

# REGULAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO BRASIL IMPÉRIO: PRIMEIROS NORMATIVOS E PRIMEIRO CONTRATO DE AUTORIZAÇÃO DE ESTRADA DE FERRO

João Alencar Oliveira Júnior\*

Resumo: Tramita no Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado – PLS 261/2018 reintroduzindo o instituto da autorização na exploração de ferrovias em regime privado no Brasil. Este regime privado no setor ferroviário ocorreu no Brasil do Século XIX. Motivado por tais fatos, buscou-se identificar quais os diplomas legais deram início a aventura da implantação das estradas de ferro no país, objetivando melhor conhecê-los. Localizou-se, também, o primeiro contrato de autorização de estrada de ferro do país, visando implantar uma estrada de ferro entre as Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo. O empreendimento não foi exitoso, mas a discussão sobre o tema possibilitou novos mecanismos de financiamento das ferrovias. As informações desta pesquisa jus-histórica revelaram a existência de fatos cujas decisões no Brasil Império podem ter repercutido no futuro, quando no período republicano deu-se início ao processo de estatização das ferrovias, em especial, a partir de 1900. Foram discutidas apenas as três normas precursoras aplicáveis às ferrovias imperiais e o 1º contrato de autorização, mas pretende-se, posteriormente, analisar outras normas imperiais e republicanas subsequentes, bem como, aspectos da história britânica nas ferrovias, como foi o caso do capital britânico que financiou as

---

\* Engenheiro Civil (Universidade de Fortaleza – UNIFOR). Mestre e Doutor em Engenharia de Transportes (Coordenação dos Programas de Pós-graduação em Engenharia – COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ). Bacharel em Direito (Centro Universitário de Brasília – UniCEUB). Advogado.

ferrovias no Brasil. A consulta a essas normas permite um melhor entendimento da história das ferrovias no Brasil, por meio da releitura de textos jurídicos e referências históricas que descrevem o panorama da época. Observa-se que este artigo é original e inédito.

Palavras-Chave: Estradas de Ferro. Brasil Império. Ferrovias. Infraestrutura de Transporte. Autorização ferroviária. Contrato de Autorização. Cochrane.

## REGULATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN BRAZIL EMPIRE: FIRST STANDARDS AND FIRST RAILWAY AUTHORIZATION AGREEMENT

Abstract: In the Federal Senate, the Senate Bill - PLS 261/2018 reintroducing the authorization institute for the exploration of railroads in a private regime in Brazil. This private regime in the railway sector occurred in 19th century in Brazil. Motivated by these facts, it was sought to identify which legal diplomas started the adventure of the implantation of railroads in the country, aiming to get to know them better. It was also located the first railway authorization agreement in the country, aiming to implement a railway between the Provinces of Rio de Janeiro and São Paulo. The undertaking was not successful, but the discussion on the topic enabled new mechanisms for financing the railroads. The information in this jus-historical research revealed the existence of facts whose decisions in Brazil Empire may have had repercussions in the future, when in the republican period the process of nationalization of the railroads began, especially from 1900 onwards. Only the three precursor norms applicable to the imperial railways and the 1st authorization contract were discussed, but it is intended, later, to analyze other subsequent imperial and republican norms, as well as aspects of British history on the railways, as it was the British capital that

financed the railroads in Brazil. The consultation of these norms allows to have a better understanding of the history of the railroads in Brazil, through the re-reading of the legal texts and historical references describing the panorama of that time. It is noted that this article is original and unpublished.

**Keywords:** Railways. Brazil Empire. Railways. Transport Infrastructure. Railway authorization. Authorization Agreement. Cochrane.

**Sumário:** 1 Introdução. 2 Registro de antecedentes do marco regulatório sobre a contratação de obras de infraestrutura no Brasil Colônia e Império (Século XIX). 3 Registro do marco regulatório sobre obras de infraestrutura de transportes no Brasil Império. 3.1 Período do 1º Império – 1822 a 1831. 3.1.1 Lei de 20 de outubro de 1823 – competência da Província de abrir estradas. 3.1.2 Constituição Política do Império do Brasil, de 25 de março de 1824 – silente em matéria de infraestrutura. 3.1.3 Lei de 26 de agosto de 1828 - subsídios à construção de Estrada da Serra de Paraty. 3.1.4 Lei de 29 de agosto de 1828 – primeira lei de contratação de obra e de concessão de serviço público. 3.1.5 Lei de 6 de setembro de 1828 – estrada do Império, com pedágio voluntário e arrecadação da Província. 3.2 Período Regencial – 1831 a 1840. 3.2.1 Decreto nº 101/1835 – a primeira norma ferroviária imperial. 3.3 Período do 2º Império – 1840 a 1889. 3.3.1 Cochrane e o primeiro contrato de autorização da estrada de ferro entre a Província do Rio de Janeiro e a Província de São Paulo com o Governo Imperial. 3.3.2 Decreto nº 987, de 12 de Junho de 1852 – a estrada de ferro de Petrópolis, vulgo Mauá. 3.3.3 Decreto nº 641/1852 – a segunda norma ferroviária imperial. 4. Considerações Finais. 5 Referências bibliográficas.

## 1 INTRODUÇÃO



história do transporte ferroviário pode ser retrospectivamente visitada a partir de referências bibliográficas retratando fatos e eventos relacionados às estradas de ferro no país. As fontes consultadas revelam uma janela do nosso passado cuja imagem encontra-se delimitada pelo próprio olhar dos autores sobre aquele passado. Aragão *et. al.* (2001, p.88) em consulta a obras clássicas sobre a história dos transportes no Brasil – algumas coincidentes com aquelas consultadas neste artigo – apontam que “[...] boa parte dessas obras, por mais que elas avancem na coleção de fatos, se ressentem da falta de um método historiográfico consistente [...]”. Reforça a percepção sobre os escritos de que eles parecem “[...] como uma sequência de episódios escolhidos aleatoriamente, mesmo que cronologicamente bem ordenados, não permitindo ao leitor concluir alguma lógica histórica do desenvolvimento dos transportes”.

Aragão *et. al.* (2001, p.88, 89) buscam contribuir com uma abordagem metodológica quanto à historiografia do setor de transportes no país, que consideraram complexo, principalmente, num contexto de um país periférico, cuja história dialoga com as outras dimensões política, econômica e social da história do país. Salienta-se que se buscou recortar tão somente o incipiente setor ferroviário no Século XIX, tendo por fonte de consulta não somente obras históricas, mas em especial, o marco regulatório que aos poucos surgia no cenário legal do país, cujas obras históricas nos proporcionam um pano de fundo das discussões promovidas pelos personagens, que contribuíram para o surgimento das estradas de ferro no Brasil Império.

Aragão *et. al.* (2001, p. 89) contextualiza o tempo como objeto da história, porquanto o que importaria seria a materialidade histórica cujos elementos de análise seriam “[...] os atos humanos, a sua lógica de evolução e de desenvolvimento, e os fatores que interferem nessa evolução, quer sejam estes

passageiros (fatores fortuitos), quer sejam permanentes (condições naturais e sociais duradouras)”. Em alguma medida, os diplomas legais materializam e sintetizam ações humanas num contexto social, que refletiam a lógica subsistente do pensamento político, na época do Império – enquanto recorte temporal do objeto da história nacional –, relacionado ao papel do Estado e da iniciativa privada na construção da infraestrutura de transporte, em especial, do início embrionário do setor ferroviário no Brasil.

Aspecto interessante da leitura do marco regulatório histórico com o olhar do presente, seria contextualizar em que medida os conceitos e institutos jurídicos do direito público já eram utilizados no Século XIX, permanecendo em uso nos Séculos XX e XXI. Portanto, a história nos serve como balizadora de experiências passadas, que podem nos trazer lições para o presente, desde que contextualizada às situações de contorno da evolução tecnológica e da economia do país no decorrer do tempo.

As fontes primárias desta reconstrução histórica seguem a cronologia das leis e decretos sobre obras públicas e o setor ferroviário, bem como, a apreciação do primeiro contrato de autorização ferroviária no Brasil Império – em que pese o fato de não ter resultado na construção da ferrovia –, materialmente foi o precursor nas relações entre o público e o privado em matéria de ferrovia no país, sendo importante conhecer seu escopo, que após exaustiva busca o encontramos reproduzido em Figueira (1908, p. 5 a 8), que volta à luz num contexto de retorno do instituto da autorização ferroviária contida no Projeto de Lei do Senado Federal – PLS 261/2018 (BRASIL, 2018). Servindo apenas, como elemento motivador desta busca, percepção, apropriação e melhor conhecimento da história ferroviária brasileira.

O contexto inicial desta análise jus-histórica não seria a representação da malha ferroviária, que foi sendo constituída no país e o ano de 1957 resultou no ápice da encampação ou

estatização da malha ferroviária mediante a criação de empresa pública, a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Para tanto, ocorreu um longo processo e condicionantes históricas, que se pretende iniciar a busca do entendimento dos fatores que resultaram naquela criação.

Para fins de registro histórico dos pedidos precursores das estradas de ferro no Brasil Império, pode-se citar que um dos precursores na defesa da construção das estradas de ferro foi o médico britânico Dr. Thomaz Cochrane, cuja obra biográfica de Azevedo (1965) apresenta informações úteis sobre o início destas iniciativas pelo Império Brasileiro. O brasilianista britânico Graham (1972), cuja consulta é recomendada à compreensão do surgimento das ferrovias no Brasil, descreve o país entre 1850 a 1914, ilustrando a tecitura social, política e econômica na transição entre o 2º Império e a 1ª República, em especial, a relação entre a produção de café e a construção de ferrovias, notadamente, em São Paulo. Graham (1972, p. 51), atribuía à Cochrane, o papel de inspirador da primeira lei sobre ferrovias, ao defender e propor uma ligação férrea entre as Províncias de São Paulo e do Rio de Janeiro, em 1839.

Contudo, Coimbra (1974, p. 49) apresenta uma outra informação, anterior ao pedido de Cochrane à construção de uma ferrovia no Brasil, cuja referência teria sido encontrada na Biblioteca Nacional, onde aquele faz a seguinte assertiva:

A 5 de maio de 1827, o cidadão inglês Carlos Grace, estabelecido na Vila de São Sebastião endereçou ao Imperador um pedido de autorização para construir uma estrada de ferro, desde o Rio de Janeiro, até a serra de Itaguaí. Pedia também que fosse autorizado a criar uma companhia para tal fim. A empresa teria o nome de Imperial Companhia Brasileira de Estradas de Ferro.

Coimbra (1974, p. 49) afirmava que este seria “[...] certamente o primeiro pedido de concessão para construir e explorar uma estrada de ferro no país”. Complementa que tal pedido, embora tenha se constituído em “[...] um volumoso processo, que tem documentos datados até do ano de 1837 [...]”, não

resultou na criação da empresa e nem na construção da estrada de ferro, acrescenta-se, também, não ter sido autorizado mediante decreto imperial ou contrato com o Governo Imperial. Convém salientar, ainda, que não se trata da mesma proposta defendida, requerida e autorizada por Decreto Imperial e contratada por Cochrane com o Governo Imperial.

Por sua vez, Benévolo (1953, p. 75 e 105) ao discorrer sobre o Eng<sup>o</sup> Alfredo de Mornay relata que ele havia realizado estudo da “[...] linha de Santos a São Paulo, por encargo da firma Aguiar, Viúva, Filhos e Companhia, concessionária do primeiro privilégio ferroviário do Brasil, abrindo assim as nossas primeiras picadas de exploração”. Acrescenta, ainda, que “inúmeras foram as concessões provinciais, entre elas a de Aguiar, Viúva Filhos & Cia. e a Platt e Reid, a primeira do Brasil, datada de 1836 (oito anos depois de correr o primeiro trem comercial na Inglaterra), e outorgada pela assembleia legislativa de São Paulo”. Benévolo (1953, p. 125) acrescenta a informação de que “em alguns casos as províncias concederam regalias acima de sua competência, e o governo imperial ratificou o fato com um decreto saneador [...]”. Informando se tratar do art. 1<sup>o</sup>, do Decreto nº 64, de 29 de outubro de 1838 (BRASIL, 1838).

Na Assembleia Legislativa de São Paulo obteve-se o inteiro teor das Leis nº 32, de 18 de março de 1836 (SÃO PAULO, 1836) e a de nº 24, de 30 de março de 1838 (SÃO PAULO, 1838), versando sobre aquelas cartas de privilégio exclusivo à construção de estradas de ferro, concedidas pela Província de São Paulo. Igualmente, em consulta na Câmara dos Deputados, obteve-se a Coleção das Leis do Império do Brasil de 1838, com a redação exata do Decreto nº 64, de 29 de outubro de 1838, promulgado no Período Regencial. Optando-se assim, pela reprodução do dispositivo, citado por Benévolo (1953, p. 125), a partir do seu original, nos seguintes termos.

Ficam aprovadas, na parte que excedem as atribuições das Assembleias Legislativas Provinciais, as disposições contidas nos seguintes artigos de uma Resolução adotada pela Assembleia

Legislativa da Província de São Paulo, em data de 22 de março do corrente ano, pela qual foi concedido a Aguiar Viúva, Filhos e Companhia, Platt e Reid. Privilégio exclusivo para a construção de uma estrada de ferro na referida província.

Os atos provinciais continham informações interessantes e realmente tratavam de assuntos além da questão relativa à construção de estradas de ferro e, mesmo assim, foi ratificada pela Regência. Por exemplo, o compromisso de assentar nos primeiros dez anos pelos menos 3.000 colonos, cujos “[...] possuidores e cultivadores de todos os terrenos cedidos por esta lei à companhia ficam livres uma vez que se prove serem colonos introduzidos pela companhia na província do pagamento dos dízimos e mais impostos de produção pelo espaço de vinte anos [...]” (arts. 3º e 10, da Lei nº 24, de 30 de março de 1838). Existindo, assim, uma política de ocupação do território na medida em que a ferrovia fosse sendo construída. Por sua vez, o disposto no art. XI, do Decreto nº 64/1838 delimitava a área a ser concedida à Companhia para distribuir aos colonos e as condições sobre a propriedade da terra.

Os textos revelaram uma visão irreal da construção de várias estradas de ferro na Província de São Paulo naquela época, começando pela ligação entre a cidade de São Paulo e a Vila de Santos, iniciando as obras no prazo de dois anos e a conclusão dentro de seis, com o prazo de dez anos à conclusão das demais estradas de ferro. Os prazos poderiam ser antecipados, mas não prorrogados e caso não fossem obedecidos tornariam “[...] sem efeito as concessões autorizadas [...]”, inclusive a Companhia não teria direito a indenização pelas despesas realizadas (art. 1º, da Lei nº 32/1836). A mudança no art. 1º, da Lei nº 24/1838, ampliou as localidades a serem atendidas e alterou, também, os prazos para conclusão.

Registra-se que este mecanismo de concessão de terras para fins de colonização e ocupação do território não foi adotado nos primeiros normativos no âmbito do Governo Imperial, seja no Período Regencial ou no 2º Império, conforme se verá mais



à frente. Salienta-se que este artigo não objetiva o comentário de normas provinciais, pois se trata de uma outra discussão suscitada e superada na época do Império, relacionada à autonomia das províncias em autorizar e conceder privilégios exclusivos na construção e exploração de ferrovias, bem como, da garantia de juros, cujo tema tratar-se-á em artigo específico, porquanto trouxe impactos para o orçamento no período republicano.

Na coletânea do Conselho Nacional de Transportes, editada pelo Ministério dos Transportes (BRASIL, 1974), encontra-se um resumo histórico dos “planos” de viação, onde não exaustivamente, cita algumas normas editadas na época em que os planos eram discutidos pelos engenheiros, que propunham ligações ferroviárias cujas propostas não pareciam ser bem fundamentadas, com o que hoje denominamos de análise de viabilidade, porquanto os mapas reproduzidos mais se assemelham a esboços ligando pontos no território.

A experiência da iniciativa privada na construção e exploração de estradas de ferro no país foi tentada no Século XIX e no início até meados do Século XX, mas tal processo histórico, salvo melhor juízo, parece ser pouco conhecido por engenheiros e advogados, embora de conhecimento dos historiadores. Portanto, seria interessante conhecê-la, aprender lições e ter as próprias conclusões. A história ensina desde que a conheça, pois não basta criticar sem de fato buscar entender a dinâmica regulatória da atividade estatal e a sua relação com o setor privado naquela época, a partir da leitura dos normativos que regulavam tais relações e intenções públicas.

Adverte-se aos leitores que se optou pela transcrição da grafia e do vernáculo atual quanto à utilização dos textos legais antigos consultados e utilizados neste artigo. Assim como, buscou-se o significado de palavras usadas naquela época, mas em desuso e, também, uma tentativa de interpretação do dispositivo com o referencial teórico de hoje, objetivando proporcionar uma melhor compreensão. Porém, nas referências bibliográficas

manteve-se na ementa a redação da época.

## 2 REGISTRO DE ANTECEDENTES DO MARCO REGULATÓRIO SOBRE A CONTRATAÇÃO DE OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO BRASIL COLÔNIA E IMPÉRIO (SÉCULO XIX)

À guisa registro histórico, cita-se que no Brasil Colônia, anteriormente à criação do Brasil Império e em decorrência da vinda da Família Real para o Brasil em 1807, se pode encontrar a edição de Cartas Régias versando sobre a construção de infraestrutura de transportes, em especial, a abertura de estradas reais pela Coroa, mas por fugirem ao objetivo do artigo não serão discutidas, tais como: i) *Cartas Régias de 04 de dezembro de 1816*, sobre a abertura de estradas na Capitania de Minas Gerais (BRASIL, 1816) e do Espírito Santo (BRASIL, 1816a); ii) *Carta Régia de 19 de janeiro de 1819* (BRASIL, 1819), versava sobre solicitação da isenção do imposto cobrado pela passagem de gado nas estradas da região de Guarapuava, cujo pleito do Bispo de São Paulo serviu para reduzir em 50%, o imposto cobrado; iii) *Carta Régia de 17 de julho de 1820*, entre o Governador e o Rei, que relatava pleitos das Câmaras das Vilas de Curitiba e Paranaguá, que solicitava providências de manutenção da Estrada da Graciosa até a Vila de Antonina. Lista-se, ainda, o *Decreto de 20 de fevereiro de 1818*, ordenando que o produto do imposto que era cobrado pela obra da Serra da Estrela, pago por aqueles que se deslocam da Capitania de Minas Gerais à Capitania do Rio de Janeiro, fosse usado na “[...] construção das pontes sobre os rios Paraíba e Paraibuna e para o melhoramento da estrada da Serra da Estrela que se dirige a tais rios [...]”.

Tal Decreto contém uma informação interessante, porquanto deixa evidente que na época do Brasil Colônia, os tributos eram terceirizados, porquanto pessoas interessadas adiantavam valores à Coroa e adquiriam “direitos” de cobrar impostos

ou pedágios nas estradas e localidades. A leitura de tais documentos e pelos relatos demonstram a precariedade da comunicação entre as localidades naquela época, bem como, a ausência de um planejamento estruturado por parte da Coroa Portuguesa. No entanto, uma evidência parece certa, já existia uma insipiente forma de cobrança de pedágio, cujos locais de cobrança eram denominados de “registros” e “contagens”, nos idos do início do Século XIX, aqui no país. A cobrança de tributo pela utilização de estradas era uma prática antiga, porquanto o Império Romano utilizava-se deste mecanismo de cobrança na sua vasta rede de vias construídas. Segundo Moris (2013, p. 4214), o Império Romano possuía “[...] a figura do administrador de estradas que tinha atribuição de impor contribuições destinadas a construção e manutenção de novas estradas”.

### 3 REGISTRO DO MARCO REGULATÓRIO SOBRE OBRAS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL IMPÉRIO

O Brasil Império durou 67 anos e pode ser dividido em três períodos distintos. O Primeiro Império governado pelo Imperador Dom Pedro I, abrangeu o período de 1822 a 1831. Seguido do Período Regencial, iniciado com a abdicação de Dom Pedro I, a partir do seu retorno a Portugal para assumir o trono em disputa, após a morte do seu pai, Dom João VI. Pelo fato do Príncipe Dom Pedro II ter apenas cinco anos de idade, não poderia assumir o trono, cuja a idade requerida era 18 anos. Todavia, com a manobra política historicamente conhecida como o golpe da maioria, ele foi entronado como Imperador Dom Pedro II, em 1840, com a idade de 14 anos. Portanto, o Período Regencial perdurou de 1831 a 1840. O Segundo Reinado foi de 1840 a 1889, quando ocorreu o golpe militar, que retirou do trono o Imperador, para em seguida instituir o regime republicano no Brasil.

### 3.1 PERÍODO DO 1º IMPÉRIO – 1822 A 1831

Considerando o fato de que a primeira ferrovia foi inaugurada na Inglaterra em 1825, seria impossível que o tema estivesse presente na *Constituição Política do Império do Brasil, de 25 de março de 1824* (BRASIL, 1824). De tal forma, será observado como o tema da infraestrutura de transportes poderia ter sido tratado no texto constitucional, bem como, na consulta de outros normativos versando sobre o início das discussões relacionadas aos transportes, em especial, das estradas ou caminhos de ferro no país. A título de registro, cita-se que após a proclamação da Independência, em 1822, o Imperador D. Pedro I editou normativos relacionados à infraestrutura de transportes.

#### 3.1.1 LEI DE 20 DE OUTUBRO DE 1823 – COMPETÊNCIA DA PROVÍNCIA DE ABRIR ESTRADAS

A citação da Lei de 20 de outubro de 1823 (BRASIL, 1823) é importante, porquanto ao transformar a estrutura do Estado (Brasil Império) de uma Colônia Portuguesa para um Império, modificou-se a estrutura das Capitanias em Províncias, cuja estrutura em alguma medida prevalece até os dias de hoje, com a existência de um governo central (Governo Imperial) e governos regionais (Províncias) dotados de alguma autonomia administrativa já naquela época.

A Lei de 20 de outubro de 1823 estabelecia que dentre as matérias que o Presidente em Conselho demandava estava o exame e juízo administrativo sobre a propositura de “[...] obras novas, e consertos das antigas, e arbítrios para isto, cuidando particularmente na abertura de melhores estradas e conservação das existentes” (art. 24, § 5º). Portanto, as Províncias no âmbito do seu território possuíam a competência para construir e manter estradas de rodagem.

### 3.1.2 CONSTITUIÇÃO POLÍTICA DO IMPÉRIO DO BRASIL, DE 25 DE MARÇO DE 1824 – SILENTE EM MATÉRIA DE INFRAESTRUTURA

A Constituição do Império de 1824 (BRASIL, 1824) não dispunha de dispositivo específico tratando de aspectos da infraestrutura de transportes, não especificava as atribuições dos Ministérios do Império e nem das Províncias, quanto às matérias de sua competência, salvo raras exceções como aquelas da Fazenda Nacional. Todavia, no Período Regencial foi aprovada a reforma constitucional trazida pela Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834 (BRASIL, 1834), estabelecendo no seu art. 10, § 8º, que as Assembleias Legislativas Provinciais tinham a competência para legislar “sobre obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva Província, que não pertençam à administração geral do Estado”. Distinguindo-se a competência da Província daquela do Governo Imperial, embora não definia de que forma seria feita tal distinção, entre tais competências.

Antes de prosseguir para o período do 2º Império, convém citar normativos versando sobre a construção de estradas de rodagem e de ferro, e a forma de financiamento, que foram editadas no 1º Império e no Período Regencial.

### 3.1.3 LEI DE 26 DE AGOSTO DE 1828 - SUBSÍDIOS À CONSTRUÇÃO DE ESTRADA DA SERRA DE PARATY

A Lei de 26 de agosto de 1828 (BRASIL, 1828) estabelecia subsídios em favor da Estrada da Serra de Paraty, assim como, extinguiu locais de coleta de impostos ou pedágio (denominado de “registros”).

### 3.1.4 LEI DE 29 DE AGOSTO DE 1828 – PRIMEIRA LEI DE CONTRATAÇÃO DE OBRA E DE CONCESSÃO DE

## SERVIÇO PÚBLICO

Manteve-se a referência e comentários à Lei de 29 de agosto de 1828 (BRASIL, 1828a), pois regulamentava o que hoje entenderíamos como a primeira lei de contratação de obra e de concessão de serviço público. Entendendo-se que mesmo em face do ulterior normativo regulatório sobre estradas de ferro (Decreto nº 24, de 17/09/1835; Decreto nº 101, de 31/10/1835 e o Decreto nº 641, de 26/06/1852), esta Lei poderia ser aplicável como norma geral.

A Lei de 29 de agosto de 1828 objetivava “[...] promover a navegação dos rios, abrir canais, ou construir estradas, pontes, calçadas, ou aquedutos”. A lei estabelecia que tais obras poderiam “[...] ser desempenhadas por empresários nacionais ou estrangeiros, associados em companhias, ou sobre si” (art. 1º), isto é, individualmente.

O art. 2º estabelecia a divisão de competência entre o que hoje denominamos de entes federativos, porquanto aquelas obras “[...] que forem pertencentes à província capital do Império, ou a mais de uma província, serão promovidas pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império”, ou seja, de competência do Governo Imperial. As obras que disserem respeito ao território ou “[...] forem privativas de uma só província, pelos seus Presidentes em Conselho”, isto é, pelo equivalente ao Governo do Estado e aprovado pela Assembleia Legislativa. Aquelas no âmbito “[...] do termo de alguma cidade, ou vila, pelas respectivas Câmaras Municipais”, que tinham função executiva, uma vez que não existia a figura do prefeito municipal, ou seja, do Poder Executivo Municipal.

Em cada um dos níveis de governo em que a obra fosse projetada, “[...] as autoridades, a que competir promovê-las, farão levantar a sua planta e plano, e orçar a sua despesa por engenheiros, ou pessoas inteligentes, na falta destes” (art. 3º). Implicava na existência de um planejamento e orçamentação da obra

a ser realizada, preferencialmente por engenheiros e dada a escassez deste profissional, quem pudesse suprir tal deficiência. Além disso, havia a noção de consulta pública pelo período de seis meses, com a fixação e disponibilização do projeto (planta) e os respectivos orçamentos, em local público para o recebimento de observações e reclamações da população (art. 4º). A disputa por certame licitatório, também, estava presente, pois após aprovado o plano, a construção era oferecida aos empresários por meio de editais públicos (chamamentos) e havendo concorrentes, era dada preferência àquele que oferecesse “[...] maiores vantagens” (art. 5º).

No equivalente ao “contrato de concessão”, no art. 6º, eram estabelecidas as condições convencionadas, tais como: i) o tempo de início e de entrega da obra concluída; ii) o valor que os empresários receberiam pela compensação das suas despesas, que poderia representar no direito exclusivo da cobrança da taxa de navegação dos rios ou canais, na aquisição dos terrenos alagadiços que seriam beneficiados, desde que não fossem propriedade particular; iv) direito de cobrar certa e determinada taxa de uso da obra por determinado número de anos, “[...] que se entender necessário para a amortização do capital empregado na obra, com os seus competentes interesses”.

Apesar de imprecisa a regra de “aquisição dos terrenos alagadiços”, que forem drenados a partir da execução das obras, poderiam ser aproveitados pelos empresários, desde que não fossem de propriedade privada, não se confundiria com a ulterior política de colonização empreendida pela Província de São Paulo, conforme comentada. Também, não pode ser generalizado como uma forma de distribuição de terras relacionadas à contratação de obras, mais parece se tratar que seriam áreas onde estavam sendo executadas as obras. Tais áreas se devolutas poderiam ser utilizadas em benefício do ressarcimento do empreendedor pelo custo das obras juntamente com as taxas a serem cobradas para o ressarcimento do capital empregado, conforme

estipulado, quando da orçamentação da despesa para a construção da obra, que servia como base para fixar a taxa correspondente ao ressarcimento (art. 7º).

O art. 8º tratava de obras rodoviárias (estradas, pontes e calçadas) e compreendia o conceito de composição do tráfego e a diferenciação da cobrança específica para os diferentes tipos de usuários, porquanto existia a cobrança por cada pessoa, por pedestres, por cavaleiros, pelas diferentes espécies de animais e diferentes tipos de veículos, que passassem ou utilizassem a obra. Igualmente, havia distinção entre o tamanho dos barcos (maiores e menores) no caso de rios e canais. Quanto ao abastecimento d'água, por aqueduto, havia diferença entre maior e menor consumo, “[...] e circunstâncias dos moradores”, pressupondo haver uma diferenciação de cobrança em relação ao padrão de renda e de moradia.

O art. 9º estabelecia multas especificadas nos contratos quanto ao não cumprimento daquilo pactuado. O art. 10 deixava claro que a cobrança de taxa de uso e da passagem somente seria possível após a conclusão da obra. Trazia a previsão de praças de pedágio, quando a taxa poderia ser cobrada em diversos pontos ou barreiras determinadas, em regime de cotas na medida em que partes da obra fossem concluídas, podendo ser cobradas mesmo que os demais trechos não estivessem concluídos. Todavia, não deixa evidente se estes locais de cobrança permaneceriam como pontos de seccionamento dos trechos de uma dada estrada ou se aquele existia somente na medida em que os trechos das obras eram concluídos ao longo da execução da obra.

O art. 11 apresentava uma questão curiosa que parecia refletir o ingresso na estrada em distância “[...] fora do alcance da vista das barreiras, aonde as mesmas taxas se cobrarem [...]”, nestes casos, a pessoa não era obrigada a pagar. Naqueles casos em que a pessoa se evadisse pela força para não pagar, teria de pagar o dobro do valor em “[...] juízo dos Juizes de Paz, além das ações ou correções criminais, que podem, e devem ter”.



Portanto, existia sanção pelo não pagamento por evasão.

Conclusa a obra, os empresários seriam responsáveis pela adequada conservação pelo tempo que durar o “[...] direito de cobrar a taxa de uso, e de passagens das mesmas obras” (art.12). Terminado o prazo do contrato, a obra era de patrimônio público, porquanto as autoridades poderiam “[...] contratar a conservação das obras, reduzindo as taxas de uso, e de passagem, com quem oferecer melhores condições” (art.13).

O art. 14 assegurava a isenção do pagamento das taxas às pessoas a serviço nacional e, também, dos gêneros de estivessem transitando na estrada, mas que estivessem atendendo a determinada necessidade ou ato de “[...] serviço nacional [...]”, cuja regra deveria constar dos contratos.

Interessante redação continha o art. 15, com previsão assemelhada ao atual conceito de “licitação deserta”, pela falta de interessados em concorrer à execução da obra, cuja redação da época determinava que “no caso de não aparecerem empresários, com quem contratem as obras [...]”. Apresentava por solução, que no caso da existência de recursos poderiam ser feitas pelos Conselhos, ou da Fazenda Pública, para o ressarcimento ao erário, os mesmos direitos de cobrança de uso e de passagem poderiam ser cobrados, caso a obra fosse contratada (art. 15).

O art. 16 detalhava os requisitos para a construção regular da obra, cuja planta e as planilhas de custo, a autorização, a forma de custeio, as estimativas das tarifas e o prazo da cobrança tinham de ser “[...] apresentados ao conhecimento da Assembleia Geral Legislativa pelo Ministro dos Negócios do Império [...]”. Caberia a Assembleia aprovar e incluir as despesas no orçamento e os desembolsos dos anos futuros, o que também nos dá ideia da existência de planejamento orçamentário plurianual.

O art. 17 assegurava que os terrenos privados necessários à execução da obra teriam de ser indenizados, pelo valor da terra e das benfeitorias, conforme estipulado na Lei de 9 de setembro de 1826 (BRASIL, 1826), que regulava a “[...] desapropriação

da propriedade particular por necessidade, e utilidade pública e as formalidades que devem preceder a mesma desapropriação”.

A leitura do diploma permite refletir sobre a existência de uma lógica conceitual administrativista, assim como, vários dos conceitos de direito público veiculados estão presentes nas normas, que atualmente regem à contratação de obras e à prestação de serviços públicos.

### 3.1.5 LEI DE 6 DE SETEMBRO DE 1828 – ESTRADA DO IMPÉRIO, COM PEDÁGIO VOLUNTÁRIO E ARRECADAÇÃO DA PROVÍNCIA

A Lei de 6 de setembro de 1828 (BRASIL, 1828b) apresentava uma singular redação, pois extinguiu a exclusividade de navegação entre a Vila de Santos e demais portos interiores da Província de São Paulo (art.1º), mas também, autorizava um “pedágio voluntário” naquela época. Merece destaque que esta norma do Império, possibilitando aos usuários da estrada entre Santos e São Paulo, “voluntariamente” pagassem pedágio pelo uso e passagem, sendo o recurso arrecadado destinado à Província de São Paulo e, vinculada exclusivamente ao uso nesta via, na sua ampliação e novas ligações ao porto de Santos. Hoje, daria para traduzir como uma contribuição vinculada federal, “voluntária” e cuja arrecadação beneficia o estado onde se localiza a estrada. Uma solução curiosa para aquela época.

## 3.2 PERÍODO REGENCIAL – 1831 A 1840

No curto Período Regencial e durante a Regência de Diogo Feijó foi editado o Decreto nº 101, 31 de outubro de 1835 (BRASIL, 1835a), tornando-se a primeira legislação do Governo Imperial sobre estradas de ferro no Brasil.

### 3.2.1 DECRETO Nº 101/1835 – A PRIMEIRA NORMA

## FERROVIÁRIA IMPERIAL

O Decreto nº 101, de 31/10/1835, autorizava ao Governo “[...] conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros” (art. 1º, do Decreto nº 101/1835). De acordo com Benévolo (1953, p. 124), o privilégio da exclusividade contida neste Decreto nº 101/1835 tornou-se regra nas concessões. Salienta-se que esta noção de exclusividade na cobrança de direitos de taxa de uso e passagem estava presente no art. 6º, da Lei de 29 de agosto de 1828 e no art. 9º, do Decreto nº 24, de 17/09/1835 (BRASIL, 1835). Atualmente, o conceito de exclusividade na exploração do serviço de transporte ferroviário, ainda, é possível de ser atribuído conforme o art. 5º combinado com o art. 16, da Lei nº 8.987/1995 (BRASIL, 1995) e previsto no art. 34-A, da Lei nº 10.233/2001 (BRASIL, 2001), mediante justificativa e previsto no edital e contrato de concessão e/ou de permissão.

No caso de aproveitamento do traçado da estrada de rodagem na construção da estrada de ferro, que ocupasse o leito estradal ou com ele cruzasse, deveria reconstruir o trecho da estrada existente, sem que pudesse por isso exigir o pagamento de taxa (art. 2º, do Decreto nº 101/1835).

O art. 3º, do Decreto nº 101/1835 fazia remissão ao Decreto nº 24/1835, tornando aplicáveis os seus arts. 5º; 6º, 8º, 9º e 13, às companhias de estrada de ferro. Este normativo concedia privilégios à companhia de navegação do Rio Doce, conforme se comenta em seguida quanto aos artigos citados.

O art. 5º, do Decreto nº 24/1835 isentava de convocação para o serviço militar por cinco anos os funcionários empregados da companhia, excetuando-se em caso de guerra. O art. 6º, do Decreto nº 24/1835, concedia a isenção de imposto de

importação das máquinas, equipamentos, instrumentos, artefatos de ferro ou qualquer metal, pelo período inicial de cinco anos. Importa destacar que tal imposto tinha uma alíquota de 15%, conforme definido no art. 1º, da Lei de 24 de setembro de 1828 (BRASIL, 1828c).

O art. 8º, do Decreto nº 24/1835 concedia gratuitamente os terrenos necessários à construção das estradas e outras estruturas necessárias, assegurando-se indenizá-las previamente, caso fossem propriedades particulares, a indenização seria custeada pela Companhia. Igualmente, entende-se que se trata tão somente de áreas necessárias ao leito estradal e de áreas para estações e armazéns, ou seja, não se tratava de distribuição de terras às Companhias de Estrada de Ferro, diferenciando-se da política de colonização usada na Província de São Paulo, já explicitado.

O art. 9º, do Decreto nº 24/1835 concedia à companhia de navegação a possibilidade de cobrar taxas pelo trânsito não apenas na navegação, mas também, nas estradas, pontes e canais, que tivessem sido construídos, cujas taxas seria de interesse do capital pelo período inicial (40 anos), quando findo a Nação poderia resgatar as obras pelo valor e modo que o juízo arbitral definisse, a outra opção seria prorrogar o prazo por igual período de 40 anos, quando ao seu final, os bens seriam devolvidos à Nação, sem indenização e deveriam ser entregues em bom estado.

Este dispositivo continha vários conceitos atuais, como a cobrança de pedágio ou taxas de uso, visando remunerar o capital da empresa devido pela construção e prestação do serviço público, contém, também, o instituto do juízo arbitral, que decidiria sobre investimentos, ainda, não amortizados ou recuperados ao fim do período da concessão no momento da reversão dos bens ao Estado. Apresentando, igualmente, a possibilidade de prorrogação dos contratos de concessão, por igual período de 40 anos, quando findos haveria a reversão de bens, sem a necessidade de

indenização pelo Poder Público. Observa-se a utilização de vários conceitos e institutos jurídicos, hoje utilizados nos contratos de prestação de serviço público, que já o eram no Século XIX. Inicialmente aplicados no setor de navegação (Decreto nº 24/1835) e, estendidos pelo Decreto nº 101/1835, às ferrovias a serem concedidas.

Por sua vez, o art. 13, do Decreto nº 24/1835, continha o germe da liberalidade econômica concedendo à companhia de navegação, o direito e a liberdade de fixar o valor do “[...] frete, pedágio, ou direito de passagem que ela julgar conveniente, podendo fazer um regulamento para a navegação geral do Rio Doce e seus afluentes [...]”. Assegurava, ainda, que tal regulamento “[...] depois de aprovado pelo Governo, não será alterado”. Tal dispositivo, parecia conferir uma segurança jurídica de mínima intervenção do Estado na prestação de um serviço, que não se sabe ao certo se estava na esfera pública ou privada, pois estipulava conceitos de direito público e de direito privado no mesmo normativo.

Retornando ao art. 4º, do Decreto nº 101/1835, observava-se que trazia um conjunto de obrigações que as companhias de estrada de ferro teriam de aderir. Portanto, revela, também, a noção de um contrato de adesão, cujas regras eram estabelecidas pelo Governo Imperial.

Em que pese a previsão de liberalidade de preços contida no art. 13, do Decreto nº 24/1835, o art. 4º, § 1º, do Decreto nº 101/1835, estabelecia os valores máximos que poderiam ser cobrados no transporte ferroviário de cargas e passageiros, porquanto estabelecia que a companhia não poderia “[...] receber por transporte de arroba de peso mais de vinte réis por légua, nem por passageiro mais de 90 réis”.

De acordo com o Arquivo Nacional (BRASIL, 2018a), o Brasil Império nesta época utilizava o mesmo padrão de pesos e medidas adotado em Portugal, no qual uma arroba correspondia a aproximadamente 15 kg e uma légua cerca de 6.600 m, ou seja,

6,6 Km. O padrão internacional do sistema métrico decimal somente foi adotado no Brasil, por meio da Lei nº 1.157, de 26/06/1862 (BRASIL, 1862).

No caso do transporte de carga, o Decreto nº 101/1835 estabeleceu um sistema calculado em função de peso e distância, que equivaleria a 0,20 rs (réis) por quilo por quilômetro, a redação não parece clara o suficiente para saber se o passageiro pagaria o custo pela distância ou se a cobrança seria *per capita* por indivíduo. Caso o custo fosse em função da distância seria de cerca de 13,64 rs/Km, cerca de 4,5 vezes maior do que o custo cobrado pela arrouba de mercadoria e de cerca de 3,03 rs/Km. Benévolo (1953, p . 507) esclarece que o custo era em razão da distância, tanto para cargas quanto para passageiro, que “[...] fixava os máximos: 20 réis para arrouba-légua e 90 réis para o passageiro-légua”. Assemelha-se ao conceito contemporâneo da tarifa teto, segundo o qual há liberalidade de preço, mas no tocante aos valores do Decreto nº 101/1835, o custo quilométrico da carga e do passageiro transportado seria determinado pelo Governo Imperial, mediante preços máximos que poderiam ser cobrados.

O art. 4º, § 2º, do Decreto nº 101/1835 estipulava que os pontos obrigados das cidades e vilas a serem atendidas estariam condicionados àqueles definidos pelo Governo Imperial. Isto é, não seria determinado pela orografia do terreno, rede hidrológica ou resultante dos levantamentos topográficos, que indicassem a melhor localização do traçado.

Neste aspecto, acredita-se que pouco mudou, pois os pontos obrigados de localização ou áreas a serem atendidas continua sendo uma escolha pública sobre as áreas a serem beneficiadas com a vantagem locacional oferecida pela infraestrutura de transportes. Ocorre que os pontos obrigados de passagem, também, condicionam o traçado de uma ferrovia, pois do contrário as adequações necessárias do terreno para o atendimento das limitações técnicas das ferrovias, como rampas e greides a

serem construídos, podem em muito impactar o custo das obras e a viabilidade do projeto. Acredito que os técnicos daquela época tinham consciência disto, quanto aos políticos que elaboravam as leis, têm-se dúvidas.

A percepção dos políticos quanto às dificuldades de projeto não parecia ser uma realidade, porquanto, o art. 4º, § 3º, do Decreto nº 101/1835 estipulava prazos e uma meta anual de execução das obras. O dispositivo estabelecia que a companhia de estrada de ferro deveria começar as obras no prazo de dois anos da assinatura do contrato, assim como, tinha de “[...] fazer cada ano pelo menos cinco léguas de estrada”, o que dava cerca de 33 km/ano de estrada de ferro!

Sobre a razão de prazos exíguos na construção de ferrovias, Benévolo (1953, p. 279, 280) apresentava a seguinte assertiva, reveladora do espírito e do pensamento dos governantes e do Parlamento naquela época:

Um dos motivos por que se marcavam prazos tão pequenos para a construção das ferrovias, era o desconhecimento do assunto pelos homens do tempo, na sua grande maioria, pois as estradas de ferro mesmo na Inglaterra eram muito recentes, e muitos dos seus elementos ainda estavam na fase experimental. Além disso se pensava — como se fez na Europa — em aproveitar as estradas e caminhos existentes, para nos mesmos serem espalhados os dormentes e colocados os trilhos, ideia que durante muito tempo ainda apareceu em nossa crônica ferroviária, e que em nosso país era difícil de efetivar, porque nossas antigas estradas não eram bem orientadas, sendo abertas arbitrariamente, ligando os pontos mais povoados, pois serviam apenas as tropas de muares.

O Decreto nº 101/1835 era silente em relação à realização de estudos e de projetos, pois supõe-se que o Governo Imperial não os tivesse, embora, a *Lei de 29 de agosto de 1828* regulamentava a necessidade de estudos, a elaboração de plantas, de estimativa de custos e de outros detalhes para que as obras pudessem ser contratadas. Pode-se deduzir com os olhos de hoje, que os dois anos estabelecidos no referido Decreto, sequer teria dado tempo para os levantamentos topográficos e sondagens

necessários à elaboração de projetos, que pudessem ser postos de pé, para poder pleitear um contrato de exploração de estrada de ferro com o Governo Imperial, que teria de ser iniciado naquele prazo.

O art. 4º, § 4º, do Decreto nº 101/1835 estabelecia a previsão de sanção ao afirmar que a Companhia estaria “[...] sujeita às multas, e cominações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos parágrafos antecedentes”. Todavia, não as detalham, pressupõe-se que estariam tipificados em contrato.

### 3.3 PERÍODO DO 2º IMPÉRIO – 1840 A 1889

O Período do 2º Império, embora abranja o período até a ruptura com a instalação da República em 1889, a análise a seguir limita-se até a publicação do segundo normativo sobre estradas de ferro, o Decreto nº 641/1852 (BRASIL, 1852a), bem como, tece considerações sobre o primeiro contrato de autorização ferroviária entre o Governo Imperial e o cidadão britânico, Dr. Thomaz Cochrane, que embora não tenha resultado na construção da ferrovia autorizada, serviu para inaugurar a discussão sobre a construção de estradas de ferro no Brasil Império.

#### 3.3.1 COCHRANE E O PRIMEIRO CONTRATO DE AUTORIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO ENTRE A PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO E A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO COM O GOVERNO IMPERIAL

Azevedo (1965, p. 22, 23) relata a relação entre Dr. Thomaz Cochrane e as ferrovias, porquanto teria sido citado pelo Regente do Império (Pedro de Araújo Lima, futuro Marquês de Olinda), em 1830, como o primeiro a sonhar com uma estrada de ferro no país. Pouco após de entrar em operação a primeira ferrovia do mundo, em 1825, ligando Stockton a Darlington, na



Inglaterra. Segundo o *Institution of Civil Engineers – ICE* (ICE, 2021), aquela foi a primeira ferrovia de passageiros movida a vapor e, também, a primeira a transportar carvão das minas de Shilton até Darlington, permanecendo em operação entre 1825 a 1863.

De acordo com Graham (1972, p. 51), Cochrane havia elaborado “[...] um prospecto brilhante já em 1839 para uma ferrovia que, disse ele, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro faria pelo Brasil o que Stockton e Darlington tinha feito para a Grã-Bretanha”. Ele não teve êxito na empreitada, mas seus esforços levariam ao convencimento “[...] da ideia de que ferrovias não seriam construídas no Brasil sem ajuda do governo: ele instou o governo a garantir juros de 5 por cento sobre os projetos ferroviários aprovados, e após muito debate o governo finalmente aceitou esta sugestão [...]” (GRAHAM, 1972, p. 51), resultando no Decreto nº 641/1852, autorizando a construção de estradas de ferro entre o Rio de Janeiro e as províncias de Minas Gerais e São Paulo.

Azevedo (1965, p. 24) afirma que com base no Decreto nº 101/1835, Cochrane “[...] deu início a uma ativa propaganda em favor das estradas de ferro e acabou por se transformar, por mais de uma década, em discutida personagem de nosso incipiente drama ferroviário”. Azevedo (1965, p. 25, 26) relata que em 1838, Cochrane solicitou ao Governo Imperial, o pedido para construir uma estrada de ferro entre o Rio de Janeiro e São Paulo, que em razão da demora, a autorização somente foi obtida por meio do Decreto de 4 de novembro de 1840, concedendo-lhe o “[...] prazo de 80 anos, privilégio exclusivo para, por si ou através de Companhia que viesse a organizar, construir um caminho de ferro [...]”.

Azevedo (1965, p. 26) reproduziu apenas a notícia publicada por Cochrane no *Jornal do Comércio*, de 11/11/1840, comunicando a aprovação da autorização para construir uma ferrovia entre a Província do Rio de Janeiro e a Província de São

Paulo, com o prazo de privilégio exclusivo de 80 anos, dando publicidade ao Decreto de 4 de novembro de 1840. Após muita procura, embora não encontrado o referido decreto autorizatório, em Figueira (1908, p. 5 a 8) consta a transcrição do inteiro teor do contrato assinado por Cochrane com o Governo Imperial, datado de 17/10/1840, que se passa a comentá-lo, verificando-se sua aderência ao Decreto nº 101/1835, bem como, destacando diferenças. A nomenclatura do Contrato fez uso de condições ou cláusulas numeradas da 1ª a 18ª.

A ementa continha um “termo de contrato e ajuste feito com que o Governo de Sua Majestade o Imperador concede a Thomaz Cochrane o privilégio exclusivo para a construção de uma estrada de ferro, que se dirija do Município da Corte a tocar na Província de S. Paulo, como nas condições abaixo exaradas se declara”. Não se pode olvidar que o Decreto nº 101/1835 não abrangia a ligação com a Província de São Paulo, pois o art. 1º, do Decreto nº 101/1835, estabelecia a ligação da Capital da Corte (Rio de Janeiro) com as Províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e da Bahia, embora para ligar a Província do Rio de Janeiro a do Rio Grande do Sul, por estrada de ferro, esta provavelmente passaria pela Província de São Paulo.

O contrato na cláusula 1ª estabelecia condicionantes a serem atendidas pelo Contratado. A primeira delas era a obrigação de aprovação prévia do projeto da estrada de ferro pelo Governo, para que pudesse iniciar as obras. O dispositivo dispunha dos locais obrigados de passagem (art. 4º, § 2º, do Decreto nº 101/1835), ligando a capital do Rio de Janeiro ao município de Iguassú [atualmente, Nova Iguaçu/RJ], devendo passar a serra em local mais indicado, em direção às margens do Rio Parahyba [denominado de Rio Paraíba do Sul], seguindo pelos municípios de Pirahy [posteriormente desmembrado nos municípios de Barra do Piraí, Valença e Vassouras] e deveria passar por Barra Mansa/RJ [cidade próxima a Volta Redonda/RJ], indo até Resende/RJ. O dispositivo estabelecia que a estrada de ferro iria

“[...] terminar na Província de S. Paulo”.

Todavia, cabe observar que na ementa do Contrato, o texto revela que o traçado se “[...] dirija do Município da Corte a tocar na Província de S. Paulo [...]”, esta redação em conjunto com a cláusula 1<sup>a</sup>, do Contrato, dá a entender que a estrada de ferro ligaria a cidade do Rio de Janeiro até o limite entre as Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas não chegaria até a sede do município de São Paulo, mas tão somente na fronteira provincial. Naquela época, o município de Resende/RJ seria a localidade, na Província do Rio de Janeiro, mais próxima da Província de São Paulo, cuja primeira localidade seria Queluz/SP (passou a Vila em 1842 e a município em 1876).

O empreendido ferroviário entre Rio de Janeiro e São Paulo, somente ligaria as duas Províncias, mas não as duas sedes municipais, pelo menos naquela época e decorrente deste Contrato entre Cochrane e o Governo Imperial. No imaginário, tal autorização dizia respeito à ligação entre as sedes das Províncias, mas não. Desfaz-se assim, no senso comum.

A cláusula 2<sup>a</sup>, do Contrato estabelecia a partir da data da concessão do privilégio, o prazo de três anos para o início das obras, assim como, o prazo de 15 anos, da data do início das obras, para que sejam concluídas, tanto a via permanente quanto à aquisição do material rodante, para o funcionamento da estrada de ferro. Estabelecia o “prazo de privilégio” de 80 anos à exploração comercial da ferrovia.

Observa-se que os prazos autorizados neste contrato são mais generosos do que aqueles regulados pelo Decreto nº 101/1835, que era de até dois anos para o início das obras e de 40 anos como o prazo de privilégio, podendo ser renovado por mais 40 anos, sem direito à indenização por reversão de bens para o Estado. Não se verificou neste Contrato a obrigação de meta anual de 33 Km de construção da via férrea contida no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 101/1835.

Em outros termos, pode-se afirmar que a Companhia

teria um prazo de carência de até três anos para o desenvolvimento e aprovação do projeto da estrada de ferro pelo Governo Imperial, o prazo de até 15 anos a partir daquele prazo de carência inicial para a conclusão e operação da estrada de ferro. No total, o prazo do contrato era de 80 anos, desde de que concluídas as condicionantes de prazo no decorrer de sua execução. Caso tivesse utilizado os prazos máximos, o período efetivo para recuperar os investimentos com os estudos, projetos, construção e aquisição de material rodante, e os custos de operação seria de no máximo 62 anos.

O Contrato na cláusula 3ª facultava à Companhia, a liberdade para construir armazéns e depósitos ao longo do itinerário para receber e acondicionar as mercadorias dos clientes, que seriam transportadas pela empresa. A Companhia deveria elaborar um Regulamento que assegurasse “[...] aos proprietários, por meio de fiança idônea, regular arrecadação, pronto transporte e fiel entrega dos gêneros na forma das ordens dos ditos proprietários ou de seus correspondentes”. Pela redação do dispositivo percebe-se a noção de responsabilidade civil e de garantia prestada quanto à integridade dos bens confiados e transportados pela estrada de ferro, nos moldes regulados hoje pelo Contrato de Transporte, do Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002).

Além do disposto na cláusula 3ª, a cláusula 4ª, do Contrato autorizava à Companhia construir com recursos próprios os “[...] caminhos vicinais, laterais ou transversais que vão ter aos armazéns ou pontos de depósitos do caminho de ferro”. Isto é, tratava-se do sistema alimentador possibilitando o escoamento dos produtos até a estrada de ferro.

A cláusula 5ª, do Contrato concedia os terrenos necessários ao projeto, devendo no caso de propriedade privada, a prévia desapropriação e indenização da propriedade e benfeitorias, observando as regras existentes nas leis do Império e das Províncias. A redação não deixa evidente a quem caberia os custos da

indenização das propriedades privadas, mas pelos dispositivos do Decreto nº 101/1835, do Decreto nº 24/1835 e da Lei de 29 de agosto de 1828, tal custo caberia à Companhia de estrada de ferro. Igualmente, não se pode atribuir a cessão daqueles terrenos devolutos com uma política de distribuição de terras à Companhia, nos moldes da Província de São Paulo.

O desconhecimento da [nova] tecnologia ferroviária a ser utilizada previa a possibilidade de tração animal e por vapor ou outra que viesse a ser descoberta, “[...] que mais facilmente desempenhe o fim de conduzir gente, artigos de lavoura e indústria de qualquer natureza, com segurança, economia e rapidez” (cláusula 6ª, do Contrato).

Por sua vez, a cláusula 7ª, do Contrato permitia “em compensação do seu trabalho e despesa a Companhia terá o direito de perceber taxas razoáveis pelos transportes que fizer no caminho geral e nos transversais que construir [...]”. A Companhia por meio dos seus empregados cobraria as taxas em locais determinados por ela, enquanto que os valores das taxas seriam tabelados pela Companhia, após a aprovação dos valores pelo Governo, que poderia alterá-los após olvida à Companhia, com o objetivo de beneficiar ao público.

Não foi esquecida as benesses governamentais, porquanto estipulava a gratuidade ou a preço módico estipulado pelo próprio Governo, o custo do transporte das malas postais, que poderia vir a constituir receita da Companhia tinha de ser transportado graciosamente ou a custo simbólico, assim como, os estafetas responsáveis pelo seu transporte. Exigia, ainda, a graciosidade de dois passageiros que estivessem a trabalho do serviço público, devendo portar documento com o aviso da autoridade para serem transportados (cláusula 8ª, do Contrato).

Estipulava regras para o transporte de presos, que seriam transportados junto aos passageiros, apenas aqueles presos que fossem “[...] oficiais militares, ou, cidadãos de certa consideração [...]”. O preso de outra categoria teria de ser transportado em

carro separado e se pudessem, teriam de pagar a passagem (cláusula 9<sup>a</sup>, do Contrato).

A Companhia na medida em que fosse concluindo a ferrovia e tendo condições de operar as composições ferroviárias poderia cobrar as taxas de transportes. Nos trechos em que tivessem feito pontes sobre os rios e o caminho em serra ou trecho, que permitia a passagem de pessoas e tropas de animais, seria possível a cobrança pela passagem naqueles trechos, mesmo que não fosse por transporte ferroviário (cláusula 10<sup>a</sup>, do Contrato).

A redação da cláusula 11<sup>a</sup>, do Contrato apresentava uma redação curiosa ao assegurar o direito dos usuários de serem cobrados pelas taxas pelos valores exatos estabelecidos pela Companhia e aprovados pelo Governo, direito este que seria garantido pelo Governo Imperial por meio das autoridades locais. Na mesma cláusula assegurava proteção aos viajantes e condutores caso alguém desobedeça o Regulamento policial da Companhia, com a presença de guarda-barreiras formadas por brasileiros, bem educados, armados e remunerados pela Companhia, que seriam fiscalizados pelas autoridades locais.

Esta cláusula continha a ideia de polícia ferroviária, que seria futuramente regulamentada pelo Decreto nº 1.930, de 26/04/1857, em razão do previsto no art. 1º, § 14, do Decreto nº 641, de 26/06/1852. Porém, o conteúdo do Decreto nº 1.930/1857 mostrou-se bem mais amplo do que a questão relacionada à segurança ferroviária (policimento), pois tratava de aspectos relacionados à construção da estrada de ferro, de aspectos de controle urbanístico, de proteção e preservação da via permanente e da faixa de domínio.

A cláusula 12<sup>a</sup>, do Contrato tratava da superposição de traçado com as estradas de rodagens existentes, onde nestes locais a passagem permaneceria isenta de taxas de passagem “[...] dos viajantes a pé e a cavalo, como a respeito de gados, carros, carruagens e outros quaisquer transportes”.

A cláusula 13<sup>a</sup>, do Contrato, também, abordava uma

curiosidade sobre a possibilidade do acompanhamento de engenheiro (não integrante da Companhia) no processo de construção da estrada de ferro. Dando a entender que seria uma forma de suprir a deficiência daquele tipo de profissional no país, onde tal acompanhamento teria o intuito de aprendizado, pois deixava evidente, que ele não teria ingerência sobre a execução das obras e serviços a serem executados.

A cláusula 14<sup>a</sup>, do Contrato detalhava como seria exercido o privilégio exclusivo da Companhia ao lhe ser assegurado que o Governo Imperial não poderia conceder a autorização para a construção de outra estrada de ferro cujo traçado ficasse dentro de uma distância de cinco léguas (33 Km). A cláusula não especificava se esta distância seria simétrica em relação ao eixo do traçado da estrada de ferro e se a distância seria tanto à direita quanto à esquerda do eixo da ferrovia. No mesmo dispositivo estabelecia uma exceção, caso a Companhia interessada tivesse pactuado previamente contrato com a Companhia detentora da estrada de ferro, que possuía o “privilégio exclusivo”.

A cláusula 15<sup>a</sup>, do Contrato estabelecia as condições de reversão dos bens da estrada de ferro quando do termo do privilégio exclusivo no prazo de 80 anos. A Companhia deveria entregar “[...] ao Governo em perfeito estado de conservação os caminhos e pontes que fazem o objeto da sua empresa, sem por isso receber indenização alguma [...]”, no que dizia respeito à via permanente. Pode-se inferir o entendimento de que a infraestrutura da estrada de ferro seria um bem público. Todavia, quanto ao material rodante, o entendimento seria outro, porquanto “[...] os carros, porém, máquinas e mais objetos pertencentes à mesma empresa, serão pagos pelo Governo, se deles se quiser utilizar por aquele valor e modo que a juízo de árbitros se estabelecer”. Tal redação dá a ideia de que se em boas condições de uso, o material rodante poderia ser adquirido pelo Estado pelo seu valor residual, após avaliação de árbitros. O que dá a entender se tratar de bens privados da Companhia, que detinha o

contrato de autorização da estrada de ferro.

A cláusula 16<sup>a</sup>, do Contrato apresentava uma redação vantajosa à Companhia, pois assegurava que no caso do Governo Imperial, posteriormente, resolvesse conceder o privilégio exclusivo da construção e exploração de estrada de ferro nas Províncias de São Paulo e de Minas Gerais, ou mesmo em outras ligações na Província do Rio de Janeiro, a Companhia teria a preferência, caso houvesse igualdade de condições com a oferta de outros interessados. Portanto, seria um critério de desempate.

A cláusula 17<sup>a</sup>, do Contrato trazia a cláusula penal decorrente do descumprimento do contrato, contendo além das consequências econômicas, aquelas que implicavam na caducidade do contrato. A condicionante da cláusula 1<sup>a</sup>, quanto ao traçado e ao desenvolvimento dos estudos e da aprovação do projeto da estrada de ferro pelo Governo, no prazo de carência dos três anos, e que não tenha ao final deste prazo, iniciado as obras, conforme estipulado na cláusula 2<sup>a</sup>, em caso, de descumprimento destas condições implicava na caducidade do contrato, que para ser revalidado teria de pagar uma multa ao Tesouro Público, no valor de quatro contos de réis.

Por fim, a cláusula 18<sup>a</sup>, do Contrato, também, versava sobre cláusula penal de descumprimento do contrato das condições relativas à cláusula 2<sup>a</sup>, quanto ao descumprimento da conclusão da obra e da aquisição do material rodante no prazo de 15 anos, a partir do início das obras. A Companhia teria de pagar ao Tesouro Público uma multa de dez contos de réis a cada seis meses, até a conclusão das obras.

Benévolo (1953, p. 137) reproduz imagem da apólice da empresa Imperial Companhia de Estrada de Ferro, criada por Cochrane e sócios, com o capital de 8.000 contos de réis, dividido em 16.000 ações, lançadas no mercado em 25/11/1840, com o valor de 500 mil-réis por ação, (AZEVEDO, 1965, p. 26). Postas as condições contratuais da autorização da construção e exploração da estrada de ferro entre a Província do Rio de



Janeiro e a Província de São Paulo, Cochrane tinha pressa em angariar recursos para cumprir os prazos do contrato.

Conforme Benévolo (1953, p.122), Cochrane “[...] não chegou a realizar nem os estudos de campo do primeiro trecho [...]”. Azevedo (1965, p. 33) pondera que não bastava a promessa de 3.000 contos de réis prometidos pelos fazendeiros paulistas, pois a Companhia havia lançado apólice de 8.000 contos de réis, o que levou Cochrane a tentar obter mais financiamento no país, para que pudesse atrair o capital estrangeiro. Em 1841, procurou a Câmara dos Deputados para que votassem uma lei autorizando que o Governo Imperial subscreve 2.000 ações (1.000 contos de réis) da Companhia, o que representava 12,5% do total das ações e do capital da Companhia. O projeto de lei foi aprovado na Câmara dos Deputados, mas foi rejeitado pelo Senado do Império, o que segundo Azevedo (1965, p. 34) além da alegação de despesas com as revoltas populares naquela época, deveu-se ao argumento de caráter doutrinário “[...] espeelhando as ideias reinantes do liberalismo econômico, parecia a muitos inconcebível admitir-se um Estado industrial e nem mesmo que o Governo do Império viesse a fazer parte, como acionista, de uma empresa particular”.

Figueira (1908, p. 8), informava que Cochrane pagou a multa de 4 contos de réis, em 19/12/1845, por não ter apresentado os planos da estrada de ferro para aprovação do Governo e nem o início das obras (cláusula 17<sup>a</sup>). Ele conseguiu a revalidação da autorização do privilégio, que somente foi confirmada pelo Decreto de 2 de janeiro de 1849 (não localizado).

Aquela percepção de que o traçado da estrada de ferro entre as Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo, não chegava até a cidade de São Paulo pode ser corroborada no acordo celebrado por Cochrane com a Comissão distribuidora das ações da “Estrada de Ferro de Dom Pedro Segundo”, instituída pelo Decreto de 12 de maio de 1855 (não localizado), para pôr fim às questões empreendidas por Cochrane para ser indenizado pela

caducidade do contrato – declarada pelo art. 3º, do Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 – que tinha com o Governo Imperial, referente à construção daquela estrada de ferro. Tal informação foi posta a termo por meio de escritura pública e reproduzida em Figueira (1908, p. 20), assim transcrita, informa:

[...] querendo evitar quaisquer contestações que para o futuro possam suscitar-se, entre a referida Companhia e o mesmo Doutor Cochrane, ou entre este e o 'Governo Imperial por motivo d'um privilegio, que lhe foi concedido para organizar Companhia que construísse uma Estrada de Ferro que, partindo desta cidade, fosse terminar no lugar denominado Porto da Cachoeira, na Província de S. Paulo, privilegio concedido, revalidado e anulado por diferentes Decretos do mesmo Governo e especialmente pela Lei de vinte e seis de junho de mil oitocentos e cinquenta e dois, concordaram em fazer uma transação sobre este objeto [...]

A localidade de Porto da Cachoeira atualmente denomina o Município de Cachoeira Paulista, que se limita com os municípios de Cruzeiro, Silveiras, Lorena e Canas, no Estado de São Paulo. Pode-se, ainda, confirmar aquela informação por meio da Lei Provincial nº 38, de 28 de março de 1870 (SÃO PAULO 1870), que autorizava o Governo da Província de São Paulo conceder a garantia de “[...] juros de 7% sobre o capital de quatro mil contos à companhia que se organizar, segundo as Leis vigentes, para o prolongamento da via férrea de Pedro II, desde os limites da Província de São Paulo com a do Rio de Janeiro, até o Porto da Cachoeira, Município de Lorena. Isto é, tal localidade deveria ser equivalente a uma vila ou “distrito” do município de Lorena, na Província de São Paulo, que ficava próximo ao limite da fronteira provincial. Aquela lei provincial, substituía a Lei Provincial nº 66, de 20 de abril de 1865 (SÃO PAULO 1865), que assegurava a remuneração de 2% do capital referente aos custos orçados das obras, para Companhia de Estrada de Ferro de Dom Pedro II prolongar a ferrovia do limite da Província do Rio de Janeiro até a localidade de Cachoeira, no município de Lorena.

Após três anos da declaração da caducidade do Contrato, Cochrane subscreveu acordo de indenização, em 22/06/1855, pondo fim a tentativa de Cochrane construir uma estrada de ferro entre as Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo.

A dificuldade de Cochrane devido à falta de capital perdurou por muitos anos e com muitas lutas perdidas, que fogem ao escopo deste artigo. Sendo oportuno futuramente abordar o tema, objetivando recuperar fatos históricos relacionados àquela empreitada e à sucessão do primeiro contrato de autorização de ferrovia no país, que posteriormente foi assumida pela Companhia Estrada de Ferro de Dom Pedro II, dando continuidade à construção da estrada de ferro, inicialmente autorizada para Cochrane.

Sobre aquela indenização recebida por Cochrane, reproduz-se observação do então Visconde de Mauá (SOUSA, 1878, p. 9):

O Dr. Cochrane, ao organizar a companhia que tomou a seu cargo a construção da estrada de ferro de D. Pedro II recebera do governo £ 30.0000 [trinta mil libras esterlinas], compensação que lhe era inquestionavelmente devida pela tenaz perseverança com que lutara durante longos anos pela realização dessa via férrea, incorrendo em dispêndios de maior ou menor vulto nesse empenho, embora o prazo do contrato se achasse vencido. Para o governo honesto a equidade é sempre justiça, e as £ 30.0000 foram entregues ao lidador incansável.

### 3.3.2 DECRETO Nº 987, DE 12 DE JUNHO DE 1852 – A ESTRADA DE FERRO DE PETRÓPOLIS, VULGO MAUÁ

O Decreto nº 987/1852 (BRASIL, 1852) concedeu a Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá) o privilégio exclusivo por dez anos à exploração da navegação ente o Município do Rio de Janeiro e o Município de Magé, conectando-se com a estrada de ferro do Porto Mauá até a localidade de Raiz da Serra, em direção ao Município de Petrópolis, que deveria ser construída por Mauá, no prazo de dois anos. Ganns (1955, p. 53)

registra que Mauá, em 27 de abril de 1852, havia recebido concessão inicial da Província do Rio de Janeiro, pelo presidente da Província, Luís Pedreira do Couto Ferraz, citando a Lei Provincial nº 602, de 23 de setembro de 1852, estabelecendo o “[...] ‘privilégio de zona’ de cinco léguas à margem da linha”, que confirmava o contrato subscrito anteriormente com Mauá.

Ressalta-se que a numeração dos decretos não indique a precedência, pela data e conteúdo, por uma questão de dias, a Estrada de Ferro de Petrópolis não foi agraciada com a possibilidade de garantia de juros, porquanto somente passou a ser prevista no Decreto nº 641/1852 (BRASIL, 1852a), promulgado posteriormente ao Decreto nº 987/1852.

O Visconde de Mauá (SOUSA, 1878, p. 22) discorre sobre “a estrada de ferro de Petrópolis, vulgo Mauá”, refletindo as dificuldades da época para se construir estradas de ferro no país, assim pondera:

No estado de descrença em que se encontravam os ânimos, a respeito da introdução de vias férreas ainda em 1850, foi ousadia empreender a construção da sua primeira ferrovia, embora pequena estrada [14,5 km]; procurar obter uma garantia de juros geral ou provincial era simplesmente inútil nessa época; vencer porém, as resistências, era a meu ver indispensável, e um ‘panno de amostra’ [em linguagem coloquial poderia ser compreendido como exemplo] do melhoramento me pareceu o meio mais adequado.

Mauá (SOUSA, 1878, p. 22) cita que após os estudos de reconhecimento e o traçado escolhido por ele, teria obtido “[...] da presidência da província o privilégio exclusivo em uma zona lateral de cinco léguas ao longo da linha projetada, única concessão possível naquela época”. Mauá (SOUSA, 1878, p. 23) registra que “em pouco mais de vinte meses, depois que os trabalhos foram encetados, se abria ao trânsito público a estrada de ferro de Petrópolis, vencidas todas as dificuldades que um primeiro trabalho desse gênero acarretava [...]”. Na presença do Imperador Pedro II, em 30 de abril de 1854, cumpria o prazo estabelecido no Decreto nº 987/1852, tornando-se a primeira

ferrovia construída no Brasil.

Todavia, esta ferrovia teve várias interveniências, como ter cedido à Estrada de Ferro de Dom Pedro II, aquele privilégio ao comentar que

[...] depois de obtido do governo imperial privilégio exclusivo da cinco léguas laterais ao longo da linha, privilégio que abandonei sem indenização alguma, a pedido do Visconde de Paraná, quando foi contratada a primeira seção da estrada de ferro D. Pedro II, e teve de organizar-se a companhia que a tinha de executar.

Mauá havia tido a mesma resistência no Senado do Império sofrida por Cochrane quanto a quaisquer forma de ajuda do Governo Imperial ao registrar fala de Senador afirmando que “[...] o Estado não é tutor dos particulares, quem empregou mal seus capitais, que os perca” (SOUSA, 1878, p. 27).

Mauá não apenas teve de abrir mão do privilégio exclusivo, mas teve de suportar as consequências do acordo firmado entre a Companhia União e Indústria, que explorava a estrada de rodagem, ao contratar com o Governo Imperial a cessão das cargas transportadas da Província de Minas Gerais à estrada de ferro D. Pedro II. Relata, ainda, benesses recebida por aquela ferrovia do Governo Imperial, que perdoou o empréstimo decorrente da encampação da ferrovia e de novos subsídios permitindo a recomposição do capital da Companhia Estrada de Ferro de Dom Pedro II, cujas consequências na opinião de Mauá, implicava que “[...] a estrada de ferro de Petrópolis [...] era entregue ao extermínio!” (SOUSA, 1878, p. 27 e 28).

Mauá afirmou ter entregue “[...] a outras mãos a direção da empresa conservei lhe todavia carinho tão natural nesse caso [...]” (SOUSA, 1878, p. 28). Afirmava que a concessão da estrada de ferro de Petrópolis foi por ele “[...] encarada como desastrosa [...]”. Mauá afirmava ter conservado cerca de um terço da ações, posteriormente vendidas por cerca da metade do valor, bem como, o prejuízo decorrente da perda de demanda pela absorção do tráfego das manobras realizadas em favor da estrada

de ferro D. Pedro II e “[...] da falta de renda durante os primeiros seis anos em que não foi possível fazer dividendos algum [...]” (SOUSA, 1878, p. 29). Mauá finaliza afirmando que “[...] ninguém dirá que só nesta empresa eu não paguei bem caro a minha teima em ver aparecer no Brasil o grande melhoramento! Os resultados que colhi da realização da primeira estrada de ferro do Brasil não foram lá muito para cobiçar!” (SOUSA, 1878, p. 29 e 30).

Para fins de registro histórico, cita-se a existência do Decreto nº 2.646, de 19 de setembro de 1860 (BRASIL, 1860), que aprovou os Estatutos da Companhia de navegação por vapor e estrada de ferro de Petrópolis e no mesmo ato ampliou o privilégio exclusivo de dez anos (Decreto nº 987/1852) para trinta anos, que foram acrescidos em mais 15 anos, pelo Decreto nº 8.071, de 07 de maio de 1881 (BRASIL, 1881). Em face do relatado por Mauá, registra-se, ainda, o Decreto nº 9.029, de 29 de setembro de 1883 (BRASIL, 1883), que aprovava a transferência da Imperial Companhia de navegação por vapor e estrada de ferro de Petrópolis à Companhia estrada de ferro Príncipe do Grão-Pará, com os direitos e obrigações de que tratavam os Decreto nº 987/1852, Decreto nº 2.646/1860 e Decreto nº 8.071/1881.

Acredita-se que muitos outros elementos e informações históricas se podem buscar sobre o ocorrido com a primeira estrada de ferro implantada no Brasil, mas neste breve relato de Mauá, se pode perceber a falta de planejamento do Governo Imperial na implantação de ferrovias no país naquela época.

### 3.3.3 DECRETO Nº 641/1852 – A SEGUNDA NORMA FERROVIÁRIA IMPERIAL

Destaca-se o segundo normativo do Império sobre a concessão de estradas de ferro, quanto aos aspectos relevantes do conteúdo do Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852 (BRASIL, 1852a), apresentando, também, algumas diferenças e

aperfeiçoamentos em relação ao Decreto nº 101/1835.

O art. 1º, *caput*, do Decreto nº 641/1852 autorizava ao Governo “[...] conceder à uma ou mais Companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem”. Por sua vez, alterou o prazo do “privilégio exclusivo” para 90 anos, sem contemplar a possibilidade de prorrogação do prazo. Este prazo é superior aos 40 anos prorrogáveis do decreto anterior e, também, maior aos 80 anos do contrato com Cochrane. O prazo passaria a ser contado a partir da “[...] incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projetada [...]”, bem como, atender condicionantes detalhadas nos 14 parágrafos deste artigo. Ressalta-se, a necessidade da existência de orçamentação da obra e não apenas um “plano”.

O art. 1º, § 1º, do Decreto nº 641/1852 concedia à Companhia, o direito de desapropriação de “[...] terreno de domínio particular que for necessário para o leito do caminho de ferro, estações, armazéns e mais obras adjacentes [...]”, conforme definido em lei (art. 3º, da Lei de 9 de setembro de 1826), que requeria, previamente, ato de desapropriação do Poder Legislativo. Neste caso, o custo da desapropriação ficaria a cargo da Companhia de estrada de ferro. Quanto ao Governo Imperial, caberia ceder gratuitamente terrenos públicos para serem usados com o mesmo fim, ou seja, apenas à implantação da via permanente e de estações, armazéns e outras obras auxiliares. Reitera, que neste normativo, tal cessão gratuita de terras públicas não pode ser confundida com a política de colonização utilizada na Província de São Paulo, conforme citado.

O art. 1º, § 2º, do Decreto nº 641/1852 estabelecia a possibilidade do Governo autorizar a utilização de madeira e outros materiais existentes nos terrenos públicos, necessários à construção do “caminho de ferro”. O que corresponderia ao acesso de jazidas de materiais necessários à construção da estrada de ferro,

bem como, da madeira para fabricação de dormentes, representando assim, uma redução dos custos de construção, ou seja, uma forma de subsídio público.

O art. 1º, § 3º, do Decreto nº 641/1852 facultava ao Governo autorizar a “[...] a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, máquinas, instrumentos e mais objetos destinados à mesma construção [...]”. Continha, ainda, a previsão de poder estabelecer prazo determinado, “[...] dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas oficinas, e custeio da estrada”. A redação não deixa claro o significado e abrangência deste “direito do carvão mineral”, se seria a isenção de importação ou o direito de exploração de jazida ou mina de carvão ou, ainda, se haveria custeio e contrapartida do Governo Imperial, quanto a este insumo de operação, ou seja, custo operacional do combustível utilizado pela empresa por determinado tempo a ser estabelecido pelo Governo. Isto é, mais um mecanismo de subsídio público, além da isenção do imposto de importação já existente na legislação.

O art. 1º, § 4º, do Decreto nº 641/1852 esclarecia que a faixa de “privilégio exclusivo” de vedação à construção de outra estrada de ferro numa extensão de cinco léguas (33 km) seria exercido de forma simétrica em ambos os lados do eixo e direção da via, porquanto, tal previsão de distância não estava presente no Decreto nº 101/1835, mas foi previsto imprecisamente na cláusula 14ª, do Contrato com Cochrane. Igualmente, manteve a possibilidade de pactuação com outra Companhia interessada em construir estrada de ferro nesta faixa de exclusividade estabelecido neste dispositivo.

Por sua vez, no art. 1º, § 5º, do Decreto nº 641/1852, positivava conteúdo tratado nas cláusulas 7ª e 11ª, do Contrato com Cochrane, porquanto estabelecia o direito da Companhia de “[...] perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em uma tabela organizada de acordo com a Companhia, cujo máximo não excederá o custo atual das conduções”. O



dispositivo não deixava claro se a referência ao “custo atual das conduções” se referia aos valores teto de cobrança para passageiros e carga estabelecido no art. 4º, § 1º, do Decreto nº 101/1835, conforme visto, ou se referia aos preços vigentes na época em relação a outros modais de transportes, pois inexistia transporte ferroviário em operação no Império.

A inovação do Decreto nº 641/1852 deveu-se a previsão de cláusulas estipulando a garantia de juros do capital empregado na construção da estrada de ferro pelo Governo Imperial, reivindicada por Cochrane, a qual se refere Graham (1972, p. 51), que foram previstos no art. 1º, §§ 6º a 8º, do Decreto nº 641/1852, que se passa a descrever.

O art. 1º, § 6º, do Decreto nº 641/1852 dava garantia à Companhia de remunerar o capital empregado na construção do “caminho de ferro” com uma taxa de juro até 5% (cinco) por cento. Cabendo ao Governo estabelecer as condições de contratação quanto ao “[...] modo e tempo do pagamento deste juro”. A redação dá a entender que não seria um valor fixo de 5%, mas sim que poderia gradualmente remunerar até no máximo àquela taxa, o que leva a pensar, também, se dependeria do projeto de ferrovia, individualizando a análise do negócio e da rentabilidade de cada estrada de ferro, ou seja, caberia uma análise casuística e não generalizada desta garantia de juros.

O art. 1º, § 7º, do Decreto nº 641/1852 definia o critério de desembolso do Tesouro Nacional (orçamento público) para remuneração do juro do capital empregado pela Companhia na construção da estrada de ferro, este dispositivo dispunha que o Governo estabeleceria “[...] uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a Companhia tiver feito dividendos de oito por cento pelo menos”. Tal previsão permitiria inferir se a Companhia somente iria receber determinado percentual de remuneração do capital, quando a empresa atingisse certa rentabilidade e estivesse distribuindo lucro de pelo menos 8% (oito) por cento aos acionistas. Dá a entender que a empresa teria de ser

lucrativa e que o valor de até 5% da remuneração seria estabelecido caso a caso, bem como, parecia que se tratava de um bônus ou complemento à rentabilidade da empresa, porquanto ela deveria ser lucrativa e estar em operação para poder distribuir dividendos aos acionistas.

O art. 1º, § 8º, do Decreto nº 641/1852 não deixava muito claro sobre do que se tratava a fixação do percentual máximo dos dividendos pelo Governo Imperial em comum acordo com a Companhia. Uma das hipóteses seria uma análise da rentabilidade do empreendimento e dos dados em conjunto entre o público e o privado, pois não se pode olvidar a necessidade da empresa ser lucrativa e pelo menos gerar dividendos de 8% para poder receber a remuneração com taxa de juros de até 5% por parte do Governo Imperial. A redação dá a entender de que haveria um acordo entre o Governo Imperial e a Companhia de estrada de ferro, quanto à taxa de retorno do empreendimento. Todavia, a segunda parte do dispositivo cria uma nova dúvida ao estabelecer que “[...] dado o qual [dividendo máximo], terá lugar a redução nos preços da Tabela de transportes”.

Tal redação permitiria especular que a partir de determinada rentabilidade máxima, ainda, somada com a remuneração de até 5% do Governo Imperial – quando a Companhia atingisse uma distribuição de 8% de dividendos – na ocorrência de uma super lucratividade, haveria a necessidade de dividi-la com os usuários pela redução no valor do preço da tabela de transportes. Previsão interessante, pois se correta, seria semelhante àquela, ainda, utilizada nos dias de hoje quando se tem determinado projeto com elevada lucratividade, que poderia vir a beneficiar os usuários pelo critério da modicidade tarifária. Vislumbra-se neste dispositivo tal mecanismo de compensação da super lucratividade e da redução do preço a ser cobrado pelos serviços.

O art. 1º, § 9º, do Decreto nº 641/1852 trazia um assunto relevante considerando-se o contexto histórico da época, porquanto dizia respeito à escravidão, ainda, vigente tal iniquidade

num país que se dizia liberal, conforme argumentou Azevedo (1965, p. 34), o dispositivo continha a seguinte redação.

§ 9º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e custeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais.

Quanto à questão da escravidão no Brasil e a pressão da Grã-Bretanha em combater à escravidão, pode ser verificada no texto da Convenção entre o Império do Brasil e Grã-Bretanha (Império Britânico) visando à abolição do tráfico de escravos, ratificada por meio da Carta de Lei de 23 de novembro de 1826, na qual após três anos da ratificação da Convenção, seria entendido como ilícito aos brasileiros a comercialização de escravos da África para o Brasil, quando a partir de então seria considerado como pirataria. Todavia, apenas com a Lei Eusébio de Queiroz, Lei nº 581/1850 (BRASIL, 1850) foram estabelecidas medidas para reprimir o tráfico negro.

De tal forma, quando da edição do Decreto nº 641/1852, estava em vigor norma que restringia a comercialização de pessoas na condição de escravos trazidas da África. Na época, o Império Britânico não apenas detinha a tecnologia ferroviária, o parque fabril e o conhecimento técnico, mas também, possuía capital financeiro capaz de financiar os empreendimentos objetivando à construção de estradas de ferro no Brasil. Portanto, parece lógico a existência de cláusula contendo vedação do emprego de mão de obra escrava na construção de ferrovias no Brasil, principalmente, se almejava obter financiamento com capital britânico.

Outro aspecto a ser considerado se deve à análise de viabilidade e da rentabilidade do capital empregado, de forma a considerar o custo da mão de obra de construção e de operação, a partir do pagamento de salários, conforme o dispositivo, no qual o custeio “[...] do caminho de ferro se não pessoas livres

[...]”, ou seja, as pessoas que tinha ser pagas mediante salário. Este dispositivo, ainda, concedia isenção aos brasileiros empregados pela Companhia de estrada de ferro de que seus funcionários seriam dispensados “[...] do recrutamento, bem como [...] do serviço ativo da Guarda Nacional [...]. Em relação aos estrangeiros seriam conforme a previsão legal, quanto às vantagens em lei no que dizia respeito “[...] aos colonos úteis e industriais”.

O art. 1º, § 10, do Decreto nº 641/1852 regulava aspecto relevante, porquanto desta vez havia uma participação do Governo Imperial, quanto ao empreendimento privado, uma vez que, sob determinadas condições (art. 1º, §§ 6º a 8º, do Decreto nº 641/1852) garantia a remuneração do capital empreendido na construção da estrada de ferro. De tal maneira, parecia lógico que o Governo Imperial tivesse alguma forma de controle quanto à constituição da Companhia de Estrada de Ferro e o lançamento de ações no mercado privado para captar recursos e financiar o empreendimento. Portanto, o mecanismo encontrado foi exigir que a Companhia somente poderia “[...] emitir ações ou promessas de ações negociáveis [...]” após ter sido constituída na forma da legislação, bem como, com os “[...] Estatutos aprovados pelo Governo” (art. 1º, § 10, do Decreto nº 641/1852). Pode-se, ainda, conjecturar que a necessidade de indenização do contrato com Cochrane tenha servido de lição para que o Governo Imperial fosse mais precavido quanto à constituição de empresas ferroviárias e a emissão de ações, até porque, nesta nova configuração, figurava como garantidor do capital alocado na construção da estrada de ferro, sob determinadas condições.

A redação do art. 1º, § 11, do Decreto nº 641/1852 assegurava que nos pontos de interseção com vias (estradas de rodagem) preexistentes não se admitia a cobrança de viajantes nestes pontos de interseção. A redação em alguma medida reproduz o art. 2º, do Decreto nº 101/1835, que assegurava a não cobrança nos pontos de superposição com vias de rodagem preexistentes e da cláusula 12ª, do Contrato com Cochrane. Continha a

inovação de não manter a previsão da cláusula 10ª, do Contrato, que previa a possibilidade de cobrança de taxa nos trechos sob pontes sobre os rios e o caminho em serra ou trecho, mesmo que não fosse decorrente do transporte ferroviário, conforme descrito.

Diferentemente do previsto no Decreto nº 101/1835, quanto à conclusão da construção e do início da operação da estrada de ferro, o art. 1º, § 12, do Decreto nº 641/1852, remetia ao contrato com o Governo Imperial a definição de quando a Companhia deveria “[...] começar e acabar os trabalhos da construção do caminho de ferro [...]”. O não cumprimento do prazo contratual acarretava numa multa de “[...] quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em um ou outro caso [...]”. No caso de reincidência da desobediência dos prazos repactuados acarretaria na caducidade do contrato. Isto é, aplicava-se a multa contratual e, posteriormente, repactuava-se novos prazos, que se desobedecidos, não poderiam ser sanados com a aplicação de novas multas, mas sim com o rompimento justificado do contrato.

O art. 1º, § 13, do Decreto nº 641/1852 tinha a previsão genérica permitindo ao Governo Imperial encampar a estrada de ferro, assim dispondo: “o Governo terá a faculdade de efetuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a época e a maneira de o realizar”. Observa-se que existia pouca compreensão sob a existência de regimes públicos e privados quanto ao empreendimento da construção das estradas de ferro naquela época. Partindo-se do pressuposto de que o empreendimento era privado e o fato do Estado (Governo Imperial) figurar como garante do capital empregado na construção da estrada de ferro, por este dispositivo, assegurava ao Estado a prerrogativa de assumir o controle do empreendimento, embora não estipulasse sob quais condições. Acredita-se que por trás de tal previsão deveria existir o interesse público, enquanto condutora da decisão

do Governo Imperial. Não se pode olvidar a encampação ocorrida no regime republicano, a partir dos idos de 1900, com a posterior criação da empresa pública – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) pela Lei nº 3.115/1957 (BRASIL, 1957).

O art. 1º, § 14, do Decreto nº 641/1852 tratava de aspectos operacionais da estrada de ferro, cabendo à Companhia elaborar em conjunto Governo Imperial um regulamento e os mecanismos de “[...] fiscalização, segurança e polícia do caminho de ferro, bem como estatuirá quaisquer outras medidas relativas à construção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro [...]”, cujo regulamento poderia, ainda, “[...] impor aos infratores penas de multa até duzentos mil réis, e de prisão até três meses [...]”. Complementa o dispositivo estabelecendo que dependerá de regulamentação legislativa a criação de norma que verse sobre “[...] penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam afetar a sorte da empresa, as garantias do público, e os interesses do Estado”. Este dispositivo somente foi regulado por meio do Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857 (BRASIL, 1857), que promulgou o “Regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e polícia das estradas de ferro”, abrangendo aspectos relacionados à fiscalização patrimonial pelos próprios funcionários da Companhia, bem como, versava sobre o exercício do poder de polícia administrativa do Estado e não aos aspectos relacionados à segurança pública, que continuava a cargo das autoridades policiais.

Por sua vez, o art. 2º, do Decreto nº 641/1852 trazia previsão genérica que possuía abrangência relacionada a todo o Império, pois abria a possibilidade de que tal normativo pudesse ser aplicado a outras situações em que se apresentassem Companhias interessadas em empreender à construção de estradas de ferro, ou seja, não apenas naquelas previstas art. 1º, do Decreto nº 641/1852, interligando às Províncias do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Minas Gerais. O dispositivo positivava, ainda,

que o Governo Imperial poderia com elas contratar sob as mesmas condições estabelecidas no referido artigo 1º. Todavia, remetia ao Poder Legislativo, o compartilhamento da decisão quanto à submissão dos contratos para que pudesse se manifestar “[...] sobre a conveniência das linhas projetadas, a oportunidade das empresas, e a responsabilidade do Tesouro”. Isto é, dividia com o Poder Legislativo a oportunidade e conveniência da decisão quanto à capacidade de endividamento do Império, em assumir a garantia de juros dos empreendimentos relativos à construção de estradas de ferro no país.

Por fim, no art. 3º, do Decreto nº 641/1852 sacramentava a caducidade do primeiro contrato de autorização de estrada de ferro firmado com Cochrane, bem como, devolvia ao mesmo a multa paga pelo não cumprimento dos prazos contratuais, remunerando-o a uma taxa de 6%, ou seja, acima do limite de 5% estabelecidos na própria lei. Conforme citado, quanto ao ajuste e acordo feito com Cochrane, em 1855.

O art. 4º, do Decreto nº 641/1852 continha dispositivo genérico de revogação dos dispositivos em contrário.

O Decreto nº 641/1852 inaugurou uma nova fase para o setor ferroviário no Império. A garantia de juros por parte do Governo Imperial, impactando o futuro com o aporte orçamentário pelos governos republicanos, para o pagamento de tais compromissos assumidos pelo Império.

O tema relacionado à política de garantia de juros do Governo Imperial e os impactos na gestão republicana é polêmico e controverso, que em razão da sua complexidade e abrangência pretende-se tratar em texto próprio dada sua amplitude, pois abrangeria o restante do Império até o ano de 1889, bem como, o desdobramento na 1ª República, provavelmente resultando no processo de estatização das ferrovias no Período Republicano, com a futura criação da empresa pública Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA (Lei nº 3.115/1957).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O resgate desta bibliografia jus-histórica não caberia num único artigo, em razão da quantidade de normativos identificados e localizados, que se acredita necessário à sua releitura neste contexto de retomada de investimentos ferroviários no país. Certamente, a história nos ensina, mas para tanto, se torna imperioso a revisita aos normativos legais vigentes naquelas épocas do Império e do início do período Republicano. Existe, um largo manancial de normativos sobre as estradas de ferro, que podem nos dar pistas de como o país, que pretendia, inicialmente, contar com recursos privados, por meio de Companhias privadas, para construir sua malha ferroviária, adotou desde os idos de 1900 e culminando em 1957, no coroamento do processo de estatização da infraestrutura ferroviária implantada no país até aquele momento. Posteriormente, nos anos de 1996 volta a conceder sua exploração à iniciativa privada, mas sob regime público. Agora, com o PLS 261/2018, regressa à concepção da exploração de ferrovias em regime privado, por meio de ferrovias autorizadas, retornando em certa medida, à época do Império e da 1ª República, quando se dizia alinhado ao viés ideológico liberal.

Calógeras (1910, p. 356) demonstra que em razão dos vencimentos das garantias de juros contratados na época do 2º Império e mantidos no início da 1ª República, bem como, devido à situação financeira das companhias de estrada de ferro, o Governo Federal implementou nos idos de 1900, um plano de resgate das estradas de ferro, objetivando, também, a constituição de redes ferroviárias e a redução do endividamento governamental, pela troca de títulos de garantia com taxas maiores pela compra e emissão de títulos com menores taxas de juros, mas com garantia pelo novo regime republicano, que visava, também, a venda ou arrendamento das ferrovias resgatadas, mas de fato tal processo estatizava as ferrovias antes privadas, mas que tinham



crédito com o Governo Federal, em razão da garantia de juros firmada no Império. Tal iniciativa e contexto histórico pode ter sido um elemento precursor da criação da RFFSA, em 1957.

Calógeras (1910, p. 357) cita que o referido plano

consistiu em resgatar todas as estradas de ferro que gozavam de garantia federal de juros, mediante o pagamento de seu valor, em títulos-ouro, rendendo 4% de juros e na base de 1/2% de amortização. Esses títulos constituiriam uma série especial, intitulada *rescission bonds*, que seriam amortizados pelo funcionamento de uma Caixa de Resgate criada em Londres e alimentada pela diferença entre as somas pagas em garantia de juros e as exigidas pelo serviço da nova emissão, assim como pelo produto do arrendamento ou venda das estradas de ferro resgatadas, só podendo a venda das linhas ser feita para apressar o resgate dos títulos.

Interpretações podem ser dadas sobre fatos históricos, mas acredita-se que nada substitui a consulta dos normativos na sua redação original. Igualmente, importa analisar as referências históricas para poder apreender o contexto sobre o qual as decisões públicas e privadas foram tomadas e as normas, enquanto resultado do processo social, foram escritas. Os mecanismos de financiamento da construção de ferrovias no Império e na 1ª República, merecem um novo olhar no sentido de se conhecer em que medida contribuíram à construção da malha ferroviária, assim como, da atuação do Estado, pois não apenas ocorreu a garantia de juros, mas também, o aporte orçamentário na construção de estradas de ferro. Em próximas pesquisas se pretende continuar a análise de tais questões sobre o tema da regulação da infraestrutura do transporte ferroviário do Século XIX e XX, quanto ao marco regulatório posterior ao Decreto nº 641/1852.

Como resultado deste processo inicial de revisita, ficou esclarecido que o primeiro contrato de autorização de estrada de ferro, subscrito por Cochrane e o Governo Imperial, não ligava as duas sedes das Províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas apenas ligava a cidade do Rio de Janeiro até a fronteira provincial. A descoberta do referido contrato em seu inteiro teor

serviu, igualmente, para dar concretude àquela ideia de ligar por ferrovia aquelas províncias, bem como, despertou o interesse de futuramente verificar mais a miúdo como se deu a luta de Cochrane, que não possuía e nem conseguiu levantar o capital necessário para o empreendimento, não conseguiu o devido apoio político para contar com o patrocínio público na forma de compra de ações pelo Governo Imperial, bem como, não contava com a garantia de juros e outras benesses capazes de reduzir os custos de construção e operação, resultando assim, na caducidade do contrato. Pretende-se melhor compreender como se deu a luta deste precursor, bem como, a passagem de bastão do contrato de Cochrane à Companhia de Estrada de Ferro de Dom Pedro II e a continuidade da construção da ferrovia sonhada por ele.

Felix e Cavalcante Filho (2016, p. 2) apresentam uma lista de características contidas no marco regulatório do Período Imperial. Algumas delas beneficiavam as empresas privadas autorizadas para construir estradas de ferro e de gozar do “privilegio exclusivo” na exploração do serviço de transporte ferroviário por prazo determinado. Dentre as benesses citadas pelos autores estava a “cessão de terras governamentais”. A leitura apressada desta informação, sem adequado aprofundamento do escopo de incidência e aplicação daquele benefício poderia induzir no leitor, a ideia de que juntamente com a ferrovia poderia ter ocorrido a doação de terras públicas pelo Império às Companhias, com outros fins, que não a construção da estrada de ferro.

A leitura dos primeiros normativos do Império aplicáveis às estradas de ferro – Decreto nº 24, de 17/09/1835; Decreto nº 101, de 31/10/1835 e o Decreto nº 641, de 26/06/1852 –, assim como, o inteiro teor do contrato de autorização ferroviária subscrito por Cochrane, permite afirmar que no âmbito do Governo Imperial não existia uma política de construção de estrada de ferro associada com uma política de colonização, por meio da distribuição de terras para o assentamento de população na medida em que as estradas de ferro fossem sendo construídas, com

base naqueles três decretos precursores. A “cessão de terras governamentais” correspondia apenas àquelas necessárias à construção do leito estradal (equivalente ao espaço exigido à construção da via permanente), assim como, áreas destinadas às estações, armazéns e pátios ferroviários. Todavia, existia uma previsão de aproveitamento de áreas devolutas e não privadas, que uma vez drenadas a partir da canalização de obras poderiam ser aproveitadas para o ressarcimento das despesas com o capital empregado na construção da estrada de ferro, sendo ressarcido, principalmente, por meio da cobrança de taxas de uso durante o prazo de “privilégio exclusivo”.

Todavia, verificou-se que no âmbito da Província de São Paulo, as Leis nº 32, de 18 de março de 1836 (SÃO PAULO, 1836) e a de nº 24, de 30 de março de 1838 (SÃO PAULO, 1838), versando sobre cartas de privilégio exclusivo para a construção de estradas de ferro, pois quanto à esta última, ela foi ratificada pelo Decreto nº 64, de 29 de outubro de 1838, no Período Regencial, naquilo que extrapolava a competência provincial. Aquela legislação provincial de São Paulo continha uma política voltada à distribuição de terras e ao assentamento de colonos capitaneados pela Companhia de estrada de ferro. Apesar da ratificação pelo Governo Imperial com incidência apenas na Província de São Paulo, tal política não teria sido adotada no nível central de governo. Caso exista o senso comum de ter havido uma distribuição de terras associada às autorizações de estrada de ferro, tal assertiva não foi encontrada naqueles primeiros normativos até o ano de 1852 e a consulta ao primeiro contrato de estrada de ferro no Império Brasileiro. Apenas com novas pesquisas sobre os normativos subsequentes e os contratos deles decorrentes poderia afirmar se tal política de cessão de terras foi ampliada ou não.

Aspecto interessante sobre o contexto do financiamento de ferrovias naquela época é o fato de existir evidência histórica de que no período contemporâneo aos primeiros normativos das

estradas de ferro do Brasil Império (Decreto nº 24, de 17/09/1835; Decreto nº 101, de 31/10/1835 e o Decreto nº 641, de 26/06/1852) aconteceu no Império Britânico, o surgimento de uma bolha especulativa quanto aos empreendimentos ferroviários, embora não se possa afirmar que tal realidade possa ter tido influência nas decisões do Governo Imperial, quanto à mudança na adoção da política de garantia de juros, assim como, na majoração da taxa de juros após a publicação do Decreto nº 641/1852. Todavia, pode ter sido provável que aquela bolha tenha influenciado na percepção de maior risco do capital privado e na necessidade de maior cautela, quanto ao aporte de recursos financeiros a tais tipos de empreendimentos, ainda mais, em se tratando de um outro país e noutra realidade.

Registra-se este fato histórico, pois não se sabe se naquela época era do conhecimento dos governantes brasileiros. Por meio de consultas bibliográficas sobre aquele episódio pretende-se verificar o ocorrido na Inglaterra, bem como, se existiriam evidências influenciadoras dos mecanismos de financiamento do empreendimento ferroviário no Brasil, por meio da pesquisa sobre a história britânica do fenômeno denominado “*railway mania*”, ocorrido no período de 1840 a 1846 (CHANG *et al.*, 2016), enquanto outros autores atribuem períodos distintos, iniciando em meados dos anos de 1830 e teria se prolongado até o ano de 1849, com reflexos na década seguinte (ODLYZKO, 2010).

Casson (2009, p. 44) registra que o efeito da bolha especulativa ferroviária perdurou por mais tempo, até os anos de 1860, conforme se vislumbra no relato abaixo, ao afirmar que:

Os projetos ferroviários "decolaram" na década de 1830, com um pico na década de 1860. O primeiro ano da *Railway Mania* ocorreu no período de 1844 a 1846. As ferrovias promovidas durante este período foram autorizadas com um atraso de um ano no período de 1845-47. Havia 119 leis ferroviárias em 1845, 263 em 1846 e 187 em 1847. Muitos pequenos investidores perderam as economias de suas vidas na especulação que cercou a [*Railway*] *Mania*. Demorou muito para que o público

recuperasse a confiança no investimento ferroviário, mas quando isso aconteceu, uma segunda [Railway] Mania - menos virulenta - se desenvolveu. Tudo começou em 1861, quando 160 esquemas ferroviários foram autorizados. O número subiu para 251 em 1865, caindo ligeiramente para 199 em 1866. A [Railway] Mania terminou com o colapso dos banqueiros Overend Gurney em 1866 - uma empresa aparentemente respeitável que esteve fortemente envolvida no financiamento ferroviário.

Se tal episódio aconteceu no Império Britânico, país onde a tecnologia ferroviária havia sido inventada e desenvolvida, pergunta-se em que medida, tal febre especulativa não transpôs o oceano para encontrar novos locais para os ganhos financeiros por meios de financiamentos com garantia de juros pelo Governo Imperial, bem como, com a venda de trilhos, vagões e locomotivas e o fornecimento de mão de obra técnica especializada na construção das estradas de ferro. Uma questão a ser estudada.

Pretende-se prosseguir com as consultas e análises quanto ao desdobramento das normas ferroviárias posteriores ao Decreto nº 641/1852, em especial, o mecanismo de financiamento das estradas de ferro por meio da política de garantia de juros no 2º Império e no início da 1ª República, que não ficou adstrita apenas ao Governo Imperial, mas também, dela participavam os Governos Provinciais. Segundo Calógeras (1910) tal política impactou as finanças públicas na 1ª República, sendo necessário a adoção de medidas financeiras, que resultaram na estatização do sistema ferroviário herdado do Brasil Império.

O conhecimento deste processo histórico possibilitará melhor conhecer os efeitos daquelas políticas públicas e, também, ter cuidado com o retorno à lógica das ferrovias autorizadas, conforme se propõe o PLS 261/2018, pois quais seriam os cuidados para que no futuro não tenhamos de reestatizar o sistema ferroviário, que se pretende implementar por meio da autorização de ferrovias, em regime privado e sem licitação pública. Atualmente, o Governo Federal não está adotando uma

política de garantia de juros, mas igualmente, está prevendo a possibilidade de cessão de bens públicos relacionados aos empreendimentos de ferrovias autorizadas, bem como, dispõe de dispositivo possibilitando a extinção da autorização, a partir de hipóteses, dentre as quais, por ato e procedimento administrativo, com contraditório e ampla defesa.



## 5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. LIMA NETO, Oswaldo. BRASILEIRO, Anísio. SANTOS, Enilson Medeiros dos. SENNA, José Menezes. ORRICO FILHO, Rômulo Dante. Transportes no Brasil: que história contar? *In: Revista Transportes*, v. 9, n. 2, 2001, da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/download/172/154>>. Acesso em: 05.mar.2021
- AZEVEDO, Aroldo de. Cochranes do Brasil: a vida e a obra de Thomas Cochrane e Ignacio Cochrane. São Paulo. Companhia Editora Nacional. 1965. Disponível em: <<https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/377/3/326%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>>. Acesso em: 21.fev.2021, 20:11
- BENÉVOLO, Ademar. Introdução à história ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico. Recife. Edições Folha da Manhã. 1953. Disponível em: <<https://ia801607.us.archive.org/1/items/introhistoriaferr1953ben/introhistoriaferr1953ben.pdf>>. Acesso em: 21.fev.2021, 20:01
- BRASIL. *Carta Régia de 4 de dezembro de 1816*. Dá varias

- providencias sobre a abertura de estradas no interior da Capitania de Minas Geraes. Coleção das Leis do Império do Brasil. 1816. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg\\_sn/antioresa1824/cartaregia-39504-4-dezembro-1816-569824-publicacaooriginal-93021-pe.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-39504-4-dezembro-1816-569824-publicacaooriginal-93021-pe.html)>. Acesso em: 30.mar.2021, 23:28
- BRASIL. *Carta Régia de 4 de dezembro de 1816*. Dá varias providencias sobre a abertura de estradas no interior da Capitania do Espirito Santo. Coleção das Leis do Império do Brasil. 1816a. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg\\_sn/antioresa1824/cartaregia-39505-4-dezembro-1816-569826-publicacaooriginal-93022-pe.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-39505-4-dezembro-1816-569826-publicacaooriginal-93022-pe.html)>. Acesso em: 16.fev.2021, 19:11
- BRASIL. *Carta Régia de 19 de janeiro de 1819*. Reduz á metade o imposto de passagem do gado no Registro da Coritiba, destinado para a subsistencia da expedição de Guarapuava. 1819. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg\\_sn/antioresa1824/cartaregia-39177-19-janeiro-1819-568917-publicacaooriginal-92217-pe.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-39177-19-janeiro-1819-568917-publicacaooriginal-92217-pe.html)>. Acesso em: 17.fev.2021, 10:11
- BRASIL. *Carta Régia de 17 de julho de 1820*. Dá varias providencias para facilitar a comunicação das Villas de Coritiba e Paranaguá com as povoações do Serra-acima. 1820. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg\\_sn/antioresa1824/cartaregia-38869-17-julho-1820-568000-publicacaooriginal-91358-pe.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/antioresa1824/cartaregia-38869-17-julho-1820-568000-publicacaooriginal-91358-pe.html)>. Acesso em: 17.fev.2021, 10:05
- BRASIL. *Decreto de 20 de fevereiro de 1818*. Manda melhorar a estrada que da serra da Estrella, se dirige aos rios Parahyba e Parahybuna. 1818. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/atos/dim/1818/dim-20-2-1818.html](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/atos/dim/1818/dim-20-2-1818.html)>. Acesso em: 17.fev.2021, 10:30
- BRASIL. *Lei de 20 de outubro de 1823*. Dá nova fórma aos

Governos das Províncias, creando para cada uma dellas um Presidente e Conselho. 1823. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/antioresa1824/lei-40978-20-outubro-1823-574639-publicacaooriginal-97736-pe.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/antioresa1824/lei-40978-20-outubro-1823-574639-publicacaooriginal-97736-pe.html)>. Acesso em: 16.fev.2021, 18:37

BRASIL. Constituição, de 25 de março de 1824. *Constituição Política do Império do Brasil*, elaborada por um Conselho de Estado e outorgada pelo Imperador D. Pedro I, em 25.03.1824. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao24.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm)>. Acesso em: 16. fev. 2021, 17:55

BRASIL. *Lei de 9 de setembro de 1826*. Marca os casos em que terá que logar a desapropriação da propriedade particular por necessidade, e utilidade publica e as formalidades que devem preceder a mesma desapropriação. 1826. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38538-9-setembro-1826-567032-publicacaooriginal-90476-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38538-9-setembro-1826-567032-publicacaooriginal-90476-pl.html)>. Acesso em: 29. mar. 2021, 20:50

BRASIL. *Lei de 26 de agosto de 1828*. Applica varios subsidios para a factura da estrada da serra de Paraty, e extingue os registros da Cachoeira e do Curralinho e o imposto de 40 rs, por pessoa e por animal que nelles passavam. 1828. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38191-26-agosto-1828-566156-publicacaooriginal-89799-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38191-26-agosto-1828-566156-publicacaooriginal-89799-pl.html)>. Acesso em: 17. fev. 2021, 20:50

BRASIL. *Lei de 29 de agosto de 1828*. Estabelece regras para a construcção das obras publicas, que tiverem por objecto a navegação de rios, abertura de canaes, edificação de estradas, pontes, calcadas ou aqueductos. 1828a. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-)



- 566164-publicacaooriginal-89803-pl.html>. Acesso em: 17. fev. 2021, 20:50
- BRASIL. *Lei de 6 de setembro de 1828*. Extingue o exclusivo da navegação entre a villa de Santos e portos interiores da Provincia de S. Paulo, e de novo regula a arrecadação e applicação da taxa voluntaria para a estrada de Santos e S. Paulo e suas ramificações. 1828b. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38205-6-setembro-1828-566188-publicacao-original-89815-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38205-6-setembro-1828-566188-publicacao-original-89815-pl.html)>. Acesso em: 16. fev. 2021, 11:00
- BRASIL. *Lei de 24 de setembro de 1828*. Taxa em quinze por cento para todas as nações, os direitos de importação de quaesquer mercadorias e generos estrangeiros. 1828c. Disponível em: <[https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-38223-24-setembro-1828-566253-publicacaooriginal-89877-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38223-24-setembro-1828-566253-publicacaooriginal-89877-pl.html)>. Acesso em: 17. fev. 2021, 19:50
- BRASIL. *Lei nº 16, de 12 de agosto de 1834*. Faz algumas alterações e addições á Constituição Política do Imperio, nos termos da Lei de 12 de Outubro de 1832. 1834. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LIM/LIM16.htm#art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LIM/LIM16.htm#art1)>. Acesso em: 16. fev. 2021, 17:36
- BRASIL. *Decreto nº 24, de 17 de setembro de 1835*. Autorisa o Governo a conceder privilegio exclusivo por tempo de 40 annos á Companhia denominada do — Rio Doce —, ou a outra Companhia na falta desta, para navegar por meio de, barcos de vapor, ou outros superiores, não só aquelle rio e, seus confluentes, como também directamente entre o mesmo rio e as Capitaes do Imperio e da Bahia, mediante condições. Collecção das Leis do Imperio do Brasil. Parte I. Typographia Nacional. 1835. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-de>

legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis>. Acesso em: 03.mar.2021, 22:36

BRASIL. *Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835*. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem. 1835. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacao-original-86906-pl.html>>. Acesso em: 27. jan. 2021, 19:35

BRASIL. *Decreto nº 64, de 29 de outubro de 1838*. Approva diferentes Artigos da Resolução da Assembléa Provincial de São Paulo, que concede Privilegio exclusivo para construcção d'huma Estrada de ferro a Aguiar Viuva, Filhos, e Companhia. Colleção das Leis do Imperio do Brasil. Tomo I. Parte I. Typographia Nacional. 1838. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis>>. Acesso em: 03.mar.2021, 22:36

BRASIL. *Lei nº 581, de 04 de setembro de 1850*. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. 1850. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Documentos-Hist%C3%B3ricos-Brasileiros/lei-de-extincao-do-trafico-negreiro-no-brasil.html>>. Acesso em: 15. mar. 2021, 20:34

BRASIL. *Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852*. Concede a Ireneo Evangelista de Sousa privilegio exclusivo por 10 annos para a navegação por vapor entre esta Cidade e o ponto da praia do mar do Municipio da Estrella, em que começar o caminho de ferro, que elle se propõe construir no mesmo Municipio até a Raiz da Serra. 1852.

Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-publicacaooriginal-81015-pe.html>>. Acesso em: 04. abr. 2021, 18:00

BRASIL. *Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852*. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. 1852a. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html>>. Acesso em: 20. mar. 2021, 18:09

BRASIL. *Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857*. Approva o Regulamento para a fiscalisação da segurança, conservaçã e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do Art. 1.º do Decreto n.º 641 de 26 de Junho de 1852. 1857. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1930-26-abril-1857-557950-publicacaooriginal-78726-pe.html>>. Acesso em: 13. fev. 2021, 19:25

BRASIL. *Decreto nº 2.646, de 19 de setembro de 1860*. Approva os novos Estatutos da Companhia de Navegação por vapor e estrada de ferro de Petropolis, ampliando a 30 annos o privilegio de 10 annos que lhe foi concedido pelo Decreto nº 987 de 12 de junho de 1852 para a navegação por vapor entre esta Cidade e o porto de Mauá. 1860. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2646-19-setembro-1860-556664-publicacaooriginal-76755-pe.html>>. Acesso em: 04. abr. 2021, 17:30

BRASIL. *Lei nº 1.157, de 26 de junho de 1862*. Substitue em todo o Imperio o actual systema de pesos e medidas pelo

systema metrico francez. Colleção das Leis do Imperio do Brasil. 1862. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-1157-26-junho-1862-555244-publicacaooriginal-74401-pl.html>>.

Acesso em: 16.fev.2021, 15:55

BRASIL. *Decreto nº 8.071, de 7 de maio de 1881*. Amplia por mais quinze annos o prazo do privilegio concedido á Companhia Imperial de navegação a vapor e Estrada de ferro de Petropolis. 1881. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8071-7-maio-1881-546238-publicacaooriginal-60198-pe.html>>. Acesso em: 04. abr. 2021, 17:40

BRASIL. *Decreto nº 9.029, de 29 de setembro de 1883*. Approva a transferencia feita pela Imperial Companhia de navegação a vapor e estrada de ferro de Petropolis á Companhia estrada de ferro Principe do Grão-Pará dos direitos e obrigações constantes do contrato approved pelo Decreto n. 987 de 12 de Junho de 1852 e ampliado pelos de ns. 2646 de 19 de Setembro de 1860 e 8071 de 7 de Maio de 1881. 1883. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-9029-29-setembro-1883-544476-publicacaooriginal-55869-pe.html>>. Acesso em: 04. abr. 2021, 17:45

BRASIL. *Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957*. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedade por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Brasília, 16 mar. 1957. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3115.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm)>. Acesso em: 02. abr. 2021, 16:37

BRASIL, Planos de viação: evolução histórica (1808-1973). Conselho Nacional de Transportes. Ministério dos Transportes – MT. Rio de Janeiro, 1974.

BRASIL. Constituição, de 05 de outubro de 1988. *Constituição da República Federativa do Brasil*: atualizada até a

- Emenda Constitucional nº 109/2021. Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 26 mar. 2021, 22:37
- BRASIL. *Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995*. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, 14 fev. 1995. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987compilada.htm). Acesso em: 01 nov. 2020, 21:40
- BRASIL. *Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001*. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, 5 jun. 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/L10233.htmcompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10233.htmcompilado.htm). Acesso em: 11. abr. 2021, 23:08
- BRASIL. *Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Brasília, 11. jan. 2002. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm). Acesso em: 03. abr. 2021, 22:40
- BRASIL. Senado Federal. *Projeto de Lei do Senado nº 261/2018*. Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá

- outras providências. Marco Legal das Ferrovias. 2018. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/133432>>. Acesso em: 30. mar. 2021, 22:23
- BRASIL. Arquivo Nacional. Pesos e medidas. *Super User*. 2018a. Disponível em: <[http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4020:peso-e-medidas&catid=182&Itemid=215](http://historialuso.an.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4020:peso-e-medidas&catid=182&Itemid=215)>. Acesso em: 21. fev. 2021, 13:33
- CALÓGERAS, João Pandiá. A política monetária do Brasil. Brasileira, v.18, Companhia Editora Nacional. São Paulo, 1910. Disponível em: <<https://bdor.sibi.ufrj.br/handle/doc/466>>. Acesso em: 09.fev.2021, 21:48
- CASSON, Mark. The world's first railway system: enterprise, competition, and regulation on the railway network in victorian britain. Oxford University Press. 2009.
- CHANG, Victor. NEWMAN, Russel. WALTERS, Robert John. WILLS, Gary Brian. Review of Economic Bubbles. 2016 Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/42413026.pdf>>. Acesso em: 20.mar.2021, 19:07
- COIMBRA, Crésio. Visão histórica e a análise conceitual dos transportes no Brasil. Centro de Documentação e Publicações – CEDOP, do Ministério dos Transportes – MT. Rio de Janeiro, 1974. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000001/visaohistransp1974br/visaohistransp1974br.pdf>>. Acesso em: 21.fev.2021, 20:11
- FELIX, Marcos Kleber Ribeiro. CAVALCANTE FILHO, João Trindade. Marco normativo do setor ferroviário brasileiro: caminhos para superação da insegurança jurídica e regulatória. Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa. Senado Federal. Textos para Discussão nº 218. 2016 .Disponível em: <

- estudos/textos-para-discussao/td218>. Acesso em: 22.mar.2021, 22:45
- FIEIRA, Manuel Fernandes. Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1908. Disponível em: < [https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/22640/memoria\\_historica\\_figueira.pdf?sequence=1&isAlloved=y](https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/22640/memoria_historica_figueira.pdf?sequence=1&isAlloved=y)>. Acesso em: 15.mar.2021, 22:42
- GANNS, Cláudio. Vicissitudes da 1ª estrada de ferro brasileira. *In: Anuário do Museu Imperial*. Vol. XVI. Ministério da Educação e Cultura. Petrópolis. 1955. Disponível em: <<https://museuimperial.museus.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/1955-Vol.-16.pdf>>. Acesso em: 04. abr. 2021, 17:38
- GRAHAM, Richard. Britain and the Onset of Modernization in Brazil 1850-1914. Cambridge University Press. 1972.
- ICE. *Construct a railway line to transport coal and passengers using steam trains. Institution of Civil Engineers - ICE*. 2021. Disponível em: <<https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/stockton-and-darlington-railway>>. Acesso em: 31. mar. 2021, 22:21
- MORIS, Gustavo Teixeira. Anotações sobre o pedágio – história e natureza jurídica. *In: Revista do Instituto do Direito Brasileiro*. Ano 2. nº 5. 2013, do Instituto do Direito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.cidp.pt/publicacao/revista-do-instituto-do-direito-brasileiro-ano-2-2013-n-5/135>> Acesso em: 21.mar.2021, 15:11
- ODLYZKO, Andrew. Collective hallucinations and inefficient markets: the british railway mania of the 1840s. 2010. Disponível em: <[https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN\\_ID1537338\\_code132771.pdf?abstractid=1537338&mirid=1](https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN_ID1537338_code132771.pdf?abstractid=1537338&mirid=1)>. Acesso em: 12. fev. 2021, 22:17.

- SÃO PAULO. Província de. *Lei nº 32, de 18 de março de 1836*. Fica autorisado o presidente da provincia a conceder carta de privilegio exclusivo á companhia de Aguiar Viuva e filhos, Platt e Reidd, e em falta delles a outrem, para a factura de uma estrada de ferro debaixo das seguintes condições. São Paulo, 18. mar. 1836. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1836/lei-32-18.03.1836.html>>. Acesso em: 30. mar. 2021, 23:08.
- SÃO PAULO. Província de. *Lei nº 24, de 30 de março de 1838*. Fica auctorisado o presidente da provincia a conceder carta de privilegio exclusivo á companhia de Aguiar viuva, filhos, e companhia, e a Platte Reid para factura de uma estrada de ferro com as seguintes condições. São Paulo, 30. mar. 1838. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1838/lei-24-30.03.1838.html>>. Acesso em: 30. mar. 2021, 23:08.
- SÃO PAULO. Província de. *Lei nº 66, de 20 de abril de 1865*. Fica o Governo autorisado a garantir à Companhia de estrada de ferro de D. Pedro Segundo dois por cento do capital em que fôr orçado o custo das obras da mesma estrada nesta provincia, desde os seus limites com a do Rio de Janeiro até a Cachoeira, municipio de Lorena. Revogadas os disposições em contrario. São Paulo, 20. abr. 1865. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1865/lei-66-20.04.1865.html>>. Acesso em: 03 mar. 2021, 21:27.
- SÃO PAULO. Província de. *Lei nº 38, de 28 de março de 1870*. Fica autorisado o Governo da Provincia para garantir os juros de 7 % sobre o capital de quatro mil contos á companhia que se organizar, segundo as Leis vigentes, para o prolongamento da via ferrea de Pedro II, desde os limites da Provincia de S. Paulo com a do Rio de Janeiro, até



o Porto da Cachoeira, Municipio de Lorena. São Paulo, 28. mar. 1870. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1870/lei-38-28.03.1870.html>>. Acesso em: 30. mar. 2021, 23:08.

SOUSA, Irineu Evangelista. Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá & C e ao público. Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve. 1878. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/242460/000134269.pdf?sequence=9&isAllowed=y>>. Acesso em: 04. mar. 2021, 21:14.