



GT – 09: Geografia histórica urbana

CONEXÕES FERROVIÁRIAS NO TERRITÓRIO FLUMINENSE: o Parecer da Comissão de Estradas de Ferro

Autor(01): Vinícius Brito Quinhones
Filiação institucional: Universidade do Estado do Rio de Janeiro
E-mail: quinhonesvb@gmail.com

RESUMO:

A circulação por meio do modal ferroviário no estado do Rio de Janeiro foi iniciada no início da segunda metade do século XIX, especificamente no ano de 1854. Na década de 1880, uma série de linhas ferroviárias havia sido construída e inaugurada no território fluminense. A falta de um plano viário factível à construção de linhas ferroviárias em território brasileiro e fluminense é parte de um problema que caracterizou o processo de construção e uso de ferrovias: a falta de conexão entre as linhas ferroviárias. Neste trabalho, debruçamo-nos sobre o documento denominado Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, construído a mando do governo provincial do Rio de Janeiro, e analisamos as proposições nele exprimidas com a intenção de constituir conexões entre as ferrovias em operação no Rio de Janeiro na década de 1880.

Palavras-chave: Ferrovias, Rio de Janeiro, Século XIX.

1. INTRODUÇÃO

Trinta anos após o início da construção de ferrovias no Brasil e no estado do Rio de Janeiro, à época, província do Rio de Janeiro, o território fluminense contava com estradas de ferro quase que em sua totalidade. De norte a sul da província, passando pela região serrana, havia trilhos de ferro aptos a executar transporte de mercadorias e passageiros.

A circulação por meio do modal ferroviário no estado do Rio de Janeiro foi iniciada no início da segunda metade do século XIX, especificamente no ano de 1854, com a denominada Estrada de Ferro Mauá. Na década de 1880, portanto, uma série de linhas ferroviárias havia sido construída e inaugurada no território fluminense.

A falta de um plano viário factível à construção de linhas ferroviárias em território brasileiro e fluminense é parte de um problema que caracterizou o processo de construção e uso de ferrovias: a falta de conexão entre as linhas ferroviárias. Tal preocupação não ficou a cargo apenas de estudos acadêmicos que se sucederam durante os séculos XX e XXI, como em Matos (1965), Sousa Neto (2004) e Finger (2013). A preocupação com as conexões entre as linhas ferroviárias do Rio de Janeiro, desde o século XIX, figuravam nos documentos oficiais produzidos pelo governo provincial do Rio de Janeiro, como é o caso do Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, construído por uma comissão criada para investigar as possibilidades de conexão entre as ferrovias em operação na província do Rio de Janeiro na segunda metade da década 1880.

O presente trabalho se debruça sobre as propostas da referida comissão e espacializa, através da técnica cartográfica, as proposições encontradas no referido documento. O texto está dividido da seguinte maneira: além desta seção introdutória, uma seção pretende dar conta de contextualizar o Parecer da Comissão de Estradas de Ferro da província do Rio de Janeiro, bem como elucidar as propostas trazidas neste documento; a seguir, é destinada uma seção à situação do modal ferroviário na província do Rio de Janeiro, na qual utilizamos a técnica cartográfica para expor as ferrovias em operação no território fluminense à época da construção do documento supracitado; e uma outra seção que aponta para a discussão acerca das conexões e articulações inerentes à construção e ao uso da tecnologia ferroviária na província fluminense por diferentes atores, escapando ao plano puramente técnico – relacionado à construção de

linhas e às bitolas¹ utilizadas – e aproximando-se das contingências políticas e econômicas inerentes à espacialidade dos empreendimentos ferroviários vigentes no território fluminense no século XIX; por fim, tecemos nossas considerações finais sobre as discussões realizadas neste artigo.

2. AS PROPOSTAS DO PARECER DA COMISSÃO DE ESTRADAS DE FERRO

Na segunda metade da década de 1880, o governo da província do Rio de Janeiro, na figura de Antonio da Rocha Fernandes Leão, organizou uma comissão, constituída com a finalidade de analisar a situação das ferrovias em operação na província e propor sugestões para a melhoria das condições financeiras das companhias ferroviárias, sustentadas principalmente pelo fluxo nelas percorrido.

Após análise da situação das companhias ferroviárias e das ferrovias em operação na província do Rio de Janeiro, os atores responsáveis pela construção do Parecer da Comissão de Estradas de Ferro concluíram que as ferrovias em operação na província encontravam-se em más condições financeiras.

Os responsáveis pela análise da situação financeira das companhias ferroviárias não eram contrários à intervenção do Estado frente à necessidade de salvaguardar a saúde financeira das companhias, com a justificativa de que “[...] Os meios de transporte são uma função social, um objeto de interesse geral, diremos melhor, de interesse comum, que exige o concurso de recursos coletivos da sociedade” (Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, 1887, p. 2).

A preocupação geral do governo da província do Rio de Janeiro para com a situação das companhias ferroviárias e, portanto, das ferrovias não tinha relação apenas com aspectos econômicos, mas, sobretudo, a preocupação de “examinar se o seu traçado é harmônico e podem elas constituir uma rede que satisfaça as exigências atuais do transporte” (Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, 1887, p. 5).

Para fundamentar a crítica, os atores que construíram o Parecer da Comissão de Estradas de Ferro compararam as ferrovias em operação na província do Rio de Janeiro no ano de 1886 ao sistema de uma árvore², isto é,

¹ Bitola é a distância interna entre os trilhos de uma ferrovia.

² Tal comparação é veementemente criticada por Raffestin (1993).

ao sistema de ramos, ramúsculos e espongíolos, cujo todo constitui as raízes de uma árvore, estendendo-se por todas as direções, muitas vezes a grandes profundidades, para sugarem no solo os elementos primordiais da seiva, veículo ativo da vida vegetal, e contribuindo, cada uma, segundo sua força de aspiração e assimilação, para a estrutura do ser vegetal (Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, 1887, p. 5).

Nesta comparação, conclui-se no documento que o traçado das ferrovias em operação na província em 1886 não imitou a natureza, no sentido de que, até aquele momento, não foram eficientes como as raízes de uma árvore. De acordo com o documento, o traçado das ferrovias não foi construído de maneira harmônica, isto é, não constituíam relações e articulações a ponto de constituírem uma rede ferroviária.

Figura 1 – Mapa das ferrovias em operação na província do Rio de Janeiro em 1886



Fonte: Elaborado pelo autor com dados extraídos dos Relatórios do Presidente da Província do Rio de Janeiro.

Após concluírem que as ferrovias em operação na província do Rio de Janeiro naquele período não constituíam uma rede ferroviária, foi sugerida uma divisão da província em quatro zonas. A primeira zona foi definida da Corte à barra do rio Pirahy, e desta à área abrangida pela E. F. Santa Isabel do Rio Preto, limitando com as províncias de São Paulo e Minas Gerais. A

segunda zona foi definida de Santa Izabel do Rio Preto à barra do rio Pirahy e da Estrada de Ferro Dom Pedro II até Entre Rios e Parahybuna, limitando com a província e Minas Gerais. A terceira zona foi definida da Corte à barra do rio Pirahy, Entre Rios e Sapucaia, e deste último a Nova Friburgo e E. F. Cantagallo, de Nova Friburgo a Niterói. A quarta zona foi definida por todo o resto da província do Rio de Janeiro, limitando com as províncias de Minas Gerais e Espírito Santo, isto é, parte das atuais regiões Norte e Noroeste Fluminense.

De acordo com as proposições do Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, na primeira zona, na qual predominava a E. F. Dom Pedro II, nenhuma intervenção haveria de ser feita, isto é, nenhuma ferrovia ou trecho ferroviário deveria ser construído para interligar ferrovias. Em vez de construir linhas ferroviárias, foi proposto que as ferrovias que existiam naquela região³ passassem ao domínio da E. F. Dom Pedro II, que pertencia ao Estado, e se tornassem ramais desta que era a mais importante ferrovia do Brasil e da província do Rio de Janeiro à época.

Já na segunda zona, haveria de ser realizada a ligação entre a E. F. Santa Izabel do Rio Preto, E. F. União Valenciana, E. F. Rio das Flores e o E. F. Parahybuna ao Porto das Flores.

Na terceira zona, foi sugerido o prolongamento da E. F. Príncipe do Grão-Pará até o lugar denominado Entre Rios e dali a São José do Rio Preto, para que a linha ferroviária desta ferrovia pudesse chegar à linha da E. F. do Sumidouro⁴. Além dessas intervenções, foi sugerida a construção de um ramal ferroviário que conectaria a E. F. Príncipe do Grão-Pará à Teresópolis. Foi também proposto que a ferrovia denominada Estrada de Ferro do Norte (que partia da corte com sentido à cidade denominada Estrella, próxima à Baía de Guanabara), ainda em construção naquele período, fosse prolongada até o Porto das Caixas, onde havia uma estação ferroviária da E. F. Cantagallo. Caso este último prolongamento fosse concretizado, passaria a ser possível utilizar somente o modal ferroviário para realizar uma viagem da Corte até Nova Friburgo e Cantagallo, por exemplo, pois este contornaria a Baía de Guanabara utilizando via férrea.

À quarta zona, que consta como a mais importante no Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, foram indicadas várias obras de construção de linhas ferroviárias. Foi sugerida uma conexão entre a E. F. Cantagallo e a E. F. do Sumidouro, além do prolongamento da E. F.

³ As ferrovias que passariam ao domínio da E. F. Dom Pedro II eram as seguintes: E. F. Santa Izabel do Rio Preto, E. F. União Valenciana, E. F. Rio das Flores, E. F. Sant'Anna (antiga E. F. Pirahyense).

⁴ Em 1885, a Estrada de Ferro do Sumidouro foi comprada pela E. F. Leopoldina, que até então exercia atividades apenas na província de Minas Gerais.

Cantagallo de Macuco ao município de Santa Maria Magdalena. Foi proposto, também, uma linha ferroviária de Pirapetinga (estação ferroviária da E. F. Leopoldina) à E. F. Santo Antonio de Padua, também ligada à E. F. Cantagallo, e a construção de uma linha ferroviária entre São Fidélis e o ponto mais conveniente da E. F. do Carangola, esta última que deveria ser conectada à E. F. Leopoldina (na província mineira). Por fim, foi sugerida a construção de uma ferrovia que conectasse a cidade de São Fidélis a Campos, e o prolongamento da E. F. Barão do Araruama até Santa Maria Magdalena.

Figura 2 – Mapa das propostas do Parecer da Comissão de Estradas de Ferro da Província do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado pelo autor com dados extraídos dos Relatórios do Presidente da Província do Rio de Janeiro.

Para além da construção de linhas ferroviárias e ramais de ferrovias já existentes em 1886, a referida comissão indicou, por meio do documento supracitado, que para completar a rede ferroviária da província do Rio de Janeiro, seria necessário convidar as companhias ferroviárias e agrupá-las, em comum acordo,

para unificá-las por uma só administração central (sem prejuízo da peculiar de cada uma), formada de delegados de todas elas; subordinando as suas estradas

à mesma bitola, à mesma tarifa, à mesma regulamentação geral (Parecer da Comissão de Estradas de Ferro, 1887, p. 7).

Neste sentido, fica evidente que o interesse da comissão nomeada para analisar a situação das ferrovias da província não era apenas construir linhas ferroviárias. Isto é, havia também uma predisposição política e econômica que reforçava o caráter do monopólio, pois foi sugerido que todas as companhias ferroviárias fossem unificadas em uma só empresa.

A questão das bitolas não é uma simples escolha entre aquela mais ou menos larga ou estreita. Essa variável diz respeito à possibilidade de conexão e ligação entre as ferrovias, bem como ao custo total da linha ferroviária. Isto é, as ferrovias construídas com bitola estreita (0,95 m, 1 m, e 1,10 m) eram menos custosas, da mesma forma que podiam realizar curvas mais acentuadas no percurso da linha ferroviária. De acordo com Santos (2021),

[...] a bitola métrica [estreita] permitia um raio de curvatura de 100 m em plena via de circulação e raios menores nas estações e pátios, sem a necessidade de instalações complexas, devido a uma menor circulação de trens, justificando o baixo investimento. Entretanto, era obrigatório ter material rodante apropriado, menor, mais curto e menos potente (Santos, 2021, p. 115).

No caso das bitolas largas (1,60 m, 1,67 m) – como nos casos da E. F. Dom Pedro II e E. F. Mauá –, essas proporcionavam maior capacidade de carga, no entanto, curvas menos acentuadas, o que acarretava no aumento da quilometragem da linha e, por conseguinte, um maior custo na construção da ferrovia.

A questão das bitolas era uma questão tanto geográfica quanto econômica, e lembra que os debates acerca do uso das bitolas eram restritos aos engenheiros, alheio a outros trabalhadores. Em se tratando desta polêmica, o autor aponta que os larguistas – defensores do uso da bitola larga – utilizavam como argumento favorável ao uso desta última bitola o alcance de maior velocidade das locomotivas, maior estabilidade e a possibilidade de maior transporte de cargas, enquanto que os estreitistas – defensores do uso da bitola estreita – defendiam a tese do menor custo e tempo na construção da linha ferroviária, acarretando na possibilidade de construir linhas mais extensas (Sousa Neto, 2004).

O uso de bitolas distintas nas ferrovias construídas na província do Rio de Janeiro no século XIX é um fenômeno que ocorreu em todo o país e não se limitou a uma região específica. A escolha de bitolas diferentes, ou seja, a largura das vias férreas, foi, em grande parte, resultado de decisões tomadas por diferentes empresas ferroviárias durante o processo de concessão e

construção das linhas. Essa diversidade de bitolas trouxe desafios operacionais e de integração ferroviária nos lugares em que a tecnologia ferroviária foi utilizada (Sousa Neto, 2004).

Neste sentido, apesar de ter havido a tentativa⁵ do Estado para estipular o tamanho da bitola, cada empresa ferroviária teve a liberdade de escolher a bitola que considerava mais adequada para o traçado de sua linha ferroviária. Essas decisões eram frequentemente baseadas em critérios como custo e topografia local (Sousa Neto, 2004). Não havia, portanto, uma política de padronização nacional para a bitola das ferrovias. A ausência de regulamentação nesse sentido permitiu que as empresas adotassem suas próprias escolhas.

Os desafios práticos e operacionais associados à diversidade de bitolas tornaram-se evidentes ao longo do tempo, especialmente quando se buscou integrar ferrovias distintas, como ocorreu nos casos da aquisição da E. F. Nictheroy a Campos pela E. F. Cantagallo e da E. F. Mauá pela E. F. Príncipe do Grão Pará. Em resumo, a presença de bitolas distintas nas ferrovias do Rio de Janeiro no século XIX foi resultado de escolhas independentes feitas por diferentes empresas ferroviárias, influenciadas por uma variedade de fatores locais, econômicos e técnicos.

3. CARACTERÍSTICAS DAS FERROVIAS EM OPERAÇÃO NA PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO EM 1886

Nos anos 1880, pode-se dizer, o território da antiga província fluminense era cortado por linhas ferroviárias nas atuais regiões Norte e Noroeste – com a E. F. do Carangola, E. F. Santo Antonio de Pádua e E. F. Macahé a Campos –, na região Serrana – com a E. F. Cantagallo e o Ramal de Cantagallo e com a E. F. Príncipe do Grão Pará –, e na região do Médio Paraíba – com a E. F. Dom Pedro II, E. F. Santa Izabel do Rio Preto, E. F. Sant’Anna e a E. F. União Valenciana.

Em se tratando dos municípios de maior expressão à época, sobretudo aqueles nos quais havia importante produção de café e de cana-de-açúcar, verificou-se que estes eram cortados por linhas ferroviárias, e que atores detentores de terras, fazendas e produtores de café de alguns

⁵ Em alguns casos, o decreto do Governo Imperial que autorizava a construção de uma ferrovia estipulava que a linha ferroviária devia ser construída utilizando bitola estreita, ou, de 1,0 metro.

desses lugares estavam envolvidos na construção de linhas ferroviárias, como ocorreu nas atuais regiões Serrana, Norte e Noroeste do Rio de Janeiro.

Apesar disso, as companhias ferroviárias dependiam de investimentos e concessões do governo geral e do governo da província do Rio de Janeiro para manter suas atividades de circulação de mercadorias e passageiros no território da província fluminense.

Apesar de ter sido veículo de grande estima de capitalistas, empresários e governantes no século XIX, o processo de construção de ferrovias na província do Rio de Janeiro demonstra consideráveis distinções entre as ferrovias, mesmo entre aquelas que convergiam às mesmas estações ferroviárias, sobretudo com relação às bitolas utilizadas, algo que obrigava a realização de inúmeras transferências de passageiros e cargas de um trem para outro, devido à falta de conexão direta entre as linhas.

Corroborando tal análise, Siqueira (1938), afirma que as ferrovias em operação na província formavam

um amontoado de linhas heterogêneas, construídas por empresas diversas sob planos viários de bitolas diferentes, com superestrutura em geral fraquíssima ou de má qualidade, como todas as obras de carregação feitas às pressas para serem passadas adiante, servida por insuficiente material rodante [...] sujeitas as mercadorias a intermináveis baldeações e consequentes avarias e dilapidações (Siqueira, 1938, p. 15).

Por conta da distinção entre as linhas ferroviárias, “as condições de tráfego tendiam a ficar comprometidas. Isso implicava na dificuldade de melhoria das linhas e equipamentos, o que encarecia os serviços e ainda proporcionava acidentes e outros problemas” (Zorzo e Silva, 2011, p. 13).

O quadro abaixo corrobora a heterogeneidade das linhas ferroviárias que exerceram operações de transporte de mercadorias e passageiros na província fluminense entre os anos de 1854 e 1886.

Quadro 1 – A variedade de bitolas utilizadas nas ferrovias em operação na província do Rio de Janeiro entre 1854 e 1886⁶

Ferrovia	Bitola (m)
----------	------------

⁶ As ferrovias que aparecem com (*), passaram por obras de troca das bitolas. A E. F. Mauá, que originalmente tinha bitola de 1,67, foi adquirida pela E. F. Príncipe do Grão Pará e teve sua bitola modificada para 1,0 m. O mesmo ocorreu para a E. F. Cantagallo, que após adquirir a E. F. Nictheroy a Campos, modificou as bitolas para 1,0 m.

E. F. Dom Pedro II	1,60
E. F. Mauá*	1,67
E. F. Cantagallo*	1,10
E. F. Macahé a Campos	0,95
E. F. Carangola	1,0
E. F. Santo Antonio de Padua	0,90
E. F. Campos a São Sebastião	0,60
E. F. Nictheroy a Campos	1,10
E. F. do Norte	1,0
E. F. Rio D'ouro	1,0
E. F. Príncipe do Grão-Pará	1,0
E. F. Santa Izabel do Rio Preto	1,0
E. F. Ramal do Sumidouro	1,0
E. F. União Valenciana	1,10
E. F. Rezende a Arêas	1,0
E. F. Rio das Flores	1,0
E. F. Sant'Anna (antiga E. F. Pirahyense)	1,0

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura.

A variedade de bitolas utilizadas na construção de linhas ferroviárias na província do Rio de Janeiro entre os anos de 1854 e 1886 conduz à ideia de que as ferrovias não possuíam ligações diretas umas com as outras, nos casos de ferrovias que convergiam às mesmas estações ferroviárias.

Ao tomar o exemplo das estradas de ferro construídas nas atuais regiões Norte e Noroeste Fluminense, Matos (1949) aponta que várias estradas de ferro partiam da cidade de Campos atuando em rede. No entanto, verifica-se que também havia bitolas distintas em cada uma das linhas ferroviárias e que sequer as ferrovias chegavam à mesma estação ferroviária. Neste sentido, era necessário utilizar outro modal de transporte para interligar as linhas ferroviárias, como o uso de carruagens movidas a tração animal.

Além de uma gama de bitolas utilizadas, tecnologia e material rodante oriundos de países distintos, como Estados Unidos da América, Inglaterra e França, e regulamentação também distinta entre as companhias ferroviárias.

Em se tratando do aspecto material, foi verificado que as ferrovias não estabeleciam conexões diretas entre si. As conexões e articulações entre as ferrovias, portanto, conduzem ao questionamento acerca dos privilégios e garantias concedidas pelo Estado às companhias ferroviárias, ou seja, às modalidades de garantia de juros, privilégio de zona e subvenção quilométrica, por meio das quais o Estado fomentou a construção de linhas ferroviárias e garantiu condições jurídicas para que atores capitalistas realizassem investimentos em empreendimentos ferroviários. Neste sentido, há, portanto, a relevância das dimensões política e econômica com relação às semelhanças e proximidades apresentadas no processo de fomento, regulamentação, construção e uso de ferrovias distintas.

A história da construção de ferrovias na província do Rio de Janeiro revela características de caráter político e econômico que tiveram efeito sobre a espacialidade do território fluminense na segunda metade do século XIX. Através da importação de tecnologia ferroviária, isto é, de trilhos de ferro e aço, vagões e máquinas movidas a vapor, além de mão de obra especializada, é possível verificar que

À articulação espacial, que se expressa na divisão internacional do trabalho, se soma a articulação temporal, o que nos permite falar em uma articulação espaço-temporal. Como exemplo, o tempo da revolução industrial inglesa se expande para outras áreas, como o Brasil. Chegando aqui, se articula com temporalidades pré-capitalistas, formando algo único, uma formação socioespacial (Silva, 2012, p. 13).

Ou seja, há “correspondência entre [...] a implantação de um grande sistema técnico e o lugar geográfico de instalação, dando conta das múltiplas relações e influências que se estabelecem entre a técnica que se implanta e o lugar de implantação” (Silva, 2012, p. 5).

4. PARA ALÉM DA CONSTRUÇÃO DE LINHAS FERROVIÁRIAS: AS CONEXÕES ENTRE FERROVIAS EM OPERAÇÃO NA PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO

Se o caráter técnico não é determinante para a percepção de conexões e articulações entre as linhas ferroviárias, vale a pena retornar a fatores políticos e econômicos que, estes sim,

podem ser discutidos à luz de alcançar tais conexões; estes que revelaram verdadeiras implicações espaciais no território da antiga província do Rio de Janeiro. Destacamos, portanto, duas formas de conexão entre as ferrovias da província fluminense, a partir das quais pode-se realizar inferências acerca da existência de conexões entre as ferrovias, dada a estrutura a partir da qual essas ferrovias faziam parte.

Em se tratando da primeira forma de relação e articulação entre as ferrovias da província do Rio de Janeiro, reforçamos, desta vez elucidando a contribuição de Corrêa (1997), que tais objetos técnicos historicamente datados, apresentam o desenho da divisão territorial do trabalho, tanto ao passo que são exportados por países hegemônicos para países de periferia, como da Inglaterra para o Brasil, quanto ao passo que são instalados e utilizados no território da antiga província do Rio de Janeiro, com a finalidade principal de executar a circulação de mercadorias das zonas interioranas para a zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, de onde saíam as cargas para o mercado externo. Ou seja, o deslocamento de tecnologia ferroviária da Inglaterra, dos Estados Unidos da América e da França, são apreendidos como deslocamentos inseridos no contexto da divisão internacional do trabalho; da mesma forma o são os deslocamentos de mercadorias e passageiros no interior da província para a cidade do Rio de Janeiro, onde estava situado o principal porto de exportação da província. Acerca da circulação de mercadorias e passageiros, pode-se dizer que esse fenômeno constante revela a “dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos” (Santos e Silveira, 2001, p. 167), e que estes “respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares”, na qual o fenômeno da movimentação é indissociável à divisão territorial do trabalho, que revela as características de cada lugar (Contel, 2001).

As ferrovias, enquanto modernizações, revelam não só a disseminação do uso das técnicas no espaço geográfico em diversos lugares, mas revelam também a forma como os sistemas se sucedem (Santos, 2017) e, acrescentemos, coexistem, pelo menos por algum período de tempo. Neste sentido, queremos dizer que a circulação de mercadorias e passageiros através do modal ferroviário na província do Rio de Janeiro revela também conexões diretas entre diferentes modais de transporte.

A exemplo das relações estabelecidas entre as ferrovias da província do Rio de Janeiro e outros modais de transporte, destacamos que a primeira ferrovia do Brasil, E. F. Mauá, tinha seu funcionamento condicionado pela navegação a vapor entre a cidade do Rio de Janeiro e a

estação ferroviária Guia de Pacobaíba, no município de Estrella, onde passageiros e mercadorias embarcavam para subir a serra via modal ferroviário em direção a Petrópolis. Entre a estação ferroviária Raiz da Serra e a cidade de Petrópolis, outro modal era utilizado, neste caso, estradas de rodagem, nas quais percorriam carruagens movidas a tração animal. Segundo Finger (2013),

[...] o trajeto completo entre o Rio e Petrópolis integrava o transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário, podendo ser considerada uma das primeiras experiências – se não a primeira – de operação intermodal do país (Finger, 2013, p. 52)

A E. F. Macahé a Campos também tinha como principal finalidade escoar mercadorias e passageiros da cidade de Campos até o porto localizado na cidade de Macaé, onde passageiros e mercadorias embarcavam em barcos de navegação a vapor com destino à cidade do Rio de Janeiro. Não havia conexão entre as cidades de Macaé e do Rio de Janeiro por modal ferroviário quando da inauguração da ferrovia. Neste sentido, já que a finalidade era conduzir, sobretudo, as mercadorias (café e açúcar) para o mercado externo, e que o principal porto de exportação estava situado na cidade do Rio de Janeiro, era necessário realizar a conexão entre o modal ferroviário e a navegação a vapor pela costa fluminense.

Outro caso é o da E. F. Cantagallo, esta que, antes mesmo de chegar à cidade de Niterói, tinha uma estação ferroviária na localidade denominada Porto das Caixas, de onde partia a navegação fluvial para a cidade do Rio de Janeiro e vice-versa. Anos depois, quando a ferrovia ganhou mais 6 quilômetros de extensão em direção a Niterói, chegou ao porto de Villa Nova, onde estabeleceu uma estação ferroviária, e permaneceu a conexão entre os referidos modais de transporte.

Neste sentido, para além das conexões entre modais de transporte, verifica-se que “[...] o dispositivo ferroviário interagiu amplamente com o sistema social, pois estabeleceu uma referência para as transformações, onde as cidades puderam se medir”. Da mesma forma que contribuiu para a regular “as mudanças vindas ao local pelo empuxo global conectadas com o sistema de portos do planeta” (Zorzo e Silva, 2011, p. 12).

A segunda forma aparece nas relações entre o Estado Imperial e os atores capitalistas nos processos de construção e uso de ferrovias.

Após as exposições acerca do documento que tomamos como referência, vale a pena levantar a discussão acerca da constituição de uma rede ferroviária em pleno funcionamento na

periferia do sistema-mundo capitalista na segunda metade do século XIX. Isto é, quais eram os verdadeiros interesses dos atores que construíram ferrovias na província naquela época, incluindo a atuação do Estado?

Através da construção de ferrovias, pode-se inferir que as intenções do Estado Imperial dialogavam com as intenções de atores capitalistas. A exemplo da lei que fomentou e permitiu a construção da E. F. Carangola, por exemplo, de nº 4250 do ano de 1873, Grandi (2022, p. 113) aponta que esse tipo de estímulo gerou “maus resultados, uma vez que se passou a construir linhas mais baratas e excessivamente extensas, acarretando projetos pouco racionais, isto é, exageradamente sinuosos pela quantidade de curvas”.

De acordo com Zorzo e Silva (2011),

O financiamento das infraestruturas de transporte no Brasil, dentre os quais os gastos com a importação da tecnologia ferroviária, significaram uma enorme dívida externa. A cada momento que o Brasil passava por uma fase de modernização, para deslançar o processo, por falta de poupança e de mercado interno, os políticos e empresários recorriam ao capital estrangeiro (Zorzo e Silva, 2011, p. 10).

Fato é que as garantias concedidas aos empreendimentos ferroviários não se consolidavam apenas enquanto favores do Estado para empresas que pretendiam construir linhas ferroviárias no território brasileiro e fluminense. As garantias econômicas e jurídicas que diziam respeito ao direito sobre a posse e uso de parte do território, e as próprias garantias de juros⁷, comumente de 7% ou 5% sobre o capital investido na construção da ferrovia, não são apenas o fomento à construção ferroviária, mas também apresentam um panorama sobre a relação entre o Estado e os atores capitalistas e empresários que tinham o poder político e econômico para realizar um empreendimento de alto custo. Ou seja, num contexto de concentração de renda entre políticos, fazendeiros, donos de terras e de pessoas escravizadas, verifica-se que havia um grupo seletivo que detinha o poder de se envolver em tais empreendimentos.

O governo imperial desempenhou um papel essencial ao conceder licenças, fornecer incentivos fiscais e, em alguns casos, financiar diretamente a construção de ferrovias. Estado e

⁷ Em se tratando das garantias e concessões do Estado aos empresários e companhias ferroviárias, vale destacar que o engenheiro André Rebouças era um “grande defensor da política de juros garantidos, como única forma de subvenção estatal aos construtores privados de estradas de ferro” (Grandi, 2022, p. 111). Este mesmo ator fazia parte do grupo defensor das bitolas estreitas (Sousa Neto, 2004).

atores capitalistas trabalharam em conjunto para estabelecer as bases das ferrovias no Rio de Janeiro, uma vez que perceberam os benefícios econômicos, sociais e políticos associados ao desenvolvimento desse meio de transporte.

A relação entre as elites cafeeiras e a construção de ferrovias no Rio de Janeiro no século XIX foi profunda e estratégica. As elites cafeeiras, que eram proprietárias de grandes plantações de café, perceberam a importância das ferrovias como meio de transporte eficiente para escoar sua produção agrícola para os portos de exportação. Esse entendimento levou a uma forte conexão entre os interesses dessas elites e o desenvolvimento ferroviário.

Alguns atores da elite cafeeira investiram diretamente em projetos ferroviários, seja por meio de financiamento, aquisição de ações ou participação nas empresas concessionárias. Isso refletia o interesse direto deste grupo no sucesso das ferrovias. A elite cafeeira desempenhava um papel significativo na política e na economia da época. Sua influência era muitas vezes utilizada para pressionar o governo a realizar concessões para a construção de ferrovias e a implementar políticas que favorecessem seus interesses.

A construção de ferrovias no Rio de Janeiro, muitas vezes impulsionada pelos interesses das elites cafeeiras, foi parte integrante do processo de modernização e desenvolvimento econômico do Brasil no século XIX. Essa relação entre as elites cafeeiras e as ferrovias ilustra como os interesses econômicos influenciaram significativamente as decisões políticas e as iniciativas de desenvolvimento na época. Nas palavras de Santos e Silveira (2001), “A produção da fluidez é o resultado de conflitos e cooperações, acordos e negociações, sempre provisórios, entre o Estado e as empresas, na construção e operação de grandes sistemas técnicos” (Santos e Silveira, 2001, p. 175). No que diz respeito à relação entre os interesses econômicos e as decisões políticas, vale reforçar que

é impossível separar o agir econômico do agir político, como se se separasse dois corpos em uma composição química. O agir econômico pode comportar o recurso, aqui ou ali, a meios de força e, por conseguinte, comportar uma dimensão política. Por outro lado, qualquer ação política, isto é, qualquer exercício contínuo de dominação de um ou de alguns homens sobre outros homens, exige um agir econômico, isto é, a posse ou a disponibilidade de meios para satisfazer necessidades (Aron, 1987, p. 514).

Neste sentido, pode-se perceber uma relação social, ou seja, “quando o sentido de cada ator, de um grupo de atores que age, se relaciona com a atitude do outro, de modo que suas ações são mutuamente orientadas” (Aron, 1987, p. 510) revelando seu conteúdo espacial na

antiga província do Rio de Janeiro, sendo essa parte da periferia do sistema-mundo (Wallerstein, 1999) onde aparecem também as necessidades do mercado internacional, sobretudo de países hegemônicos que exportavam tecnologia e importavam produtos agrícolas.

É também neste sentido que fizemos questão de enfatizar que os objetos técnicos que permitiram a instalação e uso da tecnologia ferroviária na província do Rio de Janeiro são historicamente datados, pois são criados quando da necessidade de um grupo e disseminados, como verticalidade, para outros lugares do mundo, mediante relações políticas e econômicas (Santos, 2017).

Se, na província fluminense, as ferrovias serviam para fomentar a circulação mais rápida e eficiente de mercadorias e passageiros, principalmente das zonas interioranas para a zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, vale lembrar que essas também foram utilizadas como uma forma de aplicação de capital visando a obtenção de lucros e dividendos entre os donos de companhias ferroviárias e os acionistas que fixavam seu capital nos empreendimentos ferroviários.

Harvey (2016, p. 138) levanta um importante questionamento acerca da construção e uso de ferrovias: “por que o capital precisa de uma ferrovia?” Capital, neste sentido, como “fluxo contínuo de valor que atravessa vários momentos e várias transições de uma forma material para outra” (Harvey, 2016, p. 75). Ou seja, em diálogo entre Santos (2017) e Harvey (2016), verifica-se que a sucessão – e, como insistimos, a coexistência – de sistemas técnicos é indissociável ao processo de aplicação e acumulação de capital mediante o uso do território.

Verifica-se que “[...] O capital cria uma paisagem geográfica que satisfaz suas necessidades em determinado momento, apenas para destruí-la em outro e facilitar uma nova expansão e transformação qualitativa” (Harvey, 2016, p. 146). Neste sentido, pode-se inferir que a construção de ferrovias na província do Rio de Janeiro, enquanto periferia da estrutura do sistema-mundo capitalista na segunda metade do século XIX, não tinha como função apenas a circulação facilitada de mercadorias e passageiros.

Se o capital migra de uma forma para outra, verifica-se que é a própria classe que já opera o poder que dá as cartas nas relações de produção, se valendo da concentração e da acumulação de capital (Harvey, 2016). As modernizações são, portanto, indissociáveis ao grupo que a criou e aos grupos que a utilizam, segundo intenções relacionadas a uma forma de produzir o espaço.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo se debruçou sobre um documento produzido pelo Governo Provincial do Rio de Janeiro para compreender as proposições realizadas ao aprimoramento da malha ferroviária em operação no território fluminense na década de 1880. Tais propostas, não concretizadas, tiveram a finalidade de criar e/ou fortalecer as conexões entre as linhas ferroviárias. Linhas essas que apresentavam características heterogêneas devida a falta de um plano de viação estabelecido pelo Governo Imperial do Brasil ou pelo Governo Provincial do Rio de Janeiro para a construção e uso de linhas ferroviárias.

Em se tratando das motivações para a falta de conexão entre as linhas ferroviárias, pode-se considerar que as ferrovias do período foram construídas de acordo com interesses particulares, tendo como principal finalidade a circulação de mercadorias agrícolas, sobretudo o café, em detrimento da integração regional e territorial.

A análise do Parecer da Comissão de Estradas de Ferro da província do Rio de Janeiro permite inferir que este documento ignorou uma característica marcante do desenvolvimento do modal ferroviário no território fluminense, que é a conexão entre diferentes modais de transporte, inclusive com o uso de outros modais de transporte para dar suporte ao modal ferroviário, e reforçou a construção de linhas ferroviárias para o estabelecimento de conexões entre as ferrovias construídas.

6. REFERÊNCIAS

ARON, Raymond. **As etapas do pensamento sociológico**. São Paulo: Martins Fontes. 1987.

CONTEL, Fábio Betioli. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Tradução. Rio de Janeiro: Record, 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957** [Brasília] 2013 Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – Unb – Brasília, 2013.

GRANDI, Guilherme. Transportes e planos de viação no Brasil imperial. São Paulo: **Revista USP**. n. 132. pp. 101-124, 2022.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2016.

MATOS, Odilon Nogueira de. Evolução das vias de comunicação no Estado do Rio De Janeiro. **Boletim Paulista de Geografia**, [S. l.], n. 3, p. 51–75, 2017. Disponível em: <<https://publicacoes.agb.org.br/index.php/boletim-paulista/article/view/1410>>. Acesso em: 16 set. 2021.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

PARECER DA COMISSÃO DE ESTRADAS DE FERRO. In: **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigésima sexta legislatura em 12 de setembro de 1887 pelo presidente Dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão**. Rio de Janeiro: Typographia Montenegro, 1887.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp [4a ed., 9a reimpr.], 2017.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Tradução. Rio de Janeiro: Record, 2021.

SANTOS, Sílvio dos. **Transporte ferroviário: história e técnicas**. Florianópolis: Ed. do Autor, 2021.

_____, Marcelo Werner da. A Geografia e o estudo do passado: conceitos, periodizações e articulações espaço-temporais. **Terra Brasilis** (Nova Série) [Online], 1 | 2012.

SILVEIRA, Mário Sérgio Costa da. Tipo ideal, dominação e cidade: uma análise do ensaio “A cidade” de Max Weber. Montes Claros: **8º Fórum FEPEG**, 2014.

SIQUEIRA, Edmundo. Resumo histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited. **Gráfica Editora Carioca**: Rio de Janeiro, 1938.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o império: os planos de viação do segundo reinado (1869-1889)**. 2004. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004. Acesso em: 14 out. 2023.

WALLERSTEIN, Immanuel. A análise dos sistemas mundiais. In: GIDDENS, Anthony; Turner, Jonathan (Org.) **Teoria social hoje**. São Paulo: Unesp, 1999.

ZORZO, Antonio; SILVA, Marcelo Werner da. A emergência do capitalismo ferroviário na Europa e no Brasil na segunda metade do século XIX. **Revista Geográfica de América Central**, vol. 2, jul-dez, 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820148.pdf>. Acesso em 15 jul 2024.