

A República e a Estrada de Ferro Therezopolis. Estudo sobre uma empresa do “encilhamento” e a ideologia do progresso (1890-1900).

Guilherme Babo Sedlacek

A proposta deste trabalho é analisar a criação do município de Teresópolis simultaneamente à construção da Estrada de Ferro Therezopolis, visando esclarecer dois aspectos destes processos: por um lado, as relações entre o capital financeiro e o Estado republicano em construção; por outro lado, a ideologia do progresso pela qual a associação entre o capital financeiro e o Estado foi consolidada na cultura política e na memória. Além de revisar a historiografia sobre o período e a cidade, recorreremos à documentação disponível no Setor de Manuscritos da Biblioteca Nacional e no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, para elucidar o primeiro aspecto, e a algumas fontes literárias, para nos ajudar a compreender o segundo.

Assistiu-se na última década do Império a um crescimento da atividade financeira na Praça do Rio de Janeiro. Essa efervescência culminaria, após a proclamação da República, em um surto especulativo que ficou conhecido pelo nome de “encilhamento” após a adoção de uma nova política econômica pelo Ministro da Fazenda do primeiro gabinete republicano, Rui Barbosa. Estas medidas econômicas liberalizantes postas em prática pelo Governo Provisório vieram ao encontro dos interesses dos capitalistas nacionais, ao mesmo tempo em que se ampliou a autonomia que o estado do Rio de Janeiro passou a gozar no sistema federalista.

Nesse contexto, homens de negócio da praça comercial do Rio de Janeiro organizaram a *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis* (E.F.T.)¹, depois de obterem dos novos grupos políticos em ascensão no estado a concessão de uma ferrovia que ligaria a Baía de Guanabara à então freguesia de São Antônio do Paquequer, que seria desmembrada de Magé e daria origem ao município de Teresópolis. Pouco antes, seus sócios haviam se tornado proprietários das terras onde a própria E.F.T. ficaria encarregada da construção da cidade. A emancipação da antiga freguesia deu-se exatamente um ano depois do presidente do estado, Francisco Portella, conceder à empresa fundada por Jerônimo Roberto de Mesquita, o 2º Barão de Mesquita, e pelo

¹ A companhia foi fundada com capital inicial de Rs. 12.000:000\$000.

Comendador Domingos Moitinho a construção da cidade e da estrada de ferro, em sete de julho de 1890. Nesta data, Portella contratara uma ferrovia ligando Niterói à região que deveria abrigar uma nova capital do estado, além da infraestrutura urbana necessária ao seu funcionamento².

Um símbolo de modernidade na época, a previsão de se chegar a Teresópolis por trem em substituição à penosa viagem no lombo de mulas serra acima, era também uma condição para o projeto de transferência da capital. A E.F.T. foi apresentada na imprensa e no discurso político da época sob o signo do progresso republicano, da substituição do passado agrário do Império pela modernidade urbana. Niterói, antiga capital marcada pela herança colonial e imperial na sua urbanização e pela insalubridade associada à baixada e aos portos, daria lugar a uma capital cuja natureza era motivo de exaltação e cujo clima era adequado aos padrões sanitários e higiênicos vigentes.

Este projeto de modernidade urbana fluminense, transformado em concessão estadual no calor do Governo Provisório, deu origem a uma empresa ferroviária que demorou a entrar em operação, mas sobreviveu às incertezas do “encilhamento”, embora o projeto de transferência da capital acabasse abandonado. Analisaremos aqui os primeiros dez anos dessa história, período que vai da fundação da companhia em 1890 à inauguração de seu primeiro trecho e de sua ligação ao Rio de Janeiro por navegação a vapor em 1900. Em 1901, a empresa seria ter todos os seus bens arrematados por José Augusto Vieira. O papel da empresa na (re)organização política da cidade e, em menor escala, do estado do Rio de Janeiro tem sempre sido eclipsado nas análises feitas sobre sua história, centradas na biografia de seu principal empresário. José Augusto Vieira, o homem à frente da empresa entre 1895 e 1919, entraria para a memória oficial da cidade como o seu mítico herói fundador. Nesse sentido, a análise da ideologia do progresso que envolveu a literatura sobre a história de Teresópolis e sua ferrovia buscará compreender a construção desta memória.

² Através do decreto nº 84 de 19 de maio de 1890, o Governo do Estado do Rio de Janeiro concedia a construção de uma extensa estrada de ferro que ligasse Niterói ao Município de Cantagalo, passando por Teresópolis e dispondo de um ramal para o município de Sapucaia, além da construção de uma cidade no planalto de Teresópolis e o estabelecimento dos serviços de água potável, esgotamento sanitário, iluminação pública e particular, linhas telegráficas ou telefônicas e bondes. Tudo pelo prazo de 70 anos e com garantia de 6% de juros sobre o capital empregado de até Rs. 80:000\$000 por quilômetro de ferrovia.

Contribuições de diversos autores de tradição marxista se encontram aqui como referências para pensarmos nosso contexto e objeto. Acreditamos que a crítica da economia política feita pelo próprio Marx em sua obra esclarece diversos pontos sobre as formas de atuação dos grupos financeiros em períodos de crescimento da especulação ou de crise, assim como a perspectiva econômico-social da historiografia marxista permite compreender as relações políticas e econômicas no interior da sociedade da época (MARX, 1983). Buscaremos compreender o processo histórico como uma síntese das dimensões culturais, políticas e econômicas da realidade social, como Antonio Gramsci entre outros pensadores fiéis aos princípios de Marx buscaram fazer (GRAMSCI, 1978).

Outros autores de tradição não marxista que se dedicaram a pensar o papel da cultura na história são chamados a dialogar com aqueles, para uma compreensão mais ampla da ideologia do progresso. Através deste diálogo, procuraremos investigar a constituição de uma empresa ferroviária considerando tanto o mercado de capitais que deu origem a ela quanto o referencial simbólico pelo qual foi projetada, além de pensar sobre a dimensão ideológica da construção de sua memória na literatura local. Nesse sentido, se destaca o trabalho de André Azevedo, que busca “desenvolver uma compreensão da evolução histórica dos conceitos de civilização e progresso e de sua relação entre os anos de 1868 e 1906 na cidade do Rio de Janeiro” (AZEVEDO, 2003, p.14). Azevedo propõe uma história dos conceitos, tributária à teoria hermenêutica de Gadamer e da escola de pensamento neo-romântica alemã, considerando a “tradição” e a “historicidade” da cidade e consegue assim lançar novas luzes sobre o processo de reformas urbanas de Rodrigues Alves e Pereira Passos no Rio de Janeiro.

Modernização econômica no Rio de Janeiro durante o Segundo Reinado.

É importante destacar de início que o “encilhamento” não é entendido aqui como um momento de ruptura, mas sim de continuidade, embora de maneira mais radical, com a política econômica dos Ministérios da Fazenda da década de 1880. A modernização econômica foi de início, hibridizada no Brasil com a tradição monárquica escravocrata, mas atingiu sua expressão máxima com a abolição do trabalho escravo e a constituição do regime republicano. Assim, o Governo Provisório caracterizou-se não

somente pelo rearranjo das relações de poder e pelas disputas dentro do Estado brasileiro, como também pela consolidação dos grupos financeiros fluminenses junto ao Estado. Observaremos brevemente o período anterior à fundação da República e da E.F.T., no estado do Rio de Janeiro.

Para a compreensão deste processo de crescimento da atividade financeira no país, torna-se necessário pensar a economia do fim do Império. Tomada a partir das suas relações com a constituição do poder no estado do Rio de Janeiro, a análise sobre a economia tem aqui seu foco deslocado do campo à cidade, de maneira a elucidar o crescimento do poder econômico e da influência política dos comerciantes fluminenses frente ao declínio dos cafeicultores do Vale do Paraíba. Se o desenvolvimento ferroviário paulista exprimiu a pujança de sua produção agroexportadora e o poder de sua elite rural, no caso do estado do Rio de Janeiro as estradas de ferro constituíram um projeto de modernidade urbana.

O período que tomamos em recorte neste trabalho se caracteriza pela consolidação do poder econômico dos negociantes do Rio de Janeiro e de Niterói junto ao governo do estado, o que torna compreensível um projeto ferroviário como a E.F.T., concebido no sentido litoral-interior. Desde o regime imperial, as manifestações mais expressivas da modernidade econômica no Rio de Janeiro foram os transportes – ferrovias, carris urbanos e portos – e obras públicas – planejamento, urbanização, remodelação, higienização, salubridade – além de um incipiente setor fabril. Este processo de modernização ganhou impulso no Segundo Reinado após o fim da “Lei dos Entraves”, dando início a uma flexibilização comercial e financeira nos anos 1880, como explicaremos melhor adiante.

Em seu conhecido trabalho sobre projeto de renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro levado a cabo pelo governo Rodrigues Alves e pela administração municipal de Francisco Pereira Passos, Jaime Larry Benchimol apresenta um panorama econômico da segunda metade do século XIX a partir do qual se podem pensar também outras regiões do estado. O período seria marcado pela dissolução das relações escravistas no Brasil e pela “emergência de elementos novos, de forças poderosas de renovação no âmbito da cidade escravista” (BENCHIMOL, 1992: 40). A esse respeito, o autor se baseia na análise de Maria Yedda Leite Linhares:

a década de 1850-60 conhece o apogeu de uma segunda revolução industrial que se caracterizou pela introdução de novas técnicas na produção do aço, pela expansão da economia e dos transportes mais rápidos, traduzida na intensificação notável do comércio internacional. Foi uma época de otimismo continuado que se prolongará até 1873, momento de sua primeira crise. Dessa forma, abrem-se para as “economias coloniais” novas possibilidades de mercado. (...)

No caso do Brasil, é sintomática a abolição do tráfico negreiro em 1850, assim como o foi a lei de terras do mesmo ano: consolidação política do império, a expansão do café, expansão demográfica, urbanização, desenvolvimento dos transportes e das comunicações, ampliação gradativa da faixa de trabalho livre, sobretudo nas cidades. (...) O Brasil saíra do marasmo dos primeiros decênios do século e aparecia como tendo escolhido o seu destino – o de um país essencialmente agrícola. (LINHARES, 1979 *apud* BENCHIMOL, 1992: 40)

Essas transformações ocorridas na economia mundial, afirma Benchimol, “influíram decisivamente para os rumos da economia e da sociedade brasileira, em particular no que concerne à vasta região produtora de café do Vale do Paraíba e seu empório, a cidade do Rio de Janeiro” (BENCHIMOL, 1992, 40). Assim, a implantação de uma malha férrea no Brasil corresponde ao período de crescimento sem precedentes no comércio mundial, impulsionado pelas ferrovias e pela navegação a vapor, ao passo em que o centro das relações econômicas internacionais deixa de ser a troca de produtos e seu lugar passa a ser ocupado pelas exportações de capitais.

A ampliação do mercado internacional e as ofensivas do imperialismo tiveram como um de seus pressupostos básicos a modernização de economias periféricas como a brasileira, que foram aparelhadas para responderem aos novos fluxos de matérias-primas e produtos industrializados requeridos pela acumulação do capital em escala mundial. (BENCHIMOL, 1992: 41)

Em concordância com esse novo horizonte econômico, a promulgação do Código Comercial de 1850 – que uniformizava as leis relativas às falências, contratos e hipotecas etc. – ofereceria menos riscos aos investidores e negociantes em operações comerciais. Benchimol indica o grande crescimento no número de companhias a partir de 1851, com destaque para as empresas de transportes (fluvial, marítimo, ferroviário e rodoviário), que correspondiam a cerca de um terço do total³. Quanto às ferrovias em particular, o autor aponta que, embora já se discutisse sua introdução no Brasil desde

³ Em segundo lugar, estavam as companhias de seguros. Em terceiro, as companhias de serviços públicos e urbanos. Depois, algumas mineradoras e, por último, empresas fabris. (Cf. BENCHIMOL, 1992:44)

1835, a ausência das garantias de juros que os capitalistas de Londres exigiam do governo inviabilizou que as empresas reunissem capitais.

Os estímulos oficiais só começaram a surtir efeitos práticos a partir de 1852, quando uma nova lei instituiu para as empresas ferroviárias condições mais vantajosas, inclusive a garantia a seus acionistas de uma rentabilidade mínima de 5% para os capitais empregados, taxa elevada depois para 7% com a complementação das províncias. (BENCHIMOL, 1992: 45)

A partir de então, as garantias por parte dos governos imperial e provinciais seriam presentes em todos os empreendimentos ferroviários do Segundo Reinado. Essa tendência seria mantida mesmo após a constituição do regime republicano, mas verificar-se-iam então pequenas variações no percentual de remuneração sobre os investimentos. Constituem as garantias de juros, dessa forma, o ponto central da análise sobre a lucratividade das empresas ferroviárias, não apenas por condicionarem as transferências de capitais, como ainda por tornarem rentáveis projetos de ferrovias com pequeno fluxo de passageiros e cargas. Conjuntamente, é significativa a desapropriação de terras adjacentes e a formação de cidades nas proximidades de estações, agregando valor ao território rural em processo de urbanização, uma vez que os investimentos em ferrovias partiram muitas vezes de proprietários de terras.

Se o maior interesse nos empreendimentos foram as garantias de juros e a valorização territorial, e não o lucro operacional, aí parece residir a razão para as sucessivas falências prematuras de empresas de trens, que muitas vezes levaram à estatização das mesmas antes do prazo estabelecido nas concessões. O desenvolvimento dos transportes ferroviários esteve submetido mais aos interesses privados dos grupos hegemônicos no Estado que à dinâmica de produção e circulação do mercado, ou mesmo à melhoria da qualidade de vida da população. Assim, entendemos que as ferrovias representaram um investimento sólido para os capitais exportados para o Brasil, capitais acumulados no campo ou nos centros comerciais.

O lucro das companhias ferroviárias não advinha apenas dos rendimentos proporcionados pelo transporte de mercadorias ou passageiros. As primeiras companhias reivindicaram e obtiveram o que se tornou norma em todos os decretos de concessão: a garantia de juros sobre o capital empatado e também o direito de desapropriação de terras às margens das ferrovias. O pagamento dos juros era computado pela extensão em quilômetros de trilhos assentados, o que

tornava vantajoso o traçado mais sinuoso, de fazenda em fazenda. (BENCHIMOL, 1992: 62)

No último quartel do século XIX, os meios de transporte coletivo do Rio de Janeiro passaram por uma grande transformação, que Jaime Benchimol chama de “revolução” e à qual atribui um papel central no processo de urbanização e crescimento da cidade. “As companhias de carris comandaram, em larga medida, o espraiamento da malha urbana (...), contribuindo, ao mesmo tempo, para tornar cada vez mais nítida uma nova estruturação social do espaço carioca” (BENCHIMOL, 1992: 96). Os transportes de massa foram entregues a companhias particulares, como quase todos os serviços urbanos básicos o foram na época.

Entre 1868 – ano das primeiras concessões para linhas de bondes – e 1905 – que corresponde ao auge das reformas urbanas empreendidas pelo governo federal e pelo prefeito Francisco Pereira Passos – foram concedidas mais de 40 autorizações para a formação de companhias e exploração de linhas. Metade caducou, sem que as obras fossem iniciadas no prazo previsto pelos respectivos decretos. Como bem assinala Maria Laís, tiveram dois destinos: serviram como objeto de negociações especulativas – e muitas fortunas se fizeram graças à venda de concessões a capitalistas mais bem aquinhoados ou à especulação na bolsa com ações de companhias fantasmas – ou deram, efetivamente, origem a companhias, quase sempre depois transferidas as concessões a sindicatos de capitalistas estrangeiros.

O ano de 1905 delimita o início de uma nova etapa na história dos transportes de massa da cidade. Coroando o processo de fusões de companhias de carris, ocorrido nos anos oitenta e noventa, uma grande empresa estrangeira, a Light and Power, adquiriu o monopólio do fornecimento de energia elétrica à cidade e, ao mesmo tempo, o controle exclusivo de todos os seus meios de transporte coletivo. (BENCHIMOL, 1992: 97)

Notamos aqui alguns elementos que ajudam a elucidar a história da E.F.T., bem como pontos de oposição entre o desenvolvimento do transporte urbano no Rio de Janeiro e em Teresópolis. De grande interesse é a constatação que, não apenas no período do “encilhamento”, mas desde as primeiras concessões do Império, a fundação de muitas companhias tinha por principal objetivo a especulação com suas ações, que se soma à desapropriação de terras e ao resgate de juros como as principais fontes de lucro para os capitalistas das empresas ferroviárias e de carris urbanos. No entanto, a transferência das concessões a grupos de investidores estrangeiros já não serviu de regra no caso da E.F.T., que acabaria arrematada por um enriquecido empreendedor ferroviário após ser objeto de especulação de ações e terras por seus primeiros concessionários.

*

Na década de 1870, surge o primeiro projeto de construção de uma estrada de ferro que ligasse o Rio de Janeiro à freguesia de Santo Antônio do Paquequer. O empresário Octaviano da Rocha organizou a *Companhia Ferro Carril de Therezopolis* no ano de 1872, o mesmo ano em que lhe foi contratada a construção de uma ferrovia ligando o Porto de Piedade, ao fundo da Baía de Guanabara, à Barreira da Serra. O projeto não se concretizou de imediato e o governo imperial permitiu a transferência, em 1873, do contrato ao Comendador José Antônio de Araújo Filgueiras e aos demais incorporadores da companhia (PERES, 2009). Um elemento central para a compreensão dos interesses por trás deste empreendimento, que tanto Peres quanto nenhum outro autor sobre a história local menciona, é a relação destes homens com os principais beneficiados, os proprietários de fazendas na região; eram estes homens donos de terras?

Assim, Peres informa que embora houvesse a garantia de 7% de juros sobre os capitais empregados nas obras, não foram levantados os recursos necessários para levar o empreendimento à frente, mas não busca compreender o insucesso do projeto. Devemos considerar que até então, o Brasil havia recorrido sistematicamente aos empréstimos externos, sobretudo ingleses, para o financiamento da construção de numerosas estradas de ferro e para a implantação daqueles serviços públicos e industriais reunidos sob o signo da modernidade urbana: a eletricidade, o gás, os bondes, os correios e telégrafos etc. Se a região serrana testemunhava um período de prosperidade das fazendas de café, mandioca e quina aspirando a uma ferrovia, a concessão da estrada veio em meio à primeira crise estrutural do capitalismo industrial, com a quebra da bolsa de valores de Londres, em 1873.

Para melhor compreensão da economia nacional e regional ao longo do período que vai da formulação do primeiro projeto de ferrovia até a fundação da E.F.T., toma-se também como referência o estudo de história econômica de Maria Bárbara Levy sobre a indústria fluminense. Identificando o período que abrange a última década do Império e a primeira da República como um momento de “faina reguladora do Estado”, a autora busca a compreensão das profundas mudanças que ocorriam na sociedade brasileira, como o crescimento da produção urbana e das exportações ou a generalização do trabalho livre e da entrada de imigrantes. A reconfiguração do aparelho jurídico seria,

dessa maneira, necessária ao exercício do poder de gestão sobre a acumulação de capitais pelo Estado liberal, regulando as relações de trabalho e definindo a política monetária. Esta última, ao repercutir diretamente sobre o câmbio e o crédito, atenderia à principal preocupação dos homens públicos da época, a estabilidade cambial (LEVY: 1994).

Levy apresenta a reformulação da lei das sociedades anônimas de 1882 e a reforma monetária de 1888 como símbolos do rompimento com o rígido controle estabelecido pelo Estado imperial, temeroso com a especulação, a partir da “Lei dos Entraves” de 1860. Além de desobrigar a maioria das empresas da autorização legislativa, a fixação de responsabilidades e obrigações para as empresas e diretores pela lei de 1882 demonstra o interesse em estimular a iniciativa de acionistas minoritários ao cercá-los de garantias.

Diante dessa nova legislação, do grande afluxo de capitais ingleses e do crescimento dos preços e volume de exportação do café, na segunda metade do decênio, nota-se uma grande valorização cambial e o aumento das importações de bens intermediários e de capital. A orientação liberal dos Ministérios da Fazenda do Visconde de Paranaguá, de José Antônio Saraiva e do Visconde de Ouro Preto favorecem o aumento da atividade financeira no Rio de Janeiro, e mesmo os gabinetes conservadores mantiveram a política econômica liberalizante, como o atesta a reforma monetária empreendida pelo Barão de Cotegipe em 1888.

Nesse período, as principais fazendas e empreendimentos da região que se tornaria Teresópolis pertenciam ao engenheiro Antônio Luiz da Cunha Bahiana, que, segundo Gilberto Ferrez, principal comentador da colonização de Teresópolis, perdeu tudo em 1887 “por insucesso nos negócios”. Doutor Bahiana construiu duas olarias, um moinho, uma fábrica de cerveja, parques, hortas, pomares, plantações de marmelos, criação de cavalos. Ele encomendou o levantamento de carta da região entre 1875-80 e um plano de colonização em 1885 (FERREZ, 1970).

Também aqui percebemos um elemento a ser investigado de maneira a suprir as carências apresentadas pela literatura histórica da cidade, pois Ferrez não relaciona os fazendeiros como Bahiana ao primeiro projeto ferroviário. À sua falência, seguiu-se a compra de suas propriedades pelo Barão de Mesquita e pelo Comendador Moitinho em 1887, os quais se beneficiariam três anos depois de uma nova concessão ferroviária para

fundar a E. F. T. Tendo sido apresentados alguns antecedentes da história da cidade e da empresa, nos dedicaremos à compreensão do contexto político e econômico em que ela foi fundada, assim como a ideologia de que foi revestida.

Governo Provisório, “encilhamento” e ideologia do progresso

Antes de prosseguirmos à análise da conjuntura política e econômica em que foi concebido o projeto da cidade de Teresópolis e sua ferrovia, procuraremos fundamentar a ideia que fazemos de “progresso”, central na compreensão da ideologia republicana e liberal. Em seu já referido trabalho de tese de doutorado, André Azevedo traça uma evolução histórica dos conceitos de “civilização” e “progresso” que nos permite observar aproximações e diferenças entre os mesmos. Surgido no século XVIII e tributário do Iluminismo, “civilização” seria um termo que abrangia uma série de novas ideias não contidas em seu antecessor, “civilité”, que aplicava-se às regras de polidez e etiqueta do Antigo Regime. Assim, “civilização” refere-se tanto ao desenvolvimento do campo econômico como ao da História e, principalmente, à ideia de uma ação, o ato de civilizar.

O termo "civilização" expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo. Sua maneira de autoperceber-se, de entender-se como agente privilegiado de um desenvolvimento histórico que conduziria a um mundo sempre melhor, governado pela razão e seu movimento de expansão. A própria idéia de movimento é característica à idéia de civilização, pois esta era entendida como um processo dotado de movimento firme e constante que se traduz em diversas formas destinadas sempre à superação. A percepção da civilização como processo é típica da própria consciência histórica desenvolvida na Europa do século XVIII, que impulsionou o historicismo. Tal aspecto da idéia de civilização iria aproximá-la da idéia de progresso, suscitando uma imbricação que se estenderia ao longo do século XIX. Muito embora tal imbricação tenha se delineado e generalizado mais fortemente no Oitocentos, ela já está presente mesmo na origem, que nasce no século XVIII, não muito após a idéia de progresso. (AZEVEDO, 2003, pp.30-31)

Havendo surgido no mesmo contexto, ambos os termos denotam um movimento de desenvolvimento material, no entanto, “civilização” refere-se também a valores morais e intelectuais. Para Guizot, a ideia de “progresso” contida na de “civilização”,

ultrapassaria a evolução material, tornando-as quase sinônimas. “Segundo o historiador francês: *‘a idéia do progresso, do desenvolvimento me parece ser a idéia fundamental contida sob a palavra civilização’*” (AZEVEDO, 2003, p.35). Assim o conceito nasce como uma ideia maior que a de progresso material, trazendo-a no seu seio, mas em finais do século XIX, período que buscamos compreender, já começava a ser apresentada como um conjunto de valores que seriam viabilizados a um povo pelo desenvolvimento industrial. Azevedo nos mostra que o conceito “progresso” passa de conteúdo a continente:

A civilização seria entendida, portanto, como uma decorrência do desenvolvimento material, que conduziria à dignidade e, conseqüentemente, ao que seria preconizado como os “bons modos”. Esta forma de pensar a civilização ganhou força no século XIX, sobretudo após 1870, com o advento da Segunda Revolução Industrial, quando o processo de desenvolvimento técnico acelerou-se sobremaneira. Nesta concepção, civilização aparece como decorrência do progresso entendido como desenvolvimento material – técnico e econômico. (AZEVEDO, 2003, p.34)

Por sua parte, a ideia de “progresso” teria surgido em finais do século XVII, fruto da crítica do pensamento cartesiano à imobilidade medieval. Durante o Iluminismo, foi subsumido ao conceito de “civilização”,

No entanto, a ideia de progresso foi fortalecendo-se ao longo do século. Ela foi embalada pelo grande desenvolvimento tecnológico verificado com a Segunda Revolução Industrial. Uma época em que o fetiche da técnica parecia dominar boa parte da elite européia da segunda metade do século XIX, do que dão nota as seguidas exposições internacionais e o crescimento do número de invenções técnicas no mundo. A admiração pelo desenvolvimento técnico, pelo progresso da industrialização, se amalgamava-se também com o sentimento de orgulho nacional, o que projetava a ideia de progresso, ampliando o seu alcance para outras camadas da população que não as elites econômicas, suas primeiras entusiastas. (AZEVEDO, 2003, p.44)

Assim, nos vamos aproximando às acepções que a palavra “progresso” assumia no discurso ideológico das elites brasileiras de finais do século XIX, embebida em industrialismo, nacionalismo e positivismo. No caso específico do Brasil, em processo de transição política, buscando apagar a memória do Império e construir os valores da República, o termo ainda tinha o conveniente de não referir-se ao lastro histórico como “civilização”. Nas palavras de André Azevedo: “Uma civilização é um passado, melhor

dizendo, a ideia de um passado que informa o presente” (AZEVEDO, 2003, p.36). Ao referir-se às últimas décadas do Segundo Reinado, o autor aponta que o “progresso pela ciência” já se tornara um elemento de legitimação política. A ideia de “civilização” havia norteado a monarquia portuguesa e o “Estado Saquarema”, mas com o crescimento do republicanismo e do abolicionismo o Segundo Reinado perdeu sua coesão interna e suas contradições se tornaram mais evidentes.

Uma nova estratégia de legitimação simbólica se impunha, devendo recompor a imagem quebrantada de justo juiz que o Estado Imperial construiu nas primeiras décadas do Segundo Reinado.

(...)

Desta feita, a Coroa buscou na idéia de ciência a neutralidade e a universalidade que necessitava associar ao seu discurso e na idéia de progresso a sua inserção em algo maior, em um movimento inexorável da História no qual o Brasil não deveria retardar o seu ingresso. (AZEVEDO, 2003, pp.88-89)

Encampada pelo Império a ideia de “progresso”, a Coroa considerou o desenvolvimento da ciência seu elemento central, sendo necessário o investimento na educação científica. A engenharia seria a área da ciência responsável pela dimensão material do progresso e as ferrovias sua maior metáfora. Assim, em 1874, a Escola Central foi transformada em Escola Politécnica e o ensino da engenharia passou a ser civil. Poucos anos depois, percebendo as oportunidades que se abriam para altos ganhos, alguns engenheiros resolveram organizar seu campo técnico de acordo com seus interesses:

Deste modo, em 24 de dezembro de 1880, surge, na cidade do Rio de Janeiro, o Clube de Engenharia. Este foi fundado por um industrial, o Sr. Conrado Niemeyer, contando em sua primeira diretoria com a presença de engenheiros destacados como Francisco Pereira Passos. O Clube de Engenharia justificava a sua fundação por ser uma associação de objetivo filantrópico, o de prestar um auxílio “desinteressado” à causa do desenvolvimento material do Brasil. (AZEVEDO, 2003, p.116)

A partir de então, os engenheiros vão se tornando os principais promotores do progresso no Brasil, e aqueles que construíssem ferrovias os mais destacados e enriquecidos:

Não foi sem outro propósito que o Clube de Engenharia, apenas seis anos após a sua fundação, organizou uma exposição nacional de estradas de ferro, nos moldes da ocorrida na França, em 1882. Seu

intuito, como mostra o discurso de um dos membros diretores do Clube, era chamar a atenção do governo para as iniciativas do Clube de Engenharia. (AZEVEDO, 2003, p.118)

*

Além dos engenheiros, antigos traficantes de escravos, como a família Mesquita, ou negociantes de café, como Domingos Moitinho, também perceberam as oportunidades de lucros abertas pelos investimentos ferroviários. Mais tarde, a empresa passaria às mãos do engenheiro José Augusto Vieira. Os empresários à frente da E.F.T. se valeram de um cenário propício, gerado pela política econômica liberalizante adotada pelo Ministério da Fazenda do governo provisório da República, para ampliar sua atuação no setor ferroviário e lucrar com a valorização e desapropriação de terras que adquiriram na freguesia de Santo Antônio do Paquequer. Além da concessão do transporte de cargas e passageiros, a exploração dos serviços públicos na cidade a ser construída também foi atribuída à companhia, que assume, então, um papel central na urbanização de Teresópolis e na realização do projeto de modernidade fluminense.

Novamente, torna-se de grande interesse a obra de Maria Bárbara Levy pela possibilidade de compreendermos a criação da Companhia e sua contratação pelo Governo do Estado, em 1890, a partir de sua análise da política econômica do “encilhamento”. A autora mostra que mesmo Rui Barbosa se comprometendo a manter em vigor a lei de 1888 para conseguir o apoio da burguesia financeira ao governo provisório, o câmbio declinou no final de 1889, levando o ministro a imprimir novos rumos à política econômica:

A primeira legislação financeira elaborada por Rui Barbosa – os decretos de 17 de janeiro de 1890 – buscava satisfazer a expansão da indústria e das atividades tradicionais da agricultura e do comércio. Representava uma profunda e radical transformação no caráter operacional dos negócios, modificando não só a organização bancária e monetária, mas também alterando a lei das sociedades anônimas e formulando uma lei hipotecária de grande interesse para os modernos proprietários de terras. (LEVY, 1994: 123)

O Ministro da Justiça, Campos Sales, representante paulista do que Levy chama de “republicanismo histórico”, condicionaria seu apoio a essa radical transformação “jacobina” dos decretos de Rui Barbosa, de 17 de janeiro de 1890, à inclusão de três emendas e foi atendido em todas. Dentre elas, a saída de São Paulo da órbita da região

central, através da criação de outro banco emissor. Para incorporar o banco emissor do centro, foi encarregado o conselheiro Francisco de Paula Mayrink, que daí por diante seria “o arrimo financeiro do Ministro da Fazenda, da mesma forma que Mauá o fora de Sousa Franco e o conde de Figueiredo do visconde de Ouro Preto” (LEVY, 1994, p.126). Em meio à ampla atuação comercial, industrial e financeira de Mayrink, chamamos a atenção sua participação em companhias de estradas de ferro no estado, como a Leopoldina Railway e a E.F. D. Pedro II. Vê-se assim que a política econômica liberal do “encilhamento” demonstra as concessões que o governo republicano faz à burguesia financeira e industrial de maneira a compor sua base de aliados na construção de uma nova ordem.

Não consideramos a construção do Estado como manifestação de um consenso ao redor dos princípios liberais e republicanos ou, a partir de uma visão universalista, como melhor caminho ao progresso material. Criticada esta concepção a respeito do Estado, a análise de Virgínia Fontes sobre a teoria de Marx e Engels nos mostra que embora este seja apresentado como universal, “reduz-se de fato a uma parcialidade travestida de universalidade, quando uma generalização do interesse dominante deve assumir a forma de ser de todos” (FONTES, 2010, p.130), estando longe de expressar um momento de consenso em torno do Estado.

A sociedade civil burguesa, entendida como o conjunto das relações econômicas, isto é, relações sociais de exploração, imbrica-se no Estado por ser este indissociável das relações sociais de produção. Seu papel é, exatamente, assegurar-las. Por isso precisa se apresentar sob a forma de “bem comum”. (FONTES, 2010, pp.130-131)

Foi como “bem comum” que o desenvolvimento ferroviário foi apresentado, da mesma maneira que a proclamação republicana, a opção pelo federalismo e por uma política econômica liberal, ocultando os interesses das classes detentoras de capital que são garantidos pelas medidas adotadas no interior do Estado. No período em que Marx escreveu *O Capital*, o sistema capitalista já apresentava, segundo o autor, uma tendência à concentração da pura propriedade. A modalidade de atuação do capital que chamou de “capital portador de juros” ou “capital monetário”, a conversão do próprio capital em mercadoria, seria responsável pela reprodução das relações de trabalho num momento de grande concentração dos recursos sociais de produção. O ano de 1888 representa simultaneamente o marco legal da substituição do trabalho escravo pelo livre e a

liberalização da economia por um gabinete conservador, buscando apoio do capital monetário para o Império ao mesmo tempo em que este rompia definitivamente com o escravismo.

A instabilidade das bases econômicas sobre as quais se assentava o Governo Provisório o levou a concessões ainda maiores ao capital monetário, sem se preocupar com as contradições entre o trabalho e o capital, pois o “bem comum” estaria assegurado pelo progresso material. No entanto, os ganhos fáceis e as oportunidades abertas a todos através de investimentos na Bolsa do Rio de Janeiro predominaram no senso comum, colaborando para consolidar uma ilusão segundo a qual o dinheiro ali investido multiplicar-se-ia sozinho após o transcurso do tempo. Tal ilusão se apoiou ainda na euforia gerada pela passagem à República, fato que contribuía para associar ao Império e à agroexportação perspectivas modestas e lentas de lucro quando comparadas àquelas abertas pela negociação de todo tipo de ações.

Em sua crítica à Economia Política, Marx adverte que toda riqueza social provém do trabalho e que os juros correspondem apenas a uma parcela do mais-valor extraído pelos capitalistas “funcionantes”, à remuneração do capital convertido em mercadoria. Esta visão geral do processo produtivo é, no entanto perdida pelo proprietário do capital monetário, que imagina poder mantê-lo permanentemente sob esta forma.

Na perspectiva da reprodução do capital portador de juros, como detentor de *recursos sociais de produção sob forma monetária*, todo o processo subsequente não lhe interessa e, portanto, a atividade *específica* da extração de sobretrabalho não lhe diz respeito. Seu problema é assegurar a venda do capital monetário, tendo como contrapartida sua reprodução ampliada. O capital funcionante permanente é, pois, fundamental, uma vez que a especulação, a fraude, ou o saque, outras tantas atividades a que se dirige o capital monetário, se limitam a punccionar, sem produzir ampliada e regularmente mais-valor. (FONTES, 2010, p.25)

Durante o “encilhamento”, temos a oportunidade de aplicar a teoria de Marx a novas formas de atuação do capital no Brasil, sem deixar de ter em conta as especificidades que derivam de sua singular historicidade. Nesse sentido, procuraremos estabelecer um diálogo entre a produção historiográfica e algumas impressões de época registradas na obra literária *O Encilhamento*, do Visconde de Taunay. O autor, que publica sua obra em 1893, em folhetins da “Gazeta de Notícias”, com o pseudônimo de Heitor Malheiros, estabelece uma dura crítica aos rumos políticos e econômicos

tomados pelo Brasil após a proclamação da República. Conservador convicto, com carreira política iniciada na Guerra do Paraguai e terminada em 15 de novembro de 1889, Alfredo d'Escragolle Taunay, nos oferece valiosas informações a respeito da generalização da atividade financeira em suas *Cenas contemporâneas da Bolsa do Rio de Janeiro em 1890, 1891 e 1892*, subtítulo da obra:

Por sobre todos pairava uma ansiedade opressora, deliquescente, de esperanças e receios, como que fluido indefinível, elétrico, febril, intenso, que, emergindo do seio da multidão, a envolvia em pesada atmosfera com prenúncios e flutuações de temporal certo, inevitável, mas ainda distante, longe, bem longe – a fome do ouro, a sede da riqueza, a sofreguidão do luxo, da posse, do desperdício, da ostentação, do triunfo, tudo isso depressa, muito depressa, de um dia para o outro!

Também nos rostos alegres e desfeitos em riso, alguns não sombrios mas preocupados e sérios, se expandia uma alacridade contrafeita, reflexos de sentimentos encontrados, a consciência de se estar empenhado até aos olhos num brinquedo, quando não jogo, perigoso, travado de riscos e desastres iminentes, mas atraente, sedutor, irresistível. (TAUNAY, 1971, p.18)

A descrição da atmosfera que envolvia o novo “jogo de azar” do país vai ao encontro do que Virgínia Fontes denomina um *fetichismo potencializado*, que resulta da experiência imediata dos proprietários de massas de capital monetário espelhada para o conjunto da massa social. A autora adverte que a percepção unilateral do processo, referenciada no ponto de vista do capital monetário, pode contribuir à generalização dos mitos de que os lucros seriam produzidos na gestão intelectual dos riscos e taxas e que não haveria, portanto, função para o trabalho vivo. “Em outros termos, dissemina a suposição de que haja atividades puramente monetárias, sem envolvimento com os processos produtivos, como um puro produto da multiplicação do capital” (FONTES, 2010, p.26).

Este mito da multiplicação do capital através da pura atividade financeira, no Brasil republicano que não se industrializara durante o período do capitalismo concorrencial e que conheceu o capital monetário ao mesmo tempo em que se instalava a atividade industrial, surge na obra de Taunay mesclado a uma visão fantasmagórica da indústria, gerando riqueza a partir da simples especulação.

Parecia indeclinável acabar de uma vez com todas as antigas práticas, transformar, quanto antes, as velhas tendências brasileiras de acautelada morosidade e paciente procrastinação. Ao *amanhã* de todo

sempre, substituíra-se o *já* e *já!* Quanto moroso, senão estéril no natural egoísmo, o pesado trabalho da terra, com seus hábitos arraigados, rotineiros! A indústria, sim, eis o legítimo escopo de um grande povo moderno e que tem de aproveitar todas as lições da experiência e da civilização; a indústria, democrática nos seus intuitos, célere nos resultados, a fazer a felicidade dos operários, a valorizar e tresdobrar os capitais dos plutocratas, sempre em avanço e a progredir, tipo da verdadeira energia americana e a desbancar, com seus inúmeros maquinismos, que dispensariam quase de todo o auxílio braçal, tudo quanto pudesse haver de melhor e mais aperfeiçoado nos mercados estrangeiros! (TAUNAY, 1971, p.21)

Chama a atenção, na narrativa de Taunay, que o mito da fonte inesgotável de riquezas promove também a harmonização dos interesses antagônicos das classes sociais, considerando ser a indústria capaz de simultaneamente “fazer a felicidade dos operários” e “tresdobrar os capitais dos plutocratas”, além de dispensar “quase de todo o auxílio braçal”. O capitalista funcionante nem aparece nesta mitologia descolada da produção material da realidade social. Toda a produção de riqueza está subsumida na atividade do plutocrata e nos maquinismos da indústria que acabavam com o lento e pesado trabalho da terra. Esta visão contemporânea do “encilhamento” nos ajuda a compreender sob que argumentos a política econômica a serviço dos capitais monetários nacionais e estrangeiros foi implantada, eclipsando as contradições entre o processo de extração acelerada de lucro e a suposta “felicidade dos operários”. A questão do trabalho não demandava a atenção, pois a escravidão fora abolida por lei no fim do Império e a ilusão da indústria que a República divulgou dizia que ela se encarregaria do bem-estar social por sua própria natureza.

Em sua pesquisa sobre o projeto de modernidade na selva que representou a ferrovia Madeira-Mamoré, Francisco Foot Hardman se dedicou a entender a ideia de fantasmagoria presente na dimensão simbólica das ferrovias, dando origem à sua obra *Trem-fantasma*. No prólogo, o autor explica que o impulso para a pesquisa foi buscar entender este fenômeno:

Inquietaram-me desde logo a intensidade e rapidez com que a Madeira-Mamoré virou lenda, com que seus vagões e locomotivas passaram ao imaginário como fantasmas. A incursão que ensaiei tem muito a ver com essas aparições. A partir daí, o trânsito do reino das fantasmagorias para o mundo dos espetáculos foi decorrência inevitável, e quase imediata. A Madeira-Mamoré era o espetáculo privilegiado da civilização capitalista na selva. (HARDMAN, 2005, p.25)

Partindo desta inquietação, a dialética fantasmagoria/espetáculo nas representações a respeito da ferrovia, Hardman retrocede à urbe do século XIX para buscar na intimidade entre mecanismo e teatro, entre ferrovia e literatura modernista, a origem desse encantamento. Analisa o mercado mundial do período destacando sua concretude derivada do desenvolvimento da ferrovia e da navegação a vapor, “o que vale dizer, nesse caso, que a forma fetiche das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade” (HARDMAN, 2005, p.26).

Foot Hardman recorre a diversas obras literárias da época como meio de identificar os símbolos pelos quais a ferrovia tornou-se referência e aqueles a que esteve associada na visão de seus contemporâneos. Desde pelo menos 1830, afirma que pintores e literatos já representavam o espaço urbano das grandes metrópoles a partir de uma ideia de *cidade-fantasma*, espaço no qual se dariam aparições/desaparições fugazes, tendo nos meios de transporte o motor a lhe imprimir sua alta velocidade. O conto “Perspectiva Nesvki”, de Nicolai Gogol, é o primeiro texto que analisa desta forma, observando referências ao caráter ilusório do progresso material em exibição numa grande avenida de São Petersburgo. Em especial à noite, a luz demoníaca da rua provocaria o engano e o sonho.

O tema ressurgiu quando Hardman analisa notas de viagem de Dostoievski à Europa Ocidental, escritas em 1863. Diferente de uma São Petersburgo fantasmagórica e fantástica e de uma Paris higienizada e ordenada, Londres é vista pelo autor como uma cidade definida por seu aspecto satânico. Ao descrever a Exposição Universal de Londres, em 1862, apresenta seu caráter como terrível e titânico, um espetáculo do progresso material que é compreendido a partir da referência bíblica a Baal e diante do qual é necessária “muita resistência espiritual e muita negação para não ceder, (...) não aceitar o existente como sendo o ideal” (HARDMAN, 2005, p.44).

Da literatura russa, Francisco Foot Hardman toma ainda um conto de Tchekhov – “Um caso clínico”, de 1898. Ao buscar o diagnóstico de uma paciente proprietária de uma fábrica têxtil, revela-se ao médico-narrador o aspecto demoníaco da fábrica como base das relações humanas no povoado suburbano. Assim como a representaria Fritz Lang em seu filme *Metropolis* (1927), a fábrica do conto de Tchekhov tem janelas iluminadas pelo fogo do forno que se assemelhavam aos olhos do demônio e emite fumaça e ruído que envolvem todos em um ambiente infernal.

A seguir, o autor extrai da obra *Madame Bovary* (1856), de Flaubert, mais uma referência para a compreensão do lugar ocupado por uma fábrica, e a perspectiva do progresso, em um ambiente provinciano. A cena observada é um passeio a uma fábrica cuja obra está inconclusa e a narração é construída a partir da contradição entre o discurso de um personagem sobre as virtudes da fiação de linho, ao qual ninguém presta atenção, e o estado inacabado e deteriorado do canteiro de obras.

Fica sugerido, naquele domingo frio e modorrento, todo o despropósito dessa manufatura de província. Estamos também diante do esqueleto de uma obra fantasmática; entre a perspectiva do progresso e sua efetivação, há só sinais sem vida num terreno baldio. Como se qualquer tentativa de romper a circularidade dos valores provincianos esbarrasse em estruturas invisíveis mas persistentes. (HARDMAN, 2005, pp.46-47)

Da mesma forma que Francisco Foot Hardman buscou compreender a dimensão cultural da história da ferrovia Madeira-Mamoré a partir dos símbolos recorrentes na literatura da época, temos na obra de Taunay oferece novamente um importante material para a análise proposta neste trabalho. *O Encilhamento* é um texto literário tão rico para compreender os símbolos e ideologias do progresso republicano quanto para perceber as relações entre o Estado republicano e o capital monetário:

Do alto descia, senão bem às claras o exemplo, pelo menos o incitamento. O governo, na entontecedora ânsia de tudo destruir, tudo derrubar, metido nos escombros da demolição, (...) visando efeitos imediatos, como que esquecido do futuro e do rigor da lógica, a amontoar premissas de que deviam fatalmente decorrer as mais perigosas consequências, o governo, com a faca e o queijo na mão, promulgava decretos sobre decretos, expedia avisos e mais avisos, concessões de todas as espécies, garantias de juros, subvenções, privilégios, favores sem-fim, sem conta, sem nexos, sem plano, e daí, outros tantos contra-choques na bolsa, poderosíssima pilha transbordando de eletricidade e letal pujança, madeiros enormes, impregnados de resina, prontos para chamejarem, atirados à fogueira imensa, colossal!

Pululavam os bancos de emissão e quase diariamente se viam na circulação monetária notas de todos os tipos, algumas novinhas, faceiras, artísticas, com figuras de bonitas mulheres e símbolos elegantes, outras sarapintadas às pressas, emplastradas de largos e nojentos borrões. (TAUNAY, 1971, p.20)

O autor escreveu sua obra em 1893, quando os efeitos anunciados já eram visíveis e sensíveis, quando a “poderosíssima pilha” que representa a força da indústria já havia se transformado na “fogueira colossal” da crise monetária. Ferino com o

governo, Taunay nos permite inferir o comprometimento do Estado com as atividades financeiras e os grupos detentores do capital monetário. O governo republicano, o governo dos capitalistas nacionais a serviço do imperialismo estrangeiro, trabalhou intensamente para sustentar o mito da reprodução espontânea do capital e do rápido progresso material.

Entretanto, quanto mais capitais se expandem, de maneira descontrolada, a possibilidade de explorar a força de trabalho, mais abrem espaços para crises econômicas, crises do próprio capital, pois ao acelerarem as condições de concentração e da acumulação, colocam-se na posição de acirrades de todas as contradições do capital, de maneira simultânea, tornando-se potencializadores de crises crescentemente incontroláveis. (FONTES, 2010, p.39)

Como não é o interesse aqui analisar a crise inflacionária derivada do encilhamento, mas a percepção contemporânea a respeito da fase de expansão do capital, não nos prolongaremos neste ponto. De maior proveito na obra da Taunay é observar as visões das difentes personagens, como a exposição das ideias sobre a política econômica de Rui Barbosa expressas pelo Conselheiro Babo de Magalhães na obra de Taunay:

O Império centralizara demais tudo, prendera com zelo exagerado as forças de propulsão do Brasil. Estava o país mostrando que precisava de muito mais iniciativa. Era de pasmar aquela multidão de bancos e companhias. (...) Dava-se a esses estudos e nutria a pretensão de entender um pouco do riscado. Acompanhava *pari passu* o admirável Rui Barbosa. Em finanças, como em tudo, chegada certa emergência, convinha ter audácia – a lição dos mestres. Queria parecer-lhe que até aquele momento estavam já em movimento perto de 3 milhões de contos de réis, somo estupenda, de que nunca se cogitara nesta parte da América! Ah! O Rui, que homem, que cabeça! Estava assentando os alicerces de assombrosa e inabalável prosperidade. (TAUNAY, 1971, p.52)

O Conselheiro Babo, que conversa numa festa com Menezes, personagem principal, chega ao cúmulo da admiração pelo ministro ao afirmar que “só para salientar semelhante figura, valia a pena ter-se feito a República”. Conclui sua exposição a Menezes em uma máxima, afirmando que o “encilhamento” era uma aprendizagem necessária ao país: “O avaro não se transmuda em sensato gastador, sem experimentar uma fase de prodigalidade; era a regra” (TAUNAY, 1971, p.53). Assim, Taunay vai representando uma sociedade fluminense em processo de rápida transformação: os

valores da monarquia deposta desaparecendo, a perda da coesão da aristocracia e sua associação com novos ricos da bolsa, as cotações da bolsa se tornando assunto de senhoras e mocinhas nos eventos sociais, a ilusão da inesgotável riqueza tomando conta de todos ao redor de Menezes, como seu amigo Roberto:

O incontestável é que se nadava em um mar de ouro; todos ganhavam, ninguém perdia; um céu aberto, coisa nunca vista!

E como Menezes contestasse a existência do ouro, querendo substituí-lo por papel, replicava muito gárrulo e até meio zangado, que se deixasse disso – ouro era o que ouro valia. (TAUNAY, 1971, p.24)

Após este relato de Roberto, encontramos Menezes sozinho na Rua da Alfândega, pensando nas palavras de seu amigo, como um personagem da literatura russa a que Foot Hardman se refere – via a bolsa como sobrenatural e isto o tentava, queria descobrir os meios pelos quais se armava aquele mistério sobre a multiplicação de riquezas:

Por que, também, não iria à bolsa, simples curiosidade, estudo de amador? Afinal, precisava analisar tudo isso, coisa até de patriotismo, saber que rumo ia levando o Brasil, sondar se lhe fosse possível, o terreno em que se levantavam tão alterosas construções, a base de toda essa incrível prosperidade, buscar conhecer se, em vez do ouro tão apregoado, não havia muito pechisbeque, falaz e **perigosíssima fantasmagoria**. (TAUNAY, 1971, pp.30-3, grifos meus)

Conversa após conversa, Menezes, poupador, conservador, sebastianista, vai se convencendo a investir ele também na bolsa, tantas as propostas que recebe e os exemplos de enriquecimento rápido e fácil que lhe vão enumerando. Até que o Dr. Ferreira Sodré, político influentíssimo e amigo de sua família, acaba por convencê-lo a assinar mil *ações irredutíveis* da empresa Lamarim numa relação “destinada aos melhores amigos”, como lhe diz o Doutor, com ações cedidas ao par que subiriam em breve, de tal maneira que o negócio tinha “feição de verdadeiro favor”. O nome do Barão de Lamarim já aparecera como referência de sucesso certo nos negócios quando Menezes conversava com Roberto e este lhe narrou o desespero e a confusão no dia marcado para a subscrição das ações de uma empresa ferroviária que Lamarim estava lançando:

Anunciara-se com muito aparato, grosso bater de bumbo e todos os ff e rr, a empresa da estrada de ferro do Capim Melado a Quingombololó. Já se sabe, letras garrafais, garantia de juros dos

governos federal e estadual, cálculo da produção de milhões de pés de café, diretoria de velhos e sisudos politicões, de barão para cima, vistosos narizes de cera, comissão fiscal toda puxada a substância, gente de truz, dessa que zela a sua reputação e só quer o bem do país.
– Onde ficava a tal estrada? perguntou Menezes.
– Ora, quem lá sabia? Pelo menos ele, Roberto, não lhe poderia dizer, ainda que já lhe tivessem passado pelas mãos milhares destas ações. Era o que menos importava – zona riquíssima, terras ubérrimas, roxas, amarelas, de todas as cores. (TAUNAY, 1971, p.27)

Taunay nos escreve com sarcasmo sobre os empreendedores e suas empresas, descrevendo personagens que parecemos encontrar descolados da ficção na história da E.F.T. Assim como na companhia ferroviária do Barão de Lamarim, a empresa presidida pelo Barão de Mesquita conseguiu reunir diversos nomes de peso em sua diretoria e seu conselho fiscal. O vice-presidente era o Visconde da Costa Franco; o secretário, o Barão de Campolide; o conselho fiscal composto pelo Visconde de Carvalhães, Comendador Domingos Moitinho, e Custódio Martins de Souza (VIEIRA, 1934, p.9).

Fundação da E.F.T. e criação do município de Teresópolis

Armando Vieira, filho de José Augusto Vieira⁴ e diretor da E.F.T., é a referência principal a todos que escreveram sobre a história local e a exaltação ao gênio de seu pai é central na sua obra, fundadora do “mito” Vieira. Com seus livros *José Augusto Vieira. A Estrada de Ferro e a Cidade de Therezopolis*, de 1934, e *Therezopolis*, de 1938, publica as primeiras obras sobre a história do município e da E.F.T. A biografia de seu pai inaugura a interpretação mítica do papel de José Augusto Vieira na construção da estrada de ferro que segue como paradigma da literatura e têm status de memória oficial do município – “os inauditos esforços” do “homem visionário e obstinado” se repetiriam nas obras posteriores sobre a história local. Seu livro sobre a cidade de Teresópolis apresenta uma sistematização de referências à região durante os períodos colonial e imperial, a partir de sua pesquisa, e durante o período republicano, vivido por ele junto a seu pai na construção da cidade, da ferrovia, na administração da E.F.T. e sua transferência ao Estado.

⁴ Buscando evitar confusões, Armando Vieira será sempre referida aqui com nome completo. Quando nos referirmos simplesmente a Vieira, estamos falando de seu pai, José Augusto Vieira.

Ao narrar a história do município, Armando Vieira faz menção ao Barão de Mesquita e ao Comendador Moitinho como “homens sonhadores com a grandeza de Teresópolis”, mas aponta a impotência de sua Companhia, reduzindo a importância da atuação destes (VIEIRA, 1938). No entanto, esse período da empresa anterior à entrada de seu pai é muito mais complexo que a análise simplista de Armando Vieira sugere. Apontaremos alguns limites de sua versão sobre as presidências que precederam a de seu pai e, utilizando os documentos existentes na Coleção Haddock Lobo (Manuscritos – BN), buscarei rever algumas das interpretações sobre a história da empresa. É do interesse deste trabalho pensar os meios pelos quais a participação de Roberto Jorge Haddock Lobo, sócio de Mesquita após a saída de Moitinho, foi legada ao esquecimento.

A emancipação da antiga freguesia de Santo Antonio do Paquequer data de seis de julho de 1891⁵. Um ano antes, o governador Francisco Portella contratara à empresa recém-fundada pelo Barão de Mesquita e pelo Comendador Domingos Moitinho a construção da cidade e da estrada de ferro, em sete de julho de 1890, numa cerimônia reunindo membros da elite local, do governo do Estado e da E.F.T. (VIEIRA, 1934). O mesmo Governo do Estado havia concedido aos dois capitalistas, ou à empresa que viessem a organizar, a ligação por via férrea entre Niterói e aquela que deveria ser a futura capital do estado além da construção desta.

Apresentada no discurso político da época sob o signo do progresso republicano, do rompimento com o passado agrícola e conservador, simbolizado pelo Império, a construção de uma ferrovia que ligasse Niterói à nova capital do estado estava associada à exaltação da natureza local e do clima, considerado “salubérrimo” pelos padrões sanitários e higiênicos. Para Armando Vieira a ideia original da transferência da capital do estado para Teresópolis é de Francisco Portella, “cujo entusiasmo por Therezopolis se manifestara em 1858, quando alli esteve. Fizera um voto: ‘Si, um dia fosse governo passaria para Therezopolis a capital do Estado do Rio de Janeiro’” (VIEIRA, 1934, p.8). Infelizmente, Armando Vieira não nos informa sua fonte, corrompida, certamente, pois em 1858 seria provável que Portella se referisse ao Rio de Janeiro como “Província”.

Portella foi eleito constitucionalmente em 11 de maio de 1891, tendo como vice Artur Getúlio das Neves. Permaneceu na presidência do estado até o dia 10 de

⁵ Decreto nº 280, de 6 de julho de 1891: Criação do Município de Teresopolis.

dezembro daquele ano, quando acabou renunciando ao cargo duas semanas após a primeira Revolta da Armada, que levara Floriano Peixoto à presidência da República. Quem assumiu de imediato a presidência do estado foi o Almirante José Marques Guimarães, deodorista que fora o primeiro a presidir o Estado do Paraná em 1889, mas já em 11 de dezembro, Floriano nomearia outro almirante, Carlos Balthazar da Silveira, para a chefia do executivo fluminense. Balthazar da Silveira dissolveu a Assembleia Constituinte do Estado baseado em suspeitas de fraude na eleição dos membros e comandou o processo de elaboração da Constituição do Estado do Rio de Janeiro, passando o cargo em 3 de maio de 1892 a José Thomaz da Porciúncula, que havia sido eleito em 24 de abril daquele ano.

Este período compreendido entre a renúncia de Portella e a eleição de Porciúncula é decisivo na disputa pelo poder no país e no estado, resultando, tanto num quanto noutro, a vitória do projeto florianista. Este fato é atestado pelas prisões e reformas dos chefes militares que subscreveram o “Manifesto dos 13 Generais”, divulgado em seis de abril de 1892 convocando novas eleições à presidência entre outras críticas ao autoritarismo armado de Floriano. Entre os reformados, encontramos o Almirante José Marques Guimarães, que era então o chefe do Estado-Maior da Armada.

Mesmo com a renúncia de Portella, a E.F.T. continua tendo seus interesses garantidos pelo novo governo: a nova organização municipal e distrital do Estado de 1892 faz exceção dos critérios gerais de população para garantir o status de município para Teresópolis, respeitando o contrato com a Companhia⁶. Por essa época, os estudos feitos para a ferrovia desde Niterói haviam chegado a somas demasiado altas e foi refeito o projeto, reduzindo-se o custo e tamanho da linha para menos de um terço. A ferrovia deveria novamente sair do Porto de Piedade, ao fundo da Baía de Guanabara, como na primeira concessão de 1872. Estava pendente a assinatura do Termo de Novação do contrato entre o estado e a companhia quando a capital foi transferida provisoriamente a Petrópolis em decorrência da segunda Revolta da Armada. Em janeiro de 1893, a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro ratificou o decreto de

⁶ De acordo com o Decreto n^o 1, de 8 de maio de 1892 (28 de maio de 1892?): “Da nova organização Municipal e distrital do Estado”. Critérios para a elevação a município; contrato entre o Estado e o Barão de Mesquita. Localização: [Coleção de Decretos do] Governo Provisório. 1892 pp.142-193 (Item sobre Teresópolis: pp.190-191) e também o Decreto n^o 1-A, de 3 de junho de 1892: “Rectifica a reorganização municipal e distrital dada pelo decreto n.1 de 28 de maio de 1892”. Localização: [Coleção de Decretos do] Governo Provisório. 1892 pp.193-222 (Item sobre Teresópolis: pp.220-221)

outubro de 1890⁷ que transferia a capital de Niterói para Teresópolis, mas a lei de transferência não seria nunca sancionada pelo governador do estado, José Thomaz da Porciúncula, pois dependia, por sua vez, do novo contrato.

Mesmo a transferência da capital do estado para Petrópolis, decorrente da segunda Revolta da Armada, não revogou os planos do governo para Teresópolis. Em dezembro de 1893, o Legislativo estadual foi transferido para Petrópolis porque não se considerava Niterói segura e Teresópolis não existia de fato. A 30 de janeiro de 1894⁸, a Assembleia votou a transferência da capital para Petrópolis em caráter provisório, sendo esta instalada em solenidade no dia 20 de fevereiro. Este fato aponta para dois elementos importantes: o respeito aos interesses dos empresários à frente da E.F.T. e, sobretudo, a recusa do Estado em instalar-se definitivamente naquela cidade que era símbolo da modernidade imperial, da vida de corte, preferindo construir seu poder simbólico sobre bases autônomas. Petrópolis possuía os atrativos naturais (vegetação e clima) comuns ao outro vale da Serra dos Órgãos, era dotada de estrada de ferro, de infraestrutura urbana, possuía grande contingente de trabalhadores imigrantes etc. Mas cheirava ao “mofó” do Império em cada elemento deste. Por isso, construir uma nova capital em Teresópolis continuava na ordem do dia, mas tornava-se, cada vez mais, uma fantasmagoria, um trem-fantasma como a Madeira-Mamoré e uma cidade-fantasma, uma província com ruínas de uma “capital-por-se-fazer”.

Armando Vieira resumiu todo o período entre 1890 e 1894 como uma época de total inoperância da E.F.T. Indica que os trabalhos foram iniciados em 1891, de acordo com o contrato com o estado, mas apenas estudos iniciais teriam sido feitos, e mesmo assim, trabalho desperdiçado e quase nulo. Seu texto faz dura crítica à Companhia Estrada de Ferro Therezopolis “de 5 de Julho de 1890 a 28 de Agosto de 1895”, que considera extinta na data do contrato da empresa com seu pai, José Augusto Vieira. Desqualifica a empresa que foi encarregada dos serviços topográficos pela E.F.T., a Sociedade Torrens, bem como o arquiteto encarregado dos serviços urbanos, Charles de Mot. A única ressalva feita se refere aos estudos da linha férrea, entregues “ao projecto

⁷ Lei nº 43, de 31 de janeiro de 1893: Transferência da Capital do Estado para Teresopolis. Localização: Collecção de Leis, Lei não sancionada e Decretos do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1893. v.1. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1894. pp.36-37

⁸ Lei nº 50, de 30 de janeiro de 1894: Transferência provisoria da Capital do Estado para Petropolis. Localização: Collecção de Leis, Decretos, Deliberações e Portarias do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1894. v.1. Rio de Janeiro: Typographia Guimarães, 1895. pp.17-18

engenheiro Guilherme Greenhalgh que cumpriu galhardamente essa parte importante do programma, como era de esperar de sua reconhecida operosidade e competencia” (VIEIRA, 1934, p.10).

A estrada de ferro era o coração do projeto de construção de uma capital moderna em Teresópolis, por isso os elogios tecidos ao engenheiro encarregado da sua construção pelo Barão de Mesquita e pelo Comendador Moitinho acabam entrando em contradição com a afirmação de uma empresa inoperante. Dá um salto ao relatório da diretoria da E.F.T. apresentado à assembleia de acionistas em setembro de 1894, afirmando que a pendência na revisão do contrato imobilizou suas ações. Conclui: “Por essa ocasião já não era de folga o seu estado financeiro, tendo empregado todas as disponibilidades na aquisição de terrenos, trabalhos preparatórios e outros dispêndios não especificados” (VIEIRA, 1934, p.11).

Investigando a documentação presente na Coleção Haddock Lobo, do Setor de Manuscritos da Biblioteca Nacional, podemos obter uma versão da história dos primeiros anos da E.F.T. muito distinta da narrada por Armando Vieira e repetida até o presente. Essa versão não é em absoluto satisfatória para desenvolvermos uma história ampla dos negócios da empresa, mas nos parece muito mais rica em informações e abre novas possibilidades interpretativas sobre o período.

Não sabemos datar ao certo a origem das ligações de Roberto Jorge Haddock Lobo com a E.F.T. e seus empresários, mas remontam aos primórdios da companhia. Reuniu diversos documentos, entre cartas, contratos, ações e promissórias que contam a sua versão sobre a história da E.F.T. entre 1890 e 1899. Já em novembro de 1892, Haddock Lobo abria uma conta corrente com Augusto Cordovil Camillo Monteiro no valor de Rs. 200:000\$000, assinando três promissórias de Rs. 100:000\$000 cada com o amigo. O Barão de Mesquita, endossante das promissórias, ficou autorizado a movimentar o dinheiro da conta no “intuito operar sobre acções da Companhia Estrada de Ferro Theresopolis, e sobre uma linha que às mesmas se refere”⁹. Podemos imaginar o Barão de Mesquita aflito nesta época com a desvalorização da moeda nacional no câmbio, tendo que importar materiais para a construção da ferrovia, encontrando dificuldades para movimentar os papéis da empresa. Recorre então aos amigos da

⁹ LOBO, Roberto Jorge Haddock Lobo e MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. S.l., 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,092

família, membros de ilustres famílias tijucanas como os Mesquita, e apresenta a Haddock Lobo uma oportunidade de se ganhar dinheiro como aquela do Dr. Ferreira Sodré, “destinada aos melhores amigos”.

Num contrato de sociedade mercantil de Haddock Lobo com Guilherme Greenhalgh, em 1894, a terceira cláusula é bastante surpreendente:

O capital da sociedade é fixado em cento e quarenta contos de reis (Rs. 140:000\$000), com que concorre o sócio commanditario Roberto Jorge Haddock Lobo, representado pelo material fixo, rodante, animaes, machinismos e accessorios, constantes do inventario, assignado pelos sócios e que fica fazendo parte integrante do presente instrumento; e bem assim pelos contractos celebrados pelo dito sócio commanditario Roberto Jorge Haddock Lobo em 29 de Novembro de 1892 e 15 (16) de Dezembro de 1892 com a Municipalidade de Magé e com a Fabrica Nacional de Santo Aleixo, para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro, que faz objeto do presente contracto, e para arrendamento dos armazéns do porto da Piedade.¹⁰

Encontramos referências a um inventário, também conservado por Haddock Lobo de que constam diversos materiais adquiridos, incluindo uma locomotiva. Muitas cartas entre Greenhalgh, Mesquita e Haddock Lobo também dão conta do avanço das obras além de Magé. Por isso, seria tão rápida a conclusão do primeiro trecho da ferrovia, entre Piedade e Guapimirim, um ano após Vieira assumir os trabalhos. Os referidos contratos não são citados em nenhuma outra fonte, assim como o contrato da Câmara Municipal de Teresópolis com Raimundo Miranda Camillo, cujo ônus seria:

Construcção em condições apropriadas ao emprego de locomotivas ou tracção electrica, com a bitola de 1m. entre trilhos uma via-ferrea que partindo do Alto da Serra, limites deste municipio com o de Magé vá a cidade de Therezopolis, podendo prolongar a sua linha dentro do municipio. O proponente terá a faculdade de assentar os trilhos da via-ferrea sobre o leito das estradas existentes.¹¹

Estes contratos nos mostram que os empresários envolvidos com o empreendimento não ficaram imobilizados pela indefinição sobre o Termo de Novação do contrato com o governo do estado, buscando alternativas com a municipalidade de Magé, por exemplo. Em 1894, Haddock Lobo já se achava em meio a uma disputa com

¹⁰ LOBO, Roberto Jorge Haddock e GREENHALGH, Guilherme. “Contrato de sociedade mercantil entre Guilherme Greenhalgh e Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 1o de março de 1894.

¹¹ Câmara Municipal de Teresópolis. “Contrato com Raimundo Miranda Camillo”. Teresópolis, 9 de dezembro de 1892.

o Barão de Mesquita sobre a dívida das promissórias e Augusto de Oliveira Pinto, seu sogro, aparece como presidente da E.F.T. Ainda em 1899, depois do Barão de Mesquita, do Comendador Moitinho e de Guilherme Greenhalgh terem saído de cena Haddock Lobo fazia novo empréstimo à Companhia, que era então presidida por Frederico de Almeida Rego e tinha como diretor João do Rego Barros. Armando Vieira dedicou apenas uma linha a Haddock Lobo, Oliveira Pinto, Almeida Rego e Rego Barros, dizendo que junto ao presidente do estado, Joaquim Maurício de Abreu, foram os amigos que o entusiasmaram a entrar no empreendimento.

A construção da ferrovia e do mito José Augusto Vieira

Na literatura que trata sobre a história do município, a construção da estrada de ferro é apresentada a partir de uma mesma concepção idealizada e ufanista com relação à figura do construtor José Augusto Vieira. Além de abordarem apenas superficialmente a atuação dos primeiros capitalistas à frente da E.F.T. e dos grupos políticos em disputa no Estado, a história da construção da ferrovia e da cidade é centrada na presença de Vieira, apresentado como um empresário obstinado e visionário a quem se deveria quase exclusivamente o desenvolvimento local. O motivo de outros grandes nomes da política e do setor financeiro da época, como o Governador Portella, o Barão de Mesquita ou o Comendador Moitinho, terem sido eclipsados diante da construção da imagem de Vieira como herói local, reside na força da construção simbólica que Armando Vieira fez em torno do nome de seu pai.

A apresentação do livro biográfico é feita por Ferreira da Rosa, amigo de Armando Vieira e de seu pai. Ele nos diz que, ao ler a obra – definida como “notícia histórica da E. F. Therezopolis” – sentiu novamente o “entusiasmo com que acompanhei (...) a luta homérica de JOSÉ AUGUSTO VIEIRA para vencer resistências pessoas e materiais, da natureza e da época” (VIEIRA, 1934, p.5, grifos do autor). Sem que houvesse descuido da família, afirma que José Augusto Vieira “incorporou o empreendimento a que se afoitou às suas obrigações mais afetivas. Apaixonou-se” (*idem*). Ferreira da Rosa afirma ter sido testemunha “daquela obra ingente para um homem só”, por isso o opúsculo que lhe escrevia seu filho seria apenas “a urdidura simples do monumento histórico-literário com que devia ser perpetuada a memória de

JOSÉ AUGUSTO VIEIRA” (VIEIRA, 1934, p.6, grifos do autor). A narrativa que mescla a mitologia clássica a sua visão afetiva da história, o confesso admirador de José Augusto Vieira busca construir ainda uma argumentação baseada na autoridade de quem, como ele ou seu filho Armando, testemunhou as façanhas da obra.

Só pode fazer-lhe atualmente justiça quem o viu, noite e dia, abatendo dificuldades, conquistando o Exito, estendendo os trilhos na serra agreste, e galgando-a com o coração na mão; sorrindo, exausto, quando o vitoriavam no Alto; caindo no tumulto quando a ingratidão se esquecia de sua temeridade, de sua tenacidade. (*idem*)

Conclui no tom afetivo e ufanista: “Que saudade do generoso, intrepido, fogoso vencedor da Serra de Therezopolis!”. Esse tom – e inclusive o nome de Vieira em caixa alta – seria seguido em todos os textos posteriores que se dedicaram à história da E.F.T. e de Teresópolis, como veremos mais à frente, nas obras de Haroldo Lisboa da Cunha (1959), Gilberto Ferrez (1970) e Wanderley Peres (2009).

Trabalhar com as informações e interpretações presentes na obra de Armando Vieira, sobretudo a biografia de seu pai, é um desafio que se coloca com sérios riscos e grandes possibilidades a esta pesquisa. Embora tratem-se de fontes secundárias, são tomadas aqui como objeto de investigação. Bourdieu analisa os equívocos metodológicos e teóricos recorrentes na historiografia que se dedica à produção de biografias, que derivam, em última análise, da concepção de que a vida é uma história e que o relato de uma vida é o relato de um conjunto inseparável de acontecimentos nessa existência individual.

Isto é aceitar tacitamente a filosofia da história no sentido de sucessão de acontecimentos históricos, *Geschichte*, que está implícita numa filosofia da história, no sentido de relato histórico, *Histoire*, em suma, numa teoria do relato, relato de historiador ou romancista, indiscerníveis sob esse aspecto, notadamente biografia ou autobiografia. (BOURDIEU: 2005, 184)

Essa maneira de organizar a vida segundo uma ordem cronológica, que é também uma ordem lógica, pressupõe, para Bourdieu, a noção sartriana de “projeto original” e é concebida a partir de uma origem, no duplo sentido de um início e de uma razão de ser. O autor aponta que tanto o sujeito quanto o objeto da biografia teriam assim o mesmo interesse em aceitar o “postulado da vida narrada”, preocupando-se em dar sentido e extrair uma lógica – prospectiva e retrospectiva – entre os diferentes estados de uma

existência, criação artificial de sentido que conta com a cumplicidade natural do biógrafo.

Produzir uma história de vida, tratar a vida como uma história, isto é, como o relato coerente de uma sequência de acontecimentos com significado e direção, talvez seja conformar-se com uma ilusão retórica, uma representação comum da existência que toda uma tradição literária não deixou e não deixa de reforçar. (BOURDIEU: 2005, 185)

Assim, o autor se baseia na experiência literária de abandono da estrutura do romance como relato linear, que coincide com o questionamento do sentido (significação e direção) do qual uma vida seria dotada. Referindo-se à formulação teórica de Allain Robbe-Grillet, Bourdieu afirma que “o real é descontínuo” e a justaposição dos eventos em uma existência se dá de maneira imprevista e aleatória, levando a uma maior dificuldade de apreendê-los em um conjunto dotado de sentido próprio. Parte então para uma análise da questão dos mecanismos sociais que “favorecem ou autorizam a experiência comum da vida como unidade”.

O mundo social, que tende a identificar a normalidade com a identidade entendida como constância em si mesmo de um ser responsável, isto é, previsível ou, no mínimo, inteligível, à maneira de uma história bem construída (por oposição à história contada por um idiota), dispõe de todo tipo de instituições de totalização e de unificação do eu. A mais evidente é, obviamente, o nome próprio, que, como “designador rígido”, segundo a expressão de Kripke, “designa o mesmo objeto em qualquer universo possível”, isto é, concretamente, seja em estados diferentes do mesmo campo social (constância diacrônica), seja em campos diferentes no mesmo momento (unidade sincrônica além da multiplicidade das posições ocupadas). (BOURDIEU: 2005, 186)

Pierre Bourdieu demonstra que o nome próprio não pode descrever propriedades ou veicular informação sobre o que nomeia, visto que ele só pode atestar identidade aos diferentes estados de uma vida “à custa de uma formidável abstração. Estas reflexões em torno do papel desempenhado pelo nome próprio na construção de uma unidade ou totalidade da existência são de grande auxílio à compreensão dos caminhos pelos quais José Augusto Vieira teve seu nome construído em torno da E.F.T, e vice-versa, de tal maneira que o período anterior à sua direção da companhia constitui um momento deslocado na história do município. A “Companhia Estrada de Ferro Therezopolis do Comendador Moitinho e do Barão de Mesquita”, na fórmula de Armando Vieira, é

como se fosse outra empresa, distinta daquela que foi responsável pela construção da cidade após a mítica chegada do empreendedor que levaria o projeto a cabo – cujo nome a literatura sobre a história local insiste em reproduzir nas letras maiúsculas de que Armando Vieira dotou seu nome.

*

Somente em setembro 1895, foi contratado José Augusto Vieira como construtor pela E.F.T. e retomou-se a construção da ferrovia, que teria seu primeiro trecho inaugurado pouco mais de um ano depois¹². O empreiteiro já frequentava a região, tendo construído ali um chalé para repouso em 1892, e viria a arrematar em 1901 os bens da empresa, já em dívida com ele por seus honorários e pelo emprego de capital próprio para a construção. Ainda no ano de 1895, Vieira consegue do governador Quintino Bocaiúva a transferência das terras do distrito de Sebastiana, onde a empresa possuía propriedades adjacentes à antiga Estrada Magé-Sapucaia, para o município de Teresópolis¹³.

Sob a direção de Vieira, a E.F.T. inauguraria seu primeiro trecho em novembro de 1896, ligando o Porto de Piedade à Raiz da Serra, hoje Guapimirim. No mesmo mês, o presidente Prudente de Moraes viajou à Teresópolis, passando três meses como hóspede na residência do construtor da ferrovia e da cidade enquanto se recuperava de uma cirurgia e daí correspondendo-se com os membros do governo. Este fato demonstra a proximidade do novo empresário à elite política brasileira, o que garantiria à E.F.T. as tantas vantagens quanto Moitinho e Mesquita haviam conseguido dos governos anteriores.

José Augusto Vieira permaneceria à frente da E.F.T. até sua transferência à Fazenda Federal em 1919, quando passou à administração da Estrada de Ferro Central do Brasil (E.F.C.B). Esta encampação da ferrovia pelo governo federal põe termo a uma negociação em curso desde 1911, quando um contrato firmado com a E.F.T. já previa o prolongamento de trajeto até Itabira de Mato Dentro-MG e a futura transferência à

¹² No ano de 1894, o governador José Thomaz da Porciúncula havia lavrado Termo de Novação do contrato com a empresa, limitando a extensão da linha entre o Porto de Piedade, na Baía de Guanabara, e Teresópolis, além de exigir doações de terrenos necessários à administração pública, construir edifícios públicos e casas para alugar aos funcionários do Estado, limitando a garantia de juros a Rs. 2.400:000\$000 para toda a ferrovia e reduzindo o prazo da concessão de 70 para 50 anos.

¹³ Lei nº 517, de 17 de dezembro de 1901: Transferência das terras de Sebastiana para Teresopolis. Assinado por Quintino Bocayuva. Localização: Collecção de Leis, Resoluções não sancionadas e Decretos do Governo. 1901. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1902. pp.155-156

União. Essa concessão deveria durar sessenta anos, mas novamente a empresa não tiraria seus projetos do papel. O prolongamento não foi executado, nem depois de revisto tal contrato em 1915, quando foi reduzido o prolongamento até o distrito teresopolitano de Sebastiana. Ao longo das três décadas de administração privada, nenhum prazo de construção foi cumprido pela E.F.T., a despeito das garantias governamentais e dos resgates de juros.

Aqui, a tese de Carlos Gabriel Guimarães sobre o a atuação do Barão de Mauá no setor bancário nacional colabora para a compreensão daquilo que pode ser identificado como um *mito político*: no seu caso, o Mito Mauá; no caso da E.F.T., o “Mito Vieira”. Assim, na história da economia brasileira, as referências míticas a Mauá estariam relacionadas ao “aparecimento da política como função central da sociedade, a partir do processo de formação do Estado Nacional brasileiro, que começou no século XIX, como também instrumento de consenso e legitimação da própria política, principalmente em períodos de crise no período republicano” (GUIMARÃES, 1997: 24-25). Da mesma forma, ao pensarmos a história da economia teresopolitana, o mito político Vieira estaria relacionado à construção do município, durante as primeiras décadas da República. Este mito emerge na literatura sobre a história local principalmente em meio à crise do modelo ferroviário que leva à extinção da E.F.T., na década de 1950, e à crise do petróleo e do rodoviarismo, ao longo dos anos 1970.

Em um ensaio de menor expressão, Haroldo Lisboa da Cunha faz um apelo por mais pesquisas sobre a história de Teresópolis “para que mais se possam orgulhar os teresopolitanos de sua terra e seu passado” (CUNHA, 1959, p.13). Suas preocupações principais no livro são apontar possibilidades de esclarecimento sobre “pontos obscuros” sobre o povoamento de Teresópolis e ainda apresentar um panorama para o futuro considerando o desenvolvimento rodoviário por que passava o município no momento em que escreve. Na mesma linha ufanista, aborda a chegada dos trilhos da E.F.T. à cidade como evento que lhe finalmente assegura “uma existência satisfatória”, completando que a José Augusto Vieira “ficou a cidade a dever mais de 13 anos de inauditos esforços, na consecução desse empreendimento de grande significado” (CUNHA, 1959, p.18). A brevidade com que trata a história da cidade ao longo dos cinquenta anos em que a ferrovia funcionara, preferindo ocupar-se do obscuro passado e

do “novo ciclo” rodoviarista que se abria, atesta sua complacência com o texto de Armando Vieira.

Da obra de Gilberto Ferrez à qual Lisboa da Cunha se refere como “ansiosamente esperada”, *Colonização de Teresópolis à sombra do Dedo de Deus, 1700-1900*, este só conhecia alguns capítulos publicados na imprensa até aquela data, e somente seria lançada na íntegra em 1970. O trabalho de Ferrez esclarece alguns dos pontos obscuros sobre a região nos períodos colonial e monárquico. Mas, novamente, a opção por restringir seu recorte temporal ao período anterior ao da chegada do trem a Teresópolis é um reconhecimento da autoridade de Vieira sobre o assunto e do valor de sua obra. A referência é ainda mais clara que em Lisboa da Cunha. Ferrez conclui seu trabalho caracterizando o período imediatamente posterior à criação da cidade como um momento de decadência se comparado à prosperidade da freguesia anos antes. Faz um salto do plano de colonização de 1885, época em que as terras da freguesia de Santo Antonio do Paquequer eram propriedades de Antonio Luiz da Cunha Bahiana, para a entrada de José Augusto Vieira na Companhia e nem mesmo cita o Governador Portella, o Barão de Mesquita ou o Comendador Moitinho na criação da cidade e da Estrada de Ferro Therezopolis. Ferrez termina seu texto introduzindo a obra de Armando Vieira para um estudo do período posterior àquele sobre o qual escreveu.

Ainda em 2009, com a publicação de *A Estrada de Ferro Therezopolis* por Wanderley Peres, pouco se ganhou nas reflexões sobre a empresa e suas relações com o desenvolvimento da cidade. Voltado para a divulgação ao público leigo, o livro oferece transcrições de documentos e material iconográfico, como as publicações anteriores, e seu texto jornalístico, não é crítico com relação aos fatos narrados. Sua pesquisa se limitou em revisitar as fontes de investigação que se encontram no município: acervos particulares adquiridos pelo Pró-Memória de Teresópolis, ONG que preside e que publicou sua obra; Secretaria Municipal de Cultura de Teresópolis; e arquivos de jornais locais. Além disso, Peres repetiu em larga medida, como assume no texto por diversos momentos, as informações prestadas por Armando Vieira sessenta e cinco anos antes.

Diante do exposto, fica evidente a necessidade de se repensar a história de Teresópolis a partir da atuação política da Companhia Estrada de Ferro Therezopolis, da relação entre os negócios de seus empresários e os interesses das diferentes esferas do poder público. A especulação com ações da empresa, a desapropriação de terrenos dos

acionistas à margem da estrada de ferro, o resgate de juros sobre o capital investido como garantia governamental, o monopólio de serviços públicos, estes são alguns dos principais objetivos dos homens à frente do empreendimento que ficou eternizado sob a aura de um progressismo desinteressado. Nesse sentido, é necessário abandonar o “Mito Vieira”, que serve apenas à reprodução e assimilação acrítica da ideologia do progresso em voga na época de auge do ferroviarismo. Caso contrário, continuar-se-á a orbitar na esfera de influência do poder simbólico construído à época, uma fantasmagoria que nos apresenta um homem estendendo trilhos sozinho pela serra de Teresópolis.

Referências documentais e bibliográficas

I – Livros, teses e artigos:

AZEVEDO, André Nunes de. *Da Monarquia à República. Um estudo sobre os conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro, 2003. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/EDUFRJ, 1992. (Coleção Biblioteca Carioca, v.11)

BOURDIEU, Pierre. “A ilusão biográfica”. In AMADO, J. e FERREIRA, M. (coords.). *Usos & abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

CUNHA, Haroldo Lisboa da. *Teresópolis, essa eterna e deliciosa desconhecida*. Rio de Janeiro: s.n., 1959.

FERREZ, Gilberto. *Colonização de Teresópolis à sombra do Dedo de Deus, 1700-1900. Da Fazenda March a Teresópolis*. Rio de Janeiro: Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1970.

FONTES, Virgínia. *O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história*. Rio de Janeiro: EPSJV/UFRJ, 2010.

GRAMSCI, Antonio. *Concepção Dialética da História*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Companhia (1854-1866)*. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado em História Econômica/FFLCH). Universidade do Estado de São Paulo.

HARDMAN, Franciso Foot. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Esboços de História Empresarial*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/EDUFRJ, 1994. (Coleção Biblioteca Carioca, v. 31)

MARX, Karl. “O método da economia política”. In FERNANDES, F. (org.). *Marx-Engels: História*. São Paulo: Ática, 1983, pp. 49-89.

PERES, Wanderley. *A Estrada de Ferro Therezopolis*. Teresópolis: Pró-Memória, 2009.

TAUNAY, Visconde de. *O Encilhamento. Cenas contemporâneas da Bolsa do Rio de Janeiro em 1890, 1892 e 1892*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1971.

VIEIRA, Armando. *José Augusto Vieira, a estrada de ferro e a cidade de Therezopolis*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1934.

_____. *Therezopolis*. Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1938.

II – Fontes documentais

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro

Decreto nº 829 (1855 – nº 64): Criação da Freguesia de Santo Antonio do Paquequer. Localização: Collecção de Leis, Decretos e Regulamentos da Provincia do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia do Diário de A. & L. Navarro, 1855. pp.96-97

Decreto nº 1270 (1862 – nº 15): Criação da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Ribeirão de Sebastiana. Localização: Collecção de Leis, Decretos e Regulamentos da Provincia do Rio de Janeiro de 1860. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1868. pp.43-44

Decreto nº 1656, de 20 de dezembro de 1871: Autorização para a construção da Igreja na Vargem de Teresopolis. Localização: Collecção de Leis, Decretos e Regulamentos da Provincia do Rio de Janeiro. 1871. Nichteroy: Typographia de Santos & Oliveira, 1872. p.189.

Decreto nº 1890, de 7 de junho de 1873: Autorização para a construção da Igreja no Alto. Localização: Collecção das Leis e Decretos da Província do Rio de Janeiro, promulgados na sessão extraordinária de 1873. Rio de Janeiro: Typographia Guttemberg, 1873. p.77

Decreto nº 280, de 6 de julho de 1891: Criação do Municipio de Teresopolis. Localização: Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1891. Rio de Janeiro: Typographia a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892. pp.452-454

Decreto nº 8, de 19 de dezembro de 1891: Extinção da Comarca de Teresopolis. Localização: Collecção de Decretos, Actos e Decisões do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1891. Rio de Janeiro: Typographia a vapor de Jeronymo Silva & C., 1892. pp.562-568

Decreto nº 1, de 8 de maio de 1892 (28 de maio de 1892?): “Da nova organização Municipal e districtal do Estado”. Critérios para a elevação a municipio; contrato entre o

Estado e o Barão de Mesquita. Localização: [Coleção de Decretos do] Governo Provisório. 1892 pp.142-193 (Item sobre Teresópolis: pp.190-191)

Decreto nº 1-A, de 3 de junho de 1892: “Rectifica a reorganização municipal e districtal dada pelo decreto n.1 de 28 de maio de 1892”. Localização: [Coleção de Decretos do] Governo Provisório. 1892 pp.193-222 (Item sobre Teresópolis: pp.220-221)

Lei nº 43, de 31 de janeiro de 1893: Transferência da Capital do Estado para Teresopolis. Localização: Collecção de Leis, Lei não sancionada e Decretos do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1893. v.1. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro, 1894. pp.36-37

Lei nº 50, de 30 de janeiro de 1894: Transferência provisória da Capital do Estado para Petropolis. Localização: Collecção de Leis, Decretos, Deliberações e Portarias do Governo do Estado do Rio de Janeiro. 1894. v.1. Rio de Janeiro: Typographia Guimarães, 1895. pp.17-18

Lei nº 517, de 17 de dezembro de 1901: Transferência das terras de Sebastiana para Teresopolis. Assinado por Quintino Bocayuva. Localização: Collecção de Leis, Resoluções não sancionadas e Decretos do Governo. 1901. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1902. pp.155-156

Coleção Haddock Lobo - Setor de Manuscritos – Biblioteca Nacional

Câmara Municipal de Teresópolis. “Contrato com Raimundo Miranda Camilo”. Teresópolis, 9 de dezembro de 1892. (Original) I – 05,12,096

Companhia Estrada de Ferro Teresópolis. “Letras promissórias (2) emitidas pela Companhia e endossadas por Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1899. (Originais) I – 05,12,102

GREENHALGH, Guilherme. “Carta ao 2º barão de Mesquita”. S.l., 08 de março de 1893. I – 05,12,073

GREENHALGH, Guilherme. “Carta ao 2º Barão de Mesquita”. S.l., 17 de março de 1893. I – 05,12,074

GREENHALGH, Guilherme. “Inventário dos materiais adquiridos para a Estrada de Ferro Magé a Teresópolis”. Rio de Janeiro, 1 de maio de 1894. (Original) I – 05,12,100

GREENHALGH, Guilherme. “Relações de materiais para a construção da Estrada de Ferro Magé”. Rio de Janeiro, 12 e 17 de março de 1893. I – 05,12,098

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Abaixo assinado declarando a dívida de Jeronymo Roberto de Mesquita, barão de Mesquita”. Rio de Janeiro, 28 de Julho de 1893. I – 05,12,099

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta a Ribeiro Ramos & Cia.”. Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 1892. I – 05,12,055

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta a Ribeiro Ramos & Cia.”. Rio de Janeiro, 26 de dezembro de 1892. I – 05,12,056

LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta a Ribeiro Ramos & Cia.”. Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 1893. I – 05,12,066

- LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Carta ao Sr. Assis”. Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 1892. I – 05,12,054
- LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Cautelas (4) de 936 ações da Estrada Ferro Teresópolis emitidas em nome de Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1895 e 29 de julho de 1897. (Originais) I – 05,12,101
- LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Contrato de sociedade mercantil entre Guilherme Greenhalgh e Roberto Jorge Haddock Lobo”. Rio de Janeiro, 1º de março de 1894. I – 05,12,082
- LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Declaração de aplicação de uma quantia para a compra de ações da Cia. Estrada de Ferro Teresópolis”. Sl., s.d. (Autógrafo) I – 05,12,105
- LOBO, Roberto Jorge Haddock. “Protesto a ser pago à Cia. Estrada de Ferro Teresópolis-Rio de Janeiro pelo 2º Barão de Mesquita” (Original) Rio de Janeiro, 29 de Agosto de 1893. I – 05,12,097
- LOBO, Roberto Jorge Haddock Lobo e MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. S.l., 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,092
- MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Carta a Augusto de Oliveira Pinto”. S.l., 3 de maio de 1893. I – 05,12,069
- MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Carta a destinatário desconhecido”. S.l., s.d. I – 05,12,070
- MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Carta a Roberto Jorge Haddock Lobo”. S.l., s.d. I – 05,12,071
- MESQUITA, Jeronymo Roberto de Mesquita, 2º barão de. “Declaração a Augusto Cordovil Camillo Monteiro”. (Rascunho) Rio de Janeiro, 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,095
- MESQUITA, Jeronymo Roberto de, 2º barão de. “Letras promissórias pagas por Roberto Jorge Haddock Lobo (3). Rio de Janeiro, 21 de Novembro de 1892. I – 05,12,094
- Ribeiro, Ramos & Cia. “Carta a Roberto Jorge Haddock Lobo”. Macaé, 20 de dezembro de 1892. I – 05,12,064
- Ribeiro, Ramos & Cia. “Carta a Roberto Jorge Haddock Lobo”. Quissamã, 03 de fevereiro de 1893. I – 05,12,065