



DECIS – Departamento Ciências Sociais, Políticas e Jurídicas

COHIS – Coordenação de História

**MARCAS DE UMA FERROVIA:
A ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS
EM SÃO JOÃO DEL-REI (1877-1915)**

Bruno Nascimento Campos

São João del-Rei, MG, Novembro de 2005



DECIS – Departamento Ciências Sociais, Políticas e Jurídicas

COHIS – Coordenação de História

**MARCAS DE UMA FERROVIA:
A ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS
EM SÃO JOÃO DEL-REI (1877-1915)**

Monografia apresentada para obtenção do título de Bacharel, na disciplina Bacharelado II, do curso de graduação em História da UFSJ.

Professor orientador: Dr. Wlamir Silva.

Bruno Nascimento Campos

Matrícula n.º 2211001-2

São João del-Rei, MG, Novembro de 2005

A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia¹.

Eric Hobsbawm

¹ Eric J. Hobsbawm. A Revolução Industrial. In: Eric J. Hobsbawm. *A Era das Revoluções*. 9ª ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996, p. 61.

Agradecimentos

Ao final deste trabalho me pergunto quantos foram os colaboradores, os ouvintes e incentivadores e me apercebo da gama enorme de pessoas, que direta ou indiretamente, mereceriam meus agradecimentos. Por isso, já de antemão, peço desculpas àqueles que, por um lapso da memória, foram esquecidos.

A todos os colegas que souberam entender meu isolamento por esse período, meus agradecimentos. Sou grato aos amigos da ASPEF Hugo Caramuru, Jonas, Adilson, Vítor, Benito Mussolini, Alexandre, Osvaldo, Sebastião Florêncio, Welber e Lopes que me cederam precioso material utilizado na monografia.

Aos funcionários da Biblioteca Municipal Baptista Caetano e do Museu Regional de São João del-Rei, agradeço o atendimento atencioso.

Agradeço aos professores e companheiros(as) de turma pela convivência e as discussões pertinentes. Aos colegas do Arquivo da Diocese de São João del-Rei, onde passei a maioria das tardes nos últimos 2 anos.

Aos meus familiares, principalmente meus pais e minha irmã, minha gratidão pela compreensão e paciência pelas ausências e irritações. A todos os amigos, que não é possível mencionar, obrigado por entenderem minhas ausências e o assunto “trem”, sempre tão repetitivo.

Em especial devo agradecer à professora Leônia que me deu a oportunidade de trabalhar por mais de dois anos no Arquivo da Diocese de São João del-Rei, à Joyce Janaína Almeida por ter me acompanhado ao longo de 6 maravilhosos anos e à sua mãe, Mercês. A todos os(as) companheiros(as) e amigos(as) da turma e ao professor Wlamir, orientador deste trabalho.

Finalizando deixo aqui a frase que se tornou, de certa forma, minha marca pessoal: Feliz Natal!!!

Índice

INTRODUÇÃO.....	07
CAPÍTULO 1 – A FERROVIA E SUA CHEGADA AO BRASIL: O IMPÉRIO E O INÍCIO DA REPÚBLICA.....	10
1.1 – O Transporte Ferroviário.....	10
1.2 – As Ferrovias no Brasil.....	11
CAPÍTULO 2 – OS VENTOS DA MODERNIDADE: AS PRIMEIRAS MARCAS DA FERROVIA EM SÃO JOÃO DEL-REI.....	17
2.1 – As primeiras discussões.....	17
2.2 – A Concretização.....	21
2.3 – O Saldo Político.....	23
CAPÍTULO 3 – OS IMPACTOS FÍSICOS NO NÚCLEO URBANO DE SÃO JOÃO DEL-REI.....	26
3.1 – A Expansão da Oeste de Minas.....	26
3.2 – O Crescimento, a Industrialização e Melhorias nos Serviços Urbanos.....	30
3.3 – A Imigração e a Ferrovia.....	34
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
APÊNDICES.....	39
1.....	40
2.....	41
3.....	42
4.....	43
5.....	44
6.....	48
BIBLIOGRAFIA.....	49

Introdução

O trabalho buscou traçar um panorama geral das marcas deixadas pela ferrovia na cidade de São João del-Rei de 1877 até 1915, identificados principalmente através de alguns periódicos de época. A intenção foi acompanhar a implantação e a expansão da Estrada de Ferro Oeste de Minas e relacioná-las ao contexto da cidade que emerge dos periódicos. Tentamos observar os agentes históricos, no caso específico os editores e jornalistas dos periódicos, verificando se tinham consciência ou não dos rumos que a cidade tomava após os primeiros rumores da vinda de uma ferrovia.

Sabemos do impacto causado pelo surgimento da ferrovia durante a Revolução Industrial. Segundo Hobsbawm, esta “era o próprio símbolo do triunfo do homem sobre a tecnologia”². Portanto a chegada de uma ferrovia em um qualquer localidade a partir do século XIX provocava grandes expectativas, alvoroços, além de promover mudanças significativas em todos os níveis da sociedade. Antes mesmo de comprovada a viabilidade das ferrovias, já surgia no Brasil a lei n.º 101 de 31 de outubro de 1835³ concedendo privilégio exclusivo por quarenta anos à companhia que se dedicasse à implantação de uma via férrea.⁴ Mas primeiras ferrovias se tornariam realidade somente na década de 1850. Parece mesmo que o encantamento causado pelo trem incentivava mais do que a receita necessária para a empreitada. Para Welber Santos, “uma pequena prova disso é o fato de a E. de F. Oeste de Minas ter adotado a bitola de 0,76m para sua linha, quando a regra de se construir ferrovias de bitola estreita era com a distância de 1,00m entre os trilhos”⁵, isto por motivos óbvios: diminuição dos elevados custos. A ferrovia em São João del-Rei trouxe maior velocidade de comunicação: informações, novidades, notícias passam a ir e vir com mais facilidade, a cidade se “aproxima” e estreita ainda mais seus laços com a Corte Imperial, posteriormente Capital da República.

Por que usar os marcos de 1877 e 1915? A escolha do ano de 1877 foi feita com base no periódico “Arauto de Minas”, que traz em suas primeiras edições uma

² Eric J. Hobsbawm. A Revolução Industrial. In: Eric J. Hobsbawm. *A Era das Revoluções*. 9ª ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996, p.61.

³ Ver Apêndice 1.

⁴ Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis-RJ, Vozes, 1980, p. 11.

⁵ Welber L. Santos. *A Locomotiva a Vapor no Imaginário Ferroviário de São João del-Rei Século XX*. Trabalho da disciplina “Tópicos de História da Cultura” do curso de História da UFSJ, 2004, p. 10.

discussão ferrenha sobre se a Estrada de Ferro D. Pedro II⁶ passaria ou não por São João del-Rei. O ano de 1877 é também ano da inauguração da Estação de João Gomes⁷ na mesma estrada de ferro, na atual cidade de Santos Dumont, os trilhos se aproximam definitivamente da região de São João del-Rei.

No ano de 1915 é que se completou a ligação da linha em bitola⁸ de 1 metro entre Barra Mansa e Ribeirão Vermelho, se tornando esta linha o eixo principal de escoamento da Oeste de Minas, substituindo a linha em bitola de 0,76m que passava em São João del-Rei que até então exercia esta função. A Estação de Barra Mansa está em um ponto estratégico da E.F. Central do Brasil, fica na ligação Rio-São Paulo desta estrada, facilitando o acesso a ambos mercados sem a necessidade de intermediação da linha em bitola de 0,76m, esta que se ligava à E.F. Central do Brasil na ligação Rio-Minas na estação de Sítio⁹. A linha de bitola métrica partia de Ribeirão Vermelho em direção à Goiás¹⁰ ao Norte, e para Barra Mansa ao Sul. Completada a ligação entre Barra Mansa e Ribeirão Vermelho, a produção escoada pela linha vinda de Goiás e pela navegação do Rio Grande que se destinava à São Paulo e Rio de Janeiro deixa de ser baldeada para os trens de bitola de 0,76m e, conseqüentemente, deixam de passar por São João del-Rei, passando a ir diretamente para Barra Mansa, na EFCB, pela linha de bitola métrica. Além disso, os trens de bitola métrica tinham maior capacidade de carga que os de bitola de 0,76m, ou seja, a malha de bitola de 0,76m já em 1915 se tornava, de certa forma, obsoleta em relação à linha de bitola métrica.

Já nas primeiras consultas ao periódico “Arauto de Minas” notamos uma dura discussão acerca da chegada da ferrovia na cidade. Mesmo com uma concessão¹¹ de uma ferrovia que ligasse a E.F. Pedro II, das vertentes do Rio das Mortes até um ponto navegável do Rio Grande, houve divergências sobre a possibilidade da mudança do traçado desta estrada de ferro, que poderia vir cortar a cidade ou passar pelas redondezas, com alegações diversas como veremos adiante.

⁶ Renomeada, após a Proclamação da República, para Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

⁷ Estrada de Ferro D. Pedro II – km 324 + 050 m – Altitude: 838,014 m – Inauguração: 01/02/1877. A cidade troca o nome de João Gomes para Palmyra em 27 de julho de 1877 e nas primeiras décadas do século XX é renomeada para Santos Dumont.

⁸ Bitola é a distância entre os trilhos paralelos de uma ferrovia, existem várias, mas as principais estão citadas acima. A bitola adotada inicialmente pela EFOM foi a de 0,76m e posteriormente adotou a bitola métrica. A bitola utilizada pela EF D. Pedro II foi de 1,60m. Os materiais ferroviários, como vagões, carros de passageiros e locomotivas, não são intercambiáveis, portanto um vagão construído para uma determinada bitola não pode ser usado em ferrovia de outra bitola. Cf. Apêndice 2.

⁹ Renomeada, na década de 1930, para Antônio Carlos.

¹⁰ Neste período a EFOM se ligava à E.F. Goiás na cidade de Formiga (MG) e esta estrada partia deste ponto em direção ao Estado de Goiás. A maior parte da produção escoada pela E.F. Goiás era depois passada à EFOM para ser transporte até Barra Mansa.

¹¹ A concessão para atender esta região datava de 1873. Ver Apêndice 3.

O trem trouxe dividendos políticos muito grandes para o grupo dominante na época, no caso o Partido Conservador e seus quadros, conforme nos indicou Alzenira Agostini¹² em seu trabalho. O trem trouxe mudanças em todos aspectos daquela sociedade e são justamente estes reflexos que buscamos indentificar nos periódicos. Provavelmente o comércio da cidade foi inundado por grande quantidade de utensílios, futilidades e outros diversos produtos a preços baixos, se comparados aos anteriormente praticados, além de radicais e sutis mudanças no comportamento das pessoas. Após a ferrovia vieram instalações industriais de maior porte como as fábricas têxteis, que surgiram aqui graças a facilidade de escoamento propiciado pela estrada de ferro. Com a ferrovia e a indústria surge também um operariado que, assim como as indústrias, passava a habitar nas proximidades da via férrea¹³.

Foram objetivos deste trabalho entrar em um aspecto muito pouco explorado pela historiografia, as ferrovias, lançando luz sobre as marcas deixadas por ela, antes e após sua chegada na cidade. A estrada de ferro trouxe, enquanto a ligação entre Ribeirão Vermelho e Barra Mansa não fora completada, crescimento econômico para a cidade, com o surgimento de indústrias e ampliação da área de atuação e do tipo de casas comerciais que atuavam ou vieram atuar na cidade. A Oeste influenciou diretamente no direcionamento do crescimento do perímetro urbano da cidade, que a partir da chegada da ferrovia passa a se concentrar no entorno da via férrea.

Utilizamos como fontes periódicos de fins do século XIX e primórdios do século XX, já que as marcas da ferrovia foram registradas nestes periódicos, mesmo que de forma implícita e/ou distorcida. Esta documentação encontra-se no Museu Regional de São João del-Rei e na Biblioteca Municipal Baptista Caetano de Almeida. Utilizamos também publicações editadas pela própria E.F. Oeste de Minas, sendo dois relatórios e o livro “Estrada de Ferro Oeste de Minas Trabalho Histórico Descritivo 1880-1922”¹⁴, onde pudemos encontrar o volume e preços de mercadorias transportadas, receitas e despesas da Companhia. Esta documentação foi encontrada na Biblioteca Municipal Baptista Caetano de Almeida, no acervo da Associação São-Joanense de Preservação e Estudos Ferroviários (ASPEF) e com os amigos, colaboradores e férreo-fanáticos Adilson Pinto, Hugo Caramuru, Jonas Carvalho e Welber Santos.

¹² Alzenira da Silva Agostini. *O Impacto da Ferrovia na São João del-Rei Oitocentista*. Monografia do curso de especialização “História de Minas – século XIX” da FUNREI, 1996.

¹³ Ver Ilustração 1 na página 33 deste trabalho.

¹⁴ Editado em comemoração ao centenário da Independência do Brasil.

Capítulo 1 – A Ferrovia e sua Chegada ao Brasil: o Império e o Início da República

1.1 – O Transporte Ferroviário

O transporte ferroviário foi a maior e mais significativa inovação tecnológica do século XIX. O uso de vagões sobre trilhos, com tração animal, era realidade nas minas européias para o transporte de carvão e, desde meados da década de 1760, existiam veículos a vapor na França.

[A] imensa indústria [extrativa do carvão], embora provavelmente não se expandindo de forma suficientemente rápida rumo a uma industrialização realmente maciça em escala moderna, era grande o bastante para estimular a invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital: a ferrovia¹⁵.

Apesar da existência de máquinas a vapor na França, foi na indústria carvoeira inglesa que se concretizou a combinação entre veículos a vapor e os trilhos. Em 1804 funcionou a primeira locomotiva de que se tem notícia, a *New Castle*, no País de Gales. Os modelos iniciais eram pesados e ineficazes, utilizados quase exclusivamente para o transporte de carvão. Segundo Hobsbawm, foi entre 1825 e 1830, com a locomotiva *Rocket* de George Stephenson e a estrada de ferro Liverpool-Manchester, que se inaugurou realmente o período ferroviário, com a evolução para modelos de locomotivas mais eficientes, movidas a vapor, puxando vagões destinados a transportar tanto carga quanto passageiros. E “mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada”¹⁶. Na América coube aos Estados Unidos a criação da primeira ferrovia, em 1827. “Em 1855, havia linhas em todos os cinco continentes, apesar de na América do Sul (Brasil, Chile, Peru) e na Austrália serem dificilmente visíveis”¹⁷. Na época chamada por Hobsbawm de “era do capital”, de fins da década de 1840 a meados da década de 1870, é que há a verdadeira expansão da malha ferroviária mundo afora¹⁸.

¹⁵ *Op. cit.*, p.60.

¹⁶ *Op. cit.*, p.61.

¹⁷ Eric J. Hobsbawm. O Mundo Unificado. In: Eric J. Hobsbawm. *A Era do Capital*. 10ª ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2004, p. 86.

¹⁸ Eric J. Hobsbawm. O Mundo Unificado. In: Eric J. Hobsbawm. *A Era do Capital*. 10ª ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2004.

Hobsbawm afirma que as ferrovias construídas na Ásia, na Austrália, na África e na América Latina eram, do ponto de vista econômico, “um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo”¹⁹.

1.2 – As Ferrovias no Brasil

É consenso entre os historiadores que o extenso território brasileiro, de relevo acidentado, de coberturas florestais de difícil penetração, com rios inadequados à navegação em áreas de interesse produtivo e linha costeira carente de portos naturais, foi o responsável por tornar as comunicações difíceis e morosas. Havia vias fluviais extensas e navegáveis, como nas bacias Amazônica e Platina, mas os demais grandes cursos, como o São Francisco, Doce e Araguaia, tinham a navegação naturalmente dificultada. Grande parte dos investimentos ligados ao transporte se concentrou, assim, nas vias terrestres. Carroças de bois e tropas de mulas foram, em geral, os principais meios de transporte das mercadorias em direção às cidades e aos portos até meados do século XIX, quando se iniciou a expansão ferroviária, sobretudo nas áreas mais dinâmicas e densamente povoadas. As primeiras ferrovias do Brasil partiram destas áreas como Rio de Janeiro (a E.F. Mauá em 1854 e a E.F. D. Pedro II em 1858), Recife (*Recife and São Francisco Railway* em 1858), Salvador (*Bahia and São Francisco Railway* em 1860) e Santos (*São Paulo Railway – SPR –* em 1867, ligando a São Paulo).

No Brasil, o processo de modernização visível a partir de meados do século XIX trouxe consigo mudanças significativas ligadas sobretudo à liberação de capitais do comércio negreiro, abolido em 1850, e à conseqüente possibilidade de investimento em outros setores econômicos, como infra-estrutura e mercado financeiro. As ferrovias, como infra-estrutura, foram um dos principais destinos de investimento destes capitais liberados. Os trens modificaram decisivamente o sistema de distribuição da produção e a paisagem rural, que passou a ser cortada por trilhos de ferro e com a construção de grandes prédios de estações em estilo europeu. A ferrovia tornou o transporte de carga menos oneroso e infinitamente mais rápido em relação às tropas de muares e carros-de-bois que eram anteriormente utilizados, encurtou distâncias e aumentou o conforto para os viajantes, que dispunham até então de carros puxados por cavalos ou mulas. Junto às ferrovias, vieram também as linhas telegráficas que, por sua vez, passaram desde

¹⁹ *Op. cit.*, p. 91.

meados do século XIX a possibilitar as comunicações até mesmo com a Europa através de cabos submarinos. Para Hobsbawm “(...) a transformação tecnológica mais sensacional de nosso período estava na comunicação de mensagens através do telégrafo elétrico”²⁰. Esse invento revolucionário descoberto em meados da década de 1830, já largamente utilizado na Europa e EUA a partir da década de 1840, se espalha pelo globo com os cabos submarinos instalados a partir de 1865, e passa a interligar diversas partes do mundo.

Com a vinda da ferrovia, vieram também novos hábitos: uma nova noção de tempo foi estimulada, com os relógios passando a fazer cada vez mais parte constante dos trajes dos brasileiros. Posas afirma que:

*(...) os caminhos de ferro não só construíram uma territorialidade, na ocupação do espaço físico, mas neste mesmo espaço esquadriharam práticas sociais, estratégias de controle e tarefas rotineiras para o exercício de um poder disciplinar que a sociedade burguesa exigia para a reprodução do capital e, conseqüentemente, para sua acumulação*²¹.

As ferrovias no Brasil, organizadas em sua grande maioria como sociedades anônimas, formato típico do capitalismo industrial, foram impulsionadoras do surgimento de outros tipos de empresa utilizando este formato. Podemos afirmar que raras empresas utilizaram a sociedade anônima como forma de organização no Brasil antes das ferrovias. Estas contribuíram na disseminação deste tipo de empresa capitalista e, além disso, da disciplina capitalista, como colocado por Posas acima.

O interesse em estimular a construção de ferrovias no Brasil data da década de 1830. Um decreto de 1835²², assinado pelo regente Feijó, ofereceu privilégios a empresas interessadas na construção de ferrovias para o estabelecimento de ligações entre a Corte e a região sul do país, Minas Gerais e Bahia, mas não obteve retorno. Inúmeras leis provinciais foram elaboradas para estimular as ferrovias, vários planos foram apresentados e companhias criadas, nos anos seguintes, tudo sem nenhum êxito. Havia muita dúvida, então, sobre a compensação dos gastos com as ferrovias. Cético, como muitos da época, Bernardo Pereira de Vasconcelos dizia: “é estrada de ouro, não de ferro; carregará no primeiro dia do mês toda a produção e ficará trinta dias ociosa”²³. Foram a propaganda sobre o sucesso do sistema ferroviário europeu, a liberação de

²⁰ *Op. cit.*, p. 92.

²¹ Lidia Maria Vianna Posas. *Mulheres, trens e trilhos- modernidade no sertão paulista*. Bauru-SP, EDUSC, 2001, p. 44.

²² Ver Apêndice 4.

²³ *Loc. cit.* Renê Fernandes Schoppa. *150 anos do Trem no Brasil*. S.L.: Milograph, 2004, p. 22.

capitais originados da abolição do tráfico africano, em 1850 e a consolidação política do Segundo Reinado os fatores responsáveis pela instalação das primeiras ferrovias brasileiras. A Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, estabeleceu privilégio de zona e garantia de juros de 5% sobre o capital investido, posteriormente acrescido de mais 2%. Esta não se referia a qualquer rede ferroviária do Brasil, como a de Feijó, mas à ligação do Rio de Janeiro com as capitais das províncias de Minas Gerais e de São Paulo. A concessão para outras linhas nas demais regiões dependeria de aprovação do Legislativo, que avaliaria a conveniência da estrada em face das despesas que gerariam para o tesouro nacional. Inaugurada em 1854, a primeira estrada de ferro do Brasil ligava um porto, na baía da Guanabara, à estação de Fragoso, alcançando, dois anos depois, a raiz da serra de Petrópolis. Realizada por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, o projeto se baseou nos estudos de engenheiros ingleses e não utilizou as vantagens oferecidas pela lei n.º 641 de 1852. Esse trecho pioneiro, que não ultrapassou os de 14 quilômetros de extensão, foi por um curto espaço de tempo utilizada para escoar a produção de café mineiro e fluminense que era escoado pela estrada de rodagem União e Indústria até Petrópolis. Renê Schoppa afirma:

Quando a Estrada de Ferro D. Pedro II chegou a Entre Rios, em 1869, todo o transporte de da estrada de Mariano Procópio passou para os trens da D. Pedro II, com resultados catastróficos para a empresa de Mauá²⁴.

Por outro lado, o projeto que resultou na lei de 1852 visava ligar o Rio de Janeiro a Minas e São Paulo, de modo a trilhar os caminhos do café, transportado tradicionalmente para o porto carioca em numerosas tropas de mulas. Não faltaram interessados na utilização dos incentivos colocados por esta lei e na instalação da ferrovia, como a família de ricos cafeicultores de Vassouras, os Teixeira Leite, que chegaram a custear a vinda de engenheiros ingleses para o reconhecimento do trajeto da Corte até a margem do rio Paraíba. Finalmente, foi organizada a companhia no Rio de Janeiro, denominada Estrada de Ferro D. Pedro II, a qual recebeu, em maio de 1855, o privilégio exclusivo por 90 anos de “construir, usar e custear” a estrada que deveria partir da Corte, transpor a serra do Mar e se dividir em dois rumos, um para Cachoeira, em São Paulo, e outro para o Porto Novo do Cunha, limite da Província do Rio de Janeiro com a de Minas Gerais. O primeiro trecho da E.F. D. Pedro II foi inaugurado em

²⁴ Renê Fernandes Schoppa. *150 anos do Trem no Brasil*. S.L.: Milograph, 2004, p.30.

1858. A transposição da serra do Mar foi difícil e custosa, pois exigiu vários túneis. Nessa empresa, destacou-se o engenheiro e deputado liberal Christiano Benedito Ottoni, que ocupou a presidência da companhia por dez anos²⁵. Em 1865, o governo encampou a ferrovia, tomando empréstimos à Inglaterra para continuar as obras. Em 1871, a linha alcançou Porto Novo e, em 1875, chegou a Cachoeira. Outras linhas foram criadas, entrando por Minas Gerais e atingindo Ouro Preto, em 1888²⁶.

Várias outras ferrovias foram criadas com concessões do Governo Central e das Províncias durante o Império. Em São Paulo destacam-se: *São Paulo Railway*, ligando Santos à Jundiaí, passando por São Paulo, esse primeiro ramo do sistema ferroviário paulista foi considerado o mais difícil e também o mais importante, pois a ele ligaram-se as demais redes ferroviárias, tornando-se responsável pelo escoamento de toda a produção do planalto paulista pelo porto de Santos; E.F. São Paulo-Rio de Janeiro, que ligava São Paulo a Cachoeira, de modo a encontrar a Estrada de Ferro D. Pedro II; Cia. Paulista; Cia. Mogiana; E.F. Ituana; E.F. Sorocabana; entre outras²⁷. Em Pernambuco destacam-se: *Recife and San Francisco Railway Company Limited*; *Great Western Railway Company Limited*; Estrada de Ferro do Sul de Pernambuco; Estrada de Ferro Central de Pernambuco; entre outras²⁸. Na Bahia, a instalação de estradas de ferro não interessou aos potenciais investidores locais e, segundo Kátia Mattoso, se houve liberação de recursos após a abolição do tráfico negreiro, em 1850, esses não se dirigiram para as ferrovias. As principais foram criadas com capitais ingleses, mas seu desenvolvimento foi uma sucessão de fracassos²⁹, lá destaca-se a *Bahia and San Francisco Railway Company*; *A Tram-Road Paraguaçu*, rebatizada de Estrada de Ferro Central da Bahia. No sul do país destaca-se a ferrovia Curitiba-Paranaguá³⁰. Para Minas Gerais, Francisco Iglésias coloca os seguintes números para a malha ferroviária mineira em 1889:

*“Estrada de Ferro Pedro II – 391.714 m; Leopoldina – 783.716 m;
Oeste de Minas (sobre a qual tratamos adiante) – 320.000 m; Minas e Rio –
147.000 m; Juiz de Fora a Piau – 59.780 m; Mogiana – 121.000 m. Ao todo,*

²⁵ Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ, Vozes, 1980.

²⁶ Demerval José Pimenta. Caminhos de Minas Gerais. In: Demerval José Pimenta, Arysburê Batista Eleutério, Hugo Caramuru. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte-MG, SESC/MG, 2003

²⁷ V. Renê Fernandes Schoppa. *150 anos do Trem no Brasil*. S.L.: Milograph, 2004, pp. 90-113.

²⁸ V. *Op. cit.*, pp. 144-147. Cf. Hugo Caramuru. Histórias da EFOM e Sucessoras. In: Demerval José Pimenta, Arysburê Batista Eleutério, Hugo Caramuru. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte-MG, SESC/MG, 2003, pp. 62-64.

²⁹ V. Kátia M. de Queirós Mattoso. Relações e Comunicações. In: Kátia M. de Queirós Mattoso. *Bahia Século XIX – Uma Província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

³⁰ V. Renê Fernandes Schoppa. *150 anos do Trem no Brasil*. S.L.: Milograph, 2004, pp. 119-122.

1.803 quilômetros e 210 metros, número expressivo, uma vez que a extensão da rede imperial, no fim de 1888, era de 9.200 quilômetros em exploração, outro tanto em construção”³¹.

A influência britânica na composição ferroviária do Brasil imperial foi enorme até meados da década de 1870³², tanto pelos investimentos diretos quanto nos empréstimos às companhias nacionais. Também da Inglaterra vieram os engenheiros, os trabalhadores especializados, as locomotivas a vapor, os ferros dos vagões e carros de passageiros e o carvão. É certo, porém, que as ferrovias eram muito caras e nem todas as construídas trouxeram lucro para os investidores ou resolveram os problemas de escoamento da produção. Mas o efeito das ferrovias se fez sentir, seja mudando totalmente os traçados das estradas de rodagem provinciais já existentes, seja pela aparição de novas que se direcionavam para ferrovia ou abandono várias outras. As tropas de mula, que faziam transporte de longa distância, foram paulatinamente substituídas pelos carros de boi, que faziam o transporte de curta distância, até a estação mais próxima. As estradas de ferro modificaram significativamente os sistemas produtivos que existiam anteriormente e deram grande impulso a novas áreas produtoras, sobretudo do café. Por exemplo, no vale do Paraíba elas foram um dos fatores que ajudaram no desarranjo da economia cafeeira e, em São Paulo, foram verdadeiras colonizadoras dos sertões.

Com o advento da República consolida-se durante os governos da década de 1890 um modelo liberal excludente, a “República Oligárquica com cidadania exclusiva para os grandes proprietários, os barões do café e os coronéis, com seus vastos domínios privados”³³. Arias Neto coloca que as ferrovias no centro-sul se concentravam até 1884 principalmente na região cafeeira do Vale do Paraíba³⁴ e as ferrovias nordestinas atendiam principalmente a cultura da cana e engenhos de açúcar. Para o autor, a expansão ferroviária que se dá a partir da década de 1880 coincide com a ampliação da exportação do café e isto é um indicativo de “que a economia cafeeira dinamizou e simultaneamente foi dinamizada pela melhoria do sistema de transporte”³⁵, ou seja, a

³¹ Francisco Iglésias. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro*. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1958, p.167.

³² Afonso de Alencastro Graça Filho & Douglas Cole Libby. *As Ferrovias e a Modernização dos Centros Urbanos*. In: Afonso de Alencastro Graça Filho & Douglas Cole Libby. *A Economia do Império Brasileiro*. São Paulo, Atual, 2004.

³³ Elio Chaves Flores. *A consolidação da República: rebeliões de ordem e progresso*. In: Jorge Ferreira e Lucília de Almeida Neves Delgado (orgs.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003, p. 82.

³⁴ V. José Miguel Arias Neto. *Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização*. In: Jorge Ferreira e Lucília de Almeida Neves Delgado (orgs.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

³⁵ José Miguel Arias Neto. *Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização*. In: *ibid.*, p.208.

expansão do café estimulou e foi estimulada pelos melhoramentos na infra-estrutura e pela indústria remanescente do período imperial, incluindo aí o melhoramento de portos e ferrovias.

Capítulo 2 – Os Ventos da Modernidade: As Primeiras Marcas da Ferrovia em São João del-Rei

2.1 – As primeiras discussões

Na segunda metade do século XIX, foram introduzidas no país melhorias nos sistemas de transporte: estradas de ferro, portos, estradas de rodagem como a União e Indústria que ligava Juiz de Fora a Petrópolis entre outras. Essas melhorias tiveram impacto nas comunicações entre São João del-Rei e a corte a medida que se aproximavam da região desta cidade. Quanto mais perto, mais rápido as comunicações se efetivavam. A aproximação da E.F. D. Pedro II modificou completamente o regime de tropas que existia em São João del-Rei, pois as tropas passaram a ligar esta cidade à estação mais próxima da E.F. D. Pedro II e não mais diretamente à Corte. Com isso, muito provavelmente as tropas passaram a fazer mais viagens, aumentando ainda mais o comércio entre São João del-Rei e a Corte.

No periódico “O Arauto de Minas”, desde a primeira edição, em 08 de março de 1877, estão presentes discussões sobre ferrovia. Na segunda edição se encontra uma discussão interessante em torno do traçado que deveria ser adotado pela E.F. D. Pedro II. Estão em questão dois projetos: a linha das Taipas e a linha do Alto São Francisco. A linha das Taipas foi o traçado adotado pela E.F. D. Pedro II, que atendendo a região de Ouro Preto, chegaria ao rio São Francisco acompanhando o rio das Velhas. O projeto da linha do Alto São Francisco, concretizado posteriormente pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, também visava chegar ao rio São Francisco, porém acompanhando os rios Pará e Paraopeba. Este projeto atenderia a região de São João del-Rei, n’ “O Arauto de Minas” se encontra a ferrenha defesa deste projeto:

Depois da introdução de braços que auxiliem a lavoura, a questão que mais de perto nos interessa é a de ramificações de estradas de ferro pela Provincia.

(...) A direcção da Estrada de Ferro D. Pedro II pelas Taipas é a que menos consulta aos interesses da Provincia e até aos interesses geraes do Imperio.

Fazendo-se abstracção dos municipios de Ouro Preto e poucos circumvisinhos, não ha quem pense de bons modos a este respeito, á menos que não esteja sob a injustificada preocupação de ter essa estrada por ponto terminal o Rio das Velhas.

(...) Na prosecução de seus fins esta grande estrada de ferro percorrendo o Valle do Rio das Mortes, viria então bifurcar-se nesta

Cidade, dirigindo-se pelo Parà para o norte de Matto Grosso e Goyas, e pelo Valle do Rio Grande para o sul d'aquella Provincia.

(...)Assim sobre estas vistas patriotas e largas a parte da estrada de ferro que fôr ao Rio das Velhas será um ramal de mesquinhas proporções e contada utilidade. (...) sendo alem disso argumento rematante termos em via de execução o prolongamento da estrada da Leopoldina á Ponte Nova e d'ahi até as proximidades do Rio das velhas que attingirà com pequeno dispendio.

(...) É realmente absurdo neste caso a construcção parallela de duas linhas com seus extremos comuns.

Desde que a iniciativa particular tomou a se servir o Valle do Rio das Velhas atravessando municípios proprios à cultura do café, cumpre ao Estado convergir suas vistas para a parte central desta Provincia consultando assim vtaes interesses do Imperio.³⁶

Notamos um certo despeito do autor deste artigo ao constar que a Estrada de Ferro D. Pedro II estava tomando um rumo diferente do desejado por ele – seu desejo representando teoricamente o de toda a cidade. Desde de 1873 havia uma concessão de estrada de ferro³⁷ que visava a ligação da Estrada de Ferro D. Pedro II, que cortaria as vertentes do Rio das Mortes, a um ponto navegável do Rio Grande e pelo lado oeste fosse às divisas da Província, ou seja, já existia uma concessão que cobriria o traçado da linha do Alto São Francisco. Mas teria muito mais *status* ter em São João del-Rei a “Imperial Estrada D. Pedro II” que uma simples estrada de ferro provinciana.

O teor do artigo citado acima parece ter atingido os concessionários Luiz Augusto de Oliveira e José de Rezende Teixeira Guimarães que se mobilizaram e, já na quarta edição de 31 de março de 1877, há uma convocação feita por ambos para reunião onde a discussão visaria dar os primeiros passos para a concretização da estrada de ferro.

O fim d'esta reunião é constituir-se a directoria da empreza, cuja sede será em S. João d'El-Rei, e discutir-se os meios mais efficazes para a deficitiva (sic) incorporação da companhia.

Constituída a administração da estrada , tomará ella conhecimento da proposta de uma sociedade de engenheiros e capitalistas constructores, representada pelo Dr. Luiz Alves de Sousa Lobo, o qual submeterà à consideração da directoria para esta resolver como julgar mais acertado aos interesses da emprêza³⁸.

³⁶ “O Arauto de Minas”. Ano I, ed. 02, 17/03/1877.

³⁷ A lei provincial nº 1.914, de 19 de julho de 1872, autorizou o Governo a conceder garantia de juros até 7% sobre capital não inferior a 4 mil contos de réis, ou subvenção de 9 contos de réis por quilômetro de estrada construída, e a lei nº 1.982, de 11 de novembro de 1873, em virtude de contrato firmado em 30 de abril do mesmo ano, concedeu privilégio por cinqüenta anos à empresa de que eram concessionários José de Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira, para o estabelecimento de uma estrada de bitola estreita que, partindo da Estrada de Ferro D. Pedro II, nas vertentes do Rio das Mortes, se dirigisse a um ponto navegável do Rio Grande, e, daí, pelo lado Oeste, fosse ter às divisas da Província.

³⁸ “O Arauto de Minas”. Ano I, ed. 04, 31/03/1877.

Esta sociedade propõe-se à completa execução de toda linha, inclusive o material rodante e fixo e as estações, recebendo em pagamento acções no valor de um terço do capital para isto necessario.

Appellando os concessionarios da estrada de ferro de Oeste para o patriotismo que distingue os briosos Mineiros, esperão que secundarão a empreza, por todos os meios à seo alcance, no intuito de tornar-se uma realidade, em breve tempo, este notavel melhoramento, que vem abrir novos horisontes às industrias commercial, agricola e manufactureira destas ferteis regiões.

Curiosa esta convocação somente duas semanas após a publicação neste mesmo periódico da defesa da adoção do traçado do Alto São Francisco pela E.F. D. Pedro II, passando por São João del-Rei. Mas, curiosa também foi a atitude do periódico que, com a derrota definitiva do traçado do Alto São Francisco, abraçou como alternativa a Estrada de Ferro de Oeste. Apesar do ranço da derrota infligida ao projeto do Alto São Francisco:

Esta estrada tem diante de si um futuro esplendido, e com bem fundadas razões julgamos que melhor consultará as necessidades da Provincia, que o tronco da Estrada de Ferro de D. Pedro II que cortando pelas Taipas vae em demanda do navegavel rio das Velhas.³⁹

Vem o esforço particular sanar o erro no traçado da ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRA II (sic), erro que profligaremos sempre como Brasileiros.⁴⁰

Nota-se um otimismo enorme com o início das conversações visando a concretização da Oeste:

A cidade de S. João del-Rei, que por esta estrada de ferro vae tornar-se emporio de activo commercio e ponto convergente de grande importancia pela bifurcação de diversos ramaes ferreos, jubilosa saúda aos distintos concessionarios, desejando-lhes nós por nossa parte um exito digno de tão grandiosa empreza.⁴¹

Nos meses subseqüentes este otimismo aumenta progressivamente, mesmo a conjuntura sendo de depressão econômica, conforme aponta Graça Filho⁴²:

³⁹ "O Arauto de Minas". Ano I, ed. 04, 31/03/1877.

⁴⁰ "O Arauto de Minas". Ano I, ed. 05, 08/04/1877.

⁴¹ "O Arauto de Minas". Ano I, ed. 04, 31/03/1877.

⁴² Afonso de Alencastro Graça Filho. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo, Annablume, 2002, p. 186. O autor afirma que atravessava-se uma conjuntura de depressão e queda de preços, fase B do ciclo de Kondratieff.

*O aniquilamento de S. João d'El-Rei, devido a disseminação de seu antigo commercio, só poderá ser conjurado realisando-se este transcendente melhoramento.*⁴³

A ferrovia era esperada como salvação para o comércio e para renovação da mão-de-obra. Parecia existir nítida a percepção de que se passava por uma crise, além de se ter claro que a escravidão se aproximava do fim. Se vislumbrava a ferrovia como fator de incentivo à vinda de mão-de-obra européia:

*Só estas estradas resolvem o problema da colonisação, vital para a nossa prosperidade, pela revolução social produzida pela LEI AUREA (sic). Os Europeus, que justamente preferimos para colonisação, acostumados á rapida locomoção e ao contacto immediato com os grandes mercados, não se resignam a viver no quasi isolamento em que se acha a nossa população, exigem taes meios de transporte pelo grande e certo resultado de dar valor a toda sorte de producção ainda a mais insignificante.*⁴⁴

No Brasil, junto com as ferrovias e outros empreendimentos industriais de maior porte, adveio também, entre outros elementos, o princípio da associação de tipo capitalista, que foi absorvido aos poucos pelos brasileiros. Fica evidenciada a assimilação deste princípio por indivíduos que viviam em São João del-Rei e a consciência da pouca difusão no país na seguinte passagem:

*Tudo isto é certamente pelo pouco espirito de associação que reina entre os brazileiros, que abandonam a riqueza e esperão que a mão do estrangeiro venha extrahita da terra!*⁴⁵

A lei provincial nº 2.398⁴⁶, de 5 de novembro de 1877 limitou a concessão da ferrovia, introduzindo modificações na concessão regulamentadas pelas leis provinciais nº 1.914 de julho 1872 e nº 1.982⁴⁷ de abril de 1873, à construção somente da 1ª seção, até São João del-Rei, tendo fixado em 2.400 contos de réis o capital máximo da companhia que se constituísse. Esta lei foi um fator de incentivo à concretização da Oeste de Minas, já que passava o capital mínimo de 4 mil contos⁴⁸ para capital máximo de 2,4 mil contos. A mesma lei retirava as multas caso não se construísse as demais seções previstas na lei n.º 1.914, além de retirar os prazos

⁴³ "O Arauto de Minas". Ano I, ed. 37, 18/11/1877.

⁴⁴ "O Arauto de Minas". Ano I, ed. 05, 08/04/1877.

⁴⁵ "O Arauto de Minas". Ano I, ed. 34, 28/10/1877.

⁴⁶ Ver Apêndice 4.

⁴⁷ Ver Apêndice 3.

⁴⁸ Definido pela lei provincial nº 1.914 de 19 de julho de 1872

previstos, ou seja, retirava a obrigação de se construir as demais seções previstas na lei n.º 1.914 caso o empreendimento não obtivesse sucesso.

2.2 – A Concretização

Com a inauguração da Estação Sítio da E.F. D. Pedro II em 1878⁴⁹ e com os incentivos postos pela lei nº 2.398 de 1877 foi possível iniciar o empreendimento do qual eram concessionários Luiz Augusto de Oliveira e José de Rezende Teixeira Guimarães. Estes, juntamente com diversas pessoas da cidade de São João del-Rei e adjacências⁵⁰ que investiram no empreendimento, organizaram uma comissão que iniciou os trabalhos da organização de uma sociedade anônima, em 2 de fevereiro de 1878, sob a denominação de Companhia Estrada de Ferro de Oeste (Minas).

A primeira diretoria eleita, composta por Aureliano Martins de Carvalho Mourão⁵¹, José da Costa Rodrigues e Antônio Dias Bastos, reconhecendo a desvantagem do emprego apenas da captação de capitais pela venda de ações, dada a má condição das praças comerciais do Império⁵² naquela época, propôs aos acionistas a opção pela subvenção de 9 contos de réis por quilômetro de estrada concluída, de que tratava a lei 1.914, de 19 de julho de 1872, anteriormente citada.

Habilitada a funcionar, foram os estatutos da Companhia aprovados por decreto provincial nº 6.977, de 20 de julho de 1878⁵³, e iniciados logo os serviços de exploração e organização do projeto. Depois de convenientes estudos ficou assentado o entroncamento, na estação de Sítio, com a E.F. D. Pedro II, tendo sido aprovado pelo Presidente da Província, sob a base de bitola provisória máxima de um metro, todo o traçado da estrada até São João del-Rei. Atendendo, entretanto, às condições da zona e a razões de ordem econômica, estabeleceu-se, em definitivo, a bitola de 0,76m.

A expectativa da chegada da ferrovia foi enorme. N’“O Arauto de Minas” constam depoimentos inflamados em prol da ferrovia, até mesmo poesias⁵⁴. A ferrovia

⁴⁹ V. Hugo Caramuru. *Histórias da EFOM e Sucessoras*. In: Demerval José Pimenta, Arysburê Batista Eleutério, Hugo Caramuru. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte-MG, SESC/MG, 2003, p. 82.

⁵⁰ Ver Apêndice 5.

⁵¹ Na época, representante conservador na Assembléia Provincial, logo eleito para a Câmara dos Deputados do Império.

⁵² *Loc. cit.* Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, p. 6. Cf. Afonso de Alencastro Graça Filho. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo, Annablume, 2002, p. 186.

⁵³ Paul E. Waters. *West of Minas Narrow Gauge*. P. E. Waters & Associates, s.l., 2001, p. 5.

⁵⁴ Ver Apêndice 6.

parece ter mobilizado uma parcela considerável da população, inclusive na compra de ações, como podemos ver n'“O Arauto de Minas”:

Agora o que caracteriza particularmente este cometimento é a accentuada feição popular que elle tomou. Não forão só grandes capitalistas que a elle vieram trazer auxilio dos seus capitaes.

Bem ao contrario.

Os pequenos, os menos favorecidos da fortuna, concorrerão em grande numero a trazer á commum empreza o peculio das suas economias. Uma grande maioria de accionista não possue mais de 5 acções cada um e ha muitos que subscreveram uma só, ou porque a mais não chegavão seus recursos, ou porque para outros fins precisavão de seus modestos haveres.

(...)

Outros tomarão d'aqui lição, e ficarão sabendo que os pequenos capitaes reunidos e bem dirigidos podem obter grandes conquistas no commercio, na industria, na vida publica⁵⁵.

Em 30 de setembro de 1880 foi aberto o tráfego, com a inauguração das estações de Sítio e Barroso, além do posto telegráfico de Ilhéus⁵⁶, totalizando 49 quilômetros que custaram 330:888\$876, ou seja 7:000\$000 por quilômetro construído, dispunha nesse momento a Companhia de duas locomotivas fabricadas pela norte-americana “Baldwin Locomotive Works” de Philadelphia, e alguns carros e vagões⁵⁷ construídos nas oficinas da Pedro II⁵⁸.

Entre a abertura de tráfego da 1ª e da 2ª seção funcionou um serviço de navegação no Rio das Mortes, ligando Barroso à São João del-Rei. Sem a ferrovia não haveria motivos para sua existência dessa navegação que concorreu diretamente com as tropas que se limitaram, neste momento, em ligar Barroso à São João del-Rei:

Esta empreza que se denominará – Navegação do Rio das Mortes, por ter de se utilizar por meio de barcos – apropriados á navegação d'este rio, em cerca de sete léguas, entre São João d'El-Rei e Barroso, se encarregará de receber e expedir carga de S. João para todos os lugares servidos pela estrada de D. Pedro 2º, e seus ramaes, cobrando um frete nímiamente (sic) barato em relação ao que actualmente se cobra do Sitio á esta Cidade⁵⁹.

Em fins de julho de 1881, terminada a construção de todo o trecho, até São João del-Rei, foi posto em tráfego o seguinte material rodante : 4 locomotivas, 4 carros

⁵⁵ “O Arauto de Minas”. Ano II, ed.11, 23/06/1878.

⁵⁶ Renomeado posteriormente para Padre Brito.

⁵⁷ Para o transporte de passageiros e para o transporte de cargas respectivamente.

⁵⁸ Loc. cit. Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, p. 7.

⁵⁹ “O Arauto de Minas”. Ano II, ed. 38, 01/01/1879.

de 1ª. classe, 4 de 2ª classe., 1 de luxo, 2 de bagagens, 2 de animais, 15 vagões fechados, 10 abertos e 1 carro guindaste⁶⁰. Com esse material e a existência de 4 estações : Sítio, Barroso, São José del-Rei⁶¹, São João del-Rei e dois postos telegráficos, Ilhéus e Capão Redondo, foi feita a inauguração oficial de toda a linha, em 28 de agosto de 1881, com a presença do Imperador D. Pedro II e dois ministros, Agricultura e Marinha⁶².

2.3 – O Saldo Político

No contexto logo anterior à chegada da ferrovia na cidade tanto conservadores como liberais buscaram se apropriar do trem como símbolo do poder. Agostini nos mostra um embate entre os periódicos “O Arauto de Minas” e o “Tribuna do Povo”, representando respectivamente o Partido Conservador e o Partido Liberal na cidade na época da chegada da ferrovia. Segundo Agostini,

*(...) com o advento da Revolução Industrial, dos transportes, os binômios velocidade/riqueza e progresso/modernidade se fundem no Brasil pré-modernista. Velocidade e riqueza foram os principais protagonistas nas festas de inauguração perante toda sociedade, e vinham aumentando em importância. Progresso e modernidade simbolizavam poder.*⁶³

Ainda de acordo com a autora, os trilhos traziam consigo a esperança num grande futuro.

*No caso em questão, o poder simbólico estava vinculado ao capital simbólico disputado pelos partidos imperiais que possuíam atitudes, interesses, práticas e ações semelhantes. O que diferenciava, no plano do capital simbólico, era apenas a hegemonia do partido monopolizador do conceito. Logo, o simbolismo era um bem particular onde a disputa acontecia entre iguais, dominantes versus dominantes.*⁶⁴

Os conservadores saíram na frente desta disputa, tendo um partidário, o deputado Aureliano Mourão como presidente da diretoria da Estrada de Ferro do Oeste. Este fato colocou mais ainda em evidência a disputa pelo símbolo da modernidade e do progresso, a ferrovia, com trocas de farpas entre liberais e conservadores:

⁶⁰ Loc. cit. Relatório da Estrada de Ferro Oeste de Minas de 1882, p. 12.

⁶¹ Renomeada posteriormente para Tiradentes.

⁶² V. Relatório da Estrada de Ferro Oeste de Minas de 1882, p. 25.

⁶³ Alzenira da Silva Agostini. *O Impacto da Ferrovia na São João del-Rei Oitocentista*. Monografia do curso de especialização “História de Minas – século XIX” da FUNREI, 1996, p.14.

⁶⁴ Alzenira da Silva Agostini. *O Impacto da Ferrovia na São João del-Rei Oitocentista*. Monografia do curso de especialização “História de Minas – século XIX” da FUNREI, 1996, 1996, p.16.

*Acaba de chegar do Sitio onde fora assistir o assentamento dos primeiros trilhos, na estrada de ferro d'Oeste, o nosso distinto correligionário Sr. Dr. Aureliano Martins de Carvalho Mourão (...) e diante dos prodígios operários parte de sua energia e inteligência e rir-se dos parlapatões liberais.*⁶⁵

Aureliano Mourão, presidente da E.F. Oeste, aparecia no periódico conservador como o elemento principal do engrandecimento e prosperidade de São João del-Rei. Os conservadores apropriaram-se de modo mais eficaz do símbolo do progresso e modernidade como instrumento de dominação, obtendo a direção do empreendimento, e alcançaram triunfo no pleito eleitoral de 1880. Na eleição municipal tiveram um resultado final com esmagadora vitória pela eleição de vereadores em todo o município. Os eleitores e a sociedade como um todo pareciam já dominados pelos conservadores. Nas eleições gerais de 1881, os conservadores reafirmaram o seu poder vencendo também nas eleições para a representação nacional:

*Os conservadores que apregoavam uma maioria absoluta no distrito não encontrarão obstáculos em seus intentos, porque lança mão de todos os meios, ainda os mais inconfessáveis, para triunfos*⁶⁶.

A partir do fim do Levante Liberal de 1842, os conservadores passaram a ser a principal força política na cidade. A ferrovia provavelmente concentrou mais ainda essa força nas mãos deles. Para Agostini,

*(...) a ferrovia foi igual a progresso e modernidade, o símbolo foi garantia de obediência social, pelo menos no que diz respeito a opção eleitoral, graças à melhoria e incremento, ao menos de imediato, do número de indústrias, o aumento do valor das terras, a cessação das despesas públicas, uma vez que a estrada (de rodagem) ia ser substituída pela linha férrea, a influência das facilidades de comunicação (...)*⁶⁷

entre outros benefícios trazidos pela ferrovia. Prova disto é que nas eleições nacionais de 31 de Agosto de 1889, portanto 8 anos depois da implantação da ferrovia, Aureliano Mourão ainda colhia frutos da apropriação do trem como símbolo de poder, pelo menos

⁶⁵ "O Arauto de Minas". Ed. 54, 19/03/1878.

⁶⁶ "Tribuna do Povo", de 17/12/1881. Apud. Alzenira da Silva Agostini. *O Impacto da Ferrovia na São João del-Rei Oitocentista*. Monografia do curso de especialização "História de Minas – século XIX" da FUNREI, 1996, p.20.

⁶⁷ Alzenira da Silva Agostini. *O Impacto da Ferrovia na São João del-Rei Oitocentista*. Monografia do curso de especialização "História de Minas – século XIX" da FUNREI, 1996, pp.20-21.

no núcleo urbano de São João del-Rei. Ele foi o candidato mais votado no referido núcleo urbano, tendo 78, contra 57, 35 e 31 dos demais candidatos; além disso, ele obteve números consideráveis nos distritos de Santa Rita, Conceição e Ibituruna, distritos atendidos pela ferrovia; no distrito Nazaré foram 21 votos contra 1 de cada dos outros candidatos⁶⁸ distrito também atendido pela ferrovia.

A ferrovia deixou suas marcas na política local, concentrando ainda mais o poder nas mãos dos conservadores até o fim do Império. Com a direção da E.F. Oeste, os conservadores conquistaram a maior parte do eleitorado de São João del-Rei. Vários nomes ligados à ferrovia se ligaram ao meio político na época, além de Aureliano Mourão, atuaram na Câmara de Vereadores da cidade Leite de Castro, Antônio Rocha, Hermillo Alves.

⁶⁸ "A Pátria Mineira". Ed. 17, 05/09/1889.

Capítulo 3 – Os Impactos Físicos no Núcleo Urbano de São João del-Rei

3.1 – A Expansão da Oeste de Minas

Neste item procuraremos mostrar o que foi a E.F. Oeste de Minas a partir da expansão de sua rede, iniciada em 1887, passando pela navegação, pela construção da linha de bitola métrica que ligou a E.F. Goiás, em Formiga, à Barra Mansa na região sul-fluminense. Além de tocar no período da liquidação forçada e na aquisição pelo Governo Federal.

Procurando meios para seu desenvolvimento, a Companhia buscou prolongar a sua linha, tratando logo de adquirir a concessão, então existente, de uma estrada de ferro que, partindo de São João del-Rei, se dirigisse a Oliveira, com um ramal para Ribeirão Vermelho. Tratou também de auxiliar a criação de núcleos de imigrantes ao longo da zona percorrida pela estrada e ao longo da que viria ser percorrida, buscando com essas ações a prosperidade da empresa que viria com o crescimento da produção.

Um dos primeiros atos da diretoria da Oeste eleita em 9 de setembro de 1884 foi adquirir a Estrada de Ferro de São João del-Rei a Oliveira⁶⁹. No início de 1886 a Oeste inaugurou os trabalhos de construção em São João del-Rei⁷⁰. Em outubro de 1887 foi inaugurado o trecho até Oliveira e em abril de 1888 o de Ribeirão Vermelho, pontos terminais da concessão. O traçado, na extensão de 221 quilômetros, sendo 172 do tronco e 49 do ramal, estendia-se por um lado até Oliveira e por outro, pela margem direita do Rio Grande, até a foz do Ribeirão Vermelho, que ficaria como ponto inicial da franca navegação daquele rio⁷¹, tendo como ponto terminal a foz do rio Sapucaí. A Oeste obteve privilégio exclusivo, por 10 anos, para a respectiva exploração⁷².

O estabelecimento de tal navegação, num percurso de mais de 200 quilômetros, foi assunto de preocupação da Companhia, pelas grandes vantagens que ela poderia obter, por se tratar de uma zona percorrida pelo mesmo rio, de terras férteis, sem vias de comunicações rápidas e baratas. A navegação, o prolongamento da linha em bitola de 0,76m até Ribeirão Vermelho e Oliveira e, posteriormente, o início da

⁶⁹ V. Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, p. 12.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Iniciada em 1889, v. Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, pp. 16-18.

operação na linha de bitola métrica que partia de Ribeirão Vermelho em direção à Barra Mansa e à Goiás⁷³, trouxeram para a Oeste cargas de café produzidas na região sul de Minas que até então não era carga típica desta estrada.

Como disse Carlos de Laet, a intenção da Oeste era fazer a interligação entre as bacias dos rios Grande e São Francisco. Aproveitando-se da caducidade do contrato existente para a construção da Estrada de Ferro de Pitangui, a Companhia solicitou permissão ao governo de Minas Gerais para a construção do trecho de Oliveira àquela cidade, solicitando que a estrada partisse para a referida zona, não da Estrada de Ferro D. Pedro II, mas da Oeste de Minas. Em 1889 iniciaram-se os trabalhos, procurando fazer o prolongamento da estrada pelo vale do rio Pará até o alto São Francisco com ramais para Itapecerica e Pitangui.

O ponto terminal fora fixado na foz do rio Paraopeba, no encontro com o São Francisco. A inauguração da estação Paraopeba se deu a 10 de fevereiro de 1894⁷⁴, no quilômetro 602, que ficou como ponto terminal da linha de bitola de 0,76m até 1960. O ramal de Pitangui só mais tarde foi inaugurado, em 1907⁷⁵, já sob a administração federal.

Para a realização destes trabalhos de construção e de outros da ferrovia foi contraído um empréstimo externo de 22.450.000 marcos, a juros de 5% ao ano, por intermédio do “Brazilianische Bank für Deutschland”⁷⁶.

Em 31 de dezembro de 1895 era a seguinte a extensão total da rede na bitola de 0,76m ligando a E.F. Central do Brasil às bacias hidrográficas dos rios Grande e São Francisco⁷⁷:

Linha Tronco - Sítio a Barra do Paraopeba – 601,8 km
Ramal de Ribeirão Vermelho – 48,757 km
Ramal de Itapecerica – 35,5 km
Total – 686,057 km

A Companhia foi levada a liquidação forçada em 1900. Daquela data à da aquisição pelo Governo Federal, em junho de 1903, foi o acervo entregue à gerência do Banco Alemão “Brazilianische Bank für Deutschland” e do Governo Federal.

⁷³ A operação de trens foi iniciada em 1895, mas a conclusão de toda linha de Formiga à Barra Mansa deu-se em 1915, v. Hugo Caramuru. *Histórias da EFOM e Sucessoras*. In: Demerval José Pimenta, Arysbure Batista Eleutério, Hugo Caramuru. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte-MG, SESC/MG, 2003, p. 83.

⁷⁴ Paul E. Waters. *West of Minas Narrow Gauge*. P. E. Waters & Associates, s.l., 2001, p. 11.

⁷⁵ *Op. cit.*, p. 15.

⁷⁶ Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, p. 15.

⁷⁷ Paul E. Waters. *West of Minas Narrow Gauge*. P. E. Waters & Associates, s.l., 2001, pp. 69-70.

Com o termo da falência foi a Estrada levada a hasta pública. O leilão ocorreu em 13 de junho de 1903, no Rio de Janeiro. A Fazenda Federal ficou proprietária da Estrada, pelo preço de 15.600:000\$000⁷⁸.

Augusto César de Pinna, superintendente da Estrada, nomeado pelos síndicos, depois seu primeiro diretor na administração federal, assim se referiu, no relatório que apresentou ao governo em 1903:

“Na presente liquidação forçada deu-se uma anormalidade digna de reparo nos anais das liquidações forçadas, pois é fato corrente serem os acervos confiados a liquidantes, gravados com sérias despesas e além disso por via de regra depreciados por força de circunstâncias, de modo que esses bens são afinal arrematados ou comprados por ínfimo valor e em precaríssimas condições de conservação. Na liquidação da Oeste de Minas deu-se o diametralmente oposto: o acervo foi valorizado de muitas centenas de contos de réis, e provado ficou a sociedade que, apesar do déficit na bitola 1m, que durará enquanto não for feita a ligação com Barra Mansa, a Estrada tinha elementos de vida e havia meio de se conjurar o déficit geral, que de longa data agravava esta empresa: teria bastado um pouco de competência e abnegação”⁷⁹.

Mesmo antes da liquidação forçada, a Oeste de Minas já buscava atingir Barra Mansa (para o sul), em direção a Goiás (para ao norte)⁸⁰, o que ganhou fôlego com a aquisição da companhia pelo Governo Federal. Os trechos de Barra Mansa a Cedro⁸¹ e o de Barra Mansa a Rio Claro estiveram sob a administração da E.F. Central do Brasil, com todo material fixo e rodante, entre junho de 1904 e outubro de 1909, quando foram devolvidos à Oeste de Minas.

Desde 1907 existia a E.F. Goiás, que iniciava seus trilhos onde terminava a Oeste, em Formiga. A Oeste buscava descer a serra da Mantiqueira até Barra Mansa, na linha da E.F. D. Pedro II e atingir o mar através de Angra dos Reis. Partindo de Lavras (1895), atingia Paulo Freitas em 1898; Traituba, em 1903; São Vicente, em 1912; Andrelândia, na época Turvo, em 1914⁸²; e ainda nesse mesmo ano chegava em Arantes⁸³. A serra era uma imensa barreira a ser transposta. Resolvidos os problemas da travessia serra a linha, partindo de Arantes, a linha da Oeste cruzou por cima a linha

⁷⁸ Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, p. 32.

⁷⁹ *Apud.* Mucio Jansen Vaz. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922, p. 31.

⁸⁰ V. Carlos de Laet. *Em Minas*. 2ª ed. São Paulo, Globo, 1993, p. 16. Cf. “A Pátria Mineira”. A partir da edição 76, de 23/10/1890.

⁸¹ Renomeada posteriormente para Passa-Vinte.

⁸² V. Hugo Caramuru. *Histórias da EFOM e Sucessoras*. In: Demerval José Pimenta, Arysburê Batista Eleutério, Hugo Caramuru. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte-MG, SESC/MG, 2003, p. 83.

⁸³ Renomeada posteriormente para Arantina.

da E.F. Sapucaí, em Rutilo, e se encontrou com os trilhos que vinham de Barra Mansa. A ligação só foi efetivada em 25 de maio de 1915.



Mapa 1 - A E.F. Oeste de Minas em 1915. Modificado pelo autor, utilizando com base em um mapa da Rede Mineira de Viação encontrado no sítio (www.vfco.com.br), informações que constam no sítio (www.estacoesferroviarias.com.br) e na bibliografia utilizada.

3.2 – O Crescimento, Melhorias e a Industrialização em São João del-Rei

Com a chegada da ferrovia e, principalmente, com sua expansão, a cidade de São João del-Rei passa a concentrar grande parte de sua expansão urbana acompanhando os trilhos, tendendo progressivamente aproximar-se do arrabalde de Matosinhos e do núcleos de imigração das colônias do Marçal e do José Teodoro, ela dá uma noção de como o crescimento da cidade foi orientado pela ferrovia.

Conforme indica Graça Filho, o núcleo urbano de São João del-Rei encontrava-se, no último quartel do século XIX, em acelerado processo de urbanização⁸⁴. Numa análise rasteira do crescimento da cidade a partir de fins do Oitocentos é possível verificar a decisiva influência da ferrovia como guia deste crescimento.



Mapa 2 - Fonte: LIMA, Sérgio José Fagundes de Souza. *Arquitetura São-Joanense do Século XVIII ao XX*. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São João del-Rei*. Vol. VIII. São João del-Rei: Gráfica da APAE, 1995. Modificado pelo autor.

Notamos no mapa acima que a área marcada que apresentou crescimento a partir de fins do século XIX se concentra na área do entorno da estação ferroviária. Podemos afirmar que a ferrovia influenciou diretamente como orientadora deste crescimento,

⁸⁴ Afonso de Alencastro Graça Filho. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais São João del-Rei (1831-1888)*. São Paulo, Annablume, 2002, p. 133.

já que para seu funcionamento era exigido um contingente enorme de mão-de-obra na operação e nas oficinas inauguradas em 1882, estes trabalhadores passaram a habitar o mais próximo possível do local de trabalho. Além disso, casas comerciais dos mais variados tipos se instalaram nas proximidades da estação, hotéis e casas comerciais de todo tipo. O eixo do comércio foi aos poucos se deslocando para a rua Paissandú⁸⁵.

Com a chegada da ferrovia na cidade várias melhorias foram introduzidas nos serviços urbanos. Não perdendo de vista que este período, de fins do Império e início da República, foi, em várias regiões do país, de modernização da indústria e da introdução de melhoramentos nos serviços urbanos⁸⁶.

O periódico “A Pátria Mineira”, em fevereiro de 1892, faz um balanço do que ocorrera nos dois anos anteriores, o que dá noção do crescimento ocorrido em tão pouco tempo:

“No decurso dos dous ultimos annos em nossa cidade mais de cem prédios; abriram-se diversos hotéis (...); fundaram-se duas companhias industriaes e um banco (...); estabeleceram-se mais tres relojoarias (...); mais trez (sic) alfaiatarias; diversas officinas de sapateiros; tres institutos de educação (...); organizaram-se diversas associações, sendo duas de beneficencia; finalmente abriu-se mais uma rua aprasivel, a das Mangueiras .*

Por outra parte, apesar do augmento das construcções, não se encontram predios desoccupados; os alugueis das casas têm subido de preço, há emprego e serviço para quntos procuraram trabbalho e não obstante o alto preço de todos os generos, tem desaparecido em grande parte a mendicidade, que nos sabbados infestava as ruas da cidade”⁸⁷.

Parece que a cidade manteve um bom ritmo de melhoria. Em fevereiro de 1909, o periódico “A Opinião” afirma que:

“(...) vivemos em uma cidade que, por seu commercio e sua população occupa talvez o terceiro ou quarto logar no Estado de Minas (...), poucos municipios mineiros terão uma renda superior á de S. João d’El-Rey”⁸⁸.

⁸⁵ Hoje avenida Presidente Tancredo Neves. V. Sebastião Cintra. *Nomeclatura de Ruas de São João del-Rei*. Juiz de Fora-MG, Zas Gráfica e Editora, 1988, p.07. Nos periódicos é possível notar o aparecimento de novos estabelecimentos nesta rua através dos anúncios de casas comerciais. A rua localizada entre o prédio da Câmara Municipal (atual Prefeitura) e a estação ferroviária também concentrou grande parte destas casas comerciais, neta rua localizavam-se o Hotel Oeste, juntamente com a sede da companhia, o Teatro Municipal (1909), casa inglesa de importação e exportação “Hopkins and Hopkins”, com sede no Rio de Janeiro, entre outras. A região próxima a estação ferroviária tornou a mais dinâmica da cidade dos dois lados do Córrego do Lenheiro.

⁸⁶ V. José Miguel Arias Neto. *Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização*. In: Jorge Ferreira e Lucília de Almeida Neves Delgado (orgs.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

* Hoje rua Comendador Costa. V. Carlos de Laet. *Em Minas*. 2ª ed., São Paulo, Globo, 1993, p.27.

⁸⁷ “A Pátria Mineira”. Ed. 139, 11/02/1892.

⁸⁸ “A Opinião”. Ano II, ed. 61, 06/02/1909.

O serviço de telégrafos foi feito pela Oeste de Minas, para “qualquer parte do mundo em que tenha chegado o fio telegraphico”⁸⁹, até 1896, quando foi inaugurada aqui uma estação do Telégrafo Nacional⁹⁰.

Em 1887 foram feitos melhoramentos nos sistemas de captação e distribuição de água na cidade com a participação do engenheiro da Oeste Hermillo Alves⁹¹. Em 1893, a Câmara cria uma empresa para cuidar da canalização de água potável e para promover o calçamento na cidade⁹². Em 1915 foi feita uma grande ampliação nestes sistemas de captação de distribuição de água, passando atender ao Bairro das Fábricas e Matosinhos, além de se modernizar e ampliar também a rede de captação de esgotos⁹³. Entre 1887 e 1915, estes bairros, principalmente o bairro das Fábricas, passaram de algumas chácaras esparsas à consideráveis concentrações populacionais como podemos conferir na ilustração 1. Em 1893 inaugurou-se o Teatro Municipal⁹⁴. Em 1900 foi inaugurado em São João o serviço de iluminação elétrica, encampado pelo município no mesmo ano. A oferta de energia elétrica, segundo Augusto Viegas, proporcionou à cidade um “surto de progresso que de então por diante experimentou”⁹⁵.

A chegada de indústrias ocorreu pela presença da ferrovia. Estas indústrias se instalaram às margens da ferrovia de modo a facilitar a chegada de matérias-primas e o escoamento da sua produção. No período abrangido por esta monografia se instalaram às margens da ferrovia a Companhia Industrial Sanjoanense⁹⁶ e a Ferreira Guimarães & Cia (Fábrica de Tecidos Brasil)⁹⁷, ambas na av. Leite de Castro, e uma fábrica de laticínios⁹⁸ em Matosinhos. Gaio Sobrinho aponta o surgimento de fábricas em outros segmentos e em outros locais da cidade neste período de 1881 a 1915: fábricas de massas alimentícias, de móveis e colchões, de bebidas, de artefatos de folhas de flandres, alfaiatarias, entre outras⁹⁹.

⁸⁹ “A Pátria Mineira”. Ed. 17, 05/09/1889.

⁹⁰ Augusto Viegas. Notícia de São João del-Rei. 3ª ed., Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1969, p. 122.

⁹¹ *Op. cit.* pp. 95-96.

⁹² “A Pátria Mineira”. Ed. 188, 09/02/1893.

⁹³ Augusto Viegas. Notícia de São João del-Rei. 3ª ed., Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1969, p. 96.

⁹⁴ A Pátria Mineira. Ed. 188, 09/02/1893.

⁹⁵ Augusto Viegas. Notícia de São João del-Rei. 3ª ed., Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1969, p. 99.

⁹⁶ Antônio Gaio Sobrinho. *História do Comércio em São João del-Rei*. São João del-Rei-MG, Edição do autor, 1997, p. 74.

⁹⁷ Fundada em 1912. V: *ibid.*

⁹⁸ “A fábrica de laticínios dos srs. Lobato & Filhos, montada com todo esmero em Mattosinhos, e que não tem outra congênere no Estado”. Claro que os jornais podem exagerar, mas nos parece que foi um laticínio de porte considerável. “A Opinião”. Ano II, ed. 69, 06/03/1909.

⁹⁹ Antônio Gaio Sobrinho. *História do Comércio em São João del-Rei*. São João del-Rei-MG, Edição do autor, 1997, pp. 74-78.

A Cia. Industrial Sanjoanense contou por vários anos com um ramal ferroviário de alguns poucos metros que entrava no pátio da fábrica. Junto à fábrica desta empresa foi criada uma vila operária que, sem dúvida, deu grande impulso ao povoamento desta região.



Ilustração 1 - Foto da década de 1920. Acervo ASPEF: Associação São-Joanense de Preservação e Estudos Ferroviários.

A foto acima dá uma noção de como o crescimento da cidade foi orientado pela ferrovia. A avenida Leite de Castro, com uma pista de cada lado da ferrovia, concentrou a maior parte do crescimento populacional da cidade até o surgimento de outras indústrias no arrabalde de Matosinhos, que passava então dividir este crescimento. Esta avenida termina nas proximidades do núcleo colonial do Marçal.

Em 1891 foi fundada a Companhia Agrícola e Industrial Oeste de Minas, em cujos estatutos se propunha “promover a cultura da uva em São João del-Rei, Tiradentes, Bom Sucesso, Lavras e Oliveira. (...). Fabricar vinho, álcool e vinagre (...). Cultivar mandioca e anileira (...). Explorar a indústria de cera e cerâmica”¹⁰⁰. Esta empresa se propunha atuar em toda a área abrangida pela E.F. Oeste de Minas e contava com a promessa do governo de promover a imigração. De fato, ela trabalharia fundamentalmente com mão-de-obra de imigrantes que seriam instalados em colônias ao longo da ferrovia.

¹⁰⁰ “A Pátria Mineira”. Ed. 97, 19/03/1891.

3.2 – A Imigração e a Ferrovia

Este não se propõe ser um trabalho específico sobre a imigração italiana em São João del-Rei, ele somente toca em aspectos que ligamos à ferrovia e seus impactos. Como vimos no segundo capítulo, se vislumbrava a ferrovia como fator de incentivo à vinda de mão-de-obra européia:

Só estas estradas resolvem o problema da colonização, vital para a nossa prosperidade, pela revolução social produzida pela LEI AUREA (sic).

Os Europeus, que justamente preferimos para colonização, acostumados á rápida locomoção e ao contacto immediato com os grandes mercados, não se resignam a viver no quasi isolamento em que se acha a nossa população, exigem taes meios de transporte pelo grande e certo resultado de dar valor a toda sorte de producção ainda a mais insignificante.¹⁰¹

Na construção das primeiras seções da Oeste se utilizou um contingente considerável de imigrantes portugueses, que possivelmente foram trazidos pelo empreiteiro Antônio Rocha. Mas a idéia que se amadurece e que se concretiza, com interesse direto da companhia de estradas de ferro e das autoridades municipais, a partir de 1886¹⁰² é a da fundação de um núcleo colonial:

S. Ex.^a o Sñr. Conselheiro Rodrigo Silva, digno Ministro da Agricultura, vivamente interessado pelo desenvolvimento das estradas de ferro no Brazil e pelo povoamento de seu uberrimo sólo, iniciou a fundação de um núcleo colonial proximo á cidade de S. João d’El-Rey, comettimento este já em via de execução. Este grande beneficio instantemente reclamado não só por esta Directoria como pelos poderes constituídos do municipio de S. João, muito contribuirá para o progresso daquella zona e creditos da emigração em virtude da uberidade do terreno e amenidade do clima (...) escolhida para a fundação da colonia.¹⁰³

O núcleo foi destinado exclusivamente a colonos italianos. Estes e seus descendentes deram uma grande contribuição para o progresso da indústria têxtil em São João del-Rei. Marcelino diz que “a imigração em São João del-Rei teve como condicionante a política de alguns fazendeiros de recusarem a empregar mão-de-obra estrangeira em suas propriedades [sendo] os imigrantes italianos recusados pelos

¹⁰¹ “O Arauto de Minas”. Ano I, ed. 05, 08/04/1877.

¹⁰² Augusto Viegas. Notícia de São João del-Rei. 3ª ed., Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1969, p. 116.

¹⁰³ Relatório da Estrada de Ferro Oeste de Minas de 1888, p. 06.

fazendeiros (...) encaminhados para o Núcleo Colonial Marçal e José Theodoro”¹⁰⁴. cremos que houve um exagero nesta afirmação, a idéia de atrair imigrantes para São João del-Rei se fortaleceu com a possibilidade da chegada da ferrovia na cidade. Este trecho acima mostra uma situação diferente. Não foram somente os imigrantes recusados por fazendeiros que formaram o núcleo do Marçal. A intenção das autoridades, da Cia. de estrada de ferro e, posteriormente da Cia. Agrícola era de formar núcleos coloniais, habitando assim as áreas de atuação destas empresas que eram pouco povoadas e, ao mesmo, promovendo o “embranquecimento” e a “europeização” da população local. Seriam oferecidos ao imigrante um lote de terras, a subvenção estatal e a garantia de mercado para seus produtos, a Cia. Agrícola Oeste de Minas compraria a produção destes imigrantes e a ferrovia garantiria o escoamento desta produção. Esta política de implantação de novos núcleos não implementada ficando restrita ao núcleo colonial de São João del-Rei. Temos elementos suficientes para afirmar que a implantação do núcleo colonial na região se concretizou pela existência da ferrovia.

Segundo Marcelino, os colonos italianos experimentaram duas fases com situações administrativas distintas dentro do núcleo. A primeira, de 1888 até 1894, é marcada pela falta de interesse do Estado em prestar assistência ao núcleo. Os imigrantes italianos tiveram que buscar alternativas para tirarem o sustento. No periódico “A Pátria Mineira” de 01 de Agosto de 1889 já trouxe notícias sobre o estado de abandono em que se encontravam os colonos e que a demora para o pagamento das habitações em construção “poderia acarretar desanimo aos colonos”¹⁰⁵. Nesta fase, o Estado pretendia desalojar os imigrantes do núcleo para construir a capital mineira naquela área. Tal período de abandono levou a várias reclamações dos imigrantes à Câmara Municipal de São João del-Rei. Os relatos de Carlos de Laet sobre a várzea do Marçal retratam esse estado de abandono:

A várzea do Marçal (...) tem ultimamente adquirido fama, e não pequena, por ser um dos pontos indigitados para o assentamento da futura capital do Estado de Minas.

(...)

*Tudo isso (...) está quase desabitado. Apenas vinte fogos contaram os engenheiros em área de tamahas dimensões! Raros colonos cultivam algumas hortaliças ou entregam-se à destruição do mato para fazer lenha.*¹⁰⁶

¹⁰⁴ Luiz Cláudio Marcelino. *Imigrantes Italianos: uma Experiência de Vida no Núcleo Colonial Marçal e José Theodoro*. Trabalho apresentado na disciplina “Geografia Aplicada A” do Curso de Geografia da UFMG, 2003, p. 35.

¹⁰⁵ “A Pátria Mineira”. Ed. 12, 01/08/1889.

¹⁰⁶ Carlos de Laet. *Em Minas*. 2ª ed., São Paulo, Globo, 1993, pp. 40-41.

A segunda fase começa a partir de 1894, quando se define o local para se assentar a nova capital, e vai até a emancipação do núcleo em 1900¹⁰⁷. Nesta fase o Estado investiu e fiscalizou os núcleos coloniais. O núcleo são-joanense passou a contar com o administrador nomeado pelo município, neste interregno ocorreu a maior prosperidade do núcleo. Várias casas, pontes e estradas foram construídas. A produção agropecuária aumentou e a indústria de olaria expandiu a produção de tijolos e telhas¹⁰⁸. Com as melhorias, o núcleo conseguiu a emancipação, passando a se manter sem a tutela do Estado, e foi integrado ao município de São João del-Rei.

Em São João del-Rei, alguns dos imigrantes italianos e seus descendentes se integraram à sociedade são-joanense e participaram da atividade comercial e industrial da cidade. Alguns imigrantes, com o apoio da Câmara Municipal¹⁰⁹, deixaram a lavoura e partiram para a atividade comercial na cidade. Outros imigrantes ou descendentes tornaram-se operários na indústria têxtil.

A imigração italiana em São João del-Rei possibilitou o aumento da população, influenciou a diversificação do comércio da cidade, os imigrantes forneceram produtos de olaria para construção de novas edificações, aumentaram a oferta de produtos agropecuários na região e forneceram mão-de-obra para o desenvolvimento da indústria têxtil¹¹⁰.

Favorecendo o aumento do contato entre a população do núcleo com a cidade e, além do contato, a integração do núcleo à mesma, foi inaugurado em 21 de abril de 1910¹¹¹, o ramal ferroviário da E.F. Oeste de Minas ligando São João del-Rei a Águas Santas. O ramal ferroviário de 11,805¹¹² km partia da estação Chagas Dória, em Matosinhos, atravessava o rio das Mortes, cortava a colônia do Marçal e ia até o balneário de Águas Santas. Este ramal melhorou as comunicações e agilizou o fluxo de mercadorias e passageiros do núcleo colonial ao núcleo urbano de São João del-Rei.

¹⁰⁷ Decreto estadual nº 1392 de 02 de julho de 1900. Com isso, foram alienadas as terras ali existentes e não ocupadas e o núcleo ficou sujeito à legislação da Câmara Municipal de São João del-Rei.

¹⁰⁸ V. Luiz Cláudio Marcelino. *Imigrantes Italianos: uma Experiência de Vida no Núcleo Colonial Marçal e José Theodoro*. Trabalho apresentado na disciplina “Geografia Aplicada A” do Curso de Geografia da UFMG, 2003, pp. 26-29.

¹⁰⁹ V. *op. cit.* p. 32.

¹¹⁰ V. *op. cit.* pp. 35-36.

¹¹¹ V. Paul E. Waters. *West of Minas Narrow Gauge*. P. E. Waters & Associates, s.l., 2001, pp.15-16.

¹¹² V. *op. cit.*, p.70.

Considerações Finais

Buscamos no capítulo primeiro traçar algumas bases do contexto de expansão ferroviária nacional e internacional no qual se insere a E.F. Oeste de Minas, dentro das possibilidades deste trabalho. Para tanto, buscamos a ferrovia do surgimento até sua expansão mundo afora na “era do capital”, inclusive sua chegada ao Brasil. Dentro do contexto brasileiro, buscamos expor de forma sucinta a expansão das vias férreas durante o Império entrando pelos primeiros anos da República.

No segundo capítulo discutimos o contexto da chegada da ferrovia em São João del-Rei, desde os primeiros movimentos neste sentido até sua concretização em 1881. Vimos, n’“O Arauto de Minas” a partir de 1877, de forma rápida os planos de expansão existentes e um conflito de interesses, camuflado em dois projetos para continuidade da expansão da E.F. D. Pedro II. Isto resultou na escolha do traçado das Taipas em detrimento do traçado do Alto São Francisco. Derrotados, os são-joanenses viram os ventos da modernidade soprarem para outra direção e buscaram uma alternativa para fazer esses ventos soprarem novamente na direção da cidade: a utilização da concessão que já existia que visava o estabelecimento de uma ligação ferroviária entre a E.F. Pedro II e um ponto navegável do Rio Grande, passando por São João del-Rei. Logo após a chegada da Pedro II à Sítio, em 1878, localizada nas vertentes do rio das Mortes, formou-se em São João del-Rei a Companhia Estrada de Ferro d’Oeste para efetivar aquela ligação.

Logo nos primeiros anos, a ferrovia deixou suas marcas na política local. Já na primeira diretoria da Oeste o grupo político do partido conservador tomou a dianteira, ficando em vantagem em relação aos liberais. Os conservadores consolidaram sua hegemonia estando à frente da ferrovia. Aureliano Mourão foi a figura conservadora que mais colheu frutos dessa situação. Outros nomes ligados à ferrovia e que se ligaram ao meio político na época, como Leite de Castro, Antônio Rocha, Hermillo Alves e outros, atuaram no período abordado na Câmara de Vereadores e, até hoje, fazem parte do cotidiano são-joanense com seus nomes em ruas e avenidas da cidade.

As marcas da ferrovia aumentam a partir do início do funcionamento da ferrovia. As tropas de muares tiveram seu percurso se reduzindo a medida em que as ferrovias avançavam pela região. Com a chegada da Oeste em São João del-Rei, a cidade passa somente a receber tropas vindas do “sertão”. A partir de 1887, quando a ferrovia penetra este sertão buscando os vales dos rios Grande e São Francisco, a cidade

também deixa de receber essas tropas. Apesar disso, houve um aumento enorme do fluxo de mercadorias na cidade, facilitação do acesso à novos produtos, diversificação de serviços oferecidos na cidade e maior velocidade de comunicação com outros locais, tanto devido ao “encurtamento” que o trem causava nas distâncias, como com o serviço telegráfico que o acompanhou. Após a ferrovia vieram também melhoramentos gerais nos serviços urbanos da cidade, como melhoramentos na distribuição de água, captação de esgotos, eletricidade, etc.

As marcas da ferrovia são visíveis em vários níveis da sociedade são-joanense, conforme podemos constatar nos periódicos, como a injeção de dinamismo no comércio, o maquinário de suas oficinas que usaram mão-de-obra que se tornou um dos primeiros operariados da região, entre outros vários elementos que proporcionaram mudanças na estrutura social da cidade. A ferrovia preparou o terreno para posterior vinda de instalações industriais de maior porte. Conforme vimos na ilustração e nos mapas colocados acima, a ferrovia concentrou em torno de si o grosso das indústrias instaladas na cidade e, conseqüentemente, do crescimento populacional da cidade a partir do período aqui abordado em diante.

Além disso, os periódicos e os relatórios da E.F. Oeste de Minas nos dão elementos suficientes para afirmar-mos que a Oeste esteve ligada diretamente à vinda de imigrantes e à implantação do núcleo colonial na cidade. A intenção das autoridades era promover o “embranquecimento” e a “europeização” da população local, já à estrada de ferro e, posteriormente também da cia. Agrícola Oeste de Minas interessava a idéia de se formar núcleos coloniais ao longo de suas áreas de atuação, já que eram pouco povoadas.

Apesar do caráter apontador deste trabalho, acreditamos que foi possível perceber algumas das profundas marcas deixadas pela ferrovia na cidade.

Enfim, há várias outras formas de se abordar as ferrovias. Foram muito poucos estudos feitos que trabalham a questão do transporte ferroviário. Com o avanço dos estudos da sociedade brasileira de fins do século XIX e inícios do XX esperamos que possa dar maior impulso aos estudos que contemplem as ferrovias.

Apêndices

Apêndice 1 – DECRETO 100 – 31 DE OUTUBRO DE 1835

O Regente, em nome do Imperador Senhor D. Pedro II, há por bem sancionar e mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembléia Legislativa:

Artigo 1 - O governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo, por espaço de 40 anos, para uso de carros de transporte de gêneros e passageiros.

Artigo 2 - Nos lugares em que a estrada cortar as estradas existentes, ou sobre elas for construída, fica a empresa obrigada a construir outras em tudo iguais às que existiam.

Artigo 3 - O governo poderá conceder a estas companhias os privilégios concedidos à do Rio Doce, nos artigos 5, 6, 8, 9 e 13 do decreto de 17 de setembro do corrente ano, em tudo quanto for aplicável.

Artigo 4 - As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

. 1 - Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por légua, nem por passageiro mais de 90 réis.

. 2 - Dirigir a estrada pelas cidades e vilas que o governo designar, podendo em tudo o mais dar-lhe a direção que melhor lhe parecer.

. 3 - Começar a estrada no prazo de dois anos, a contar do dia que concluírem o contrato com o governo e a fazer cada ano, pelo menos cinco léguas de estrada.

. 4 - Ficar sujeito às multas em que deverão incorrer, conforme o governo estipular, por falharem a qualquer das condições declaradas nos parágrafos antecedentes.

. 5 - Ficam revogadas todas as disposições em contrário.

Antônio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Justiça e Encarregado Interino do Império, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessários. Palácio do Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1835.

Apêndice 2 – O que é Bitola?

Segundo Dicionário Aurélio Século XXI:

“BITOLA

[De or. controversa.]

S. f. 1. Medida reguladora; padrão, estalão, modelo, norma, craveira. 2. Distância que separa os trilhos de uma via férrea; via.

(...) Bitola estreita.

1. Bitola métrica.

2. P. ext. Bitola ferroviária igual ou inferior à bitola métrica.

Bitola larga.

1. Bitola ferroviária de largura superior à bitola métrica, e que, no Brasil, é de 1,60m.

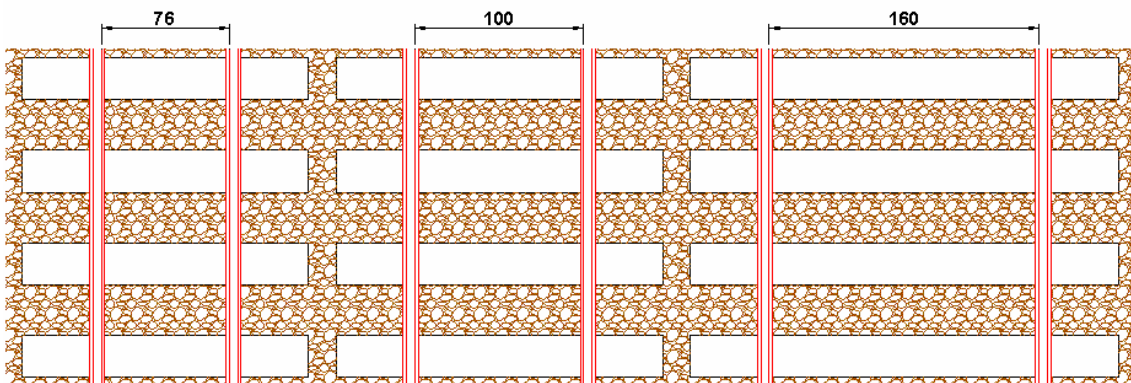
Bitola métrica.

1. Bitola ferroviária de 1m; bitola estreita.

Bitola normal.

Bitola ferroviária de 1,435m”.

Confira o diagrama abaixo:



Fonte: Welber L. Santos. *A Locomotiva a Vapor no Imaginário Ferroviário de São João del-Rei Século XX*. Trabalho da disciplina “Tópicos de História da Cultura” do curso de História da UFSJ, 2004, p.21.

Bitola é a distância entre os trilhos paralelos de uma ferrovia, existem várias, mas as principais estão citadas acima. Os materiais ferroviários, como vagões, carros de passageiros e locomotivas, não são intercambiáveis entre as diferentes bitolas.

Apêndice 3 – Transcrição do contrato elaborado pela Assembléia de Minas Gerais para implantação de estrada de ferro usado pela Oeste de Minas:

“1.º – O governo da Provincia de Minas Geraes, autorizado pela Lei n.º 1.914 de 19 de julho de 1872, concede á Companhia que organisarem os bachareis José de Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira para o fim de construir uma estrada de ferro economica e respectivo telegrapho elétrico entre um ponto da estrada D. Pedro II nas imediações das vertentes do Rio das Mortes e o Rio Grande no logar em que começa a ser navegavel, a subvenção de nove contos de reis por kilometro de estrada construída, ou a garantia de juros de sete por cento sobre os capitaes effectivamente empregados, nunca superiores a quatro mil contos de reis, devendo a companhia, logo depois de organisada definitivamente, optar - ou pela subvenção ou pela garantia - em assembléa geral de seus accionistas, cuja decisão será aceita pelo governo sem contestação, logo que della tiver conhecimento.

2.º – A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do praso de três annos, contados da data em que for definitivamente determinado o traçado da linha férrea D. Pedro II. Não se considerará organisada, sem que seus estatutos sejam registrados no Tribunal do Commercio competente, depois de approvados pelo governo imperial, na forma da Lei n.º 1.083 de 22 de Agosto de 1860.

3.º – Os trabalhos de exploração para determinação do traçado da estrada começarão dentro do praso de anno e meio, de modo que dentro de quatro, contados da data em que for definitivamente determinada a direcção da linha férrea D. Pedro II, seja apresentado á approvação do governo o projecto completo e definitivo, que se comporá de plantas, perfis longitudinaes e transversaes, typos das obras de arte, orçamento detalhado, e um relatorio circumstanciado; podendo, para mais facilidade e commodidade dos trabalhos, ser a apresentação feita por secções.

4.º – Os trabalhos de contrucção da estrada começarão dentro do praso de um anno da data da approvação do projecto definitivo, e deverão ficar concluídos em oito annos.

5.º – Se a companhia não estiver organisada, se os planos não fôrem submettidos á approvação do governo, ou se as obras não começarem nos prazos marcados respectivamente nas clausulas 2ª, 3ª e 4ª, caducará esta concessão, salvo força maior justificada; caso este em que o governo poderá prorogar os prazos respectivos por mais um anno, findo o qual e sem mais formalidades, ficará a Companhia privada dos favores deste contracto”¹¹³. 30 de Abril de 1873.

Autorizado pela Assembléia Provincial em 1872 a concessão de uma estrada de ferro de bitola estreita, nas condições do contrato acima firmado.

¹¹³ In: Francisco Mourão. *Tradições de S. João d'El-Rei*. S. João d'El-Rei, Typ. Commercial, 1924, p. 101.

Apêndice 4 – LEI N.º 2.398 – DE 5 DE NOVEMBRO DE 1877.

“Concede á companhia, que se organizar para a construcção da estrada de ferro de que trata a lei numero 1892, a faculdade de realizar a 1.^a secção até a cidade de São João d’El-Rei, com o capital maximo de 2.400:000\$ réis, independente de levar á effeito a segunda secção.

O Dr. João Capistrano Bandeira de Mello, do Conselho de S. M. o Imperador, lente jubilado da faculdade de direito do Recife, commendador da imperial ordem da Rosa e Presidente da Provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembleia Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1.º Á companhia, que se organizar para construcção da estrada de ferro de que trata a lei n. 1782, fica concedido a faculdade de realizar a 1.^a secção até á cidade de São João d’El-Rei, com o capital maximo de dois mil e quatro centos contos de réis, independente da obrigação de levar á effeito a segunda secção. § unico. Não realisando a companhia a segunda secção, dentro do praso que foi concedido, incorrerá na perda de privilegio, direitos e favores á esta relativos, subsistindo, porém, todos elles quanto a primeira secção, uma vez construida em tempo, até o ponto terminal, que é fixado na referida cidade.

Art. 2.º Ficão revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumprão e fação cumprir, tão inteiramente como nella se contem.

O secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no palacio da presidência da provincia de Minas Geraes, nos cinco dias do mez de Novembro do anno do Nascimento do Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e setenta e sete; quinquagesimo sexto da Independencia e do Imperio.

(L.S.) JOÃO CAPISTRANO BANDEIRA DE MELLO

Para V. Exc. Ver.

Anacleto Queiroga M. Pereira a fêz.

Sellada e publicada nesta Secretaria aos 8 de Novembro de 1877.

Octavio Affonso de Mello”¹¹⁴.

¹¹⁴ “O Arauto de Minas”. Ano I, ed. 37, 18/11/1877.

Apêndice 5 – Relação dos accionistas da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas que realizaram a primeira chamada de 10% ou 20\$000 por ação (transcrita de MOURÃO, Francisco. *Tradições de S. João d'El-Rei*. São João del-Rei-MG: Typ. Commercial, 1924, pp.102-117).

José Maximiano Carneiro	6 acções	120\$000	José Theodoro de Faria	5 acções	100\$000
Antonio José Vianna	1 acção	20\$000	Francisco Honorio de Oliveira	3 acções	60\$000
Francisco Antonio da Silva Rios Junior	1 acção	20\$000	Conselheiro Francisco Januario da Gama Cerqueira	5 acções	100\$000
Martiniano Xavier das Chagas Viegas	3 acções	60\$000	Fonseca Machado & Irmão	5 acções	100\$000
Cónego Francisco Amancio de Assis	10 acções	200\$000	Manoel Vicente Lisboa	10 acções	200\$000
Antonio Gomes Pedroso	20 acções	400\$000	Dr. Francisco Augusto Pereira Lima	5 acções	100\$000
Joaquim Coelho dos Santos	5 acções	100\$000	Joaquim Pereira da Matta	1 acção	20\$000
Francisco de Paula Moreira	5 acções	100\$000	Dr. José Fernandes Moreira	10 acções	200\$000
Aurtliano Dias Raposo	5 acções	100\$000	Domingos da Silva Alves	5 acções	100\$000
José Antonio da Silva Magalhães Junior	4 acções	80\$000	D. Maria José Alves de Magalhães	5 acções	100\$000
D. D. Francisca Bernardina & Irmã	1 acção	20\$000	Messias Ribeiro da Silva	5 acções	100\$000
João Chrysostomo Alves de Magalhães	2 acções	40\$000	Joaquim José Alves de S. Thiago	10 acções	200\$000
João Baptista da Fonseca	5 acções	100\$000	João José de Araujo Oliveira	2 acções	40\$000
Sabino de Almeida Magalhães Junior	10 acções	200\$000	D. Maria Romalina de Oliveira Mafra	2 acções	40\$000
Francisco Domingos Gontijo	5 acções	100\$000	Francisco de Paula Castro	2 acções	40\$000
Francisco Pedro Nogueira	10 acções	200\$000	Dr. Ernesto de Castro Moreira	3 acções	60\$000
Barão do Carandahy	10 acções	200\$000	Custodio de Castro Moreira	5 acções	100\$000
Carlos de Almeida Magalhães	20 acções	400\$000	Antonio José Gomes Carneiro	5 acções	100\$000
Bernardino de Figueiredo Neves	1 acção	20\$000	Pedro Alves Moreira	1 acção	20\$000
Augusto Frederico Müller	2 acções	40\$000	Dr. Francisco Alves Moreira da Rocha	1 acção	20\$000
José Pedro de Ávila	10 acções	200\$000	Dr. Domingos Alves Moreira	5 acções	100\$000
Martinho José de Barros Lima	2 acções	40\$000	Antonio Rodrigues de Mello	1 acção	20\$000
Joaquim Luiz de Medeiros	1 acção	20\$000	João Rodrigues de Mello	7 acções	140\$000
José Maximiano Pereira da Cunha	12 acções	240\$000	D. Felicidade Cardoso de Almeida	10 acções	200\$000
Joaquim Braz de Souza Bracarense	1 acção	20\$000	Antonio José Damaso	10 acções	200\$000
José Antonio de Azevedo	2 acções	40\$000	D. Delfina de Almeida Magalhães	5 acções	100\$000
Antonio Germano Ferreira	3 acções	60\$000	Eugênio de Almeida Magalhães	10 acções	200\$000
Carlos Pereira da Matta Laudares	5 acções	100\$000	José Juvencio Neves	10 acções	200\$000
Padre José Maria Xavier	5 acções	100\$000	Francisco Coelho dos Santos Monteiro	20 acções	400\$000
D. Maria Ignacia Soares	2 acções	40\$000	João Gonçalves Coelho	2 acções	40\$000
Aureliano Corrêa Pereira Pimentel	1 acção	20\$000	Gustavo Antonio de Carvalho	1 acção	20\$000
Francisco Antonio de Mesquita	1 acção	20\$000	Agostinho Moreira Coelho	10 acções	200\$000
Dr. Balbino Candido da Cunha	15 acções	300\$000	José Maximiano Baptista Machado	2 acções	40\$000
Francisco Candido de Souza Pereira	2 acções	40\$000	Joaquim de Castro e Souza	2 acções	40\$000
João da Silva Mourão	45 acções	900\$000	José Rodrigues da Costa	5 acções	100\$000
D. Maria Jacintha Augusta Mourão	5 acções	100\$000	Antonio da Costa Rodrigues	2 acções	40\$000
D. Anna Jacintha de Mattos	5 acções	100\$000	Francisco Ignacio da Silva Franco	5 acções	100\$000
Carlos José Alves	1 acção	20\$000	José de Paula Ferreira da Silva	3 acções	60\$000
João Pereira de Souza	2 acções	40\$000	D. Maria Porcina da Costa Moreira	5 acções	100\$000
D. Delfina Candida de Souza	1 acção	20\$000	Dr. Cornelio Emílio das Neves Milward	10 acções	200\$000
Manoel Venancio do Espirito Santo	10 acções	200\$000	Porfirio José da Costa	4 acções	80\$000
Cornelio Pereira da Silva	10 acções	200\$000	Dr. José Martins de Carvalho Mourão	15 acções	300\$000
D. Maria José Alves de S. Thiago	5 acções	100\$000	Francisco José Cardoso Marques	3 acções	60\$000
Avelino Lúcio Guimarães	4 acções	80\$000	Francisco José de Andrade	1 acção	20\$000
João da Silva Guimarães	5 acções	100\$000	Custodio Luiz Guilherme Gaed	2 acções	40\$000
Custodio Nogueira da Costa	5 acções	100\$000	Manoel Rodrigues Moreira	2 acções	40\$000
Mariano Francisco Montes & Oliveira	5 acções	100\$000	Christino José Ferreira	15 acções	300\$000
Maximiano José de Souza	5 acções	100\$000	D. Libania Augusta de Castro	1 acção	20\$000
Antonio Ignacio da Silva Santo	20 acções	400\$000	Antonio Coelho da Silva Guimarães	5 acções	100\$000
Francisco Luciano da Costa	3 acções	60\$000	José Lopes Bahia	40 acções	80\$000
D. Anna Josephina da Costa Guimarães	2 acções	40\$000	Antonio Victor de Assis	70 acções	1:400\$000
Joaquim Carvalho de Rezende	5 acções	100\$000	Dr. Domingos José da Cunha	5 acções	100\$000
Joaquim Eliziario de Oliveira Dias	3 acções	60\$000	Galiano Emilio das Neves	5 acções	100\$000
Francisco Joaquim de Oliveira Dias	1 acção	20\$000	D. Anna Isabel dos Santos	10 acções	200\$000
João Marques de Mello	4 acções	80\$000	Camillo Silvino de Carvalho	5 acções	100\$000
Domingos Bello	5 acções	100\$000	Vigario Camillo de Lellis Silvino	5 acções	100\$000
Antonio de Medeiros Simas	2 acções	40\$000	Antonio Joaquim Pereira de Carvalho	3 acções	60\$000
Carlos Evangelista de Souza	6 acções	120\$000	José Manoel de Andrade	5 acções	100\$000
Candido José Dias	20 acções	400\$000	Daniel Antonio de Paiva	5 acções	100\$000
Francisco Ladisláo das Chagas	2 acções	40\$000	João Baptista Machado	20 acções	400\$000
Geraldo Pinto de Rezende	2 acções	40\$000	Padre Joaquim Leite de Araujo	5 acções	100\$000
Francisco Pinto de Assis Rezende	10 acções	200\$000			

Belisario José da Silva	5 açções	100\$000	José Moreira Gomes	1 açção	20\$000
Francisco José da Silva	5 açções	100\$000	José Bernardino Leite Ribeiro	6 açções	120\$000
D. Iria Jesuína da Conceição	5 açções	100\$000	Innocencio Josephino Pereira	10 açções	200\$000
Miguel Archanjo da Silva	5 açções	100\$000	Manoel Joaquim da Costa Severo	5 açções	100\$000
Joaquim Francisco Árêas	2 açções	40\$000	D. Carlota Augusta de Castro	50 açções	1:000\$000
Augusto Rodrigues da Trindade	5 açções	100\$000	José Thomaz da Silva	5 açções	100\$000
Theophilo Baptista do Nascimento	5 açções	100\$000	Severino Pereira da Costa	2 açções	40\$000
D. Maria Felíciana Gaed	1 açção	20\$000	Carlos Augusto de Castro e Silva	10 açções	200\$000
D. Mathilde Carolina Gaed	2 açções	40\$000	Diogo Joaquim Alves	2 açções	40\$000
Caetano da Silva Mourão	5 açções	100\$000	Manoel Gomes de Castro	10 açções	200\$000
Antonio Bernardino do Espirito Santo	7 açções	140\$000	Vicente de Paulo Teixeira	7 açções	140\$000
José Theodoro de Carvalho Rezende	5 açções	100\$000	Joaquim Francisco de Assis Pereira	2 açções	40\$000
Francisco Theodoro dos Reis Bittencourt	5 açções	100\$000	Francisco Braz de Carvalho	5 açções	100\$000
Manoel Antonio de Oliveira	5 açções	100\$000	Salathiel Zeferino da Silva	5 açções	100\$000
D. Anna Custodia de Souza	2 açções	40\$000	Joaquim José de Ávila	2 açções	40\$000
D. Francisca Candida dos Santos	2 açções	40\$000	João Vieira da Costa	2 açções	40\$000
Thomaz Duffles	25 açções	500\$000	José Justino da Silva	5 açções	100\$000
D. Francisca Carolina de Almeida	15 açções	300\$000	Francisco de Paula Senna	5 açções	100\$000
João José de Almeida	10 açções	200\$000	Vicente Teixeira de Carvalho	5 açções	100\$000
João Gomes de Almeida	10 açções	200\$000	Silverio Theotonio Pereira	5 açções	100\$000
Francisco Ribeiro da Silva	5 açções	100\$000	Ernesto da Silva Rios	4 açções	80\$000
D. Anna Thereza de Jesus	25 açções	500\$000	Candido Coelho dos Santos	5 açções	100\$000
Francisco José de Souza Latta	5 açções	100\$000	José Mendes de Almeida	5 açções	100\$000
Francisco José Ferreira	2 açções	40\$000	Francisco Mendes de Almeida	5 açções	100\$000
D. Francelina Leopoldina de Almeida Xavier	30 açções	600\$000	D. Camilla Candida de Almeida e Silva	5 açções	100\$000
João Baptista Carneiro	5 açções	100\$000	D. Francisca Ferreira de Azevedo	2 açções	40\$000
José Joaquim dos Reis	15 açções	300\$000	Thomaz Antonio Gonçalves	1 açção	20\$000
João Baptista de Assis	5 açções	100\$000	D. Anna Custodia de Almeida Pinto	10 açções	200\$000
Procopio Honorio Teixeira	5 açções	100\$000	Tenente Manoel Justino de Araujo	10 açções	200\$000
D. Francelina Candida de Oliveira Barreto	5 açções	100\$000	Francisco Maximiano Leite de Araujo	3 açções	60\$000
João Baptista de Oliveira Barreto	1 açção	20\$000	Carlos Augusto de Araujo Leite	2 açções	40\$000
Francisco Antonio do Espirito Santo	1 açção	20\$000	Francisco Joaquim de Andrade e Silva	5 açções	100\$000
Modesto Vieira da Costa	2 açções	40\$000	José Thomaz de Carvalho	5 açções	100\$000
Candido Firmino dos Reis	5 açções	100\$000	Padre Antonio Corrêa Lima	2 açções	40\$000
João Antonio de Campos	5 açções	100\$000	José Francisco de Mendonça	10 açções	200\$000
Prudente Amancio dos Reis	10 açções	200\$000	Cypriano Rodrigues Chaves	10 açções	200\$000
Prudente de Andrade Reis	5 açções	100\$000	Francisco de Paula Lara	8 açções	160\$000
Martiniano Coelho dos Santos	5 açções	100\$000	Alexandre Gonçalves de Mendonça	6 açções	120\$000
Padre Joaquim Ignacio Vianna	5 açções	100\$000	José Monteiro de Rezende	5 açções	100\$000
José Gonçalves do Espirito Santo	1 açção	20\$000	Geraldo Ribeiro de Rezende	5 açções	100\$000
João Gonçalves Gomes	1 açção	20\$000	Joaquim Monteiro de Rezende	3 açções	60\$000
José da Costa Rodrigues Sobrinho	2 açções	40\$000	Sebastião Monteiro de Rezende	3 açções	60\$000
Jorge Antonio Neves	5 açções	100\$000	João Baptista Gonçalves Lara	2 açções	40\$000
José Bernardino do Espirito Santo Caldas	1 açção	20\$000	Alexandre Rezende de Mendonça	2 açções	40\$000
José Antonio Cardoso	2 açções	40\$000	Emigdio Rezende de Mendonça	2 açções	40\$000
D. Marianna Bernardina de Carvalho	10 açções	200\$000	Francisco Rodrigues Xavier Chaves	2 açções	40\$000
D. Marianna Delfina de Carvalho	2 açções	40\$000	Marcolino Lopes Pereira	1 açção	20\$000
D. Maria Bornardina de Senna	2 açções	40\$000	Mariano Leopoldino de Paiva	10 açções	200\$000
Antonio Silvestre Pereira	1 açção	20\$000	João Baptista de Carvalho Rezende	5 açções	100\$000
Herculano de Assis Carvalho	10 açções	200\$000	Belizario Leite de Andrade	2 açções	40\$000
Capitão Domingos de Magalhães Gomes	10 açções	200\$000	D. Maria Lusía de Mendonça	10 açções	200\$000
Padre João Baptista do Sacramento Teixeira	10 açções	200\$000	Bernardino José Gomes Sandim	5 açções	100\$000
Dr. Cassiano Bernardo de Noronha Gonzaga	10 açções	200\$000	Antonio José Sandim	4 açções	80\$000
Rodrigues da Silva & Companhia	5 açções	100\$000	Galdino Silvino Guimarães	2 açções	40\$000
Dr. Juvenal Martiniano das Neves	10 açções	200\$000	Antonio Joaquim da Silva	1 açção	20\$000
Dr. Galdino Emiliano das Neves Sobrinho	5 açções	100\$000	Ignacio Bernardes de Souza	6 açções	120\$000
Dr. Gabriel de Paula de Almeida Magalhães	10 açções	200\$000	José Francisco de Oliveira	2 açções	40\$000
Antonio Teixeira de Pinho	1 açção	20\$000	Antonio Ribeiro da Silva	2 açções	40\$000
Carlos Prospero Rattón	2 açções	40\$000	Francisco de Paula Villela	5 açções	100\$000
Modesto Antonio de Paiva & Irmão	5 açções	100\$000	Carlos José de Assis	2 açções	40\$000
Ivo José Monteiro	9 açções	180\$000	D. Maria Eugénia de Assis Villela	1 açção	20\$000
Custodio Baptista do Nascimento	5 açções	100\$000	Manoel Custodio de Jesus	1 açção	20\$000
Martiniano Xavier das Chagas Viegas	2 açções	40\$000	João José Velloso	5 açções	100\$000
João José Vieira	5 açções	100\$000	Manoel Esteves dos Santos	5 açções	100\$000
Carlos Eugênio de Almeida	7 açções	140\$000	José Pedro de Andrade Reis	5 açções	100\$000
			José Antonio Coelho	5 açções	100\$000
			Aureliano José Rodrigues	5 açções	100\$000
			Pedro Esteves dos Santos	3 açções	60\$000
			Antonio Esteves Alvim	3 açções	60\$000
			D. Maria das Dores de Carvalho	2 açções	40\$000
			D. Maria Augusta de Carvalho	1 açção	20\$000
			D. Maria Salomé de Carvalho	1 açção	20\$000

D. Mariana Jesuina de Souza	1 acção	20\$000	Dr. João Salustiano Moreira Mourão	2 acções	40\$000
Antonio José Maximiano	1 acção	20\$000	Antonio da Silva Ferreira	5 acções	100\$000
Justino Antonio Pereira	2 acções	40\$000	Simão de Sampaio Leite	1 acção	20\$000
Monsenhor Luiz Gonçalves Pereira de Araujo	10 acções	200\$000	Carlos Ribeiro das Chagas	5 acções	100\$000
Pedro Alves de Andrade	5 acções	100\$000	Dr. João Paulo de Almeida Magalhães	5 acções	100\$000
José Antonio de Carvalho	2 acções	40\$000	Francisco José de Miranda & Companhia	10 acções	200\$000
Joaquim Baptista do Nascimento	1 acção	20\$000	Dr. José Rodrigues de Lima Duarte	5 acções	100\$000
Dr. João Baptista Pimentel Lustoza	7 acções	140\$000	Dr. Ernesto Frederico da Cunha	5 acções	100\$000
Bernardo Luiz Gaed	2 acções	40\$000	Dr. João Baptista dos Santos	20 acções	400\$000
José Maximiano do Carmo	1 acção	20\$000	Manoel Francisco Castro do Nascimento	5 acções	100\$000
Antonio dos Reis e Silva	10 acções	200\$000	Antonio José Gomes Brandão	2 acções	40\$000
D. Francisca Heliadora de Jesus	10 acções	200\$000	Commendador Bernardino Xavier Rabello	5 acções	100\$000
João Coelho da Silva Guimarães	2 acções	40\$000	Pinto Guimarães & Companhia	2 acções	40\$000
D. Maria Candida de Jesus	5 acções	100\$000	Henrique das Chagas Andrade	5 acções	100\$000
João Thomaz de Souza	5 acções	100\$000	Dr. Augusto Cezar das Chagas	5 acções	100\$000
João Baptista Pereira da Silva	2 acções	40\$000	João Baptista Ferreira e Costa	10 acções	200\$000
Braz Freire de Siqueira	10 acções	200\$000	Vicente Alves do Socorro	4 acções	80\$000
D. D. Maria José & Maria do Carmo	1 acção	20\$000	José de Oliveira Pavão	5 acções	100\$000
D. Anna Gabriel de Jesus	2 acções	40\$000	Luiz Ribeiro da Silva	5 acções	100\$000
D. Rita Francisca de Noronha	1 acção	20\$000	Emerenciano Ferreira Fioravanti	3 acções	60\$000
Francisco José do Sacramento	5 acções	100\$000	Francisco Martins Ferreira	25 acções	500\$000
Francisco de Paula Moreira Mourão	1 acção	20\$000	Manoel Martins Ferreira	10 acções	200\$000
D. Bellarina Candida Moreira	5 acções	100\$000	Antonio Martins Ferreira	6 acções	120\$000
Barão de Itaverava	10 acções	200\$000	Manoel Ribeiro de Carvalho	5 acções	100\$000
Dr. Eduardo de Almeida Magalhães	50 acções	1:000\$000	Joaquim Martins Ferreira de Souza	5 acções	100\$000
Antonio Soares de Almeida	5 acções	100\$000	Francisco Carvalho de Rezende	5 acções	100\$000
Marcellino Lopes Corrêa	5 acções	100\$000	José Augusto de Oliveira	5 acções	100\$000
Candido José Tolentino	2 acções	40\$000	Francisco Alves de Carvalho	3 acções	60\$000
D. Candida Nunes Tolentino	1 acção	20\$000	Pedro Alexandrino de Carvalho	3 acções	60\$000
Joaquim Rabello de Vasconcellos	15 acções	300\$000	Dr. Aureliano Martins de Carvalho Mourão	10 acções	200\$000
José Gabriel Ferreira da Silva	10 acções	200\$000	Dr. Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa	5 acções	100\$000
Francisco Gabriel Ferreira da Silva	10 acções	200\$000	Cezario José de Almeida	5 acções	100\$000
Gabriel Ferreira da Silva Junior	5 acções	100\$000	Martiniano José de Almeida	5 acções	100\$000
Gabriel Ferreira da Silva	50 acções	1:000\$000	Francisco Rofino da Silva	5 acções	100\$000
Joaquim José Ferreira Leandro	10 acções	200\$000	Joaquim José de Rezende Junior	5 acções	100\$000
Antonio Francisco dos Passos	2 acções	40\$000	Joaquim José de Rezende	10 acções	200\$000
D. Maria Custodia Baptista de Almeida	1 acção	20\$000	Vicente José Ferreira	5 acções	100\$000
Joaquim Pacheco de Souza	5 acções	100\$000	João Evangelista da Rocha Ferreira	1 acção	20\$000
Dr. Carlos Baptista de Castro	25 acções	500\$000	Polycarpo Ferreira da Rocha Maciel	1 acção	20\$000
Coronel Custodio de Almeida Magalhães	25 acções	500\$000	Antonio José de Rezende	5 acções	100\$000
Dr. Francisco Ignacio de Carvalho Rezende	25 acções	500\$000	Francisco Pereira de Azevedo	10 acções	200\$000
Marçal de Souza e Oliveira	25 acções	500\$000	João Caetano de Carvalho	10 acções	200\$000
Coronel José de Rezende Carvalho	50 acções	1:000\$000	D. Iria Esmeria de Almeida Teixeira	10 acções	200\$000
José Antonio de Almeida	50 acções	1:000\$000	Joaquim José da Matta	6 acções	120\$000
Severiano José Rodrigues	1 acção	20\$000	Celestino José de Almeida	5 acções	100\$000
Flavio José da Silva	2 acções	40\$000	Pedro Theodoro de Carvalho	5 acções	100\$000
D. Maria Thereza Baptista Machado	55 acções	1:100\$000	José Eugênio de Carvalho	5 acções	100\$000
Carlos Eduardo Duprat	5 acções	100\$000	Feliciano José Henriques	10 acções	200\$000
Antonio José Dias Bastos	100 acções	2:000\$000	Dr. Paulino Corrêa Vidigal	5 acções	100\$000
José da Costa Rodrigues	100 acções	2:000\$000	José das Chagas Andrade	10 acções	200\$000
José Joaquim de Andrade Reis	15 acções	300\$000	Manoel Joaquim de Freitas	3 acções	60\$000
Joaquim José Dias	10 acções	200\$000	Augusto Teixeira de Rezende	2 acções	40\$000
Barão de Cataguazes	5 acções	100\$000	Antonio Pereira de Carvalho	2 acções	40\$000
Joaquim Bernardino Pinto Machado	5 acções	100\$000	Estevão Ribeiro de Rezende	2 acções	40\$000
Dr. Eduardo de Almeida Magalhães Sobrinho	5 acções	100\$000	José Leite de Andrade	2 acções	40\$000
Gomes de Castro & Companhia	20 acções	400\$000	Delfino Pinto de Andrade	2 acções	40\$000
Augusto de Almeida Magalhães	10 acções	200\$000	André de Souza Monteiro	2 acções	40\$000
Martiniano Ferreira Monteiro	10 acções	200\$000	José Manoel de Carvalho	2 acções	40\$000
Antonio Candido das Chagas Andrade	10 acções	200\$000	João Baptista Ribeiro	2 acções	40\$000
Francisco Izidoro Baptista	10 acções	200\$000	Quintino Antonio Machado	1 acção	20\$000
Pedro Justiniano das Chagas	20 acções	400\$000	José Honorio da Fonseca Junior	1 acção	20\$000
Antonio Alves de Moura	10 acções	200\$000	José Ribeiro de Carvalho Junior	1 acção	20\$000
Pio Ribeiro da Silva	10 acções	200\$000	João Candido de Carvalho	1 acção	20\$000
João Ribeiro da Silva	10 acções	200\$000	Francisco de Salles Alves de Carvalho	1 acção	20\$000
Dr. Candido de Faria Lobato	5 acções	100\$000	Justino Alves de Carvalho Duarte	1 acção	20\$000
Salathiel de Faria Lobato	5 acções	100\$000	Domingos Baptista de Carvalho	1 acção	20\$000
Vigario José Theodoro Brasileiro	1 acção	20\$000	Manoel Caetano Leite	1 acção	20\$000
Joaquim da Costa Ribeiro	1 acção	20\$000	Sebastião José Pereira Serra	1 acção	20\$000
			José Rprnâp da Silva	1 acção	20\$000

Antero Ribeiro de Carvalho	1 acção	20\$000	Tenente Salvador Borges da Silva	5 acções	100\$000
José Ribeiro de Carvalho	1 acção	20\$000	Tenente Francisco de Faria Lobato	10 acções	200\$000
Francisco Leopoldino de Carvalho	1 acção	20\$000	Dr. Francisco Ignacio Werneck	5 acções	100\$000
João Alves Baptista	1 acção	20\$000	Antonio Valerio de Carvalho	1 acção	20\$000
José Silverio Pereira	1 acção	20\$000	Theodolino Zeferino da Silva	2 acções	40\$000
Joaquim Ribeiro de Carvalho	1 acção	20\$000	José Alves de Souza	5 acções	100\$000
D. Ubaldina Leite de Andrade	1 acção	20\$000	José Severiano da Silva	5 acções	100\$000
Damaso Ribeiro da Silva	5 acções	100\$000	D. Maria do Carmo de Jesus	5 acções	100\$000
Francisco de Paula Rodrigues	5 acções	100\$000	D. Maria Candida de Jesus e Souza	5 acções	100\$000
Antonio Francisco da Silveira	5 acções	100\$000	Manoel José de Souza	5 acções	100\$000
Dr. Álvaro Ernesto de Carvalho	5 acções	100\$000	Domiciano Ribeiro da Silva	5 acções	100\$000
Fernando Evaristo Machado de Magalhães	10 acções	200\$000	Miguel Archanjo da Silva	5 acções	100\$000
Cezar Maurício de Oliveira	1 acção	20\$000	Francisco José da Silva	5 acções	100\$000
Dr. Antonio Justiniano das Chagas	10 acções	200\$000	Belisario José da Silva	5 acções	100\$000
Antonio Gonçalves Pinto de Rezende	5 acções	100\$000	João Thomaz de Souza	5 acções	100\$000
Padre Flavio Ribeiro da Silva	3 acções	60\$000	D. Iria Jesuina da Conceição	5 acções	100\$000
Martiniano Severo Affonso Guimarães	5 acções	100\$000	D. Maria Ignez de Souza Carneiro	5 acções	100\$000
José Joaquim Alves	2 acções	40\$000	Nicoláo Dias Carneiro	5 acções	100\$000
Francisco Alves de Andrade	2 acções	40\$000	Padre Chrispiniano Antonio de Souza	5 acções	100\$000
Antonio Gonçalves Lima	1 acção	20\$000	Francisco de Paula Rodrigues	3 acções	60\$000
Juvenal Mendes de Almeida	1 acção	20\$000	Francisco Theodoro de Andrade	5 acções	100\$000
Martiniano Ribeiro Bastos	3 acções	60\$000	João Rodrigues Pereira	5 acções	100\$000
José Coelho Baptista	3 acções	60\$000	Francisco das Chagas Andrade Sobrinho	5 acções	100\$000
Miguel Teixeira Guimarães	5 acções	100\$000	D. Laura Justiniana das Chagas	5 acções	100\$000
Carlos Augusto Müller Junior	1 acção	20\$000	Carlos Augusto Gonçalves Leite	3 acções	60\$000
Antonio de Castro Moreira	5 acções	100\$000	Francisco Pereira de Sigmaringa	5 acções	100\$000
Valerio Teixeira de Rezende	3 acções	60\$000	Candido Firmino dos Reis	5 acções	100\$000
Joaquim Silvino Affonso Guimarães	2 acções	40\$000	João Monteiro de Souza Rodrigues	5 acções	100\$000
José Carlos de Carvalho	5 acções	100\$000	Antonio Carlos de Oliveira	5 acções	100\$000
José Garcia da Fonseca	1 acção	20\$000	Candido José de Souza	3 acções	60\$000
Francisco de Paula Silva	1 acção	20\$000	José Francisco de Mendonça	2 acções	40\$000
D. Maria do Carmo de Carvalho	1 acção	20\$000	José Joaquim Parreiras	2 acções	40\$000
Francisco Cezar de Siqueira	5 acções	100\$000	Gervasio Gonçalves Lara	1 acção	20\$000
José Pedro de Carvalho	3 acções	60\$000	Gabriel José Rodrigues	2 acções	40\$000
Francisco Antonio Pereira	1 acção	20\$000	Pedro Esteves dos Santos	2 acções	40\$000
D. Deolinda Augusta Ferreira	5 acções	100\$000	Miguel Archanjo da Silva & Companhia	200 acções	4:000\$000
Daniel Moreira da Rocha	5 acções	100\$000	Antonio Gonçalves de Assis	10 acções	200\$000
Antonio Ribeiro da Silva Rezende	5 acções	100\$000	Antonio Justino da Silva e Souza	5 acções	100\$000
Nicoláo Maria Braz	2 acções	40\$000	José Lopes Bahia	10 acções	200\$000
Antonio Homem de Almeida	1 acção	20\$000	Francisco de Assis Carvalho	acções	\$000
Major João Candido de Carvalho Araujo	2 acções	40\$000	Raymundo Nonato de S. Thiago	2 acções	40\$000
José Jacintho Rodrigues Lara	10 acções	200\$000	Valeriano Coelho de Rezende	2 acções	40\$000
Francisco Theodoro de Andrade	5 acções	100\$000	Carlos Augusto Müller Junior	1 acção	20\$000
Carlos Augusto Gonçalves Leite	2 acções	40\$000	José Justino Rodrigues da Silva	2 acções	40\$000
Padre João José dos Passos e Silva	2 acções	40\$000	Felismino Corrêa de Mendonça	5 acções	100\$000
José Luiz Gomes	1 acção	20\$000	Antonio Rodrigues de Almeida	5 acções	100\$000
Luiz Gonzaga Gomes Pereira	1 acção	20\$000	Joaquim Francisco da Silveira	1 acção	20\$000
José Nicoláo do Carmo	1 acção	20\$000	D. Belarmina Candida Lopes	1 acção	20\$000
João Martins de Carvalho Mourão	1 acção	20\$000	D. Ricardina Augusta Leite	5 acções	100\$000
Mizael Mendes dos Santos	20 acções	400\$000	D. Mariana Lúcia Vianna	1 acção	20\$000
Antonio Felisberto Vivas	5 acções	100\$000	João da Silva Braga	2 acções	40\$000
Francisco de Paula Corrêa	1 acção	20\$000	João Antonio de Carvalho	2 acções	40\$000
Severiano José de Souza Rodrigues	5 acções	100\$000	Francisco José da Silva Rodrigues	2 acções	40\$000
Candido José de Souza	5 acções	100\$000	Dr. Paulo Freitas de Sá	3 acções	60\$000
D. Maria Felisberta de Rezende	5 acções	100\$000	Ivo José Monteiro	1 acção	20\$000
Josué Leite Ribeiro	2 acções	40\$000	João Evangelista de Miranda Lima	10 acções	200\$000
Francisco da Costa Carvalho	1 acção	20\$000	Manoel Vidal Barbosa Lage	5 acções	100\$000
José Alves Moreira da Rocha	1 acção	20\$000	José Dias Tavares	5 acções	100\$000
José Gonçalves Gomes	1 acção	20\$000	D. Belarmina Luciana Vidal	2 acções	40\$000
Antonio Gonçalves Gomes	1 acção	20\$000	Cap. Francisco Martins Barbosa	10 acções	200\$000
Padre Francisco de Senna Xavier	2 acções	40\$000	Total	3460 acções	69:200\$000
Angelo Baptista Coelho	1 acção	20\$000			

A Via Ferrea

Que vem além, no horisonte?
Que rebentou d’esse monte
Em carreira tão veloz?
Parece enorme serpente,
Sibilante monstro ingente,
Raivoso, direito a nós!
Oh! Pavor estranho e summo!
Oh! Phantastica visão!
Da cabeça, sae-lhe fumo,
Da boca, acceso carvão!...

Transpõe tudo, o Valle e a vargem!..
Se chega d’um rio á margem,
Logo o rio deixa atraz;
Alta montanha na frente,
D’um lado o vês, de repente
Do outro lado o verás;
Cazas, bosques, monumentos,
T’ê, ao longe, o proprio mar
Com rapidez de momentos,
Passam, somem-se no ar!

Faz lembrar, o mundo, a vida,
Como seta despedida,
Que parte direita ao fim:
Fumo, sonho d’um instante!
Aqui vae... logo distante...
Fugindo.. fugindo assim...
E passa a locomotiva
Prados, árvores em flor...
Como passa fugitiva,
Em nós a idade, o amor!

Como da campa na estância,
Se vão amigos da infancia,
Ou do tempo juvenil,
Como os prazeres d’outr’ora
Se somem a cada hora,
No desengano senil!
E vamos, vamos, depressa,
Que nos apressa o carvão...
Já se anda forrando a eça...
Já se avista a estação!..
Á noite, quem vê de lado

Todo o monstro illuminado,
Palacio simelha então;
Palacio estranho, movente
Arrastando varia gente
De diversa condição;
E no palacio encantado,
Rindo, chorando se vae...
Até que o termo é chegado...
Pára a machina dando um ai!

O monstro silvou, chegando,
E inda de quando em quando,
Como quem suspiros dá;
Talvez seja de cançado
Que esse forte, agudo brado,
A chegada solte lá!..
Que monstro é este? não dizem?
É do mundo, ou infernal,
Ou celeste a sua origem?
Que é isto? É bem ou mal?

Deve ser bem se não erro;
Chamam-lhe via de ferro,
Que pôz ás distancias fim;
É d’homem audaz processo
Por santa lei do progresso,
Que a mesma foi sempre assim.
Nem se cuide que isto é salto
Do tempo, nos fastos seus,
Pois vem do alto,
É somente a mão de Deus!

João de Lemos

Bibliografia

AGOSTINI, Alzenira da Silva. *O Impacto da Ferrovia na São João del-Rei Oitocentista*. Monografia do curso de Pós-graduação em História de Minas século XIX na FUNREI, 1996.

ARIAS NETO, José Miguel. Primeira República: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARAMURU, Hugo. Histórias da EFOM e Sucessoras. In: PIMENTA, Demerval José, ELEUTÉRIO, Arysbur Batista, CARAMURU, Hugo. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.

CINTRA, Sebastião de Oliveira. *Efemérides de São João del-Rei*. 2 volumes, 2ª ed., Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1982.

_____. *Nomeclatura de Ruas de São João del-Rei*. Juiz de Fora-MG: Zas Gráfica e Editora, 1988.

ECO, Umberto. *Como se faz uma tese*. 18ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Perspectiva, 2003.

EL-KAREH, A. C. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis-RJ: Vozes, 1980.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Hollanda. *Dicionário Aurélio Eletrônico Século XXI*. S.l., Nova Fronteira, 1999.

FLORES, Elio Chaves. *A consolidação da República: rebeliões de ordem e progresso*. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

GAIO SOBRINHO, Antônio. *História do Comércio em São João del-Rei*. São João del-Rei-MG: Edição do autor, 1997.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais São João del-Rei (1831-1888)*.

_____. & LIBBY, Douglas Cole. As Ferrovias e a Modernização dos Centros Urbanos. In: GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro & LIBBY, Douglas Cole. *A Economia do Império Brasileiro*. São Paulo: Atual, 2004.

GUIMARÃES, Fábio Nelson. *Ruas de São João del Rei*. São João del-Rei: FAPEC, 1994.

HOBSBAWM, Eric J. A Revolução Industrial. In: HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 9ª ed., 1996.

_____. O Mundo Unificado. In: HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 10ª ed., 2004.

IGLÉSIAS, Francisco. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1958.

LIMA, Sérgio José Fagundes de Souza. Arquitetura São-Joanense do Século XVIII ao XX. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São João del-Rei*. Vol. VIII. São João del-Rei: Gráfica da APAE, 1995.

MARCELINO, Luiz Cláudio. *Imigrantes Italianos: uma Experiência de Vida no Núcleo Colonial Marçal e José Theodoro*. Trabalho apresentado na disciplina “Geografia Aplicada A” do Curso de Geografia da UFMG, 2003.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. Relações e Comunicações. In: MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia Século XIX – Uma Província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MOURÃO, Francisco. *Tradições de S. João d’El-Rei*. São João del-Rei-MG: Typ. Commercial, 1924.

POSAS, Lidia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos – modernidade no sertão paulista*. Bauru-SP: EDUSC, 2001.

SANTOS, Welber L. *A Locomotiva a Vapor no Imaginário Ferroviário de São João del-Rei Século XX*. Trabalho da disciplina “Tópicos de História da Cultura” do curso de História da UFSJ, 2004.

SCHOPPA, Renê Fernandes. *150 anos do Trem no Brasil*. S.L.: Milograph, 2004.

VIEGAS, Augusto. *Notícia de São João del-Rei*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 3ª ed., 1969.

VAZ, Mucio Jansen. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922.

WATERS, Paul E. *West of Minas Narrow Gauge*. England, London: P. E. Waters & Associates, 2001.

Fontes:

Relato de época:

LAET, Carlos de. *Em Minas*. São Paulo: Globo, 2ª ed., 1993.

Periódicos:

O Arauto de Minas (no período de 1877-1882)

A Pátria Mineira (no período de 1889-1894)

A Opinião (no período de 1907-1910)

O Repórter (no período de 1907-1910)

Relatórios da Cia. Estrada de Ferro d’Oeste (Minas) dos anos de 1882 e 1888 referentes respectivamente aos anos de 1881 e 1887.

Fotos:

Acervo da ASPEF (Associação São-Joanense de Preservação e Estudos Ferroviários)

CNPJ n.º: 04.823.710/0001-72

End.: rua Alberto Magalhães, 189-A, Matosinhos, São João del-Rei, MG.