

# A CONTRIBUIÇÃO DAS FERROVIAS NA COMUNICAÇÃO NO INÍCIO DA REPÚBLICA NO BRASIL

Mauro Costa da Silva  
Engenheiro, Físico, Doutor pelo programa HCTE-UFRJ  
Professor do CPII.

## Introdução

Este trabalho apresenta de forma resumida a história das ferrovias e dos telégrafos no Brasil, entre 1850 e 1910. São analisadas semelhanças e singularidades no desenvolvimento dessas duas áreas da engenharia que mais promoveram a integração territorial.

A referida contribuição das ferrovias na comunicação remete ao telégrafo das companhias de estradas de ferro (EF) usado para controle do tráfego de trens, que serviu como meio de comunicação à distância à população das cidades e lugarejos atravessados pelas ferrovias. O transporte de passageiros e o serviço postal não serão investigados neste estudo, embora tenham contribuído para a comunicação.

## As ferrovias no Brasil

A primeira ferrovia foi inaugurada na Inglaterra, em 1825. Dez anos depois, o Regente Feijó assinou o decreto n.º 101, de 31 de outubro de 1835, que autorizava conceder concessão a qualquer interessado em construir ferrovias entre as Províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Entretanto, as ferrovias só começaram a ser construídas a partir de 1852, ano em que o governo passou a garantir o pagamento de juros sob o capital empregado na construção de ferrovias, caso as receitas não atingissem o percentual previsto na concessão<sup>1</sup>.

A garantia de juros deu o impulso que faltava para o início das obras. O primeiro trecho da primeira ferrovia foi inaugurado em 30 de abril de 1854<sup>2</sup>. Durante a década de 1850, foram construídas ferrovias nas Províncias de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Na década seguinte, as ferrovias foram levadas a outras províncias<sup>3</sup>, mas se desenvolveram principalmente nas Províncias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais<sup>4</sup>.

Qual a razão para construção de uma ferrovia? Esta pergunta não tem uma resposta única, principalmente num país com a extensão territorial do Brasil. Numa visão panorâmica, será destacado os principais fatores que contribuíram para o desenvolvimento das ferrovias brasileiras no período estudado. O café foi certamente um dos principais propulsores, em particular na região sudeste. A proteção às fronteiras no sul serviu de motor para a construção de ferrovias na Província do Rio Grande do Sul, além da facilitação do transporte de tropas numa região que lutou para se separar do Brasil. A Guerra do Paraguai (1865-1870) contribuiu para levar as ferrovias à Província do Mato Grosso. A ideia de que estradas e ferrovias promoveriam a ocupação dos sertões favoreceu a construção em direção à região central do país. A interligação entre províncias que já possuíam EF foi uma consequência natural no processo de expansão. Em alguns casos, foram criadas companhias de EF especificamente para ligação entre províncias, como a EF Vitória-Minas Gerais e a EF São Paulo-Rio Grande do Sul. O último, mas não menos influente propulsor do desenvolvimento das ferrovias, foi a especulação financeira. O decreto que estabeleceu a garantia de juros favoreceu o surgimento de ferrovias sem finalidade que

justificasse sua construção; sem possibilidade de retorno econômico, foram construídas quase exclusivamente para atender a fins políticos e obter o retorno financeiro garantido pelo governo [TELLES, 1994].

Para reduzir as despesas públicas, o governo republicano encampou uma série de ferrovias, entre 1890 e 1910, passando a administrá-las diretamente ou repassando a administração a companhias privadas. As aquisições e incorporações de ferrovias contribuíram para formação de redes ferroviárias regionais<sup>5</sup>. Estas, interligaram seus telégrafos e possibilitaram a comunicação entre estações ferroviárias que antes pertenciam a companhias de EF diferentes.

Ao final do império, o Brasil possuía pouco mais de 9.000km de ferrovias<sup>6</sup>; em 1900, já eram 15.316km. Durante a primeira década do século XX, a construção de ferrovias foi inexpressiva, principalmente durante o Governo de Campos Sales (1898-1902), em consequência das dificuldades econômicas que o país atravessava. No final da primeira década do século XX, a construção de ferrovias foi retomada com grande vigor. Em 1910, em apenas um ano, foram construídas 2.225km de vias férreas [TELLES, 1994].

### **O telégrafo no Brasil**

A primeira linha telegráfica foi instalada entre o Campo da Aclamação (atual Campo de Santana) e o Paço de São Cristóvão, na cidade do Rio de Janeiro, inaugurada em 11 de maio de 1852. Sob o pretexto de combater o tráfico de escravos, que efetivamente já havia terminado, os poucos aparelhos telegráficos comprados na Europa e instalados em repartições públicas, quartéis de polícia e bombeiro, tiveram uso bastante limitado. Em 1857, foi instalada uma linha entre a Corte e Petrópolis. Anos se passaram sem que houvesse expansão das linhas telegráficas.

A guerra do Paraguai foi a grande propulsora do telégrafo no Brasil, em particular, porque pela primeira vez o governo brasileiro utilizou o aparelho como um instrumento de comunicação à distância. Com o evento bélico, uma linha foi estendida da Corte e o front, entre 1865 e 1866. Para se ter uma dimensão do impacto da guerra nos telégrafos, a extensão das linhas telegráficas passou de 65 km para pouco mais de 2.000km. [SILVA, 2007]

Com o fim da guerra, as linhas telegráficas construídas pela Repartição Geral dos Telégrafos (RGT) se dirigiram para o norte, para integração das regiões e controle central do governo. Foram inauguradas estações em todas as capitais e principais cidades litorâneas entre a Corte do Rio de Janeiro e Maceió, em 1874; até a Paraíba, em 1875; no Rio Grande do Norte, em 1876; e no Maranhão, em 1884.

Durante o império, todas as capitais do litoral estavam interligadas via telégrafo, apenas as Províncias do Mato Grosso, Goiás e Amazonas não possuíam comunicação telegráfica. [SILVA, 2003]

### **A Contribuição**

Até o fim do império, os telégrafos das companhias de EF não foram percebidos pelo governo como um potencial corrente. A percepção mudou com o início da república. Com tarifas inferiores a 50% das cobradas pela RGT, os telégrafos das companhias de EF passaram a representar uma preocupação para a RGT na disputa pelo tráfego telegráfico no interior do país. Desde 1870, pelo decreto n.º. 4653, as companhias de EF deveriam ter um fio telegráfico exclusivo para o governo<sup>7</sup>. Essa determinação nunca fora cumprida com rigor, pela resistência apresentada pelos diretores das EF. Entretanto, há exemplo de cessão de linha feita à RGT, como a linha que ligava a Capital Federal a Queluz (atual Conselheiro Lafaiete), em Minas Gerais, na qual a RGT utilizava um fio da EF DPII para suas transmissões. O inconveniente para RGT era que a administração da EF DPII não admitia intervenção no serviço de fiscalização das linhas.

Para BAPTISTA, [1889-90, 33], não se podia garantir um bom serviço nessa linha, em função dessa medida.

Vendo os telegramas seguirem preferencialmente pelas linhas dessas companhias e sem ter como enfrentá-las comercialmente, o governo federal passou a pressionar as companhias para assinarem acordos de tráfego mútuo. Estes, foram fechados separadamente entre a RGT e cada uma das companhias de EF, que passava a cobrar os valores estipulados pela RGT<sup>8</sup>.

O principal objetivo da RGT com os acordos de tráfego mútuo era eliminar a concorrência. Sem dispêndio para os cofres públicos, o tráfego mútuo permitiu, em 1902, a correspondência telegráfica entre 539 localidades esparsas no interior do Brasil. Financeiramente, o tráfego mútuo era pouco volumoso, representava no início do século XX apenas 2% do tráfego nas linhas da RGT, à época superior a 1.300.000 telegramas. Embora diminutos, os números envolvidos no tráfego mútuo produziram para o Governo e a RGT efeitos significativos. Para o primeiro, garantia um poderoso meio de comunicação sob controle do Estado, e a segunda, atender a um número de localidades muito superior ao que chegavam suas linhas. Em 1906, os acordos de tráfego mútuo atingiam 33 estradas de ferro. [SILVA, 2008] Em 1908, eram 35 estradas de ferro em tráfego mútuo com a RGT, compreendendo 1.342 estações. Nesse ano, havia 16.164 km de linhas telegráficas das companhias de EF em tráfego mútuo contra 2.151 km sem tráfego mútuo [tabela 1].

**TABELA 1** – Estações telegráficas instaladas no Brasil em 1907 [BRASIL, Memória Histórica, 1907].

Companhia	Número de Estações
Repartição Geral dos Telégrafos	523
Estradas de ferro em tráfego mútuo	1.342
Total	1.865

Com os acordos de tráfego mútuo, algumas estações telegráficas da RGT puderam ser desativadas por atenderem as mesmas localidades já atendidas pelas companhias de EF. Segundo o relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 1908, “*além de facilitar as comunicações telegráficas, veio por a termo a concorrência feita pelas estradas as linhas de União*”. [BRASIL, 1908]

## Conclusão

As ferrovias surgiram por interesses econômicos privados, com fins comerciais e investimentos estrangeiros. Expandiram-se para o interior em busca das safras de café e, posteriormente, para desbravar os sertões. Os telégrafos foram construídos pelo governo, com finalidade essencialmente política, instalando-se principalmente no litoral e interligando as capitais. Através dos acordos de tráfego mútuo, as ferrovias deram uma contribuição inestimável à comunicação telegráfica. Possibilitaram alcançar lugares que dificilmente seriam atendidos pelas linhas da RGT, integrando-os a rede telegráfica nacional.

## Notas

<sup>1</sup> Decreto n°. 641, de 26 de junho de 1852.

<sup>2</sup> A ferrovia construída por Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), futuro Visconde de Mauá, ligava o Porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à Raiz da Serra, no caminho para Petrópolis.

<sup>3</sup> EF D. Pedro II, construída inicialmente na Província do Rio de Janeiro, se dirigiu para as Províncias de Minas Gerais e São Paulo; EF Recife ao Cabo; EF Bahia ao São Francisco; EF

Cantagalo, entre Porto das Caixas e Cantagalo, na Província do RJ. As EF na Província de São Paulo são citadas mais adiante.

<sup>4</sup> Entre as décadas de 1860 e 1900, as principais ferrovias nessa região foram: São Paulo Railway; EF Mogiana; EF Sorocabana; EF Itauana; Leopoldina Railway; Rede Sul Mineira; EF Oeste, além das já citadas ferrovias na Província do Rio de Janeiro.

<sup>5</sup> EF Teresa Cristina – reverteu para o governo em 1902; Great Western of Brazil Railway Co – Em 1896, várias ferrovias no nordeste que recebiam juros foram encampadas pelo governo e arrendada à Great Western; Cie Auxiliaire des Chemins de Fer du Brésil – Em 1899, a companhia francesa incorporou várias ferrovias no Estado do Rio Grande do Sul. Repassou a concessão ao grupo americano Brazil Railway, em 1911; EF Oeste de Minas – foi comprada pelo governo federal em 1903.

<sup>6</sup> Cerca de um terço da extensão total de EF brasileiras, em 1890, foram construídas no Estado de São Paulo.

<sup>7</sup> Essa obrigatoriedade foi renovada pelo artigo 8 do regulamento de 1891.

<sup>8</sup> O Decreto Nº 3458, de 23 de outubro de 1899, permitiu que as administrações de todas as companhias de estradas ferro equiparassem suas tarifas com as da RGT.

### **Referências Bibliográficas**

BAPTISTA, João Nepomuceno. *Relatório da Repartição Geral dos Telégrafos dos anos de 1889-1890*. In: BRASIL. Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio de Obras Públicas, **1890**.

BRASIL, *Memória Histórica A Repartição Geral dos Telégrafos*. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial, **1907**.

SILVA, M.C. da. *A Introdução da Telegrafia Elétrica Estatal no Brasil durante o Segundo Império*. Dissertação de Mestrado. UFRJ, **2003**.

SILVA, M.C.; MOREIRA, I.C. *A Introdução da Telegrafia no Brasil (1852-1870)*. Revista da SBHC. Rio de Janeiro, 5 (1), p. 47-62, julho de **2007**.

SILVA, M.C. *A Telegrafia Elétrica Estatal no Brasil de 1852-1914*. Tese de doutorado. UFRJ, **2008**.

TELLES, P.C. da S., *História da Engenharia no Brasil*. Clube de Engenharia. 2v. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, **1984**.