tinha que se ver, era o da própria construção da 1.^a seção. Aos poucos as chuvas e o tempo demonstraram a sua precariedade e deram razão aos temores de C. B. Otoni. Um mês depois da inauguração de toda a seção, na segunda quinzena de dezembro de 1858, as copiosas chuvas que tombaram puseram à mostra os seus defeitos: os atores entre Queima

dos e Belém não eram suficientemente elevados, e a linha foi tomada pelas águas e o lastro carregado, ficando os trilhos suspensos; os aterros foram destruídos em grandes extensões; a ponte dos Caramujos tivera uma de suas cabeças abatidas, já nas chuvas de novembro, dada a má qualidade de tijolo utilizado. Tudo isso significava um custo de manutenção muito elevado, sobretudo se se levava em consideração as estações de Belém, que teve que ser reconstruída, e a da Corte, que sofreu uma reforma completa, e as cercas da linha que tiveram que ser refeitas.¹⁷⁸ Anos mais tarde, ainda amargurado, C.B.Otoni recordava o contrato Price e a construção da 1ª seção nos seguintes termos: "Na execução que durou quase tres anos, Price e seus agentes usaram e abusaram daquelas faculdades anômalas; e para aumentar seus lucros, que ainda em construção regular seriam avultados, deram-nos uma linha defeituosíssima, que quase toda foi necessário reconstruir: nível sujeito a inundações; esgotos insuficientes; construções de péssimo tijolo (...), emprego de madeiras brancas, sem escolha, e para estações miseráveis pardieiros."¹⁷⁹

D- A 2ª seção e o empréstimo de 1858

1- Por onde subir a serra

Uma vez terminada a 1ª seção era preciso seguir adiante. Disso sabiam todos e aí residia uma das críticas ao contrato celebrado em Londres com E.Price. A Pedro II havia sido criada para chegar ao vale do Paraíba. A 1ª seção "não era o grande melhoramento requerido pelo Brasil".¹⁸⁰ Apesar da importância adquirida como transporte de passageiros, favorecendo a expansão da população para os subúrbios da Corte, agora a poucos minutos do centro da cidade do Rio de Janeiro, ela estava destinada a se tornar a medula da produção cafeeira das províncias fluminense, paulista e mineira. E, na verdade, a sua diretoria nunca perdera esse objetivo de vista, procurando obstinadamente cruzar as estradas de terra, que vinham de Belém e por cima da serra, com suas carretas e tropas de mulas, a fim de tomar-lhos as cargas.

Se na escolha do fim da linha na 1ª seção havia havido uma convergência das opiniões em torno de Belém, no que concernia à primeira etapa da 2ª seção, no trecho que cortava a Serra do Mar, a divergência era completa. Não havia unanimidade em torno de nenhum ponto. Todos apresentavam vantagens e desvantagens, e eram muitos os interesses envolvidos, pois todos queriam ver suas terras valorizadas pela estrada de ferro. No 1º relatório da Companhia o problema já era discutido: "Há cerca de quatro anos se volve para este objeto a atenção pública, e todas as informações parecem indicar três ou quatro depressões da Cordilheira, únicas praticáveis para locomotivas.

"A primeira e a mais ao norte segue por algumas léguas o vale do rio Santa Ana, e curvando-se à esquerda procura as imediações da Sacra Família, donde, pelo morro Azul, consegue a linha transportar-se para vertentes do ribeirão do Secretário, confluyente do Paraíba. Este traço proposto em 1852 pelo Sr. Visconde de Barbacena, se apoia na valiosa autoridade profissional do Sr. Charles Austin, engenheiro da 1ª seção.

"A segunda direção, mais ao sul, seguindo vertentes do rio das Lages pelas vizinhanças da Cacaria, é muito recomendada por numerosas pessoas dos lugares, chegando-se a anunciar o declive de 1:100.

"A terceira direção, intermódica, segue mais ou menos águas do ribeirão dos Macacos nas vizinhanças da estrada do Presidente. Este traço se apoia nos trabalhos e perícia dos engenheiros Warings, que o exploraram de acordo e com o auxílio dos Srs. Teixeiras de Vassouras.

"Tom-se falado ultimamente em uma quarta depressão situada entre a segunda e a terceira, e cujas facilidades muito se aprogoam. A primeira conclusão a que conduzem os fatos referidos é que não resta dúvida alguma quanto à possibilidade de transportar a Cordilheira as locomotivas que partirem do Rio de Janeiro, e sem interrupção nem dependência de máquinas fixas, voarem até as rias das províncias de S. Paulo e Minas. E obtido este resultado, menos duvidoso ainda se torna que tenham as estradas

de ferro, de prolongar-se e ramificar-se pela vastidão do interior. Horizonte de riqueza e civilização, que mal podem sondar olhos afeitos à atualidade de nossos meios de locomoção!...¹⁸¹

De fato, os problemas técnicos colocados pelas montanhas já haviam sido superados pela engenharia ferroviária, que tornara de fácil exploração declives até 1:40, e pelos melhoramentos introduzidos na construção das locomotivas, que haviam habilitado os norte-americanos a transporem os Alleghanies e os alemães os Alpes. Por esta razão, a diretoria decidiu contratar engenheiros com experiência neste tipo de ferrovia, e os foi buscar nos Estados Unidos. Tratava-se de um engenheiro em chefe, alguns ajudantes, e o pessoal que ele julgasse necessário para realizar as explorações e estudos da linha. A casa Mac-Gregor & Cia. ficou encarregada de contratá-los. A condição imposta pela diretoria foi que tivessem prática em traçar e executar linhas férreas na direção do Oeste, através das Serras.¹⁸²

Enquanto o engenheiro em chefe contratado, Charles F.M. Garnett, e sua staff não chegavam, a diretoria, impaciente com a demora, tratava de realizar as explorações da serra por sua própria conta, no intuito de poder dar imediata sequência à obra da 1ª seção, assim que a linha chegasse a Belém. Já havia algumas ofertas para a execução do estudo do traçado da 2ª seção. Uma era a do engenheiro em chefe da 1ª seção, C.E. Austin, que propusera levantar por empreitada os planos definitivos da segunda parte da linha seguindo a direção por ele preferida, a do Morro Azul. Outra, a do engenheiro Marchant, que pretendia realizar o mesmo trabalho, só que em outra direção. Entretanto, a direção, consciente dos interesses econômicos, sociais e políticos, que a escolha da linha devia satisfazer, achava que tanto ela como o governo deviam presidir aquela escolha, fazendo executar os estudos do traçado às expensas da Companhia, ainda que isto pudesse significar maior lentidão e gastos.

A experiência adquirida com a 1ª seção não aconselhava os contratos de empreitada em globo. Era prefe

rível todo aumento de despesa com estudos, sobretudo na linha da Serra, mantendo a autonomia administrativa da empresa, a se sujeitar aos caprichos do empreiteiro, cujos lucros aumentavam na proporção em que podia especular com a execução da estrada, subordinando o traçado a seus objetivos, economizando na construção, em detrimento dos interesses da Companhia. Por isso mesmo, a diretoria decidiu se abster de contaratar as explorações, e mandar executá-las sob sua imediata direção. "Para estudar no terreno algumas questões relativas à estrada de ferro, a Diretoria empreendeu uma viagem até a Serra, no mes de março passado(...). Do alto da Serra de Sant'Ana se observa além do rio, o desenvolvimento da serra do Mar com uma superfície uniforme, que permitirá facilmente estabelecer em rampa contínua a parte do traço que acompanha o curso do rio, e assim ganhar altura que muito deve facilitar a transposição da cordilheira."184

Transcorria o ano de 1856 e a diretoria da Pedro II continuava indecisa sobre a direção que a linha tomaria por cima da Serra. Tanto em seu primeiro, como no segundo relatório, ela aludia como accitáveis a subida pela Cincaria, pela Decuina dos Mendes e pelo Rodeio. O prazo para a apresentação da planta e seção longitudinal de toda a linha findava no dia 4 de junho do ano seguinte. Deviam ser planos provisórios, assinalando a direção geral, ficando a execução dependente dos planos definitivos e completamente estudados, que seriam entregues oito meses mais tarde, em 1858. Somente em setembro de 1856, foi que chegaram os engenheiros norte-americanos da Companhia. A 1º de outubro iniciaram os trabalhos de exploração de toda a linha, mas com a recomendação de que concentrassem os estudos e os esforços na 2ª seção, de modo que seus planos pudessem ser apresentados antes do findo o prazo. Isto representava uma quebra do contrato, cujo artigo 43 estabelecia que os planos seriam de toda a linha e não apenas de uma parte dola. O governo entretanto accitou as razões dadas pela diretoria e aprovou sua deliberação.185

Depois de tres meses despendidos em exames

o explorações de várias passagens praticáveis pela Serra, foi dada preferência à direção pelas cabeceiras do ribeirão dos Macacos "A vantagem mais importante e característica desta linha, e que por si só justificaria a sua escolha, é que a altura em que a serra é atravessada, fica mais baixa 400 pés ingleses do que a do Morro-Azul (...). Para bem apreciá-la deve-se recordar que a serra é a grande barreira oposta a todos as comunicações entre o vale do Paraíba e o porto do Rio de Janeiro. Se esta barreira pudesse ser eliminada, todos veriam os importantes resultados que se seguiriam; e assim podemos formar juízo aproximado da importância de reduzir a sua altura em quase uma quarta parte. Demais, o único meio de transpor a serra é desenvolver a linha pela encosta de uma montanha escabrosa até vencer a sua elevação. Semelhante linha será inevitavelmente muito despendiosa em sua primitiva construção, e de conservação e reparos muito custosos em todo o tempo de sua duração. Se pouparmos 400 pés de altura, evitaremos mais de uma légua destas obras altamente despendiosas (...). Além do ponto indicado na linha do Macaco, o terreno é muito mais favorável à continuação da estrada, do que ali do Morro-Azul. Na saída do túnel, perto dos Mendes, a estrada pode bifurcar-se. Um ramal seguirá para S. Paulo descendo águas abaixo do rio de Sacra Família, que é muito mais favorável à construção de uma estrada de ferro dos Mendes para baixo, do que acima deste ponto; o outro ramal seguirá as imediações da estrada do Presidente até João Pedro."¹⁸⁶

Em março de 1857 foi possível apresentar os planos ao governo, incluindo a planta, o perfil longitudinal e os transversais, além do orçamento, dos 28 quilômetros que transpunham a serra, de Belém até a saída do grande túnel. Muitos eram contrários a este traçado preferindo a passagem pelo Morro Azul. Entre eles figurava um dos diretores da Companhia, o Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo, incompatibilizado com o seu vice-presidente, C.B. Ottoni. O engenheiro fiscal C.B. Lane também, chegando mesmo a aconselhar o governo a não aprovar os planos apresentados

pela diretoria, porque o projetado túnel não se faria em menos de vinte anos, nem pelo dobro do preço orçado. A redação do Jornal do Comércio empreendeu uma campanha a favor da passagem pelo Morro Azul e contra a do Macaco, tendo influenciado fortemente a opinião pública. Numa atitude de demonstração de sua confiança na direção da Companhia, e mais especialmente em seu vice-presidente, o governo aprovou os planos por ela apresentados e o nomeou seu presidente efetivo.¹⁸⁷

1- O empresário e a empresa

Não foi sem esforço que Cristiano Benedito Ottoni chegou à presidência da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Sua trajetória esteve marcada por sua própria época. Nascido no início do século XIX, a 17 de maio de 1811, era apenas dois anos mais velho que Mauá, e como este, vierá muito jovem de sua cidade natal para o Rio de Janeiro.

De pais pouco abastados - "Meu pai não era rico; trabalhava muito para manter a família"¹⁸⁸, encontrou na Academia de Marinha uma alternativa dentro das poucas opções que oferecia a sociedade brasileira da primeira metade do século passado. Aí estudou de 1828 a 1830, e como cadete percebia o saldo mensal de 22\$000 réis, que complementava ministrando aulas particulares. Terminado o curso, ali permaneceu como professor de matemática até o ano de 1835, tendo garantido o cargo em 1834 por concurso. Entre os anos de 1849 e 1854, mais ou menos, compôs, contribuindo apenas com algumas modificações no método expositivo, alguns manuais didáticos de matemática, que se popularizaram, sendo adotados nas escolas durante todo o 2º Reinado; e que lhe valeram alguns frutos pecuniários, advindos de seus direitos autorais.

A partir de 1829 começou a se interessar pelas questões políticas, mas continuava entregando aos estudos técnicos. Em 1831 iniciou o curso de engenharia, na especialidade de mecânica, realizado na Academia Militar, ingressando no 3º ano, pois os dois primeiros correspon-

diam aos que já havia cursado a Academia de Marinha. Estes estudos, puramente teóricos, terminaram em 1837 e não lhe abriram, então, nenhuma perspectiva nova de trabalho. Tentou a carreira política e se fez eleger para a Assembleia Geral em 1848, permanecendo nestas funções até 1855, quando ingressou na direção da Estrada de Ferro de D. Pedro II.¹⁸⁹

As transformações por que vinha passando a sociedade brasileira no limiar da primeira metade daquele século, permitiram que indivíduos como Mauá e C.B. Otoni pudessem revelar e desenvolver suas aptidões empresariais e de liderança. Aquilo, de caixeiro passou a comerciante rico ainda na primeira metade do século; dono de enorme fortuna, se transformou, depois de 1850, em extraordinário empresário capitalista, ao mesmo tempo, banqueiro e industrial.¹⁹⁰ Este, sem fortuna mas com uma formação técnica específica, a de engenheiro, passou a ser altamente valorizado a partir do momento em que nossa economia tentou renovar-se, modernizando-se.

"Desde 1850 mandei vir da Europa livros sobre caminhos de ferro, dos quais fiz minha principal leitura nas horas vagas dos deveres domésticos e oficiais".¹⁹¹ Pretendendo um lugar como engenheiro na Estrada de Ferro de D. Pedro II, iniciou uma série de artigos, publicados no Jornal do Comércio com as iniciais C.O., onde criticava as bases do contrato Price, demonstrando seus conhecimentos ferroviários específicos, o que lhe valeu a admiração e o respeito dos demais acionistas da Companhia, que o elegeram membro da direção, e do governo, que o nomeou vice-presidente. Foi aí que ele provou toda sua capacidade empresarial capitalista.¹⁹²

A estrutura empresarial da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II fora copiada do modelo capitalista europeu,¹⁹³ e só podia funcionar se acionada por mecanismos adequados. A empresa capitalista exigia o empresário capitalista. C.B. Otoni se formou nesta escola. Aí, de simples técnico, engenheiro, se transformou em diretor de empresa, em empresário capitalista. O funcionamento da Estrada de Ferro exigia racionalidade, organiza-

ção, eficiência, economia, lucratividade. Estes passaram a ser os valores empresariais dele. Dessa forma, empresa e empresário evoluíam, se transformavam, amadureciam, se aperfeiçoavam.

A leitura dos relatórios da Companhia não deixa a menor dúvida da sua onipresença e da força de suas convicções que invariavelmente eram acatadas, especialmente a partir de 1858, quando conseguiu eliminar definitivamente os elementos da diretoria, recalcitrantes. Sua liderança incontestável dentro da empresa estava decididamente fundada num raciocínio inteligente e rápido, claro e perspicaz, e, quando necessário, felino, mordaz e mesmo cruel, mas, em todo caso esta liderança era resultado de estudos constantes de engenharia ferroviária, atestados por suas citações e por sua biblioteca particular,¹⁹⁴ aliado a uma energia e atividade incansáveis.

Consciente de suas qualidades e limitações, mas também das qualidades e limitações de seus colegas de direção, e de seus contemporâneos em geral, sabia ser imprescindível à Companhia. O apoio irrestrito do governo à sua direção, apesar dele ser liberal e contrário à monarquia, era a melhor prova de seu valor empresarial. Ele soube usar, sem abusar, desses privilégios e dessa confiança. Rechaçou, e não obteve resposta, todas as acusações de estar se utilizando da empresa para se enriquecer. Tornou-se quase que chefe absoluto dela: "Tendo estado sempre individualmente à frente da construção com poderes delegados pela Diretoria para as empreitadas, encomendas de máquinas, de trem rodante, de trilho, meu voto foi sempre preponderante, e tive nesta administração todo o arbítrio de que precisava".¹⁹⁵ Nesta posição, procurou sempre, pelo seu exemplo orientar a conduta dos demais membros da direção. Seus relatórios como delegado da diretoria eram verdadeiros modelos para aqueles que o sucediam. Sua preocupação era criar tradição administrativa.

Sua identificação com a Pedro II era flagrante. Talvez aí residisse a grande diferença entre Mauá

e C.B.Otoni, como empresários capitalistas. [Aquele, do -
no de uma fortuna pessoal adquirida numa casa comercial, a
princípio inglesa, e aumentada através das inversões em ne-
gócios tipicamente capitalistas, privados, pode manter u-
ma atitude mais despreendida e independente do governo bra-
sileiro e dos interesses que ele representava, ainda que
não estivesse totalmente livre das sujeições impostas pe-
las condições objetivas e reais da sociedade em que vivia.
Mauá, mais que ninguém naquele momento, representava o ca-
pital em sua forma mais pura: sem religião, sem cor, sem
nacionalidade.] O capital como simples meio de acumulação.
C.B.Otoni, entregue em sua dedicação à Pedro II, assumiu,
como empresário, uma atitude menos crítica, identifica-
do-se com os interesses do capital a que servia, com o Es-
tado brasileiro, escravista. Ele foi marcadamente naciona-
lista. Defendeu o princípio de que as companhias deviam
ser dirigidas por brasileiros, únicos capazes de compren-
der as necessidades nacionais. Opôs-se terminantemente à
penetração direta do capital estrangeiro, particularmente
o inglês, na nossa economia, por não ver nele um elemento
de progresso, bem pelo contrário, por sua voracidade e
obsessão por lucros, não se afinava aos verdadeiros inte-
resses da nação: "É para mim verdade bem demonstrada que
a direção das estradas de ferro do Brasil deve ser brasi-
leira", e a direção exclusivamente inglesa, "o pior de to-
dos os meios de organizar as nossas companhias de estados
de ferro: seus resultados devem naturalmente ser ruino-
sos".¹⁹⁶ O capital forâneo necessário, devia ser domado
em seu ímpeto e em seus instintos pelo Estado, que o cana-
lizaria para o interior da nossa economia, decidindo do
seu emprego.

Em 1887, numa carta endereçada à redação da
Revista de Estradas de Ferro,¹⁹⁷ C.B.Otoni insistia em que
as honras técnicas da Pedro II se deviam aos engenheiros
norte-americanos e seus auxiliares, e que a ele, apenas
tres realizações: impedir os contratos em globo, levar a
linha além da Barra de Pirajé, e o empréstimo feito à In-
glaterra, em 1858, para levar adiante o projeto da estrada.
Como se isso fosse pouco! Na verdade, ele fez muito mais, e-

le tornou realidade o sonho dos senhores do café, ele tornou possível o maior empreendimento capitalista brasileiro de sua época, a estrada de ferro do D. Pedro II, a "sua filha querida".¹⁹⁸

3- O empréstimo de 1858

Logo depois da aprovação dos planos da 2ª seção, ainda no primeiro semestre de 1857, chegando de uma de suas viagens de inspeção à linha, C.B. Otoni foi surpreendido com a notícia de sua nomeação para presidente efetivo da Companhia. "Esta escolha recaindo em um diretor, que desde a instalação da companhia exercera o mesmo cargo na qualidade de vice-presidente, exprime sem dúvida a mais solene aprovação do Governo Imperial aos atos e gestos da diretoria".¹⁹⁹ Sua vaga na diretoria foi preenchida, primeiro inteirina e depois efetivamente, por Luiz Peixoto de Lacerda Werneck, recomendado "pelo desvelo que em seus escritos tem o escolhido patenteador pela indústria do país, e ainda pelo interesse imediato, que tem ele e sua numerosa família, na prosperidade da estrada de ferro: notareis que, como a diretoria está hoje composta, o Dr. Werneck é nela o representante da lavoura."²⁰⁰

Estava ainda porplexo com sua nomeação, pois até então não contara com o apoio e inteira confiança do governo, quando foi assaltado pela dúvida sobre se a Companhia tinha capital emitido em quantidade suficiente para a construção da 2ª seção. Sua dúvida foi logo sanada: a empresa não tinha o capital necessário para executar a segunda e mais difícil etapa da linha.

Achavam-se emitidas integralmente as 60 mil ações decretadas pelo artigo 7º dos estatutos e delas realizados 60% do seu valor, ou seja, 7.000\$000\$ réis. A construção da primeira seção já havia absorvido grande parte deste capital e iria absorver mais ainda. Os 28 quilômetros da Serra estavam orçados em 8 a 10 mil contos de réis, ultrapassando de longe as possibilidades da primeira emissão que, totalmente realizada em seu valor, atingia a cifra de 12.000:000\$ de réis, dos quais uma boa parte já consumida. Restava o apelo à emissão de uma fração das 130

mil ações sobranes. Mas "tendo as ações baixa na praça era difficilima uma nova emissão".²⁰¹ Dificil foi aquele ano de 1857.

Ninguém podia imaginar, no início daquele ano, que o Brasil, que ia tão bem, poderia passar por momentos de dificuldades econômicas. No ano anterior, seu principal produto de exportação, o café, alcançara o volume recorde de 13.026.299 arrobas no valor de 54.107 contos de réis, contribuindo com quase 50% do total do valor da receita nacional advinda das exportações, também recorde, de 114.511:306 mil réis. A par deste crescimento das exportações, e como reflexo dele, toda a economia havia recebido um sopro de progresso. Aumentava rapidamente o número de negócios, inúmeras eram as empresas que se organizavam. Somente de 1856 até outubro de 1857, doze companhias foram registradas no Tribunal do Comércio da Capital do Império, entre elas a da D. Pedro II, somando um total de 87.640 contos de réis. A diversificação de nossas inversões podia ser percebida na composição de nossas importações, onde aumentava a participação de equipamentos e materiais reclamados pela indústria nascente, mas sobretudo pela construção ferroviária: ferragens, carvão de pedra, ferro bruto e máquinas, tudo isento de direitos alfandegários.²⁰²

A proliferação dos negócios era acompanhada pela expansão do crédito. Em abril de 1857, o Banco do Brasil ultrapassou o limite fixado para sua emissão, a saber, o triplo do seu fundo disponível. O remédio encontrado foi a elevação gradual das taxas de descontos como medidas restritivas ao crédito. O meio dos negócios reclamou contra tal solução, pressionando no sentido da liberalização do crédito e do fim do monopólio da emissão, detido pelo Banco do Brasil. E esta foi a política oficialmente adotada, a da pluralidade dos bancos emissores em regime de liberdade absoluta e concorrência ilimitada. "A facilidade do crédito que existia na praça até fins de 1857 tinha animado o grande número de transações a crédito, que dependiam de longos prazos para que se pudessem realizar sem prejuízo dos que as tinham efetuado."²⁰³ A esta expansão geral

dos negócios correspondia um alargamento do nosso mercado de trabalho, mantendo um elevado regime de emprego e dando ocupação àquelas "pessoas que superabundam nas cidades populares, sem se entregarem a espécie alguma de trabalho".²⁰⁴

Em meio a essa euforia no mundo dos negócios, já começavam a aparecer indícios de dificuldades futuras. Uma a curto prazo, outras que só viriam a se manifestar anos depois. Nossa balança comercial, superavitária nos anos de 1854 e 55, voltava a ser deficitária: o grande salto dado por nossas exportações fora acompanhado de um salto ainda maior das importações. Aquelas passaram de 94:440:300\$000, em 1855, para 114.511:306\$000, em 1856. No mesmo período, as importações cresceram de 85.013:900\$000 para 122.542:600\$000. A expansão ferroviária era, em parte responsável por esse déficit. Por outro lado, e como resultado dessa situação, a importação de moedas de ouro e prata que em 1855 havia sido no valor 7.764:600\$000, passava a 12.683:600\$000, no ano seguinte.²⁰⁵ Ao mesmo tempo, a emissão corria frouxa.

Foi nestas condições que "em fins de 1857 chegou a esse corte a notícia da crise comercial dos Estados Unidos da América, a qual repercutindo na Europa, tinha ali causado graves prejuízos, o que de alguma forma pôs em sobressalto nosso comércio de exportação", e "ainda que pouco tivesse influído na praça do Rio de Janeiro e outras do Império, tinha contudo causado um prejuízo que se estima em 2.500:000\$000, o que fez com que fosse suspenso por algum tempo o nosso comércio de exportação."²⁰⁶

Estas condições desfavoráveis do nossa praça comercial foram agravadas com as más colheitas dos anos de 1857 e 58, que impossibilitaram os fazendeiros de satisfazer seus compromissos. Não podendo saldar suas dívidas com um escasso de crédito, estas se viam, por sua vez, em situação embaraçosa e impedidas de dar continuidade às suas transações, na medida em que perdiam sua liquidez. O resultado disso era a formação de um círculo vicioso, que pressionava cada vez mais a praça comercial, restringindo seus negócios.²⁰⁷

Não sendo, portanto, possível recorrer a uma nova emissão de ações, no interior de nosso mercado, restava apenas uma alternativa: o capital estrangeiro. Mas, para atraí-lo, era preciso inspirar confiança, e a Estrada de Ferro de D. Pedro II não estava em situação de satisfazer os interesses dos capitais europeus, ou seja, lucros certos. A saída proposta pela diretoria foi apelar para a proteção do Estado e, assim, oferecer aos capitais uma prova oficial de sua garantia. O expediente, que era uma prática generalizada na Europa, consistia em converter uma parte das ações por emitir em obrigações de empréstimos, o qual sendo aqui garantido sem reservas pelo Estado, dispensava os capitais da apreciação dos estudos técnicos da empresa, inspirando-lhes a confiança necessária.

Na Europa, esta prática vinha sendo adotada com o fim de atrair os capitais daqueles indivíduos menos afortunados que, tomando prejuízos e perdas, não se aventuravam a jogar no mercado de ações, e que preferiam investir seus economizados em obrigações, títulos da dívida da empresa, que pagavam juros módicos, mas certos. Na Inglaterra, era comum transformar, em empréstimo tomado ao público, uma terça parte do capital social. Na França, até a metade dole. No Brasil, onde os capitais eram muito escassos, e o fim do empréstimo era atraí-los de fora, a C.B. Otoni parecia razoável pensar em emitir apenas um terço do capital em ações, e os restantes dois terços em obrigações, no caso, garantidos pelo governo.²⁰⁸

Essa era a fórmula mágica que poderia eliminar o obstáculo permanente contra o qual se batiam e deba- tiam todas as empresas brasileiras, necessitadas de grandes somas de capital. "A concessão, a que aludimos tendo sido requerida ao Governo Imperial já foi autorizada por uma lei adotada pela Câmara dos Srs. Deputados, tendo se pronunciado a favor o conselho de estado e o ministério, e atenta a utilidade e necessidade da medida, não é lícito duvidar da sorte do projeto na Câmara vitalícia."²⁰⁹

O empréstimo de 12.666:666\$666 foi autorizado pelo decreto nº 912 de 20 de agosto de 1857. Por ele, o

governo ficava autorizado a proporcionar à Companhia os meios de levantar por um empréstimo, contraído dentro ou fora do Império, um terço do seu capital social fixado, que gozava da garantia de juros (art.1º). O governo poderia prestar simplesmente a sua garantia aos juros e amortização do empréstimo que a Companhia contraísse, ou tomar a si todas as operações, negociando o empréstimo, emitindo apólices, e obrigando-se diretamente ao pagamento dos juros e amortização. Em qualquer dos casos, estipularia com a Companhia as condições em que este favor lhe seria concedido, sempre que não aumentasse os encargos do Tesouro geral e provincial. Os juros e amortizações anuais não poderiam exceder a 7% do capital emprestado. Em qualquer dos casos, ficava assegurado o empréstimo em nome da Companhia, o levantamento do capital em país estrangeiro e a suspensão de uma emissão em ações, equivalente à importância do empréstimo.²¹⁰

O empréstimo foi celebrado, a 19 de maio de 1858, pelo ministro brasileiro em Londres com o grupo de banqueiros unido da firma social de N.M. Rothschild & Sons. O governo imperial se comprometia a resgatar aquela soma de £ 1.526.500 dentro do prazo de 30 anos, contados a partir do dia 1º de junho daquele ano, quando o grupo londrino entregaria a primeira das quatro parcelas do empréstimo, cada uma no valor de £ 356,250, somando um total de £ 1.425.000, correspondentes à terça parte do capital da Companhia. A diferença corria como parte do pagamento pelos serviços, comissões e corretagem, prestados pelo mesmo grupo de banqueiros, que assim ganhava duplamente.²¹¹

Os serviços do empréstimo ficaram por conta do governo, e para indenizar as quantias que ele despendia semanalmente com estes serviços, os juros do capital, a Companhia entregava ao Tesouro as somas correspondentes. Esperava-se que a importância do empréstimo, somadas ao resto da emissão, cobriria o custo da 2ª seção, e de não pe- quena parte da 3ª e da 4ª. C.B.Otoni tinha razão em se vangloriar deste feito. Nas apólices ou obrigações da Companhia vinham escritas as seguintes palavras: Empréstimo para a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

4- A subida da serra

A 2ª seção da estrada já estava em condição de ser realizada: seu planos prontos e aprovados, e o capital necessário para sua obra, creditado nos Bancos do Brasil e Mauá, em conta corrente. Faltava apenas contratar o empreiteiro que a iria executar. Entre os pretendentes figurava E.Price que, baseado no art. 24 de seu contrato, pretendia ter direito e privilégio de fazer por si os estudos do terreno. Para isso, contava com a vantagem de possuir um serviço organizado no país, que o habilitava mais do que a qualquer outro a realizar a construção a preços mais baixos. Ante esta desagradável perspectiva de ver a 2ª seção entregue ao mesmo empreiteiro da 1ª, que vinha realizando gordos lucros às custas da Companhia, C.B.Otoni tratou de criar elementos que o viessem a desestimular desta intenção, sobretudo porque ele insistia em que, também a linha da serra, fosse entregue em empreitada em globo.

A primeira medida adotada pela diretoria, para se acautelar contra qualquer manobra dos empreiteiros da 2ª seção, foi a de excluir o contrato em globo, substituindo-o pelo contrato por preços específicos e pagamento mensal do serviço feito. Em segundo lugar, o contratante devia se sujeitar à suprema decisão do engenheiro da Companhia, em todas as divergências, renunciando a todo recurso a tribunais. A terceira medida consistia em só contratar por concurso público.

Na primeira concorrência, aberta para o dia 15 de agosto de 1857, foram enviadas cópias dos planos da seção a contruir para Nova York, Lisboa, Paris e Londres convocando de toda parte concorrentes para aquela obra. O resultado foi um fracasso. Apenas seis propostas foram inscritas, e todas elas por nacionais, das quais duas para toda a seção, e quatro para frações dela. E nenhuma delas aceitável. A diretoria procurou explicar este resultado de castroso. A novidade da empreitada por série de preços, que causava estranheza entre aqueles empreiteiros que desconheciam o método; outros julgavam os planos pouco detalhados, não dando a devida segurança aos candidatos; finalmente, a

não conclusão da 1ª seção, essencial para o transporte dos instrumentos e máquinas necessárias aos trabalhos da serra.

Tendo recusado todas as propostas, e acreditando que as razões do fracasso daquele concurso estavam em parte superadas pela conclusão dos planos definitivos da 2ª seção em agosto de 1857, e pela próxima realização do empréstimo, já aprovado na Inglaterra, que aumentava a confiança na empresa, a diretoria resolveu abrir novo concurso para o dia 25 de fevereiro de 1858, apesar dos embaraços criados pela "presente crise comercial". Esperava-se, no que, as dificuldades monetárias dela decorrentes, fizessem suspender trabalhos importantes em outros países, viessem a auxiliar, ainda que indiretamente, à Companhia pela liberalização de mão-de-obra especializada, que se veria a traída pelos bons preços pagos por ela aqui.²¹²

Desta vez, a diretoria procurou atrair, por intermédio de seus engenheiros, a firma norte-americana Robert Harvey & Co., formada por seis sócios, dos quais três se achavam no Rio. Recolhidas as propostas em fevereiro, foi esta a firma escolhida para realizar a 2ª seção no trecho entre Belém e a saída do túnel grande, lá no alto da serra. O contrato foi assinado no dia 20 de abril. Imediatamente, um dos sócios partiu para os Estados Unidos, indo se entender com os demais sócios ausentes para a compra de material preciso e organização do pessoal necessário para a montagem do serviço em larga escala. Os dois sócios restantes logo instalaram os trabalhos preliminares que foram possíveis começar, como a abertura de caminhos, derrubada de matas, construção de barracas e ranchos. Para acelerar os trabalhos, iniciaram o sistema de sub-contratos. A seção contratada foi subdividida em 17 divisões de um quilômetro o meio, entregues em sua maioria a sub-empregados estrangeiros, inclusive franceses e italianos, ocupando ao todo, só no início, 354 trabalhadores diaristas.²¹³

Na medida em que as obras na serra avançavam mais e mais lá-ou tomando consciência de suas verdadeiras dificuldades. Muitos sub-empregados abandonaram seus

compromissos, uma vez instalados seus trabalhos, por descobrirem que haviam contratado serviços abaixo do preço real, face aos grandes gastos que tinham que realizar. Dois eram os maiores problemas que tinham que enfrentar: a falta de trabalhadores e a grande quantidade de túneis a abrir, em número de treze, cobrindo quase 5 dos 25 quilômetros do trecho empreitado.

Em resposta a um questionário, formulado pela diretoria da D. Pedro II a seus engenheiros, sobre o estado e progresso das obras na serra, no início de 1859, o então engenheiro em chefe, C.F.M. Garnett comentava: "No túnel há suficiente número de trabalhadores para o estado presente do serviço, que é dirigido com inteligência e energia. O aterro admitia mais pessoal do que nele se ocupa; mas há falta de carros, e a dificuldade de comunicações elevou a tal ponto a carestia dos alimentos, que tem sido preciso despedir muitas pessoas em dezembro o janeiro". Mais adiante, ele respondia à terceira pergunta, sobre o número de homens que trabalharam no último mes do ano findo, dizendo que "variou de 650 a 700. Em outros meses anteriores excedera muito a este número".²¹⁴ A fome estava espantando os trabalhadores; as enfermidades tropicais completavam a tarefa. Em seu 10º relatório, de julho de 1860, a diretoria explicava as razões do atraso nas obras: "As epidemias que no começo do ano grassaram na Corte e seus subúrbios tomaram um caráter muito mais grave que imediações de Belém e afugentaram os trabalhadores".²¹⁵

A escassez de trabalhadores, especialmente de mineiros, elevava o valor do trabalho e tornava a mão-de-obra mais exigente. A força de trabalho, importada em elevado número, passou a ser encarada pelos engenheiros da Companhia, afeitos à docilidade do trabalhador nacional, como indisciplinada, difícil e mesmo indesejada. Empregar pessoas não adestradas para aquele tipo de trabalho específico, como o de fazer cortes na montanha, construir aterros e abrir túneis, e prepará-los gradualmente, foi a saída encontrada para enfrentar a falta da oferta necessária de trabalhadores.²¹⁶

Esta questão relativa à mão-de-obra, vinha a-

gravar o problema colocado pela abertura de inúmeros túneis. O maior deles, o túnel grande com 2.236 m. foi o que mais dificuldades opôs. Em janeiro de 1858, calculava-se que, trabalhando-se 300 dias por ano, em pouco mais de tres anos ele estaria terminado. Situado na 17ª divisão da 2ª seção, teve seus trabalhos iniciados no primeiro semestre de 1858, logo após a assinatura do contrato de sua empreitada. Apesar dos sub-empregueiros haverem preparado tudo para o início de sua perfuração, ela não pôde ser executada no ritmo esperado, por depender do conserto das estradas de terra, por onde viriam as máquinas indispensáveis àquello serviço e que estavam aguardando em Queimados. Por outro lado, nos cálculos do engenheiro Andrew Ellison Jr., que passara a ocupar o cargo de engenheiro em chefe, no lugar de C. Garnett, que fora despedido, não se podia contar senão com 20 dias úteis por mes, descontando-se o tempo que se perdia com os dias santos, chuvas e outras eventualidades.²¹⁷

À proporção que os trabalhos avançavam, as opiniões inicialmente muito otimistas, em relação a abertura da rocha, começaram a dar lugar a uma visão mais realista do problema que tinham que enfrentar. Em seu 9º relatório, de janeiro de 1860, a diretoria se via obrigada a confessar que em vista "destes fatos resulta que os cálculos até aqui feitos em relação ao tempo devem ser reformados de conformidade com os dados práticos obtidos, o que, não se tendo podido concluir os poços, impossível é por enquanto instalar em todos os pontos de ataque o trabalho de minar a grande galeria. Acresce que mil eventualidades tem perturbado o trabalho dos poços, e em dois deles a quantidade excessiva d'água interrompeu repetidas vezes o serviço, obrigando os empregueiros a abrir à sua custa não poucos túneis para o esgoto, que as máquinas não venciam".²¹⁸ Reclamações deste gênero, como inundações, desabamentos, falta de pessoal, se repetiam relatório após relatório do engenheiro em chefe, ficando monotomamente, até o seguinte semestre de 1864, quando se noticiou o encontro dos grupos de mineiros no dia 30 de junho que vinham em direção oposta,

conseguindo, depois de seis anos de árduos trabalhos, finalmente abrir o túnel. Sua inauguração teve lugar no final do ano seguinte, quando toda a 2ª seção e parte da 3ª estavam prontas e em tráfego.

5- À espera do túnel grande

Enquanto o túnel grande não era aberto, as obras no resto do trecho da serra seguiam sua marcha. Cada divisão terminada significava a possibilidade dos trens de materiais poderem chegar em ajuda das divisões seguintes, com suas máquinas e seus trilhos, avançando os trabalhos. E mais, os trabalhadores entretidos até então na divisão acabada podiam ir sendo transferidos para as que estavam por acabar ou por começar, resolvendo parcialmente o problema da escassez de mão-de-obra.

Desde o início de 1859, já se falava na necessidade de se abrir uma linha temporária pela margem do ribeirão dos Macacos até o pé da Serra. A circunstância de se ter de esperar alguns anos pela conclusão da 2ª seção e a impaciência em servir a lavoura de serra acima, levaram a directoria a sugerir ao governo as vantagens da abertura deste ramal que, uma vez transposta a cordilheira, seria inutilizado, aproveitando-se os trilhos. "O resultado será receberem os trens a grande produção de serra acima, não em Belém, mais adiante duas léguas e um quarto, substituindo por sete milhas de estrada de ferro novo de trânsito ordinário por uma estrada de terra, que nos meses de chuva a falta de empedramento torna intransitável."²¹⁹ A linha proposta atravessava terreno plano, não exigindo viadutos nem pontes, nem altos aterros ou profundos cortes, sendo por isso mesmo de baixo custo sua execução. Além disso, como qla deveria se destacar da linha permanente onde esta começava sua ascensão, acompanhando na extensão de cinco milhas o ribeirão dos Macacos e a estrada do Presidente, até além do Quilombo, ao pé da serra, presumia-se que ela seria capaz de atrair um grande tráfego, pois "o trânsito da estrada do Presidente absorvendo o da Polícia, e grande parte da do Comércio, se passará integralmente para a raiz da serra, e será aí maior do que em Belém."²²⁰ A Estação de Maquecos seria, provisoriamente, o ponto terminal da 1ª seção.

Os argumentos da diretoria não foram suficientemente fortes para convencer o governo a autorizar o emprego, neste ramal, do capital garantido. E ela não quis se arriscar a emprender nenhuma operação fora daquele limite. Eram, porém, tais as vantagens do projeto, que os proprietários da fazenda dos Macacos se propuseram a realizá-lo quase todo às suas expensas, prescindindo da garantia do governo. A Companhia emprestaria os trilhos até a abertura da primeira estação em cima da serra, que teria para acomodação um edifício de madeira importado dos Estados Unidos. Como prêmio e amortização de seu capital investido, os contratadores da linha provisória receberiam metade da renda ali realizada.²²¹

O movimento de passageiros e, especialmente, de mercadorias neste ramal veio a dar razão às previsões da diretoria. Somente do dia 1º de agosto de 1861, quando foi inaugurado o tráfego de passageiros até o dia 31 de dezembro daquele mesmo ano, transitaram 32.380 pessoas, rendendo 9:724\$746 réis. Os fretes, inaugurados no dia 7 de setembro, renderam no mesmo período 40:969\$586. O seu êxito foi tal que, segundo Carlos Alberto Morsing, "os Srs. Bastos e José Maria, por alcunha José Maria Galego, que construíram à sua conta o ramal de Belém a Macacos, nunca acreditaram que se conseguisse atravessar a serra, e constou-lhe que o Sr. José Maria, no oratório de seu palacete no Cajú, mandava fazer preces para que isso não se realizasse."²²² Só do café embarcado em sua estação, do 2º semestre de 1861 até o mesmo semestre de 1864, podia-se avaliar sua importância no conjunto do tráfego da Pedro II.²²³

EMBARQUE DE CAFÉ NAS ESTAÇÕES DA PEDRO II
(ARROBAS)

ESTAÇÕES	1º Sem. 1861	2º Sem. 1861	1º Sem. 1862	2º Sem. 1862	1º Sem. 1863	2º Sem. 1863	1º Sem. 1864	2º Sem. 1864
Corte	-	789.336	-	-	-	-	-	-
Engenho Novo	222	3.211	51	359	359	566	276	225
Cascadura	10.250	43.140	3.112	6.255	16.124	9.726	12.263	9.226
Sapopemba	5.550	43.570	6.364	4.158	16.327	9.138	10.600	5.481
Maxambomba	12.298	40.936	7.712	5.327	19.392	19.078	17.187	20.123
Queimados	20.167	51.322	10.355	7.933	24.956	22.692	21.256	18.904
Delém	839.105	527.212	24.411	14.111	9.311	21.037	13.309	18.672
Macacos	-	553.056	456.299	630.005	371.692	531.619	185.178	194.178
Rodeio	-	-	-	-	-	222.280	219.293	352.636
Mendes	-	-	-	-	-	-	-	8.165
Sant'Ana	-	-	-	-	-	-	-	36.827
Barra	-	-	-	-	-	-	-	511.572

Maior do que a força das velas e das preces dos construtores do ramal de Macacos, foi a vontade de C.B.Otoni em galgar a serra. Desde de 1860, que se previa que, após a estação de Macacos, se devia abrir outra na estrada do Rodeio, e com este nome acima de Joaquim do Alto, a 15 milhas de Belém e sobre o tronco principal. Tal era a importância deste trecho da linha que, reconhecida a possibilidade de sua entrega ao tráfego antes do prazo estabelecido, ou seja, em maio de 1863, resolveu a diretoria acelerar sua construção e abreviar o seu tempo de execução. Novo ajuste foi feito com seus empreiteiros que se comprometeram a entregá-lo até o dia 1º de novembro de 1862, sob pena de 15 contos de réis de multa por cada mes de demora, ou o mesmo valor como prêmio para cada mes de antecipação, visto que parecia ser possível, segundo os cálculos, concluí-lo até meados daquele ano. Esta parte da linha incluía onze túneis, dos quais dois grande e nove de menores proporções, que tomaram mais tempo do que se previa na sua execução. Em seu 14º relatório, a 15 de julho de 1862, a diretoria manifestava apreensões sobre o cumprimento do prazo. E para contornar o túnel grande, tomava as providências necessárias para começar as obras de uma linha temporária por sobre ele, esperando-se que, até o início de 1864, as locomotivas já pudessem circular entre o Rio de Janeiro e as margens do Paraíba.²²⁴

Fim do ano de 1862, a linha até Rodeio não fora entregue. Talvez só ficasse concluída em maio de 63, caso não sobreviessem outros imprevistos. As apreensões manifestadas pela diretoria desde julho de 1861, quando ameaçara "impor severamente as multas estipuladas, dado por ventura o caso de nelas incorrerem os empreiteiros", se transformou num sentimento de profunda decepção e indignação face à acusação que se lhe fazia de estar realizando "promessas irrealizáveis", e na firme intenção de fazê-los pagar a multa de 15 contos por cada mes de atraso, salvo apresentação de alegações justificativas convincentes. Somente em julho de 1863, foi a linha até Rodeio entregue ao público, com doze de seus treze túneis terminados, sendo o Imperador e sua família os

primeiros a percorrê-la de trem. A satisfação e o alívio sentidos pela direção da Pedro II com poder dispor desta parte da 2ª seção, não isentaram os seus empreiteiros da multa por 8 meses de demora, ou seja, do pagamento de 120 contos de réis.²²⁵

Cada nova estação aberta ao trânsito significava um aumento na receita da Companhia, que via seu tráfego dilatado pelo acréscimo de viajantes e mercadorias que a ela acorriam. Mas cada estação inaugurada mais para o interior implicava no decréscimo do embarque de mercadorias, especialmente de café, nas estações que lhe precediam, que terminavam por receber apenas a produção local ou de algumas regiões vizinhas, a elas ligadas por estradas de terra. Era o caso da estação de Belém, por exemplo, que embarcou a quantidade de 1.366.718 arrobas de café em 1861, decaindo para 38.522 arrobas no ano seguinte, estabilizando-se neste nível nos anos posteriores. Esta queda brusca no movimento da estação terminal da 1ª seção se deveu à abertura da nova terminal, temporária, a de Macacos que, em 1862, embarcou 1.086.304 arrobas de café, e somente 86.549 em 1865, quando a estação de Rodeio já lhe fazia concorrência, mas sobretudo a da Barra, na margem do Paraíba, que passou a receber o grosso da produção do Vale. No seu último relatório, a diretoria comentava que "esta linha, destinada a fins temporários, parece tocar o termo da sua missão".²²⁶

O movimento crescente ou decrescente das estações refletia apenas a pulsação do tráfego na Pedro II, que ia em contínuo aumento, na medida mesma do seu avanço para o interior. A queda do embarque de mercadorias numa estação não refletia apenas a concorrência que lhe faziam as estações seguintes, era sinal também de que as estradas tradicionais de terra, ou partes delas, com ela comunicadas, já não eram mais capazes de fornecer-lhe mercadorias nas mesmas proporções que antes. Estavam morrendo sufocadas pelo Pedro II, que as estrangulava na medida em que as cortava ou delas muito se aproximava.

6- As lutas internas

O 7º relatório da diretoria da Estrada de

Ferro de D. Pedro II, datado de 3 de fevereiro de 1859, vinha assinado por seu presidente, Cristiano Benedito Ottoni, pelo vice-presidente Jerônimo José Teixeira Jr., pelo secretário João Batista da Fonseca, e pelos diretores Luiz Peixoto de Lacerda Werneck, Dr. Roberto Jorge Had - dock Lobo e Alexandre Joaquim de Siqueira. As assinaturas destes tres últimos estavam acompanhadas de um " com restrições". Algo estava se passando. No relatório seguinte, o de número 8 de 28 de julho, daquelas assinaturas só permaneciam a do presidente e a do secretário, e em sua introdução dizia: "Das ocorrências últimas, relativas à administração da companhia, estais sobejamente in formados pelo relatório da vossa comissão especial eleita a 3 de fevereiro; pelo que, quanto aos fatos passados, a diretoria se limita a fazer distribuir-vos a ata impressa da sessão extraordinária que celebrastes em 2 do corrente mes.

"Deve contudo a diretoria dar-nos conta do uso que fez das faculdades, que lhe outorgastes, para a reforma do regimento interno e regulamento do serviço."

No 9º relatório, de 30 de janeiro de 1860, vinha a relação dos dez novos regimentos, referentes às diversas categorias de funcionários do tráfego, além de se referir ao novo regimento interno adotado em julho de 1859. Nelo aparecia uma novidade: o relatório do delegado da diretoria, contendo a estatística e as ocorrências da administração do tráfego, assinado por C.D. Ottoni e apresentado à mesma diretoria. Começava assim: "Sr. Diretores. Cabendo-me a honra de ser o primeiro executor do princípio administrativo, novissimamente inscrito em novo regimento interno, ocorre-me o dever, ao terminar o semestre de minha gerência, de dar-vos conta de meus atos e das ocorrências principais da 1ª seção da estrada de ferro no período que expira." Estava inaugurado o sistema do "delegado da diretoria" por um semestre, podendo ser renovado pelos seguintes, em substituição do até então vigente "diretor do mes"²²⁷

A vantagem alegada do novo método era a de se poder criar uma tradição administrativa. O diretor que ocupasse o cargo de "delegado da diretoria" podia adqui-

rir durante sua gestão uma experiência específica, habilitando-o melhor para a consecussão de suas tarefas administrativas, que difficilmente seria alcançada no regime de "diretor do mês". A prática demonstrou ser praxe o mesmo diretor ocupar um ou mais anos aquele cargo. Assim, por exemplo, Domingos José de Campos Porto foi "delegado" de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 1860, voltando a ocupar o mesmo cargo no primeiro semestre de 1863. Joaquim Marques Batista de Leão foi "delegado" de 1º de janeiro de 1861 a 31 de dezembro de 1862, e depois de 1º de julho de 1863 até a extinção da Companhia em julho de 1865.

Ao dar sua aprovação ao novo regimento interno da Companhia, estava o governo apoiando a posição, victoriosa, de C.B.Otoni que, para impor esta nova regulamentação, tivera que lutar contra os demais membros da direção. A comissão especial, organizada para exame da administração e discutir se permanecia ou não o "diretor do mês", não acatou a proposta do presidente, de se criar um gerente com poderes amplos e responsável frente à direção, preferindo a fórmula de "delegado da diretoria" por um semestre. Na prática, no entanto, prevalecia a fórmula de C.B.Otoni, pois de julho de 1859 até julho de 1865, somente ele, por um semestre, e os dois mencionados diretores ocuparam aquele cargo, e um deles durante quatro anos. E durante este tempo, a marcha da administração, mais eficiente, deu razão ao presidente.

C.B.Otoni só accitara a presidência efetiva da empresa quando o ministério, presidido pelo marquês de Olinda e Souza Franco, assumiu, em maio de 1857, o compromisso do empréstimo em Londres. Desde então até o final de 1858, ele se viu envolvido "por incidentes curiosos, intrigas e lutas."²²⁸ Tratava-se, dentro da direção, de uma luta pelo poder entre o presidente e os demais diretores, com exceção de um. O 8º relatório, de 28 de julho 1859, vinha assinado por quatro novos diretores, todos eles eleitos a contento do presidente. C.B.Otoni saiu victorioso. Agora ele tinha plenos poderes e a direção em suas mãos.

7- A chegada ao Vale do Paraíba

Uma vez estabelecida a conexão com a estação do Rodeio, o trem podia chegar às margens do Paraíba. E, para não se perder tempo, a diretoria decidiu fazer uso da linha provisória, por cima do túnel grande, antes mesmo que ela estivesse em condições plenas para o trânsito. Os trabalhos da segunda parte da 2ª seção, no trecho além de Rodeio, estavam adiantados e temia-se que o retardamento da linha provisória pudesse vir a prejudicá-los. O leito da estrada além da serra já estava bem adiantado, permitindo o assentamento dos trilhos, que não tinham como chegar. "A diretoria estuda esta questão e procura entender-se com os empresários para sem prejuízo de seus trabalhos instalar desde já o transporte dos materiais, por enquanto em veículos tirados por animais, e logo por locomotivas. É da mais notória vantagem que terminadas em 1865 as obras do grande túnel, encontrem os primeiros trens que o percorrerem muitas léguas de trilhos além da Serra e na margem do Paraíba, para se ligarem permanentemente à linha atualmente utilizada."²²⁹ A direção temia também que, com a demora da linha provisória e o avanço da permanente, no túnel grande mais precisamente, aquela viesse a funcionar tão pouco tempo, que não poderia talvez indenizar a Companhia do capital nela investido.

A 2ª seção, da serra em diante, constituía-se de 18 quilômetros e meio que iam da saída do túnel grande, na freguesia dos Mendes, estendendo-se pelo vale do rio Pirai até sua confluência com o Paraíba. Neste ponto, e não mais nos Mendes, a estrada se bifurcaria em direção a São Paulo e Minas. Esta mudança no traçado, por razões técnicas que implicavam em menor custo de construção e de custeio, tinha profundas implicações econômicas e sociais. A diretoria tinha, em princípio, interesse em que a estrada tocasse "a opulenta vila de Vassouras", mas verificando que a linha estudada mas não preferida pelos engenheiros da Companhia, passando pelo Morro do Pavão, Vassouras e Massambará não convinha por ser muito a

cidentada, com pontos muito elevados e obras muito pesadas que oneravam tanto a construção como o seu custeio, mandou explorar outra linha que, de Mendes, passava nas imediações da vila de Vassouras até a ponte do Desengano, mas que não tocava aquela vila. A família - Teixeira Leite pressionou, temerosa de ver seus interesses comerciais, vinculados àquela vila, prejudicados. A estrada não chegava à cidade, a estação de Vassouras ficava sobre o Paraíba e distante de seu centro comercial.²³⁰

A descida da Serra foi contratada, a 9 de março de 1861, com Nicolau Neto Carneiro Leão e Jacob Humbird, que deviam apenas preparar o leito da estrada e concluí-lo tres anos. O primeiro dos empreiteiros era irmão de marques de Paraná e importante fazendeiro. Suas terras, na extensão de alguns quilômetros, eram atravessadas por este trecho da linha. O segundo deles, era o mesmo engenheiro que tomara, com outros cinco norte-americanos, a empreitada da seção da serra e que, por sua especialidade em abertura de túncis, terminara ficando sozinho com a responsabilidade do túnel grande, cujo contrato fora renovado estabelecendo-se preços mais elevados, considerando-se suas extraordinárias dificuldades. Essa escolha era justificada da seguinte maneira: "a directoria pretendeu colher vantagem da associação entre a experiência e a perícia de um estrangeiro, cuja vinda a este país nos é de utilidade e as seguranças e garantias que oferece um brasileiro com fortuna e bem considerado, como o Sr. Carneiro Leão."²³¹ Contava C.B.Otoni, em sua autobiografia, o mesmo fato de maneira mais sutil: "Quando abrimos concorrência para os 18 1/2 Km., a obra do túnel estava em mágoa é que tanto e sendo esta a chave de toda a empresa, considerava eu de muita importância fixar no país o Humbird, interessando-o em outra empreitada". Mas sabendo da amizade entre seu engenheiro em chefe e Humbird, tomou que os dois entrassem em acordo para aumentar os preços. Como medida de cautela, pediu ao Dr. Joaquim Teixeira Leite para que entrasse na concorrência, para que pudesse barganhar com os outros dois interessados, conseguindo preços baixos.²³²

A descida para o rio Paraíba se caracterizava

pelo número de pontes projetadas sobre os rios Sant'Ana e Pirai. No entanto, aí também foram os túncis, em número de tres, que mais prejudicaram o andamento dos trabalhos. Esperava-se contudo que esse atraso não viesse a afetar as obras da linha como um todo, pois a linha provisória em Joaquim do Alto, por cima do túnel grande, não estava concluída e parecia que iria durar ainda algum tempo. Enquanto isso, esperava-se que todo o leito da estrada estivesse pronto para receber os trilhos. As demais obras, como estações e pontes, iam sendo entregues em empreitadas por contratos de preços específicos. Em janeiro de 1864, o engenheiro em chefe já podia comunicar que o assentamento dos trilhos podia começar tão logo estes pudessem ser transportados pela via provisória.²³³

A 30 de julho de 1864, a diretoria comunicava a conclusão da via provisória bem como dos 18,5 quilômetros até a Barra do Pirai. "Sendo notáveis pelas obras de arte esta parte da linha, como o é pela enormidades das escavações a parte aquém da cordilheira, a diretoria manifestou o desejo de que S.M. o Imperador se dignasse solenizar a abertura, sendo o primeiro a fazer a viagem; S. M. o Imperador houve por bem deferir a este pedido, marcando o dia 7 de agosto".²³⁴ A direção aproveitava a oportunidade para elogiar a qualidade das pontes, todas de pedras e só uma de suporestrutura de ferro, e das estações, espaçosas e sem luxo; e demonstrar as vantagens do contrato por preços específicos, já que a segunda parte da 2ª seção havia custado quase 600 contos menos do previsto *quanto se teria passado para as obras das empreitadas num contrato em globo.*

A chegada ao Vale do Paraíba tinha sido o objetivo do insano trabalho da diretoria da Pedro II desde que começara as obras da 2ª seção em 1858, sem contar com todo o labor que lhe antecedeu e preparou, iniciado desde que tomara posse em 1855. Só agora poderia ingressar num período de maior desafogo, auferindo dos resultados desses árduos anos de luta para vencer a Serra do Mar. No entanto, desde de 1862, a direção vinha anunciando suas dificuldades financeiras.

8- A crise financeira

Os anos de 1864 e 1865 tinham tudo para serem a nos inolvidáveis na história da Companhia. Havia-se ultrapassado a serra e as locomotivas já atravessavam ruidosamente o Vale do Paraíba. Aí as linhas eram estendidas com grande rapidez. A 3ª seção vinha sendo estudada há algum tempo. Desde 1858 que uma equipe de engenheiros e trabalhadores estava instalada nas margens do Paraíba, abaixo e acima, fazendo as explorações do terreno. No início de 1859 a linha Paraíba abaixo estava estudada definitivamente, mas a adoção da idéia de um ramal para Vassouras determinou a necessidade de novos exames, em relação à passagem do rio. Em fins daquele ano, os estudos prosseguiram minuciosamente ocupando duas turmas de engenheiros, e às vezes tres, auxiliados por numerosos trabalhadores. A diretoria se orgulhava deste feito: "Rever e explorar todas as variações possíveis do alinhamento é da máxima importância para a economia da construção, que bem se deve estudar nas operações do traço, mais do que na execução das obras. Tal é a inovação que instalamos no país em contrário a prática de outras empresas: - adjudicar a linha somente depois de concluídos os estudos definitivos e negar absolutamente aos empresários toda a atribuição de alinhamento ou de direção técnica."²³⁵

No primeiro semestre de 1860, a linha da 3ª seção, ou ramal de Minas, já estava completamente estudada e suas distâncias determinadas. Ealtavam os planos definitivos. Muito habilmente e no intuito de desviar a atenção do trecho serrano, tão cheio de decepções, a diretoria, muito precocemente, anunciava à lavoura do vale fluminense os fretes que teriam que pagar, desde cada cruzamento com as estradas gerais ordinárias, onde se levantavam as estações, até a Corte. Os preços não deveriam exceder o mínimo de 340 réis por arroba na Barra do Pirai e o máximo de 650 réis no Porto Novo do Cunha, fim da seção. Também com o fim de motivar os espíritos já desiludidos com a quase intransponibilidade da Serra, ela alertava para o fato do extremo deste ramal ser contíguo "às mais ricas matas da província de Minas, matas em grande parte a-

proveitadas pela principal cultura do país"²³⁶ e que as bcomotivas deviam sacudir de suas solidões, talvez até o fim de 1865.

Seu percurso era da maior importância pelos distritos que cortava. Deixando o tronco no ponto da bifurcação na Barra, atravessava o rio Pirai seguindo a margem direita do Paraíba até a ponte do Desengano, onde o atravessava, passando perto da estrada de mesmo nome, indo cortar a estrada de Valença perto da venda do Desengano. Voltando à ribanceira do rio, acompanhava a margem esquerda até a fazenda do Paraíso. Neste ponto, a linha cruzava o rio Paraíba e, seguindo a margem direita, atravessava a estrada do Comércio. Ainda acompanhando a margem direita do Paraíba, depois de passar perto do Ribeirão do Secretário, atravessava para a outra margem passando por Boa Vista, Paraíba do Sul, Barão de Entre-Rios (atual Três Rios) e a estrada União e Indústria, região alcançada em 1865. Esta seção da estrada foi aprovada no dia 24 de julho de 1861, depois de alguns embaraços.²³⁷

A escolha da bifurcação na Barra do Pirai, e não em Mendes, havia suscitado reclamações da família Teixeira Leite, de grande prestígio econômico, social e político, além de ser acionista da Pedro II. Sua vinculação com a estrada de ferro que ligasse a Corte a Minas e São Paulo era muito antiga, anterior mesmo à criação da Companhia. Sempre defendera a sua execução e, na Câmara dos deputados, Sayão Lobato era seu porta-voz, formalizando a nível político, seus interesses econômicos. Dentro da Companhia mesmo, o dr. Caetano Furquim de Almeida, homem hábil e laborioso, que sempre atuara a favor de C.B. Otoni, era representante desta família. Pese tudo isso, a opção feita pela diretoria da D. Pedro II foi exatamente a combatida pelos Teixeira Leite. Os interesses da Companhia ainda que estreitamente ligados aos fazendeiros do café, e por isso mesmo, não podiam contrariar o próprio movimento da estrutura empresarial capitalista em favor de uma família e em detrimento da classe escravista, cafeeira, como um todo. Na escolha do traço predominou o princípio da economia e dos interesses de classe. A estrada não passou pela vila de Vassouras e sua estação,

sobre a margem do rio Paraíba e distante do seu centro, lhe causou uma concorrência ruínosa, pois para ali se dirigiam diretamente as carroças de café e as pessoas, asfixiando seu comércio.²³⁸

Incidente mais grave foi o ocorrido entre a Companhia da Pedro II e os grupos de interesses ligados à Companhia da Estrada União e Indústria. Quando a linha chegasse à Barra do Pirai, os planos definitivos da 3ª seção até a passagem do Paraíba já deveriam estar aprovados, para se dar continuidade ininterrupta aos trabalhos da linha. Foi aí que intervieram aqueles grupos reunidos em torno da União e Indústria, ou seja, o seu presidente Mariano Procópio Ferreira Lage, o presidente da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, o barão de Mauá, cuja estrada, na raiz da Serra de Petrópolis, recebia daquela cidade as mercadorias trazidas até ali pela União e Indústria, especialmente o café, que eram então conduzidas ao porto da Estrela e daí à Corte, pela baía de Guanabara. O banqueiro Antonio José Alves Souto, que havia financiado parte daquela estrada macadamizada com cerca de 2 mil contos de réis, dos quais era credor; e a diretoria da Estrada de Ferro de Cantagalo que, se dizia, seria prejudicada. Suas apreensões não eram destituídas de razão. Quando a Pedro II chegou a Tres Rios, abrindo uma estação em frente à União e Indústria, esta se tornou a partir dali um ramal seu, até que faliu com o avanço do caminho de ferro; e a de Mauá deixou de receber as mercadorias de serra acima, que desde Tres Rios passavam para a Pedro II, chegando por ela diretamente à Corte. C. B. Otoni vencera mais uma vez. O Estado Imperial se identificava com seus interesses na medida em que a Pedro II atendia melhor aos interesses da classe dos fazendeiros escravistas, do café do Vale do Paraíba, como um todo. A estrada de ferro ia prosseguir, apesar daqueles que a julgaram grandiosa demais para nossos recursos.²³⁹

Em meio a essas vitórias, alguns problemas vinham a afetar a harmonia interna instaurada na Compa -

nhia desde fins do ano de 1858. Primeiro foi o caso relativo às apreciações cheias de censuras feitas, em 1861, à Pedro II, pelo engenheiro fiscal da Estrada de Ferro de Pernambuco, Buarquo de Macedo, que, de passagem pelo Rio foi comissionado pelo governo para realizar uma inspeção na estrada de ferro fluminense. A resposta do engenheiro fiscal do governo na Pedro II, Viriato de Medeiros, foi de contestação a quase todas aquelas censuras. Em vista disso o governo nomeou uma comissão de inquérito, formada pelo Marechal Bellegarde e os engenheiros Law e Neate, a quem confiou a tarefa de estudar a marcha da empresa. Os resultados destes exames foram apresentados a 30 de dezembro daquele ano, sendo favoráveis à Pedro II, mas apresentando algumas críticas e sugestões referentes à 1ª seção e às tarifas. A diretoria passara por mais u
ma. 240

Problema maior foi a acusação de malversação feita pelo engenheiro fiscal, Viriato de Medeiros, ao engenheiro em chefe da Pedro II, A. Ellison Jr., que teria iludido a diretoria pagando em excesso os empreiteiros da serra. Este fato ocorreu quando, em 1864, o governo recebeu as mediações e contas fiscais da 2ª seção, no trecho serrano, cuja empreitada contratada por Roberts Harvey & Co. havendo sido concluída no ano anterior, dependia da aprovação do Estado, que garantia os juros sobre o capital investido. O engenheiro fiscal se opôs à aprovação, alegando que o engenheiro em chefe, mancomunado com os empreiteiros, havia falsificado os cálculos em mais de 300 contos de escavações imaginárias a favor deles. Entretanto, neste mesmo momento, os empreiteiros estavam envolvidos numa briga com o mesmo engenheiro em chefe, que era por eles acusado de havê-los levado "escandalosamente para baratear o custo das obras". A diretoria tomou a frente da questão e, analisando as provas alegadas pelo engenheiro fiscal, reconheceu a sua improcedência, e preferiu instituir uma comissão de contas para examinar a questão, dada a importância que o assunto tinha com respeito à moralidade da gestão da empresa. Finalmente a 4 de abril de 1865 o governo declarou improcedentes as acusações e aprovadas as contas. 241

Todos estes problemas só serviam para distrair a atenção, dos acionistas e do público, de um problema muito maior e que servia de pano de fundo para todos os demais; desde o final de 1862 a diretoria anunciava que seu capital estava se esgotando. Era aparentemente, um paradoxo. Justamente, agora, que a estrada havia ultrapassado os maiores obstáculos, e quando começava tirar proveito em larga escala do transporte do café, sua direção comunicava a seus acionistas uma crise eminente. Nestes primeiros anos da década dos 60, sobretudo a partir do segundo semestre de 1864, quando a estação da Barra de Pirai começara a funcionar, o movimento de mercadorias recebeu um impulso espetacular. O quadro que vem a seguir permite uma avaliação do tráfego da Pedro II no período que vai do segundo semestre de 1858 a igual semestre de 1865. Em sete anos o tráfego aumentou de mais de quatro vezes passando de 223:922 740 réis para 967:960 \$583. Mas no conjunto do tráfego era o movimento de mercadorias o que adquiria aos poucos maior importância. O movimento de passageiros passou no mesmo período de 109:846 710 réis, correspondendo a 49,04% do total, para mais de seu dobro, ou seja, 233:344 200 réis, que equivaliam, no entanto, a apenas 24,10% do tráfego geral. Enquanto isso, o movimento de mercadorias passava em igual tempo de 133:116 175 réis, correspondente a 50,50% do tráfego total, para 731:146 723 réis, ou seja, 79,56% do total, que representavam um aumento relativo de aproximadamente 50%, enquanto que no mesmo período o movimento de passageiros caía em igual percentagem. Havia, também, uma variação estacional do tráfego que seguia não só o ritmo da produção agrícola como também as mudanças climáticas, especialmente as épocas chuvosas. O segundo semestre era invariavelmente mais movimentado que o primeiro. E a variação no tráfego de mercadorias era muito mais sensível que na de passageiros, caracterizada por uma maior estabilidade. O ano de 1864 demonstrou empírica e enfaticamente o fato.²¹²

TRÁFEGO DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS POR SEMESTRE (EM MIL RÉIS)

DATA	TOTAL POR SEMESTRE	PASSAGEM	%	FRETE	%
2ª Sem. - 1858	223:922\$740	109:846\$710	49,04	113:116\$175	50,50
1ª Sem. - 1959	261:055\$362	112:498\$034	42,61	149:269\$603	54,05
2ª Sem. - 1859	456:335\$181	175:876\$960	38,70	277:022\$511	60,61
1ª Sem. - 1860	335:757\$551	159:437\$020	47,44	175:750\$976	52,30
2ª Sem. - 1860	585:008\$213	182:558\$600	31,21	401:305\$943	63,59
1ª Sem. - 1861	475:159\$466	166:466\$560	35,04	305:007\$650	64,21
2ª Sem. - 1861	597:329\$634	207:732\$020	34,79	388:826\$772	65,03
1ª Sem. - 1862	456:899\$010	200:744\$354	45,39	355:457\$516	55,89
2ª Sem. - 1862	509:097\$972	207:944\$960	40,93	299:168\$942	58,89
1ª Sem. - 1863	409:159\$773	175:848\$592	42,99	231:784\$983	56,66
2ª Sem. - 1863	560:461\$769	207:931\$399	37,09	350:823\$207	62,64
1ª Sem. - 1864	471:709\$725	198:348\$570	42,02	271:484\$568	57,51
2ª Sem. - 1864	786:077\$086	216:187\$702	27,50	576:839\$590	73,38
1ª Sem. - 1865	859:156\$717	207:225\$428	24,12	649:502\$602	75,61
2ª Sem. - 1865	967:960\$583	233:344\$290	24,10	731:446\$723	75,56

Pouco a pouco, o sonho da Companhia, de escoar todo o café de São Paulo, Minas e do Rio de Janeiro, se tornava mais próximo da realidade. No ano de 1861, das 9.880.824 arrobas de café exportado pela Corte, 2.944.986 haviam sido transportadas pela empresa, ou seja, 29,80 % do total. No ano seguinte a quantidade de café transportado pela estrada de ferro decaiu em mais da metade, passando para 1.182.773 arrobas. Somente em 1865 foi que o tráfego se recobrou, tomando um novo impulso, quando foram carregados 2.560.924 arrobas.

Tanto o recorde verificado em 1861 como a baixa que lhe seguiu e a recuperação de 1865 se explicavam por igual pulsação na produção de café, evidenciando claramente a estreita relação existente entre o movimento da estrada e o ritmo do crescimento cafeeiro. Por outro lado, chamava a atenção o fato de que as estradas de terra, apesar de todas as suas desvantagens face à de ferro, eram capazes de cumprir seus objetivos, dando vazão à produção, havendo transportado tão grande quantidade de café até as estações de Belém e Macacos nos meses de 1861 a 1864, quando para ali levaram, somente no primeiro ano 1.924.774 arrobas. A de Macacos só recebeu, até que se alcançou o Vale no segundo semestre de 1864, a quantidade de 2.977.028 arrobas de café.

Mas se as estradas de terra, apesar de toda a sua utilidade, terminavam por se transformar em ramais da de ferro ou por minguar e sucumbir face à sua concorrência, era porque esta última era realmente mais vantajosa, mais rápida, mais segura e mais barata. A preferência pela Pedro II nas regiões que ela cruzava, sobretudo com a recuperação da produção cafeeira, traduzia a economia que os fazendeiros realizavam, tornando mais viável a agricultura baseada no trabalho escravo. O quadro a seguir dá uma idéia do movimento semestral das suas estações desde 1861 a 1865:²⁴³

EMBARQUE DE CAFÉ DE 1861 A 1865

(ARROBAS POR SEMESTRE)

ESTAÇÃO	1ª Sem. 61	2ª Sem. 61	1ª Sem. 62	2ª Sem. 62	1ª Sem. 63	2ª Sem. 63	1ª Sem. 64	2ª Sem. 64	1ª Sem. 65	2ª Sem. 65	TOTAL POR ESTAÇÃO
Conto		789.836									789.836
Engenho Novo	222	3.811	51	959	359	544	276	.236	1.290	153	7.901
Cascadura	10.260	43.140	8.112	6.965	16.134	9.724	12.243	9.226	6.231	6.760	128.795
Sapopemba	5.550	43.570	6.364	4.158	16.327	9.138	10.400	6.481	6.474	19.901	128.363
Maxambomba	12.298	40.036	7.712	5.337	19.392	19.078	17.187	20.123	26.194	25.091	192.448
Queimados	20.167	51.322	10.355	7.939	24.956	22.692	21.856	18.904	22.829	25.000	226.020
Boiém	839.506	527.212	24.411	14.111	9.311	21.037	13.309	18.673	16.918	37.874	1.522.362
Macacos		558.056	456.299	630.005	371.693	581.619	185.178	194.178	62.743	23.806	3.063.577
Rodeio						232.280	219.293	362.434	297.919	162.434	1.274.360
Mendes								8.146	17.246	15.727	41.119
Sant'Ana								34.827	59.304	93.364	187.495
Barra								511.678	735.162	760.509	2.007.347
Ipiranga									2.760	13.584	6.344
Vassouras										151.653	151.653
TOTAL POR SEMESTRE	888.003	2.056.983	513.304	669.474	458.172	896.112	479.742	1.184.906	3.255.070	1.335.854	9.737.620

O crescimento do tráfego da estrada de ferro não conseguia, entretanto, compensar os gastos com a construção da linha, sua manutenção e custeio. A 1ª seção era um verdadeiro estigma. Além de haver consumido uma parte muito grande do capital da Companhia em sua construção, continuava a absorvê-lo em grandes proporções com sua manutenção. A seção da Serra, por suas dificuldades, custara cerca de 10 mil contos, sem contar as estações e as desapropriações. Isto explicava o porque do empenho da diretoria em chegar o mais rápido possível ao Paraíba, onde esperava poder começar a ter lucros compensadores. No entanto, a estatística do relatório da Companhia insinuava, de há muito, a crise financeira por que passaria a partir de 1863, mas sobretudo de 1864 em diante, quando passou a ser deficitária.²⁷⁴

SITUAÇÃO DO CAPITAL DA PEDRO II
(EM MIL REIS)

DATA	SALDO	DEFICIT
20 de set 1853	20.225:333\$800	
14 de set 1856	9.234:335\$817	..
29 de set 1860	7.862:960\$456	..
19 de set 1861	6.967:585\$921	..
29 de set 1861	5.504:348\$083	..
19 de nov 1862	3.725:944\$911	..
29 de set 1862	1.640:024\$152	..
19 de set 1863	232:084\$950	..
29 de set 1863	3:760\$002	..
19 de nov 1864	..	264:958\$152
29 de set 1864	..	742:658\$894
19 de nov 1865	..	577:114\$610

A 26 de novembro de 1862, C.B.Otoni escrevia uma carta, dirigida ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras públicas, João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, prestando contas da situação financeira da Companhia e realizando uma consulta ao ministro sobre os meios de superar a questão. Começava declarando que estava prestes a esgotar-se o capital realizado da Companhia, e que era impossível, naquele momento, realizar uma nova emissão de ações ou novas entradas das já omitidas, face aos "grandes embaraços em nossa praça cujos apuros são causa de depressão de todos os títulos". Propunha como alternativa o levantamento de capitais em Londres, mas não na mesma forma de 1858, quando aquele 1/3 do capital decretado de 38 mil contos veio sob a forma de obrigações da Companhia. Como não seria razoável elevar a mais de 1/3 do fundo social a quota obtida por empréstimo, "a conclusão forçosa era a de que os fundos deviam vir da Inglaterra, mas que a Companhia os deve receber emitindo ações: e atualmente o único meio de conseguir-lo é fazer-se o Estado acionista". A subscrição de ações pelo Estado, no valor do terço por emitir do fundo social, parecia à diretoria o melhor dos meios de tudo conciliar. Lembrou, C.B.Otoni, que o empréstimo de 1858, depois de amortizado em favor da Companhia, se somaria ao valor das ações, e que o governo já era senhor de 35.483 das 60.000 ações emitidas. Assim, para completar o fundo social da Companhia, o governo subscreveria 66.666 ações de 200 réis, num total de 13.333:200 000, que somadas às 35.483 daria ao governo o controle sobre 102.149 ações, ou seja, 80% do total. Em segundo lugar, C.B.Otoni, propunha uma reforma dos estatutos da Companhia a fim de dar maior participação ao governo nas assembléias dos acionistas e maior ingerência na administração da empresa. O artigo 45 dos estatutos limitava a 20 votos o máximo que poderia representar um acionista por si ou como procurador de outro. ²⁴⁵

Em resposta a este ofício, o governo realizou uma consulta ao Conselho de Estado. De suas sessões reunidos, do Império e da Fazenda, resultaram duas propos -

vas, uma defendida pelos conselheiros Manuel Felizardo de Souza e Mello e pelo visconde de Jequitinhonha, a outra, pelos conselheiros Souza Franco e Sapucaí. A primeira, e a que mais desagradou C.B.Otoni, propunha a encampação da empresa pelo Estado. Baseava-se em dois argumentos: o Estado devia tomar conta da empresa porque já lhe pertencia a quase totalidade do capital emitido, ou seja, 7.096:600 000 pelas 35.483 ações, mais os 12.666:666 000 do empréstimo de Londres, perfazendo um total de 19.763:266 000 contra 4.903:400 000 dos demais acionistas. O outro argumento era que as estradas de ferro deviam ser construídas pelos cofres do Estado e custeadas sob a intervenção do governo; e que o único fim de sua entrega a companhias, era facilitar o levantamento de capitais. E como este fim não podia ser preenchido pela Pedro II, ela devia ser absorvida pelo Estado.

A réplica de C.B.Otoni a este parecer não se fez por esperar. Em carta de 30 de maio de 1863, elle contra-argumentava. Primeiro, dizia, era inexata a apreciação sobre o empréstimo de Londres, que tem sido doada à empresa, deixara de ser propriedade do Estado. Logo, a parte do capital que cabia ao Tesouro era de 14.587:455 000, dos quais 7.096:600 000 pelas 35.483 ações e 7.490:855 000 pela quota correspondente ao empréstimo, contra 10.079:211 000 das 24.517 ações de particulares mais a quota proporcional do empréstimo. Em segundo lugar, não era rigor que as estradas de ferro fossem construídas pelo Estado, pois em quase todos os países eram entregues a companhias, cujo fim não era exclusivamente o de levantar capitais, mas por serem mais aptos os interesses privados, que a gestão da fortuna pública, para levar adiante tais empreendimentos com maior economia. E que os estadistas, que haviam decretado os 7% dos 38 mil contos em ações, sabiam muito bem que com menor sacrifício podiam levantar em Londres igual quantia e a estrada seria propriedade do Estado. No entanto, se havia prescindido dessa vantagem, foi porque queria lançar as bases do espirito de associação, capaz de realisar os melhoramentos materiais que o país necessitava.

Pensamento este que se chocava com as "idéias de restrição que nestes últimos anos pareciam tender para o aniquilamento de toda a iniciativa individual". Finalmente, C.B.Otoni retrucava que os embaraços da empresa e a depreciação de seus títulos não procediam de falhas da diretoria da Pedro II, cuja gestão havia obtido a aprovação dos poderes do Estado, e se congratulara com a posição sustentada pelos conselheiros Sapucaí e Souza Franco, que coincidia com o seu pensamento.²⁴⁶

Além destas duas propostas, ou seja, cessão da estrada ao governo ou reorganização da Companhia, uma terceira alternativa surgiu da comissão de contas, nomeada pela assembléia dos acionistas, e liderada por Caetano Furquim de Almeida, que aventou, em fevereiro de 1863, a idéia de se transferir a empresa a uma companhia estrangeira, como meio de se importar capitais. O estudo da questão financeira da Pedro II prosseguia rapidamente quando foi interrompido pela dissolução temporária da Câmara, vindo-se a diretoria forçada a apelar para algumas chamadas de fundos, para o que pediu autorização do governo. Mas, tentando evitar uma baixa mais ruinosa de seus títulos, pediu ao governo que concedesse, àqueles acionistas que assim o preferissem, a oportunidade de trocar as ações por apólices ao par, o que elevou o número de ações possuídas pelo Estado, a 31 de dezembro de 1863, a 39.119, restando somente 20.881 ações em mãos de particulares. No início de 1865, este movimento de transferência dos títulos da Companhia para o Estado, tornou este último proprietário de 45.631 das 60 mil ações, ou seja, 76% do total. Aos poucos, na prática, a situação da empresa se encaminhava no sentido da proposta de Souza e Mello e de Jequitinhonha.²⁴⁷

O fato do Estado ser acionista com quatro quintos da emissão contribuía, tanto quanto a escassez de capitais, agravada pela crise de 10 de setembro de 1864, para convencer o público de que a Estrada de Ferro de D. Pedro II podia se considerar dissolvida. Isto tornava impossível qualquer tentativa de diretoria de emitir novas ações. Assim, esgotado seu capital, ela pediu ao

governo um empréstimo de 2 mil contos para dar continui-
dade às obras já iniciadas. O governo não deferiu o em-
préstimo e resolveu contratar com a Companhia sua des-
solução e a entrega da estrada de ferro ao domínio do
Estado, que a continuaria às suas expensas. O contrato
foi assinado a 26 de julho de 1865. Por ele, era trans-
ferido ao Estado o restante das ações da Estrada de Fer-
ro de D. Pedro II, que ficava dissolvida e extinta, pas-
sando para o governo todos os seus direitos e deveres. A
Pedro II e suas obras, armazéns, edifícios, máquinas ma-
teriais, bens móveis e imóveis, dívidas ativas, em su-
ma, tudo o que formava o ativo da Companhia, passava a
ser, sem a mínima reserva, propriedade do Estado, que
em consequência ficava também responsável pelo seu pas-
sivo. ²⁴⁸

Naquela data, a situação da Companhia era a
seguinte: possuía 22 locomotivas, 13 inglesas e 9 nor-
te-americanas, 49 vagões de passageiros e correio, 222
vagões de mercadorias e diversos. Os trilhos da 3ª se-
ção já haviam chegado a Desonçoso, cuja ponte estava
recebendo a superestrutura metálica e a estação em fase
de acabamento. Mais 137 quilômetros de estrada em tráfego,
incluindo o ramal de Macaços, que foi encampado no
dia 6 e retomado depois na estação de Veneza, a
Luzitânia. A construção da linha havia começado. Tran-
smitida em parte ao pólo Norte do Brasil, o ramal de
São Paulo também estava completamente estudado. O túnel
grande já seria inaugurado no final do ano, a 17 de de-
zembro. C. B. Ottoni permaneceu até o dia 5 daquele mes-
e ano como diretor interino, quando foi nomeado diretor ef-
fetivo. Mas demitiu-se, uma semana depois, no dia 13, por
não aceitar o auxiliar que junto com ele fora nomeado. Es-
ta atitude fazia lembrar as palavras iniciais de seu úl-
timo discurso como presidente da Companhia: "É a última
vez, Srs. acionistas, que tenho a satisfação de dirigir-
vos a palavra nesta cadeira; tolerai a vaidade com que
acrescento, desta cadeira em que só eu me sento". ²⁴⁹

Estava extinta a companhia, porquanto a em-
presa que fora pouco a pouco e naturalmente, absorvida

polo Estado. Empresa capitalista de um Estado escravista.
Estado escravista empresário capitalista.

CAPÍTULO III

UM CAPITALISMO DEPENDENTEI - Capitalismo, uma inversão escravistaA - A ascensão do grupo cafeeiro

Desde o início do século XIX, a expansão capitalista inglesa vinha reforçando a integração do Brasil à sua esfera de influência, ao seu mercado. A Inglaterra, financiando nossas importações, exportava seus produtos e nos prendia cada vez mais fortemente a ela por laços econômicos. Era a nova política expansionista inaugurada pelo capitalismo liberal. O Estado brasileiro, organizado a partir de 1822, estava diante de uma economia permanentemente deficitária e procurou romper com o desequilíbrio comercial, responsável por contínuos empréstimos realizados para pagar empréstimos anteriores, acumulando juros e serviços da dívida. Até meados daquele século essas tentativas foram vãs. Pensou-se mesmo, em alguns círculos políticos, na década de 40, na possibilidade de encontrar a solução parcial para este problema, no desenvolvimento de uma produção nacional diversificada voltada para o mercado interno. Neste sentido, foram adotadas algumas medidas legais a fim de estimular as atividades privadas nacionais. Enquanto isso, vinha se desenvolvendo rapidamente um novo produto de exportação, ao qual os meios políticos pareciam não dar a devida importância ou não perceber seu real papel de mensageiro, de redentor da tradicional economia primário-exportadora: o café.

Produzido primeiro junto ao litoral, mas depois basicamente no interior da província fluminense, espalhando-se em seguida pelas províncias vizinhas, São Paulo e Minas, acompanhando sempre o rio Paraíba, o café ficou separado de seu único porto de exportação, o Rio de Janeiro, por uma imensa muralha coberta por densa floresta tropical, a Serra do Mar. Para que sua exportação se elevasse não bastava apenas aumentar sua produção. Era

preciso, também, que seus preços não ultrapassassem determinados limites, segundo os diferentes tipos de grão ou qualidade. Isto trazia um inconveniente, porque os centros mais novos de produção tendiam a ser os mais distantes do litoral, e se viam sobrecarregados por fretes elevados, face à precariedade das vias e dos meios de transporte, que terminavam por encarecer o produto. Desta forma, as distâncias aliadas aos inadequados meios de condução eram um limite à própria expansão do cafeeiro. Este problema se agravava com o fato de ser a nossa agricultura feita em bases predatórias, que arruinavam muito cedo o solo, exigindo uma constante migração dos cafezais em busca de terras virgens, localizadas cada vez mais longe do centro exportador.

Paralelamente ao desenvolvimento do café como principal produto de exportação e sustentáculo da economia nacional, vinha ocorrendo um processo semelhante a nível político: o crescimento de um novo grupo de interesses, de uma nova força social, em torno do monarca, aliando seu poder absoluto, centralizando o poder político. Verificava-se, assim, concomitantemente, uma concentração econômica em torno do café, e uma centralização política em torno da monarquia, identificada agora com os grupos sociais que haviam ascendido com o café. Essa aliança político-econômica se fortalecia na mesma proporção em que o café se impunha como principal e incontestável produto de exportação. Com ele ascendeu socialmente o fazendeiro de café, senhor de escravos, que paulatinamente foi usurpando o poder da antiga e já falida aristocracia açucareira nordestina. Com ele se tornou possível a reorganização da monarquia absoluta, em crise desde o período regencial. A concentração do poder político e econômico na Corte era, ao mesmo tempo, reflexo do fortalecimento monárquico e instrumento de sua consolidação. Aí estava o único porto de exportação de café. Ela se tornara a residência dos senhores de café.

O café tornou possível a realização efetiva do Estado brasileiro. Estabilidade econômica, social e política iam de mãos dadas. Nossos estadistas compreenderam

isso. Sabiam também que deviam tudo ao café. Trataram pois de lhe oferecer as melhores condições, não pouparam esforços, renderam-lhe homenagem: ele era o alimento da sociedade e do Estado escravistas. Os senhores de café haviam perdido uma primeira batalha com a lei Euzébio de Queirós. Esta derrota lhes serviu de lição: era indispensável tomar o poder e impor seus interesses ao restante da nação. A partir de 1853, as medidas tomadas pelo governo brasileiro indicavam que eles estavam alcançando aquele objetivo. As novas leis exprimiam a sempre maior participação do grupo cafeeiro na esfera das decisões políticas. Era a reação dos senhores de café, era a reação escravista. Eram eles que, na verdade, representavam o conjunto da classe escravocrata, na medida em que dentro dela, eram eles o grupo mais importante, aquele que vinha no bojo de toda a transformação econômica: o grupo progressista. Em maio de 1855, Sayão Lobato, representante dos interesses escravistas fluminenses, em seu discurso na Câmara dos Deputados, expressava muito bem esta nova ordem de coisas:

"Em meados deste século, Sr. Presidente, formou-se a convicção de que era chegada a época em que o Brasil devia ser um país verdadeiramente civilizado no sentido em que o definem os economistas. Hoje a condição, a divisa de um país civilizado é o ter as vias férreas, a locomoção a vapor.

"Entre todas se recomendava muito especialmente por suas circunstâncias notáveis, a localidade a que se refere a lei de 26 de junho determinando a construção de uma estrada de ferro que, partindo da Corte, suba a Serra do Mar, se dirija à margem do Paraíba e por aí passe aos territórios de S. Paulo e Minas. Nesta localidade há um considerável núcleo de população, há produção em maior escala que no presente oferece o país; é o ponto de trânsito por onde vem todos e tudo o que do interior converge para a capital do Império, este grande centro comercial e administrativo junto à imensa baía de Niterói que parece talhada pela natureza para ser o grande empório do comércio da América do Sul."²⁵⁰

A construção da estrada de ferro de D. Pedro II

surgia como o principal instrumento de sustentação do crescimento da produção cafeeira e de manutenção dos interesses econômicos, a ela vinculados, e estabelecidos na Corte, mas sobretudo como instrumento de concentração do poder político nas mãos dos senhores escravistas fluminenses.

B -- Um Estado paternalista

1 .. A Estrada de Ferro de D. Pedro II, uma empresa nacional

Picara claro, em 1855, que o governo brasileiro não quis tomar a si a tarefa de empresário, dirigindo, organizando e construindo diretamente a estrada de ferro de D. Pedro II. O capital seria arranjado por empréstimo. Preferira, no entanto, entregá-la à iniciativa privada, no intuito de estimular o "espírito de associação", que na Europa era o responsável pelo grande desenvolvimento das nações, e que, esperava-se, uma vez impulsionado em nossa sociedade, viesse a dar os mesmos frutos. Em 1853, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, então presidente da província do Rio de Janeiro, referindo-se à estrada de ferro de Mauá, comentava: "Este fato será de incalculável vantagem para o país, não tanto por facilitar as comunicações entre a Corte e Petrópolis, mas principalmente, como um ensaio, o primeiro deste gênero no Império, que servirá de exemplo vivo, para empresas semelhantes, cuja realização em maior escala abrirá uma nova e brilhante era para o Brasil."²⁵¹ Ele manteve esta mesma atitude, enquanto ministro dos Negócios do Império, de 1855 a 1857. Durante sua gestão foi assinado o contrato Price, foi organizada a Companhia da Pedro II e foi decretado o empréstimo a se realizar em Londres, o mais avultado até aquela data.

A questão sobre quem deveria conduzir a empresa, se o governo ou os interesses privados, não se colocava tanto ao nível da capacidade ou não do Estado escravista de levar adiante um tal empreendimento, mas de quem estaria mais apto para colocá-lo em prática. Era pensamento geral, na época, tanto no Brasil como na Europa, na França

por exemplo, que o Estado devia ser o proprietário de suas principais linhas de comunicação interna, tão grandes eram os interesses econômicos, sociais e políticos a elas ligados. Por isso, da mesma forma que o controle permanente de uma grande artéria, por interesses privados, podia afetar e prejudicar o exercício da soberania do próprio Estado, especialmente no caso do Brasil, onde, devido à escassez de capital e a prática impossibilidade de se construir outra estrada concorrente, havia uma tendência ao monopólio de fato do transporte pela Pedro II; a subordinação dela aos interesses do Estado poderia, pelas mesmas razões dilatar o exercício de sua soberania, a extensão de seu poder. Este seria, pois, um motivo preponderante para que a empresa fosse estatal. Mas o governo preferiu que fosse privada.

Pelas suas atitudes, o nosso governo, desde o início da década de 50, parecia demonstrar que o Estado brasileiro não se encontrava em condições de se lançar num tal compromisso. As atividades ferroviárias, muito complexas e exigindo cálculos precisos e exatos para o seu bom funcionamento, não se conduzia com o espírito de funcionalismo público da época. Somente dentro do quadro de relações de trabalho capitalistas, onde o assalariado estava submetido ao capital, é que se poderia, por estímulos ou repressão, moldar a força de trabalho nacional a este novo estilo de atividades, para o qual ainda não estava preparada. Por outro lado, não havia um corpo de engenheiros do governo, que o capacitasse a executar a construção da linha. O recurso a engenheiros estrangeiros era inevitável, sua fiscalização necessária, mas praticamente impossível de ser efetivamente realizada, dada a ausência de pessoal técnico no país habilitado para opinar sobre o andamento da obra e sua execução. O contrato Price foi um exemplo desta falta de habilitação do governo e da falha dos contratos engajados por Legações.

Havia, também, a alternativa de entregar a empresa ao capital estrangeiro. As primeiras tentativas não tiveram êxito. Em seguida, deliberadamente, o governo aban-

donou esta idéia ao perceber as vantagens de se conciliar uma direção nacional com o aliciamento de capitais estrangeiros. Foi quando celebrou o contrato de Londres e o transferiu à companhia por ele criada. Na mesma época, no entanto, outras companhias de estradas de ferro eram organizadas, no país, com direção inglesa. Parecia haver, ao mesmo tempo, uma predileção e um cuidado todo especial com a Pedro II, e uma certa desconfiança em relação ao capitalista estrangeiro, o inglês, no caso. A diretoria da estrada de ferro do café era toda ela composta exclusivamente de brasileiros. E por seus estatutos ficava definida a participação do Estado.

2 - As relações da Companhia com o Estado

A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II nascera, juntamente com seus estatutos, de um ato do governo brasileiro. E, antes mesmo que viesse à luz a estrada que fora incumbida de construir e administrar, já estava iniciada. O contrato Price, foi seu pecado original. Era evidente, por sua própria gestação, que não se tratava de uma empresa qualquer, ela era filha da união dos senhores do café com o Estado. Isto não lhe tirava o caráter de empresa privada, mas lhe dava um conteúdo todo especial. A liberalidade do governo ao lhe outorgar um privilégio exclusivo por 30 anos, além da propriedade perene da empresa, só se explicava pela crença de que sua direção não lhe escaparia ao controle. Era ele quem, livremente, nomeava ou demitia seu presidente e o vice-presidente e, sobretudo, era ele quem lhe garantia lucros até 7% do capital investido na construção e durante 30 anos, enquanto ela não fosse capaz de sozinha, ultrapassar aqueles 7%. Estava aí, exatamente, o centro nervoso do conjunto das relações estabelecidas entre a Companhia e o Estado. Sem este estímulo, sem sua garantia, sem a proteção declarada do governo, não seria possível atrair o capital nacional nem muito menos o estrangeiro. Na praça do Rio de Janeiro, nos meios comerciais, ninguém arriscaria investir seu dinheiro em títulos de uma empresa que só viria a dar lucros a longo prazo, se

antes disso não fracassasse. Por outro lado, o empréstimo realizado em 1858 foi feito em nome da Pedro II, nas obrigações era a sua firma que vinha estampada, mas sob a garantia total do Estado brasileiro, seu fiador incondicional.

Mas as relações entre a Companhia e o Estado não se reduziam a estas, mais importantes. Elas se estabeleciam a diferentes níveis e, segundo as situações, repartindo-se as esferas de decisão. Segundo C.B. Otoni, a construção da estrada era um problema essencialmente técnico, de exclusiva competência da direção. Ela era responsável pela contratação de seus engenheiros, sua organização financeira, escripturação e celebração dos contratos de empreitada. A escolha do traçado era da competência do Estado, como representante de determinados grupos de interesses econômicos e sociais, mas também políticos. Assim, o governo estabelecera quais os pontos extremos, os pontos obrigatórios, os centros de população e produção que deviam ser servidos; podendo haver aí coincidência de interesses entre a Companhia e o Estado. De qualquer forma era preciso que ela conciliasse os interesses do governo aos seus, de maneira que pudesse atender-lhes sem se ver prejudicada. Por isso, nas operações técnicas de traçado propriamente dito, isto é, alinhamento, nivelamento, pontes, túneis e demais obras de arte, era a direção quem dispunha das mais amplas faculdades. Se seu estudo aconselhasse abandonar, por questão de economia de construção o eunteito, algum dos pontos obrigados, ou deixar de servir diretamente um centro de população ou de produção importante, a decisão tinha que ser aprovada pelo governo. Foi o que aconteceu com a cidade de Vassouras, que não era oficialmente ponto obrigado, mas que tudo indicava, pelo prestígio e contribuição dos Teixeira Leite, deveria ser uma das estações da Pedro II, mas acabou não sendo. Prevaleceram os interesses da Companhia.²⁵²

Uma vez estabelecido o traçado, iniciava-se a fase de construção. A obra mais econômica, a de maior duração, a linha mais curta, a de menores declives e maiores raios de curvatura, as edificações mais próprias para economizar a força de tração e atenuar a despesa de conservação

do leito da superestrutura e do material rodante, em suma, tudo o que contribuía para conciliar a economia da construção com a do custeio eram, segundo o mesmo Otoni, exigências idênticas tanto da parte do capital como do governo, havendo ainda aí uma tendência à homogeneidade de seus interesses. O meio de se garantir a qualidade da linha foi, a partir da 2ª seção, colocando sob o controle da Companhia as despesas da direção técnica, ou seja, os engenheiros que regiam a construção eram seus, e os empreiteiros se limitavam ao papel de simples executores. Era esta, talvez, dizia ele, "a razão principal por que em todos os países as companhias saíram triunfantes da hesitação entre a construção pelo Estado, ou pela indústria particular."²⁵³

Construída a estrada, inaugurado o tráfego, as relações entre a Companhia e o governo se tornaram mais complicadas. Era difícil conciliar os interesses dela com o do público, pois o aumento de seus lucros se chocava com a redução dos fretes. Era o Estado quem organizava as tarifas, mas na prática a situação se invertia, já que ele se baseava nos dados fornecidos pela empresa, estabelecendo apenas os limites, cabendo a ela de fato organizar suas tabelas de fretes. Não faltava quem gritasse: "abaixai a tarifa: para que vos serve a garantia de juros, senão para beneficiar a lavoura e o comércio? As estradas de ferro não são especulação mercantil, mas estabelecimento nacional".²⁵⁴ Era o grito dos fazendeiros que expressava em parte sua frustração. O Estado ficava dividido entre seus interesses próprios, de garantidor dos lucros da Companhia até 7%, querendo se ver livre deste fardo o mais rapidamente possível, e os interesses da agricultura, que ele mesmo representava. A garantia de juros só cessaria quando a lucratividade da empresa ultrapassasse aqueles 7%, e para que a renda da estrada crescesse era preciso que os fretes aumentassem. A saída encontrada pelos Estados para harmonizar ambos os interesses, da estrada e da agricultura, foi o monopólio do transporte pela Pedro II. O aumento da carga compensava e permitia a redução dos fretes.

3 - As relações da Pedro II com o café

A escassez da mão-de-obra escrava e o fracasso de todas as tentativas realizadas no sentido de introduzir inovações técnicas e trabalhadores agrícolas livres, sem contudo abrir mão da escravidão, colocaram os fazendeiros fluminenses diante do problema de como satisfazer a demanda internacional e cumprir com seus compromissos financeiros. A ampliação da produção dependia de um maior financiamento da agricultura que, dentro do crescimento quantitativo que lhe era peculiar, só podia se expandir na proporção do aumento da área cultivável e de número de escravos. Os fazendeiros contraíam empréstimos empenhando suas safras futuras, e desta forma a expansão da produção se tornava vital para sua própria sobrevivência. Por outro lado, os preços cada vez mais elevados dos escravos só podiam ser pagos pelos senhores mais ricos, das áreas cafeeiras mais produtivas porque mais recentes, e cuja rentabilidade do solo compensava a inversão tão elevada em escravos. O mesmo não acontecia nas áreas mais antigas e de mais baixa produtividade. Para ambas importava a redução dos gastos com transporte. As regiões mais férteis eram, via de regra, as de mais recente ocupação e por isso as que ficavam mais distantes do litoral. Nas regiões de baixa produtividade, o custo da produção muito elevado encontraria compensação na redução dos fretes. A estrada de ferro de D. Pedro II, satisfaria a todos, reforçando a estrutura econômica de produção.

A íntima relação entre a estrada de ferro e a manutenção da produção escravista era manifesta e consciente. Em 1864, o Ministro da Agricultura, Domiciano Leite Ribeiro, se referia à situação da agricultura cafeeira como não sendo desesperadora, mas muito precária, e que as colheitas tendiam a diminuir e que um grande número de pequenos lavradores e mesmo de fazendeiros que passavam por abastadas estava desaparecendo, falidos. Reconhecia que a colonização era incapaz de suprir em forma equivalente os escravos que iam escasseando, e que as estradas de ferro além de oferecer um transporte rápido e barato, permitia

que o fazendeiro dispensasse "o numeroso pessoal ocupado no manejo das tropas, e o pessoal inda mais numeroso, que se empregavam em estragar o melhor de suas terras nas plantações destinadas à alimentação das mesmas tropas". A estrada de ferro devia favorecer a especialização da "plantation", que não deveria senão se dedicar àquelas atividades especificamente agrícolas, deixando as demais tarefas ao encargo de terceiros.

Essa mudança na concepção da unidade produtiva escravista, estava em conformidade com as próprias transformações do quadro econômico da época. Submetida ao capital industrial inglês, mas aferrando-se ao tradicional processo produtivo, escravista, a "plantation" só podia aumentar seu excedente, sem transformar seu modo de produção propriamente dito, se concentrasse toda a mão-de-obra escrava na produção, desviando-a das demais atividades de serviço ou mesmo de produções secundárias. O resultado dessa superespecialização da produção de exportação, sobretudo da de café, foi o abandono, pelos fazendeiros, da produção de gêneros alimentícios, provocando uma carestia dos mesmos e afetando toda a população da área por eles antes servida. Mais importante, todavia, foi a transferência do setor de serviços para os setores privados urbanos, organizados em bases capitalistas.

A "plantation" se acomodava ao mercado mundial, preservando seu conteúdo escravista, mas adotando uma nova forma pela modernização daqueles setores que a articulavam com o mundo capitalista: basicamente os setores de serviço ferroviário e bancário. Deste ponto de vista, o papel destas atividades capitalistas era fundamentalmente diverso aqui do que num país à dominante capitalista: na sociedade escravista as empresas capitalistas atuavam em função dos interesses dela. Era evidente, para a direção da Pedro II, que a empresa só podia sobreviver realizando o seu papel de meio de transporte, e que não era a renda advinda das passagens que formava o grosso da sua arrecadação. Ela dependia quase que exclusivamente do transporte do café. Este fato acentuava a dependência da empresa capitalista para com

a produção escravista. Entre elas não havia incompatibilidade profunda, os problemas tarifários não passavam de pequenas contradições secundárias. Na realidade, no Brasil, nas duas primeiras décadas da segunda metade do século passado, fora não só possível a união entre os modos de produção escravista e capitalista, como também a subordinação deste àquele.

Paralelamente ao desenvolvimento de atividades capitalistas urbanas, a retração provocada nas demais produções, que viam forças produtivas sugadas pela "plantation" cafeeira, resultava na decadência econômica de amplos setores, que terminavam por abandonar as atividades e práticas escravistas. Em consequência disso, verificava-se que a especialização da "plantation" lançava num movimento irreversível, no sentido de isolá-la cada vez mais no interior de uma formação econômica e social, onde sua dominação crescente contrastava com sua força numérica. O controle do aparelho do Estado foi o meio encontrado por esta minoria social, mas de grande poder econômico, para se impor, pela força e por arranjos, sobre o conjunto dos diferentes grupos de interesses e classes sociais.

II - Uma burguesia sui generis

No conjunto das atividades capitalistas desenvolvidas nas décadas de 50 e 60 do século passado, em nossa sociedade, destacavam-se àquelas ligadas ao setor de serviços, aquele mais diretamente ligado às atividades agrícolas exportáveis e capaz de melhor satisfazer suas necessidades. Dentro dele, adquiriram particular importância os serviços de crédito e de transporte, mas também o de seguros e alguns serviços urbanos, como iluminação a gás, canalização de rios, etc. Todas essas atividades eram possíveis pela própria expansão de nossa produção de exportação que, não só criava novas necessidades, que essas empresas vinham satisfazer, como também porque fornecia a riqueza necessária para o desenvolvimento dessas novas atividades. Por outro lado, era a confiança dada pe-

la nossa exportação crescente, que tornava a garantia fornecida pelo Estado brasileiro, aos empréstimos contraídos no estrangeiro, válida e aceitável. Em suma, direta ou indiretamente as atividades capitalistas brasileiras se desenvolviam, em maior ou menor escala, à sombra e em função do crescimento da produção escravista.

Mas segundo a empresa, sua organização e sua produção, esta dependência variava muito. Havia uma tendência para que as de serviço, sobretudo as de transporte de carga e as de financiamento da produção agrícola, fossem as mais intimamente ligadas e subordinadas aos interesses escravistas, quando se tratava de empresas organizadas na área de "plantations" e para servi-las. Inversamente, aquelas empresas ligadas ao setor secundário, produtivo, tendiam a uma maior independência em relação à produção escravista. O que não significava que estivessem fora de seu alcance, na medida em que o Estado, ao qual estavam todos subordinados, representava em última análise os interesses escravistas, particularmente os fluminenses.

Entre estas diferentes empresas estabelecia-se uma série de relações econômicas que as estimulava, facilitando a expansão das relações capitalistas. A Pedro II unava, antes de pontuar as ruas, oficinas particulares para conserto e reparações de seu material, bem como para cobertos na linha, nos trilhos e nas pontes por exemplo. Fazia encomendar ao estaleiro de Mauá de prensas e locomotivas hidráulicas, vagão especial para transporte de pólvora, etc. Com os trilhos veio o telégrafo elétrico que os acompanhou. Isto significava que as próprias atividades capitalistas, pelo fato de sua existência, provocavam o surto de outras atividades congêneras e desencadeavam a expansão de relações de produção que lhe eram próprias. O caso de Mauá foi típico. Para adquirir uma certa autonomia, dentro das limitadas possibilidades oferecidas pela sociedade escravista, ele compreendeu que a partir de uma indústria pesada, a de fundição, poderia criar uma série de outras a ela vinculadas de maneira que o crescimento

de uma servisse para o desenvolvimento de outras e vice-versa. Assim, o estaleiro de Ponta d'Arcia fornecia o material para a instalação da iluminação a gás do Rio de Janeiro, e Mauá ganhava duplamente lucrando com a companhia de iluminação e com o estaleiro. Por outro lado, através de seu banco, financiava sua própria produção. Tentava desta forma, pela auto-suficiência, superar os limites de sua sociedade. Sua consciência burguesa estava fortemente marcada por esta atitude, o que explica, talvez, porque a ausência em sua ideologia de um pensamento nacionalista. Quase não recebendo proteção governamental em seus negócios, que chegaram muitas vezes a se ver prejudicados pela intervenção do Estado, como no caso do 2º Banco do Brasil, Mauá se identificava com o pensamento econômico liberal mais autêntico, aquele do capital sem fronteiras nem nacionalidades, unindo-se a capitalistas ingleses ou transferindo seus negócios a estrangeiros. Lutava em prol do desenvolvimento capitalista no Brasil.

O pensamento daquele setor da burguesia brasileira nascente, vinculada a empresas estreitamente ligadas ao governo, do qual recebiam privilégios, isenções, ajudas financeiras, além de garantias de juros, devia por tudo isso ser bem distinto. Esta burguesia se identificava com o Estado, através de uma atitude econômica nacionalista. Cristiano Benedito Otoni foi um exemplo. Politicamente contrário à monarquia e à escravidão — apesar de ter possuído alguns escravos, mas que se justificava pelo bom tratamento que lhes era dispensado — deu o máximo de si pela Pedro II. Sabia que o capital inglês era indispensável ao nosso desenvolvimento, mas abominava o capitalista inglês. Em outras palavras, era terminantemente contrário à penetração direta do capital internacional, à organização de empresas, aqui, dirigidas por estrangeiros. Referindo-se à Estrada de Ferro de Pernambuco, com direção exclusivamente inglesa, dizia: "Em minha opinião é este o pior de todos os meios de se organizar as nossas companhias de estradas de ferro: seus resultados devem naturalmente ser ruinosos".²⁵⁵ Em outro comentário, agora sobre

a estrada paulista D. Pedro I, dizia: "Estou persuadido de que o Tesouro há de pagar, e pagar grandes somas; porque o especulador ingles, quando tem direito a cem contos, não se contenta com menos de mil: tem sempre muito com quem reparta".²⁵⁶ Era convicção sua que somente uma direção brasileira poderia tender às verdadeiras necessidades dos interesses nacionais e que "uma diretoria inglesa de companhia inglesa não pode contratar e dirigir convenientemente uma estrada de ferro aquém do Atlântico".²⁵⁷ Para ele, onde a estrada era inglesa e o acionista ingles, o patriotismo não era estranho a essas combinações. E fazia suas, as palavras de um artigo crítico publicado no Correio Mercantil do dia 2 de janeiro de 1859, sobre a mesma estrada de Pernambuco, nas mãos de ingleses: "Os contratadores formam uma raça à parte, que tem por fim "to make money". São homens que, sem medo de ser-se injusto, podem se dizer, são de consciência elástica e pouco se importam com os meios para chegar ao seu fim".²⁵⁸

Geradas no interior da sociedade escravista brasileira, as atividades capitalistas foram, aqui, a expressão da subordinação formal do modo de produção colonial escravista nacional à dominação do capital industrial. Impedido, pela própria reação dos senhores escravistas, de se apoderar diretamente da produção, o capital industrial se dirigiu especialmente para os setores de serviços, ali se alojando à espera da oportunidade de assaltar todo o corpo social escravista. Ainda aí, teve muitas vezes que se sujeitar à tutela do Estado, que materializava as pressões do capital ingles na criação de empresas capitalistas a ele subordinadas.

O capitalismo internacional seguia o seu processo de acumulação pelo aumento das exportações brasileiras e pelo crescimento de nossas importações, agora diversificadas pela introdução, em nossa pauta de consumo, de materiais ferroviários. A Inglaterra particularmente, ao financiar, ainda que indiretamente através do Estado brasileiro nossas ferrovias, ganhava com o aumento da produção e exportação de nosso café, com o aumento de nossas importações tradicionais, com o pagamento dos juros e ser

viços da dívida contraída e com a exportação, sempre renovada, de materiais e máquinas ferroviárias em contínuo desgaste, exigindo constante reposição. Mas isto não bastava, para que o capital industrial se realizasse plenamente era preciso que da circulação passasse à produção, era preciso que saísse das veias de nossa economia e se alojasse em seu coração.

Surgidas de um impulso externo, mas como resposta do Estado escravista que lhes dispensava subvenções, garantias de juros e ajudas, além de estar presente no ato mesmo de sua criação, a maioria das nossas empresas capitalistas não podia prescindir desses favores e de sua proteção. O próprio sistema econômico-social dentro do qual emergiam reforçava essa dependência. Não encontrando as condições necessárias para seguirem se desenvolvendo, condições que lhe haviam sido fornecidas por uma determinada conjuntura de curto fôlego, no início da década de 50, e alimentada artificialmente pelo Estado, as atividades capitalistas brasileiras tiveram que se apoiar cada vez mais na iniciativa governamental.

A dependência de nossas atividades capitalistas ao Estado escravista se acentuou a partir do momento em que, deflagrada a onda de negócios e especulação, dando à nossa economia um novo caráter e um novo ritmo, próprios do capitalismo, o governo brasileiro tomando não poder controlar as forças que ele próprio desencadeara, preferiu inibir a iniciativa privada e aprisionar, dentro de seus valores retrógrados, a burguesia nascente. Paulatinamente, o aparelho político-jurídico foi assimilando as atividades capitalistas. Este processo encontrou sua forma mais perfeita na Estrada de Ferro de D. Pedro II, onde mais estreitamente estavam ligados a interesses do grupo escravista fluminense e do Estado. Aí, o Estado se transformou em proprietário e empresário "capitalista", transformando proletariado e burguesia em funcionalismo público de uma monarquia escravista.

Nos anos 50 e 60 do século passado, os senhores escravistas fluminenses, ameaçados em sua própria existência, compreenderam que sua sobrevivência dependia

do controle que pudessem exercer sobre o Estado. Fazia-se mister tomar o poder e substituírem-se ao antigo grupo escravista dominante, o açucareiro nordestino. Lançando mãos das atividades capitalistas, foram capazes de reforçar sua estrutura produtiva escravista. Aliaram-se à burguesia brasileira nascente, que eles mesmas incentivaram, para se fortalecer no poder. Em pouco tempo, tornaram-se senhores absolutos da nação.

A Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II cumprira com o objetivo proposto no ato de sua criação: reforçar o poder da classe dos senhores de escravos. Mas ao fortalecê-la, asfixiava a própria iniciativa empresarial capitalista e retardava o desenvolvimento do capitalismo no Brasil. Aqui, o modo de produção capitalista nascera dependente.

NOTAS

- 1 - Almir Chaiban El-Kareh - A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil Imperial, 1855-1865. In: Richard Graham, coord - Ensaio sobre a politica e a economia da provincia fluminense no século XIX. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1974, p.129-177.
- 2 - Karl Marx - El Capital. Libro I - Capítulo VI Inédito. Trad. de Pedro Scaron. Buenos Aires. Ediciones Signos, 1971. p. 54-72.
- 3 - Ciro F.S. Cardoso - Sobre los modos de producción coloniales de América. Estudios Sociales Centroamericanos. San José, (2): 45-82, maio-ago., 1972. p. 45-82.
- 4 - R. Bartra - Modos de producción y subdesarrollo. mimeo.
- 5 - Segundo Jean Meuvret "a história econômica pode tentar ser global em seu cume, a condição de ser total em sua base". In: Ciro F.S. Cardoso e Hector P. Brignoli - Los Métodos de la Historia. San José, Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1975. p. 263.
- 6 - Ciro Diocleciano Ribeiro Pessoa - Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896, p. 199.
- 7 - Ver quadro p. 9
- 8 - Pessoa - Estudo... p. 199-200.
- 9 - Jean Bouvier - Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIX^e e XX^es.) 2^e éd. Paris, Société d'Édition d'Enseignement Supérieur, 1972. p. 87-88.
- 10 - Cristiano Benedito Ottoni - Autobiografia. Rio de Janeiro, Louzingor, 1908. p. 100.
- 11 - Rosa Luxemburg - A Acumulação de Capital, estudo sobre a interpretação econômica do imperialismo. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1970. p. 368.

- 12 .. Cardoso y Brignoli .. Los Métodos... p.221-222.
- 13 .. Idem .. p. 222-223.
- 14 .. Harold Faulkner .. História Económica de los Estados Unidos. Trad. de Aída Aisenzon. Buenos Aires, Editorial Nova, 1956. p. 260-262.
- 15 .. Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto .. Dependência e desenvolvimento na América Latina, ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1970. p. 40-41.
- 16 .. Sebastião Ferreira Soares .. Notas Estatísticas sobre a produção agrícola e carestia de gêneros alimentícios no império do Brasil. Rio de Janeiro, J. Villeneuve e Comp., 1860. p. 28-29.
- 17 .. Omer Mont' Alegre .. Capital e capitalismo no Brasil. Rio de Janeiro, Editora Expressão e Cultura, 1972.p. 105; Soares .. Esboço ou primeiros traços da crise comercial da cidade do Rio de Janeiro em 10 de setembro de 1864. Rio de Janeiro, Laemmert, 1865.p.69.
- 18 .. Mont' Alegre .. Capital... p. 102.
- 19 .. Idem .. p. 103.
- 20 .. Visconde de Mauá .. Autobiografia, exposição aos credores e ao público, seguida de O meio circulante do Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro, Zélio Valverde , 1943. p. 101.
- 21 .. Quanto às pressões inglesas para a extinção do tráfico negreiro, ver: Paula Beiguolman .. Formação política do Brasil. 2 vol. São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1967, cap. I; F.H. Cardoso .. Capitalismo e escravidão no Brasil Meridional. O negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1962. p. 199-200, 308.
- 22 .. Eric Williams .. Capitalismo et esclavage. Paris, Présence Africaine, 1968. cap. VII.
- 23 .. Soares .. Esboço... p. 30.
- 24 .. Idem .. p. 33.

- 25 -- Idem -- p. 87-88.
- 26 -- Idem -- p. 33.
- 27 -- Visconde de Mauá -- Autobiografia, p. 120.
- 28 -- Soares -- Eboco... p.39.
- 29 -- Salustiano Orlando de Araujo Costa -- Código Comercial do Império do Brasil -- 2ª ed. RJ., Laemmert, 1869 . Arts. 295-299.
- 30 -- Soares -- Eboco... p.13.
- 31 -- Soares -- Eboco... p.284-85.
- 32 -- Soares -- Eboco... p. 41-42; Mauá -- Autobiografia, p. 229.
- 33 -- Mauá -- Autobiografia... p. 229-30.
- 34 -- Mauá -- Autobiografia... p. 232; Decreto nº 575 de 10 de Janeiro 1849, Art. 10.
- 35 -- Araujo Costa -- Código..., pé de página nº 391, p.110-111.
- 36 -- Soares -- Eboco... p. 343.
- 37 -- Vide Anexo I.
- 38 -- Bouvier, Initiation... p. 342-346.
- 39 -- C.F.S. Cardoso, Sobre... p. 66.
- 40 -- Bartra -- Modou... p. 6 e 7.
- 41 -- Marx -- Capítulo inédito... p. 60-62.
- 42 -- Soares -- Eboco... p.31.
- 43 -- Ver quadro da p. 9
- 44 -- Iemonia Lima Martins -- Problemas da extinção do tráfico africano na Província do Rio de Janeiro -- uma tentativa de análise das dificuldades de reposição de mão-de-obra na grande lavoura fluminense. Tese apresentada para obtenção do grau de Doutor em História na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da U.S.P., S.Paulo, 1972, passim.
- 45 -- Soares -- Eboco... p.29.

- 46 -- Mont' Alegre -- Capital... p. 104.
- 47 -- Francisco Iglésias -- Vida Política. In: Sérgio Buarque de Holanda, org -- História geral da civilização brasileira. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1967. Tomo II. 3º vol. Reações e transações. p. 37-38.
- 48 -- Idem -- p. 37.
- 49 -- Idem -- p. 82.
- 50 -- Idem -- p. 56.
- 51 -- Soares -- Notas... p.285.
- 52 -- Soares -- Notas... p.286.
- 53 -- El-Karch -- A Companhia... p.162.
- 54 -- BRASIL -- Lei de 26 de junho de 1852. In: Estrada de Ferro D. Pedro II -- Sua organização, estatutos e regulamentos. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p. 1-5.
- 55 -- Bouvier -- Initiation... p. 82-83.
- 56 -- Edward C. Kirkland -- Historia Económica do Estados Unidos. 2ª ed. México, Fondo de Cultura Económica, 1947. p. 376.
- 57 -- Faulkner -- História... p. 317, 321.
- 58 -- Manoel F. Figueira -- Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, 1908. p.11-14.
- 59 -- Idem -- p. 14.
- 60 -- Idem -- p. 14.
- 61 -- Otoni -- Autobiografia. p. 96 e 97.
- 62 -- A província da Bahia foi a primeira a garantir este juro adicional, quando da organização da E.F. da Bahia no Junzeiro. Quanto à sua concessão pela província do Rio de Janeiro, ver Ignácio F^{co}. Silveira da Mota -- Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1860. Rio de Janeiro. Typ. Nacional, 1860. p.43.

- 63 .. Figueira -- Memória histórica... p. 14-16; Carneiro de Campos -- Annaes da Câmara dos Deputados. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1855. Sessão de 21/5/1855. p. 60. Quanto aos juros de 7%, segundo Otoni, esta garantia era exagerada e juros tão altos eram impossíveis de se conseguir na Europa. Autobiografia. p. 97-99; Sayão Lobato -- Annaes da Câmara dos Deputados de 1855. Sessão 18/5/1855. p. 32.
- 64 .. Pessoa -- Estudo descriptivo... p. 201; Otoni -- Autobiografia. p. 98; Sayão Lobato. A. Cam. dos Dep. 1855. Sessão 18/5/1855. p. 32; Sérgio Teixeira Macedo -- Estrada de Ferro de D. Pedro II. Rio de Janeiro, J. Villeneuve, 1855. passim.
- 65 .. Sayão Lobato -- A Cam. Dep. 1855. Sessão 18/5/1855. p. 32; Otoni -- Autobiografia, p. 98.
- 66 .. Otoni -- O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro, 1938. p. 85-86; Luiz Pedreira do Couto Ferraz -- Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário do Estado dos Negócios do Império em 1857. R.J., Laemmert, 1857. p. 84.
- 67 .. Figueira -- Memória histórica... p. 17; Ferraz -- Rel. M^{te} Neg. Imp., 1855. p. 42-44.
- 68 .. Estrada de Ferro D. Pedro II -- Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro. -- Paula Brito Impressor da Casa Imperial, 1856. p. 5-9.
- 69 .. Idem .. p. 9-21.
- 70 .. Jean Bouyier -- Naissance d'une Banque: Le Crédit Lyonnais. Paris. Flammarion. 1968. p. 38.
- 71 .. Estrada de Ferro D. Pedro II -- Regimento Interno. R. J., Laemmert, 1858. art. 62-82.
- 72 .. Para a execução deste quadro, foi feito um levantamento no Almanaque Laemmert, da mesma data, dos membros da lista dos acionistas da Pedro II. Na impossibilidade de se identificar todos os acionistas, e

dada a concentração maciça das ações nas mãos dos setores urbanos identificados, o critério, bastante impreciso, para identificar os capitais de origem rural através dos títulos de nobreza e de sobrenome Teixeira Leite, não apresentava grande inconveniente, pois em muito pouco mudaria as proporções definidas.

- 73 -- Ferraz -- Rel. M^{to} Neg. Imp. 1857. p. 82-83.
- 74 -- Carlos Alberto Morsing -- Carta aberta do engenheiro Morsing ao Exmo. Sr. Senador Christiano Ottoni. R. J., Typ. do Jornal do Comércio, 1896. p.6.
- 75 -- Ferraz -- Rel. M^{to} Neg. Imp. 1855. p. 42.
- 76 -- Relatórios Estrada de Ferro D. Pedro II. R.J., Pimentta de Mello & C., 1928. v.1. 3º Relatório em 31/01 / 57. p. 51.
- 77 -- José Ricardo de Sá Rego. Rel. Vice-pres. Prov. R.J. 1855 p.16
- 78 -- Figueira -- Memória histórica. p.22.
- 79 -- Soares -- Notas... p. 132-133.
- 80 -- Soares -- Notas... p. 133.
- 81 -- Idem -- p. 132, 136. 137.
- 82 -- Idem -- p. 136.
- 83 -- Idem -- p. 132-133; Notas -- Problemas... p.101
- 84 -- Soares -- Notas... p. 138.
- 85 -- Estrada de Ferro D. Pedro II -- Prospectus and analysis on the annual traffic of the D. Pedro 2nd railway between the city of Rio de Janeiro and S. Paulo and Minas Gerais in the Empire of Brazil. R.J., Agostinho de Freitas Guimarães & Cia., 1856. p. 7-23.
- 86 -- Soares -- Notas... p. 21.
- 87 -- Domiciano Leite Ribeiro -- Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. R.J., Paula Brito, 1864. p.4.
- 88 -- Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá -- Rel. Min. Neg. Agric., Com. O. Pub. 1865. p.5.

- 89 .. Leite Ribeiro .. Rel. Min. Neg. Agric., Com., O. Pub. 1864. p.4.
- 90 .. Otoni .. Autobiografia. p. 100, 103, 104; Otoni .. Carta enviada à redação da revista de Estradas de Ferro em 1887. In: Francisco Picanço .. Estradas de Ferro , vários estudos. R.J., Machado & C, 1887. p.290.
- 91 .. Rel. E.F. Pedro II .. vol. 1. 1º Rel. p. 18.
- 92 .. Idem .. 10º Rel. p. 275.
- 93 .. Idem .. 9º Rel. p. 232; E.F.Pedro II .. Reg. Interno . Art. 63.
- 94 .. Otoni .. Autobiografia. p. 100, 103-104; Otoni .. Carta... p. 290.
- 95 .. Otoni .. Carta... p. 290.
- 96 .. Otoni .. Autobiografia. p. 103.
- 97 .. Idem. p. 103; Id .. O Sr. Major de Engenheiros Francisco Primo de Souza Aguiar e a Estrada de Ferro de D.Pedro II .. artigos publicados no Correio Mercantil, Rio de Janeiro, Typ. do Correio Mercantil, 1860.p.46.
- 98 .. Otoni .. Autobiografia. p. 100, 104.
- 99 .. Idem. p. 122.
- 100.. Otoni .. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro, s.c.e., 1938. p. 145.
- 101.. Otoni .. O Futuro... p. 149.
- 102.. Otoni .. Autobiografia. p. 124; Id. O Futuro... p.147-49.
- 103.. Empregados da Companhia Estrada de Ferro D.Pedro II . In: Rel. E.F.D.Pedro II. 7ª a 20ª.
- 104.. Rel. da E.F.D.Pedro II. vol.I. 9º Rel. p.232, p.521.
- 105.. Iglésias .. Vida política... p.104-105.
- 106.. Rel da E.F.D.Pedro II. vol. I. 13º Rel. p. 468.
- 107.. Idem .. 7º Rel. p. 159.

- 108.. Idem .. 6º Rel. p. 119.
- 109.. Otoni.. O Futuro... p. 155; Rel. da E.F.D.Pedro II .
Vol. I. 7º Rel. p. 160.
- 110.. Otoni .. O Futuro... p. 75, 130-31; Mauá .. A. Cam. Dep.
1857. Sessão 05/05/1857, p. 173-174.
- 111.. Otoni .. O Futuro... p. 78-79, 133; Autobiografia. p.
106; Rel. E.F.D.Pedro II. Vol. I. 5º Rel. p.90.
- 112.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol. I. 6º Rel. p.119-120.
- 113.. Morsing .. Carta... p. 40.
- 114.. Otoni .. Autobiografia. p. 138, 140; Id. O Futuro...
p. 125; Rel. E.F.D.Pedro II. Vol.II. 15º Rel.p.558 .
- 115.. Ferraz .. Rel. M^{to} Neg. Imp. 1856. p.41; Otoni .. Au ..
tobiografia. p.199.
- 116.. Otoni .. Autobiografia. p. 101.
- 117.. E.F.D.Pedro II .. Prospectus... p.5; Otoni = Autobio ..
grafia p. 132; Rel. E.F.D.Pedro II. Vol. I. 2º Rel .
p.34: celebração de contratos para a Cia.
- 118.. Figueira .. Memória histórica... p.28; Otoni .. O Fu ..
turo... p. 111; Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 10º Rel .
p. 279; Id. Vol. II. 15º Rel. p. 556-57; Id. Vol.II.
18º Rel. p. 754.
- 119.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol. I. 3º Rel. p. 43.
- 120.. Otoni .. O Futuro... p. 116-117.
- 121.. E.F.D.Pedro II .. Prospectus... p.5.
- 122.. Idem .. p.7.
- 123.. Otoni .. O Futuro... p. 100-101.
- 124.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol. I. 9º Rel. p. 232.
- 125.. Idem .. p. 217; 6º Rel. p. 442.
- 126.. Otoni .. O Futuro... p. 97.
- 127.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol, I. 9º Rel. p. 239-40, 242 ;
13º Rel. p. 440, 441-45.
- 128.. Otoni .. O Futuro... p.98; Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I.
9º Rel. p. 237-241.

- 129.- Otoni - O Futuro... p. 139.
- 130.- A tabela foi elaborada a partir das listas dos trabalhadores da Companhia anexas a seus Relatórios.
- 131.- Otoni - Carta... p. 291-292; Otoni - O Futuro... p. 82-83; Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I. 6º Rel. p.111.
- 132.- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. II. 17º Rel. p.708.
- 133.- Idem - Vol. I. 12º Rel. p. 407.
- 134.- Morsing - Carta... p.45.
- 135.- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I. 10º Rel. p. 312; 11º Rel. p.370.
- 136.- Idem.. 11º Rel. p.337.
- 137.- Idem.. 12º Rel. p.396.
- 138.- Idem.. 6º Rel. p.119.
- 139.- Idem.. 6º Rel. p.119.
- 140.- Idem. 10º Rel. p.309.
- 141.- Estrada de Ferro D. Pedro II - Regimento provisório do tráfego e custeio, In: Sua organização, estatutos e regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dois de Dezembro, 1856. p.1-5.
- 142.- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I. 7º Rel. p.152.
- 143.- Idem.. 9º Rel. p.230-231; Otoni - Sr. Major... p.14-17.
- 144.- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I. 9º Rel. p.230; Otoni - Sr. Major... p.7-8.
- 145.- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. II. 17º Rel. p.708.
- 146.- Ver as listas de empregados do 2º semestre de 1860 e de 1864.
- 147.- Estrada de Ferro D. Pedro II - Prospectus... p.9, 13 - 15.
- 148.- Decreto nº 1664 - de 27/10/1855 In: E.F.D. Pedro II - Organização... p.59-67.
- 149.- A soma despendida com desapropriações alcançou aproximadamente a cifra de 1:800:000.000.

- 150.- Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 2º Rel. p.31; Id. 4º Rel. p.60.
- 151.- C. B. Lane .. Parecer sobre consulta do Governo Imperial acerca do local preferível para a construção da estação central da E. F. D. Pedro II In: Figueira .. Memória histórica. p.25.
- 152.- Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 3º Rel. p.45; Id. 5º Rel. p.85.
- 153.- Idem. 1º Rel. p.8. Vide Anexo II.
- 154.- Idem. 1º Rel. p.13; Id. 6º Rel. p.118.
- 155.- Idem. 1º Rel. p.8.
- 156.- Idem. 2º Rel. p.32; Id. 6º Rel. p.118.
- 157.- Muitas foram as doações de terrenos. Os doadores normalmente se viam beneficiados com a passagem da estrada por suas terras, e para ter as estações bem próximas às suas propriedades, senão incrustadas nelas, deviam os terrenos onde elas deviam ser construídas. Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 2º Rel. p.31.
- 158.- Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 3º Rel. p.46.
- 159.- Morning .. Carta... p.22.
- 160.- Otoni .. Sr. Major... p.29.
- 161.- Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 1º Rel. p.9-11; Id. 2º Rel. p.32; Id. 4º Rel. p.62.
- 162.- Idem. 1º Rel. p.6-7.
- 163.- Otoni .. Autobiografia. p. 112-114; Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 3º Rel. p.54-55.
- 164.- Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 5º Rel. p.82-84.
- 165.- Jornal do Comércio do dia 30/03/1858 In Figueira-Memória histórica... p.30.
- 166.- Rel. E. F. D. Pedro II. Vol. I. 6º Rel. p.109-110.
- 167.- Idem. 7º Rel. 156, 158; Id. 9º Rel. p.230.
- 168.- Idem. 7º Rel. p.150-151; Id. 9º Rel. p.213.

- 169.. Idem. 6º Rel. p.114.
- 170.. Idem. p.115.
- 171.. Otoni .. Autobiografia. p.126.
- 172.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 7º Rel. p.149.
- 173.. Idem. p. 173-174; Id. 9º Rel. p.240.
- 174.. Idem. 7º Rel. p.151-154.
- 175.. Idem. 5º Rel. p.84-85.
- 176.. Idem. 6º Rel. p.110.
- 177.. Idem. 6º Rel. p.110-111; Id. 7º Rel. p.152, 157; Id. 9º Rel. p.233.
- 178.. Idem. 7º Rel. p.153-156.
- 179.. Otoni .. Autobiografia. p.112; Rel.E.F.D.Pedro II.Vol. II. 15º Rel. p.580.
- 180.. Sayão Lobato .. A.Cam.Dep. 1855. Sessão 18/05/1855. p. 32.
- 181.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 1º Rel. p.13-14.
- 182.. Idem. p.14; Id. 2º Rel. p.34.
- 183.. Idem. 1º Rel. p.14; Otoni .. Autobiografia. p.120.
- 184.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 1º Rel. p.14; Id. 2º Rel. p.32.
- 185.. Idem. 3º Rel. p.46.
- 186.. Idem. p.47-48.
- 187.. Otoni .. Autobiografia, p.115-116, 120; Rel.E.F.D.Pe .. dro II. Vol.I. 4º Rel. p.60, 64.
- 188.. Otoni .. Autobiografia. p.12.
- 189.. Idem. p.20, 31, 34-37, 41, 50-51, 72.
- 190.. Mauá .. Autobiografia. p. 95-100.
- 191.. Otoni .. Autobiografia. p.84.
- 192.. Idem. p.103.
- 193.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 2º Rel. p.33.

- 194.- Ver Coleção Cristiano Benedito Otoni.
- 195.- Otoni .. Autobiografia. p.86-88.
- 196.- Otoni .. O Futuro... p.74, 80, 82.
- 197.- Picanço. E.F. vários est., p.294.
- 198.- Morsing. Carta... p.5.
- 199.- Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 4ª Rel. p.59.
- 200.- Idem .. p.59.
- 201.- Idem .. p.59; Otoni .. Autobiografia. p.116.
- 202.- Soares .. Notas... p.29, 313.
- 203.- Soares .. Esboço... p.59; Omer - Capital... p.140-141.
- 204.- Soares .. Notas... p.351; Omer .. Capital... p.139.
- 205.- Soares .. Notas... p.313.
- 206.- Idem - Esboço... p.46, 59-60.
- 207.- Idem - p.60.
- 208.- Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 4ª Rel. p.68; Otoni .. O Futuro... p.88-89.
- 209.- Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 4ª Rel. p.68.
- 210.- Decreto nº 912 de 20/08/1857 in Rel.E.F.D.Pedro II . Vol.I. 5ª Rel. p.81-82.
- 211.- Contrato celebrado a 19 de maio de 1858 entre o gover no brasileiro e o grupo N.M. Rothschild in Rel.E.F.D. Pedro II. Vol.I. 6ª Rel. p.125-129.
- 212.- Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 5ª Rel. p.86-87; Id. 6ª Rel. p.140-41; Otoni - Autobiografia. p.118-119.
- 213.- Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 6ª Rel. p.118-119, 132 - 143; Otoni - Autobiografia. p.119.
- 214.- Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 7ª Rel. p. 160-161.
- 215.- Idem. 10ª Rel. p.270.
- 216.- Idem. p.312.
- 217.- Idem. 6ª Rel. p.119; Id. 7ª Rel. p.152, 163.

- 218.. Idem.. 7º Rel. p.165; Id.. 9º Rel. p.218-219.
- 219.. Idem.. 7º Rel. p.168.
- 220.. Idem.. p. 169-70.
- 221.. Idem.. 10º Rel. p.271.
- 222.. Morsing .. Carta... p.23.
- 223.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I e II. Quadro de Recapitulação do movimento e rendimento dos passageiros, mercadorias, etc. dos anos de 1861 a 1865.
- 224.. Idem .. 10º Rel. p.271; Id.. 14º Rel. p.543.
- 225.. Idem .. 15º Rel. p. 558; Id.. 16º Rel. p. 627.
- 226.. Idem .. 20º Rel. p.865.
- 227.. Idem - 8º Rel. p.197.
- 228.. Otoni .. Autobiografia. p.118, 123-125; Sergio Teixeira de Macedo - Relatório apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império. R.J., Laemmert, 1859. p.38-39.
- 229.. Rel.E.F.D.Pedro II. vol.II. 17º Rel. p.690, 726.
- 230.. Idem. 5º Rel. p.100; Id. 6º Rel. p.116; Otoni .. Autobiografia. p.131; Otoni - Carta ao Marquez de Olinda sobre as vantagens da passagem da linha da Estrada de Ferro D.Pedro II pelo Vale do Pirai ou por Vassouras. Rio, Ago/nov., 1858.
- 231.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.I. 13º Rel. p.452-453; Id.12º Rel. p.395-396, 424-425; Otoni - Autobiografia. p.128-129.
- 232.. Otoni - Autobiografia. p.137-138.
- 233.. Rel.E.F.D.Pedro II. Vol.II. 14º Rel. p.507, 542-543 ; Id.. 15º Rel. p.601; Id.. 17º Rel. p.691, 727.
- 234.. Idem .. 18º Rel. p.754.
- 235.. Idem - 5º Rel. p.100; Id.. 8º Rel. p.201; Id.9ºRel. p.219-220.

- 236- Idem, 10ª Rel. p. 274-275.
- 237- Idem, 10ª Rel. p. 313-314; Id., 12ª Rel. p. 396. Vd. Anexo II.
- 238- Sayão Lobato - A. Cam. Dep. 1855, Sessão 18/05/1855, p. 32; Stanley Stein, Grandeza e decadência do café. São Paulo, Brasiliense, 1961. p. 133.
Alexandre Siqueira - Anais da Câmara dos Deputados, Sessão 15/05/1858. p. 29.
- 239- Otoni - Autobiografia, p. 129-133; Mauá - Autobiografia, p. 133; Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I. 13ª Rel. p. 453.
- 240- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I. 13ª Rel. p. 439-441.
- 241- Idem, 18ª Rel. p. 752; Id., 19ª Rel. p. 808-809; Id., 20ª Rel. p. 863-865; Otoni - Autobiografia. p. 131-134.
- 242- Rel. E.F.D. Pedro II. Vol. I e II. Quadros de Recapitulação do movimento e rendimento de passageiros, mercadorias e outros objetos de 1858 a 1865.
- 243- Idem - de 1861 a 1865.
- 244- Idem - Rel. de 1859 a 1865.
- 245- Idem - 15ª Rel. p. 571-573.
- 246- Idem - 16ª Rel. p. 629-633.
- 247- Idem - 17ª Rel. p. 685-687; Id., 18ª Rel. p. 750; Id., 19ª Rel. p. 807.
- 248- Idem - 20ª Rel. p. 862-863, 875-876.
- 249- Otoni - Discurso de encerramento da 20ª sessão da Assembleia Geral da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II em 25/07/1865. In: Figueira - Memória histórica. p. 48-50; Otoni - Autobiografia. p. 156.
- 250- Sayão Lobato - A. Cam. Dep. 1855. Sessão 18/05/1855. p. 30-31.
- 251- Ferraz - Relatório do presidente da Província do Rio de Janeiro apresentado ao vice-presidente João Pereira Darrigue Faro. 1853. p. 77.
- 252- Otoni - Futuro... p. 125-126, 138-139.

- 253-- Idem -- p. 139-140.
- 254-- Idem -- p.99.
- 255-- Idem -- p.74.
- 256-- Otoni -- Autobiografia, p. 321.
- 257-- Otoni -- Futuro... p.135.
- 258-- Idem -- p.136.

BIBLIOGRAFIA

TRABALHOS TEÓRICOS E METODOLÓGICOS

- Samir AMIN - Sobre el desarrollo desigual de las formaciones sociales. Trad. de Joaquim Jordá, Barcelona, Anagrama, 1974.
- Paul A. BARRAN - A economia política do desenvolvimento. Trad. de S. Figueira da Cunha. 2ª ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1964.
- Roger BARTHA - Modos de produção y subdesarrollo. s.l., s.d., mimeo.
- Charles BETTELHEIM. A problemática do subdesenvolvimento. Trad. de Dirceu Lindoso. In: Luiz PEREIRA, org. - Subdesenvolvimento e desenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar, 1969. p. 53-71.
- Jean BOUVIER - Le crédit Lyonnais de 1863 à 1882, les années de formation d'une banque de dépôts. Paris, S.E.V.P.E.N., 1961. vol. I et II.
- Jean BOUVIER - Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains (XIX^e - XX^e s.). 2^e éd. Paris, Société d'édition d'Enseignement Supérieur, 1972. (regards sur l'histoire).
- Jean BOUVIER - Naissance d'une banque: le Crédit Lyonnais. Paris, Flammarion, 1968.
- Maurice BOUVIER-AJAM - Essai de méthodologie historique. Paris, Le Pavillon, 1970.
- Ciro Flamarion S. CARDOSO & Hector Peres BRIGNOLI - Los Métodos de la Historia. San José, Publicaciones de la Universidad de Costa Rica, 1975.
- Ciro Flamarion CARDOSO - Método comparativo y técnicas de producción: el caso de las colonias esclavistas de plantación (siglo XVIII). (Trabalho apresentado no Quadragésimo - primeiro Congresso Internacional de Americanistas, México, 1974).
- Ciro Flamarion CARDOSO - Sobre los modos de producción coloniales de América. Estudios Sociales Centroamericanos. San José, (2):45-82, maio-ago., 1972.

- Ciro Flamaron CARDOSO - Los structures latino-américaines et l'imperialisme. In: Las nuevas tendencias del capitalismo monopolista y el futuro de América Latina; trabalhos apresentados no Segundo Seminário Latinoamericano, Genebra, 5-11 jan., 1970. Genebra, 1970. p. 53-89.
- Fernando Henrique CARDOSO & Enzo FALETTO - Dependência e desenvolvimento na América Latina, ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro, Zahar, 1970.
- Maurice DOBB - Capitalismo, crecimiento económico y subdesarrollo. Trad. de Antonio Casahúga, 2ª ed. Barcelona, Oikos-tau S.A., 1967.
- André Gunder FRANK - Le développement du sous-développement, l'Amérique Latine. Trad. de Christos Passadéos. Paris, François Maspero, 1970.
- Marcel GILLET - Techniques de l'histoire économique, exécution et commentaire de graphiques, I - Texte, II - Atlas. 2^e éd. Paris. Centre de documentation universitaire, 1969.
- Witold KULA - Problemas y métodos de la historia económica. Trad. de Melitón Bustamante. Barcelona, Península, 1973.
- Witold KULA - Théorie économique du système féodal, pour un modèle de l'économie polonaise. 16^e - 18^e siècles. Paris, Mouton & Co, 1970.
- Ernesto LACLAU - Modos de producción, sistema económico y población excedente: aproximación histórica a los casos argentino y chileno. In: Las nuevas tendencias del capitalismo monopolista y el futuro de América Latina; trabalhos apresentados no Segundo Seminário Latinoamericano, Genebra, 5-11 jan. 1970. Genebra, 1970. p. 90-136.
- Jacques LAMBERT - Obstáculos ao desenvolvimento decorrentes da formação de uma sociedade dualista. In: Luiz FERREIRA, org. Sociologia do desenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar, 1967. p.65-71.
- Rosa LUXEMBURG - A acumulação do capital, estudo sobre

a interpretação econômica do imperialismo. Trad. de Moniz Bandeira. Rio de Janeiro, Zahar, 1970.

- Karl MARX - El Capital - Crítica de la economía política. Trad. de Wenceslao Roces. 4ª ed. México, Fondo de Cultura Económica, 1966.
- Karl MARX - El Capital. Libro I - Capítulo VI Inédito. Trad. de Pedro Scaron. Buenos Aires, Signos, 1971.
- Karl MARX - Introducción à la crítica de la economía política. In: Contribución à la crítica de la economía política. México, Fondo de Cultura Popular, 1970. p. 233-273.
- André MARCHAL - Economie politique et technique statistique. 4ª éd. Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1961.
- Jean MEUVRET - Les données démographiques et statistiques en histoire moderne et contemporaine. In: Charles SAMARAN - L'histoire et ses méthodes. Paris, Gallimard, 1961. p. 893-933.
- Caio PRADO JUNIOR - Esboço dos fundamentos da teoria econômica. 4ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1966.
- Etienne ROY-ALVAREZ - L'inventaire et la formation du bilan. 2ª éd. Bruxelles, Les Éditions Comptables, Commerciales et Financières, 1947.
- Rodolfo STAIVENHAGEN - Estratificação social e estrutura de classes. Trad. de Maria da Glória Ribeiro da Silva e Moacir Graecino Soares Palmeira. In: Otávio Guilherme VELHO e outros, org. Estrutura de classes e estratificação social. 3ª ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1971. p. 134-170.
- Rodolfo STAIVENHAGEN - Sete teses equivocadas sobre a América Latina. In: Rodolfo STAIVENHAGEN e outros - Sociologia do desenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar, 1967. p. 121-136.
- Theotonio dos SANTOS - La crisis de la teoría del desarrollo y las relaciones de dependencia en América Latina. Santiago, 1968, mimeo.

- Paul M. SWEEZY - Teoria do desenvolvimento capitalista. Trad. de S. Ferreira da Cunha. 2ª ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1964.
- Pierre VILAR - Entreprise et profit aux divers stades de développement économique. Cours à la Sorbone, 1967-1968. Paris, 1968, mimeo.

TRABALHOS HISTÓRICOS SOBRE ESCRAVIDÃO AMERICANA E TRÁFICO DE ESCRAVOS

- Fernando Henrique CARDOSO - Capitalismo e escravidão no Brasil meridional. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1962.
- Emília Viotti da COSTA - Da Senzala à Colônia. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1966 (Corpo e Alma do Brasil).
- Michel FABRE, ed. - Esclaves et planteurs. Paris, Juliard, 1970.
- IRENE FONER and Eugene D. GENOVESE, ed. Slavery in the New World, a reader in the comparative history. Englewood Cliffs, Prentice Hall, Inc., 1969.
- Eugene D. GENOVESE - Économie politique de l'esclavage, essai sur l'économie et la société du sud esclavagiste. Trad. de Nicole Barbier. Paris, François Maspero, 1968.
- Isidônia de Lima MARTINS - Problemas da extinção do tráfico africano na Província do Rio de Janeiro - uma tentativa de análise das dificuldades de reposição de mão-de-obra na grande lavoura fluminense. Tese apresentada para obtenção do grau de Doutor em História na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1972.
- Stanley STEIN - Grandeza e decadência de café. São Paulo, Brasiliense, 1961.

TRABALHOS SOBRE HISTÓRIA GERAL E DO BRASIL

- (Paula BEIGUELMAN - Formação política do Brasil. São Paulo, Pioneira, 1967. 1ª vol.
- Antonio de Barros CASTRO - Sete ensaios sobre a economia brasileira. Rio de Janeiro, Forense, 1971, vol. II.
- Almir Chaiban EL-KANEH. A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil imperial, 1855-1865. In: Richard GRAHAM, coord. - Ensaio sobre a política e a economia da Província Fluminense no século XIX, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1974. p. 129-213.
- Harold PAULKNER - História econômica de los Estados Unidos. Trad. de Aída Aisenso. Buenos Aires, Editorial Nova, 1956.
- Maria Sylvia de Carvalho FRANCO - Homens livres na ordem escravocrata. São Paulo, Instituto de Estudos Brasileiros, 1969.
- Celso FURTADO - Formação Econômica do Brasil. 7ª ed. São Paulo, Editora Nacional, 1967.
- (Richard GRAHAM - Britain and the onset of modernization in Brazil, 1850-1914. 2ª ed. Cambridge, Cambridge University Press, 1972.
- Francisco IGLESIAS - Vida política. In: Sérgio Duarte de HOLANDA, org. - História Geral da Civilização Brasileira. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1967. Tomo II. 3ª vol. Reações e Transações. p. 9-112.
- Edward KIRKLAND - História econômica de Estados Unidos. Trad. de Eugenio Imaz. México, Fondo de Cultura Económica, 1947.
- Nícia Vilela LUZ - A luta pela industrialização no Brasil. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1961 (Corpo e Alma do Brasil, 5).
- Omar MONT'ALEGHE - Capital & capitalismo no Brasil. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1972.

- Virgílio Nogueira FERRETO - Balanco das transformações econômicas no século XIX. In: Carlos Guilherme MOTA, org. Brasil em perspectiva, 2ª ed. São Paulo. Difusão Européia do Livro. 1969. p: 125-145 (Corpo e Alma do Brasil).
- Caio PRADO JUNIOR - Evolução política do Brasil e outros estudos. 4ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1963.
- Caio PRADO JUNIOR - História Econômica do Brasil. 9ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1965.
- Affonso de E. TAUNAY = Pequena história do café no Brasil, 1727-1937. Rio de Janeiro, Edição do Departamento Nacional do café, 1945.

FONTES

I . MANUSCRITAS

- .. C.B. OTTONI . Carta enviada à redação da Revista de Estradas de Ferro em 1887. In: F. PICANÇO . Estradas de Ferro, vários estudos. Rio de Janeiro, Machado & C., 1887. p. 290-294.
- .. C.B. OTTONI . Carta ao Marquês de Olinda sobre as vantagens da passagem da linha da Estrada de Ferro D. Pedro II pelo Vale do Pirai ou por Vassouras: conveniência em contentar os potentados de Vassouras que por grandes protetores da Estrada, merecem ter suas opiniões consideradas. Rio, ago/set, 1858 (4 Documentos).

II . IMPRESSAS

A . . OFICIAIS

1 . . LEGISLAÇÃO

- .. BRASIL . Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Império para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecerem. In: Manuel F. FIGUEIRA . Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.e., 1903, p.4-5.
- .. BRASIL . Decreto de 4 de novembro de 1840. Termo de contrato e ajuste feito com que o governo de Sua Magestade, o Imperador, concede a Thomas Cochrane o privilégio exclusivo para a construção de uma estrada de ferro, que se dirija do Município da Corte a tocar na Província de S. Paulo, como nas condições abaixo exaradas se declara. In: Manuel F. FIGUEIRA . Memória

histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.e., 1908. p.5-8.

BRASIL - Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852. Autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem. In: Manuel F. FIGUEIRA - Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.e., 1908. p.9.

BRASIL - Decreto nº 1088 de 13 de dezembro de 1852, concede a Ireneo Evangelista de Souza privilégio exclusivo por 80 anos para a fatura de uma estrada de ferro de Petrópolis até o rio Parahyba, nas imediações do ponto denominado Tres Barras, e daí até o Porto Novo de Cunha. In: Manuel F. FIGUEIRA - Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.e., 1908. p.8.

BRASIL - Lei nº 714 de 13 de outubro de 1854. In: ESTRADA de Ferro D. Pedro II - Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p.70-71.

BRASIL - Integro do contrato feito entre o cavalheiro Sérgio Teixeira de Macedo, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário de S.M., o Imperador do Brasil, junto de S.M. a Rainha da Grã-Bretanha e Irlanda, obrando como representante do Imperial Governo Brasileiro, em conformidade dos plenos poderes de que está revestido, de uma parte, e Edward Price de outra parte, a 9 de fevereiro de 1855. In: ESTRADA de Ferro D. Pedro II - Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p.21-33.

BRASIL - Lei nº 17 de 14 de abril de 1855. Sobre desapropriação promulgada pelo Governo da Província do Rio de Janeiro. In: ESTRADA de Ferro D. Pedro II - Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Ja

neiro, Dous de Dezembro, 1856. p. 67-70.

- .. BRASIL - Decreto nº 1598 de 9 de maio de 1855. Ordena que a execução do contrato celebrado pelo Ministro brasileiro em Londres, para a factura de uma parte do caminho de ferro, autorizada pelo decreto nº 641 de 26 de junho de 1852, seja cometida a uma companhia organizada nesta corte. In: ESTRADA DE FERRO D. Pedro II - Sua organização, estatutos e regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p. 5-9.
- .. BRASIL - Contrato para construção, uso e custeio da Estrada de Ferro de D. Pedro II a 10 de maio de 1855. In: ESTRADA de Ferro D. Pedro II - Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p.33-59.
- .. BRASIL - Decreto nº 1664, de 27 de outubro de 1855. Dá regulamento para execução do Decreto nº 816 de 10 de julho do corrente ano, sobre desapropriações para construção de obras e serviços das estradas de ferro do Brasil. In: ESTRADA de Ferro D. Pedro II - Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p.59-66.
- .. BRASIL - Portaria de 30 de dezembro de 1855 para se trazer a linha de S. Cristóvão até a cidade. In: Manuel F. FIGUEIRA - Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.e., 1908. p.26.
- .. BRASIL - Decreto nº 1734 de 17 de março de 1856. Estabelece que a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II forme um fundo de reserva. In: ESTRADA de Ferro D. Pedro II - Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p.71-72.
- .. BRASIL - Decreto nº 1930 de 26 de abril de 1857. Regulamento sobre a segurança, polícia, conservação das estradas de ferro em tráfego. In: Ciro D.R. PESSOA - Estudo descriptivo das estradas de ferro do Bra

sil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.

- .. BRASIL .. Decreto Legislativo nº 912 de 26 de agosto de 1857. Autoriza o Governo para proporcionar à Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II os meios de levantar por um empréstimo contraído dentro ou fora do Império, um terço do capital fixado para sua empresa. In: Alberto Randolpho PAIVA .. Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p.141-142.
- .. BRASIL .. Lei nº 939 de 26 de setembro de 1857. Fixando a despesa e orçando a receita para o exercício de 1858-1859. In: Alberto Randolpho PAIVA .. Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p.142-143.
- .. BRASIL .. Decreto nº 2104 de 11 de fevereiro de 1858. Autoriza a Companhia de Estrada de Ferro de D. Pedro para realizar a terça parte do seu capital por meio de empréstimo. In: Alberto Randolpho PAIVA .. Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p.169-170.
- .. BRASIL .. Decreto nº 2813 de 13 de abril de 1862. Ampla aplicação das disposições regulamentares sobre a segurança, conservação e polícia das linhas férreas. In: CIRIO D. R. FERROA .. Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.
- .. BRASIL .. Aviso nº 19 de 6 de julho de 1865. Declara ao Presidente da Diretoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II que o Governo Imperial nada tem que ver com o déficit do ramal dos Macacos. In: Alberto Randolpho PAIVA .. Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p.382.
- .. BRASIL .. Decreto nº 3498 de 8 de julho de 1865. Aprova a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova estação de Vassouras na Estrada de Ferro de D. Pedro

II. In: Alberto Randolpho PAIVA - Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p.383.

BRASIL - Decreto nº 3503 de 10 de julho de 1865. Transfere ao Estado o resto das ações da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. In: Alberto Randolpho PAIVA - Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p. 383.

BRASIL - Aviso nº 21 de 27 de julho de 1865. Declara recebido o balanço e relação dos acionistas que devem acompanhar o contrato de encampação da Estrada de Ferro D. Pedro II. In: Alberto Randolpho PAIVA - Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p. 384.

BRASIL - Aviso nº 28 de 31 de julho de 1865. Declara que as Companhias de Estradas de Ferro não estão obrigadas a aferir os pesos de seus transportes pelo padrão das Câmaras Municipais. In: Alberto Randolpho PAIVA - Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p. 385.

BRASIL - Aviso s/n (Gabinete) de 31 de julho de 1865. Comunica ao Diretor da Estrada de Ferro de D. Pedro II que o ramal das Macaças deve continuar como até agora por ter passado hoje para o domínio do Estado. In: Alberto Randolpho PAIVA - Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913. p. 385.

BRASIL - Lei nº 2.237 de 3 de maio de 1873. Autoriza de o Governo a conceder isenção de direitos para os materiais importados para a construção de Estradas de ferro. In: Ciro D.R. PESSOA - Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.

- .. BRASIL .. Decreto nº 2.450 de 24 de setembro de 1873 .
Concedendo garantia ou fiança de juros para construção de Estradas de ferro nas províncias. In: Ciro D.R. PESSOA .. Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.
- .. BRASIL .. Decreto nº 5561 de 28 de fevereiro de 1874. Regulamento para concessão de estradas de ferro gerais ou provinciais. In: Ciro D.R. PESSOA .. Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.
- .. BRASIL .. Decreto nº 6.995 de 10 de agosto de 1878. Disposições especiais sobre a concessão de estradas de ferro que tem fiança ou garantia de juros do Estado. In: Ciro D.R. PESSOA .. Estudo descriptivo das estradas de ferro no Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional , 1896.

2 .. ANAIS, RELATÓRIOS

- .. ANNAES DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1855-1865.
- .. RELATÓRIOS APRESENTADOS A ASSEMBLÉIA GERAL LEGISLATIVA PELO MINISTRO .. SECRETÁRIO DO ESTADO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO EM SESSÃO ORDINÁRIA DE 1833 a 1869. Rio de Janeiro. Typ. Nacional, 1850-1865 (Theresa Christina).
- .. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMERCIO, OBRAS PÚBLICAS. Rio de Janeiro, Paula Brito e outros, 1864-1865.
- .. RELATÓRIOS DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO APRESENTADOS À ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1852-1865.

.. RELATÓRIOS DO MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA JUSTIÇA. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1865.

B .. ALMANAQUES E MAPAS

.. ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO; Rio de Janeiro, Eduardo e Henrique Laemmert, 1860, 1864, 1866.

.. MAPAS DAS COMPANHIAS OU SOCIEDADES ANÔNIMAS REGISTRADAS NO TRIBUNAL DO COMÉRCIO DA CAPITAL DO IMPÉRIO DE 1850 a 1865. In: RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA JUSTIÇA. Rio de Janeiro

C .. DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II .. estatutos, regulamentos, pareceres, etc.

.. RELATÓRIOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, 1856-1865. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., 1928, Vol. I e II.

.. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Regimento Interno. Rio de Janeiro, Laemmert, 1858.

.. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Código Administrativo da Companhia. In: .. Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dois de Dezembro, 1856. p. 2-11.

.. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II. In: .. Sua organização, estatutos, regulamentos, etc, Rio de Janeiro, Dois de Dezembro, 1856. p. 9-21.

.. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Tarifa. In: .. Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dois de Dezembro, 1856. p. 1-37.

.. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Regulamento Geral. In: .. Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dois de Dezembro, 1856. p. 40-70.

- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II -- Regimento de depósito .
In: .. Sua organização, estatutos, regulamentos ,
etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p. 1.
2.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento do contador e
comprador. In: .. Sua organização, estatutos, regula-
mentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro ,
1856. p.1-2.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento provisório do
tráfego e custeio, In: Sua organização, estatutos,
regulamentos, etc. Rio de Janeiro. Dous de Dezem-
bro, 1856. p.1-5.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento da Inspeção ..
ria, In: Sua organização, estatutos, regulamentos,
etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856. p. 1.
4.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento dos agentes ,
ajudantes e fiéis. In: .. Sua organização, estatu-
tos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de De-
zembro, 1856. p.1-4.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento das oficinas
e trem rodante. In: .. Sua organização, estatutos ,
regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezem-
bro, 1856. p.1-3.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento dos Chefes de
trem. In: .. Sua organização, estatutos, regulamen-
tos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856 .
p.1-4.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento dos maquinis-
tas e foguistas. In: .. Sua organização, estatutos,
regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezen-
bro, 1856. p.1-3.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II .. Regimento do pessoal da
linha. In: .. Sua organização, estatutos, regulamen-
tos, etc. Rio de Janeiro, Dous de Dezembro, 1856 .

- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II - Regimento especial do trem de lastro. In: .. Sua organização, estatutos, regulamentos, etc. Rio de Janeiro, Dois de Dezembro, 1856. p.1-3.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II - Escritura de cessão, do sistência e transação que fazem o Dr. Tomás Cochran e a comissão distribuidora das ações da Estrada de Ferro de D.Pedro II. In: Manuel F. FIGUEIRA Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.e., 1908. p.20-22.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II - Contrato celebrado entre S.Ex. o Sr. Comendador Francisco Ignácio de Carvalho Moreira, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário de Sua Majestade o Sr. D.Pedro II, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, etc., etc., de uma parte; e da outra o Barão Leonel Rothschild e barão Mayer Anselm de Rothschild, banqueiros da cidade de Londres, usando da firma social de N.M.Rothschild E Sons, para o fim de dar execução ao ato da assembléa geral legislativa do Brasil, sancionado pelo decreto imperial do n. 912 datado de 26 de agosto de 1857, que autorizou o governo imperial para levantar um empréstimo equivalente a um terço do capital da companhia da estrada de ferro de D.Pedro II, e para prover ao pagamento do juro do dito empréstimo, e da sua amortização; não excedendo a 7 por cento ao ano, os juros garantidos a dita terça parte do capital. In: Relatórios da Estrada de Ferro D.Pedro II. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., 1928. Vol. I. 6º Relatório, apresentado em 31 de julho de 1858. p. 125-129.
- .. ESTRADA de Ferro D.Pedro II - Contrato celebrado e concluído em data de 20 de abril de 1858 entre partes de um lado os súditos americanos, W. Milner Roberts, por si e como procurador de W.M. Watts, George Harvey, por si e como procurador de Jacob Humbird e Robert Harvey e C. C.I. Harrah, de outro a

companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II representada pelo seu presidente, o conselheiro Christiano Deodieto Ottoni, como em seguida se declara. In: Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II, Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., 1928. Vol. I. 6º Relatório apresentado em 31 de julho de 1858. p.132-143.

- .. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Contrato de empreitada para construção das onze e meia milhas desde a saída do túnel grande até a bifurcação da estrada na confluência dos rios Pirai e Paraíba. In: Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., 1928. Vol. I. 12º Relatório, apresentado em 31 de julho de 1861. p.424-428.
- .. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Contratos de empreitada celebrados para a construção da 3ª seção. In: Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II, Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., 1928. Vol. II. 15º Relatório, apresentado em 30 de janeiro de 1863. p.604-612.
- .. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Contrato celebrado pelo Governo Imperial e pela Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, autorizando o Governo a permutar por apólicas as ações da Companhia, e tornando o Estado único proprietário da Estrada de Ferro. In: Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., Vol. II. 20º Relatório, apresentado em 25 de julho de 1865. p.875-876.
- .. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. Prospectus and analysis of the annual traffic of the D. Pedro 2nd railway between the city of Rio de Janeiro and S. Paulo and Minas Gerais in the Empire of Brasil. Rio de Janeiro, Typ. Episcopal de Agostinho de Freitas Guimarães & Ca, 1856.
- .. ESTRADA de Ferro D. Pedro II .. As estradas de ferro do Brasil em 1879, as estradas de ferro nas províncias do R. J., M. G. e S. P. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1860.

ESTRADA de Ferro D. Pedro II -- Listas de Acionistas em 30
de junho de 1860. Rio de Janeiro, Laemmert.

Charles E. AUSTIN -- Parecer sobre a localização da estação
terminal no campo da aclamação. In: Manuel F. FIGUEIRA --
Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Bra --
sil. Rio de Janeiro, s.c.c., 1908. p.23-24.

Christopher B. LANE -- Parecer sobre a localização da esta-
ção terminal no Campo da Aclamação. In: Manuel F. FI --
GUEIRA -- Memória histórica da Estrada de Ferro Central
do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.c., 1908. p.24-26.

Christiano Benedito OTTONI -- Carta do Exm. Sr. Conselheiro
João Vins Vieira Cansação de Sinimbu propondo uma nova
omissão de ações para a obtenção do crédito para a com-
panhia, onde o Estado deveria ser o acionista. In: Rela-
tórios da Estrada de Ferro D. Pedro II. Rio de Janeiro,
Pimenta de Mello & C., 1928. Vol. II, 15º Relatório, a --
presentado dia 30 de janeiro de 1863. p.571-573.

Christiano Benedito OTTONI -- Carta ao Exm. Sr. Conselheiro
Pedro d'Alcantara Bologardo, ministro e secretário de
estado dos negócios da agricultura, comércio e obras pú-
blicas. In: Relatórios da Estrada de Ferro D. Pedro II.
Rio de Janeiro, Pimenta de Mello & C., 1928. Vol. II. 16º
Relatório, apresentado dia 25 de julho de 1863. p. 629--
633.

Christiano Benedito OTTONI -- Discurso de encerramento da
20ª sessão da Assembléia Geral da Companhia Estrada de
Ferro D. Pedro II em 25 de julho de 1865. In: ... Manuel
F. FIGUEIRA -- Memória histórica da Estrada de Ferro Cen-
tral do Brasil. Rio de Janeiro, s.c.c., 1908. p.48-50.

III-LIVROS PUBLICADOS NA ÉPOCA

- Honório BICALHO - Estrada de Ferro D. Pedro II e sua ad-
ministração pelo Estado. Rio de Janeiro, Perseveran-
ça, 1872.
- Salustiano Orlando de Araújo COSTA - Código Comercial
do Império do Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro, E-
duardo e Henrique Lammert, 1869.
- Ernesto Antonio Lassarão CUNHA - Estudo descritivo da
Viação Férrea do Brasil. Rio de Janeiro. Imprensa
Nacional, 1889.
- M.K.G. FENELON - Economia ferroviária. Trad. de Anto-
nio Flores - Sanchez. Madrid, Editorial Revista de
Derecho Privado, 1934.
- Manuel Fernandes FIGUEIRA - Memória Histórica da Estra-
da de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro, S.C.
C., 1908.
- Benjamin Franklin d'Albuquerque LIMA - Súmula Biográfi-
ca do engenheiro C.B. Ottoni, ex-diretor da Estrada
de Ferro D. Pedro II, hoje Central do Brasil. Rio de
Janeiro, S.C. C., 1908.
- Sérgio Teixeira de MACEDO - Estrada de Ferro D. Pedro
II. Rio de Janeiro, J. Vilanova, 1855.
- 10 (Visconde de MAUÁ - Autobiografia, "Exposição aos credoi-
tes e ao público" seguida do "O moio circulante do
Brasil". 2ª edição. Rio de Janeiro, Zélio Valverde,
1943.
- Carlos Alberto MORSING - Carta aberta do engenheiro
Morsing ao Ex^{mo} Sr. Senador Christiano Ottoni. Rio
de Janeiro, Typ. do Jornal do Comércio, 1896.
- Carlos OTTONI - Mineiros distintos, Perfis bibliográ-
ficos. Ouro Preto. S.C.E., 1884.
- 11 Christiano Benedicto OTTONI - Esboço histórico. das
estradas de ferro do Brasil. Rio de Janeiro. S.C.E.,
1866 (col. Areas).
- Christiano Benedicto OTTONI - Um brasileiro em Londres
Agradecimentos ao Sr. Capitão J.E. Viriato de Medei-
ros. Rio de Janeiro, Perseverança, 1865.

- Christiano Benedicto OTTONI - O futuro das estradas de ferro no Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro, s.c.e., 1938.
- Christiano Benedicto OTTONI - Autobiografia. Rio de Janeiro, Leuzinger, 1908.
- Christiano Benedicto OTTONI - O Sr. major de engenheiros Francisco Primo de Souza Aguiar e a Estrada de Ferro D. Pedro II - Artigos publicados no Correio Mercantil. Rio de Janeiro, Typ. do Correio Mercantil, 1860.
- Alberto Randolpho PAIVA - Synopse da legislação da viação férrea federal. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913.
- Cyro Diocleciano Ribeiro FESSOA - Estudo descritivo das estradas de ferro do Brasil, precedido da respectiva legislação. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.
- Francisco PIGANÇO - Viação férrea do Brasil, descrição técnica e estatística de todas as possas estradas de ferro. Rio de Janeiro, Machado e C., 1884.
- Francisco PIGANÇO - Estradas de ferro, vários estudos. Rio de Janeiro, Machado e C., 1887.
- G.E. Chrockatt de SÁ - Brazilian railways, their history, legislation and development. Rio de Janeiro. G. Leuzinger e Filhos, 1893.
- Ignácio B. Calmon SIQUEIRA - Traçado das estradas de ferro e sua influência na prosperidade dos centros agrícolas. Bahia, s.c.e., 1891.
- Sebastião Ferreira SOARES - Introdução retrospectiva da estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1874-75. R.J. Typ. Nacional, 1883.
- Sebastião Ferreira SOARES - Notas estatísticas sobre a produção agrícola e carestia de generos alimentícios no Império do Brasil. Rio de Janeiro, J. Ville-nouve e comp., 1860. 366 p.
- Sebastião Ferreira SOARES - Esboço ou primeiros traços da crise comercial da cidade do Rio de Janeiro em 10 de setembro de 1864. Rio de Janeiro, Eduardo e Henrique Laemmert, 1865.

- Max VASCONCELLOS - Vias brasileiras da comunicação. A Estrada de Ferro Central do Brasil, linhas do Centro e Ramais. 5ª edição. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1934.

Mapa das Companhias em Sociedades Anonymas registradas no Tribunal de Commercio do Rio de Janeiro de 1865

Nome da Companhia	Data da constituição	Objeto	Capital	Reserva	Outros dados	Observações
1. Banco Commercial do Rio de Janeiro	24 de Janeiro de 1853	Banco e commercio de credito	100.000	20.000	100.000	Em 14 de Outubro de 1865, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 14 de Novembro de 1865.
2. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
3. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
4. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
5. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
6. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
7. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
8. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
9. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.
10. Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	15 de Maio de 1853	Saneamento do Rio de Janeiro	1.000.000	100.000	1.000.000	Em 15 de Maio de 1853, a Companhia foi declarada em liquidacao e o seu patrimonio foi vendido em 15 de Junho de 1853.

