Elite regional nos trilhos: fazendeiros e comerciantes da Praça de São João del-Rei nas últimas décadas do Império¹

Welber Santos

Resumo: A modernização viária do século XIX, representada pelas estradas de ferro e iniciada na Europa, ao chegar ao Brasil, gerou grande interesse em todas as regiões. Se os primeiros movimentos de construção ocorreram nas regiões de *plantation*, a começar pela cafeicultura do Vale do Paraíba fluminense, e depois paulista, e pela cultura da cana-de-açúcar no Vale do São Francisco, logo se expandiram por onde o mercado interno já era prioridade. Em Minas Gerais o surto ferroviário é iniciado na Zona da Mata Mineira, de economia cafeeira, e logo a elite mercantil do Rio das Mortes entra com seu projeto de construção de uma ferrovia que possa melhorar sua ligação com o oeste de Minas, área produtora de gado *vacum*, suíno e derivados, açúcar e algodão, e o mercado representado principalmente pelo Rio de Janeiro. A febre ferroviária se dá na união do capital acionário e do erário público.

¹ Este artigo é o capítulo quarto de minha dissertação de mestrado, defendida na Universidade Federal de Ouro Preto sob orientação da Prof.^a Dr.^a Andréa Lisly Gonçalves, com algumas modificações.

Palavras-chave: Surto ferroviário. Oeste de Minas. Elite mercantile. Mercado interno

Regional elite in rails: farmers and merchants from São João del-Rei in the last decades of the Empire

Abstract: *The nineteenth century roadways upgrading, represented by the railways and initiated in Europe, when arrived in Brazil, has generated great interest in all regions. If the first movement of construction occurred in plantation areas, starting with coffee culture from Paraíba River Valley and then São Paulo, and the culture of sugar cane in São Francisco Valley, soon it expanded to where the internal market was already a priority. In Minas Gerais the railway boom starts in the Zona da Mata Mineira, where coffee economy was the main culture, and soon the merchant elite of Rio das Mortes appears with his project to build a railroad that could enhance its connection to the west of Minas, neat, dairy and swine, sugar and cotton producing area, and the market, represented mainly by the Rio de Janeiro. The railway fever takes the union of bonds owners and public money.*

Keywords: *Railway boom. West of Mina. Merchant elite. Internal market*

A Lei nº100,² de 1835, de autoria de Bernardo Pereira de Vasconcelos, “um dos formuladores e organizadores dos princípios liberais no plano da organização do poder e da administração”³ no período regencial, abriu o caminho para a modernização das vias de comunicação. Apesar de sua prematuridade, em relação à efetivação das intenções nela presentes, a Lei nº100 foi uma das bases do princípio saquarema de definição do Rio de Janeiro como referência central, ficando a Corte como ponto de convergência das estradas de ferro no Brasil.

A proposição da lei em questão, qual seja, a ligação do Rio de Janeiro às províncias do sul, Minas Gerais e Bahia, foi a base da construção da linha tronco da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII) que ligou a Corte a São Paulo e Minas, recebendo o papel de “ferrovia nacional”.⁴ Com a expansão dos trilhos da EFDPII pela Zona da Mata Mineira em direção ao centro da província, muitas concessões surgiram para a construção de mais ferrovias para outras direções, partindo do tronco representado pela estrada de ferro imperial. Os concessionários da Zona da Mata Mineira eram

² A Lei nº100 acabou sendo esquecida por ter sido suplantada pela Lei nº101, conhecida como Lei Feijó.

³ SILVA, Wlamir. **Liberais e Povo**: a construção da hegemonia liberal-moderada na Província de Minas Gerais (1830-1834). São Paulo: Hucitec, 2009. p.123.

⁴ Cf. BLASENHEIM, Peter L. As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove, **Locus: Revista de História**. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul. - dez. 1996; EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta**: A Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes, 1980.

invariavelmente barões do café. Depois da elite da região “Leopoldina” dar realidade à suas ferrovias para o escoamento do café da Zona da Mata através do Rio de Janeiro, também a elite mercantil de São João del-Rei, grande entreposto comercial da província, entrou em ação para modernizar sua ligação com a Corte, principal mercado, e com as áreas produtoras no oeste de Minas.

Após período de acumulação de capitais e fortalecimento de posições sócio-políticas na região, fazendeiros, comerciantes e descendentes de comerciantes de São João del-Rei apresentavam capacidade comprovada para investir em novos negócios. E mais do que a capacidade de desenvolver empresas de tipo capitalista,⁵ aquele momento exigia dessas elites posição de defesa de seus interesses políticos e econômicos afetados pelas transformações que ocorriam, principalmente a partir de 1850.

A elite mercantil são-joanense era resultante, em sua essência, da relação comercial entre o sul e o oeste de Minas Gerais e a Corte, intermediando o comércio do oeste de Minas, demonstrado tanto por Lenharo para o início do século XIX como, principalmente, por Afonso Graça Filho para o decorrer da mesma centúria, principalmente nos dois quartéis

⁵ Lançamos mão aqui do conceito weberiano de capitalismo, cf. WEBER, Max. **A Gênese do Capitalismo Moderno**. Organização e comentários Jesse Souza; tradução Rainer Domschke. São Paulo: Ática: 2006, p.13.

centrais.⁶ Ao lado dos negociantes havia ainda os fazendeiros, às vezes as duas posições combinavam-se no mesmo indivíduo.⁷

São João foi uma das cidades de economia mais dinâmica da província no oitocentos, tanto isso é fato que o capital acumulado na praça permitiu que sua elite tentasse combater a crise pela qual passava no último quartel do século XIX, tendo como um dos marcos principais a fundação da estrada de ferro que deveria permitir a manutenção, ou a recuperação, de sua posição de pólo regional. Tal empreendimento era visto por alguns como uma das alternativas econômicas para a solução de algumas questões iminentes como a abolição da escravatura e a crescente concorrência de outras regiões do Império ou mesmo da província mineira.

Apesar de ninguém saber quando a abolição do regime escravista se daria, essa já era uma ameaça real, haja vista, na década de 1870 as preocupações para o estabelecimento de colônias de imigrantes italianos era uma realidade. Severiano Resende traduz, em parte, o sentimento coevo sobre as mudanças que vinham afetando a elite são-joanense naquelas últimas décadas do oitocentos:

⁶ LENHARO, Alcir. **As Tropas da Moderação**. São Paulo: Símbolo, 1979; GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais**. São Paulo: Annablume, 2002.

⁷ Cf. TEIXEIRA, Paula Chaves. **Negócios Entre Mineiros e Cariocas: família, estratégias e redes mercantis no caso Gervásio Pereira Alvim (1850-1880)**. Niterói: UFF, 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

A reunião popular havida no Paço da Câmara Municipal para deliberar sobre a incorporação [sic] da Companhia revelou-nos o estado de adiantamento do povo desta cidade. Estamos certos, pois, que encontrarão os dignos diretores o apoio e coadjuvação publica para desempenho de suas funções. Conhece ele que é a viação férrea o mais poderoso elemento para prosperidade de nosso país. Suprimindo as distâncias, aumenta o valor da produção, já pela barateza dos fretes, já por abrir mais vastos mercados de consumo. Facilita a aquisição de máquinas, que realizam prodígios nas indústrias, centuplicando as forças do homem, dão-nos por isso o mais seguro substitutivo aos **braços que se vão lógica e naturalmente diminuindo**. Por outro lado deixa à indústria capitais disponíveis, remindo assim os produtores da necessidade de meios de seus transportes. Só estas estradas resolvem o problema da colonização, vital para a nossa prosperidade, pela revolução social produzida pela **LEI ÁUREA**.⁸ (grifos nossos)

Por esses motivos, devemos atentar para a amplitude do significado das ações do Estado e da participação dos

⁸ **Jornal O Arauto de Minas**. Ano I, n. 05, 08/04/1877, p. 01.

grupos sociais na estruturação e consolidação de instituições novas para o ambiente brasileiro no oitocentos. Por outro lado, devemos, e aqui uma ênfase ao objeto ora em questão, tentar perceber como o aparato criado pelo Estado, seja a partir do governo central, ou pelos governos provinciais, afetou o comportamento dos habitantes no último quartel do século XIX.

O investimento em ações de estradas de ferro, de estradas de rodagem, companhias de navegação, entre outras empresas que adotavam o estatuto de sociedades anônimas, começava a se transformar num hábito devido principalmente às garantias de juros que superavam até mesmo o valor relativo pago pelos títulos da dívida pública (que ainda assim mantiveram-se na preferência da maioria pela maior segurança que representavam). Devemos, aqui, pensar na participação dos indivíduos da região na realização da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas. Para podermos realizar essa avaliação, partimos do pressuposto de que os nomes dos envolvidos estariam disponíveis em documentos oficiais ou não oficiais, tais como relatórios da companhia ou relatórios de governo, seja dos ministérios do Império ou dos presidentes de província.

O memorialista Francisco Mourão Sênior nos forneceu a lista de acionistas da companhia em seu capítulo sobre a

mesma ferrovia no livro *Tradições de S. João d'El-Rei*.⁹ Confirmamos a lista de Mourão Sênior com as edições iniciais do periódico do Partido Conservador, “O Arauto de Minas”, que poderia até mesmo receber a alcunha de “Arauto da Oeste” devido à ligação direta entre sua direção e a diretoria da empresa. Todo o processo de formação da companhia foi acompanhado pelo “*hebdomadário político, instrutivo e noticioso*”.¹⁰

O padrão de grandes acionistas da Oeste de Minas na primeira lista é bastante diferente do padrão de grandes acionistas de outras companhias ferroviárias do mesmo período, como a Estrada de Ferro Rio Claro (província de São Paulo). As próprias emissões demonstram números bastante díspares para trechos de mesma quilometragem. Enquanto na ferrovia dos barões do café do oeste paulista 15.000 ações foram emitidas na primeira chamada, sendo os maiores acionistas proprietários de milhares de títulos, a companhia mineira emitiu 4.350 do mesmo tipo com maior distribuição individual. Segundo Grandi,

[s]omente o Visconde do Pinhal com 3.607 ações, o Barão de Araraquara com 1.607, o barão de Mello Oliveira com 1.047 e a Viscondessa de Rio

⁹ SENIOR, Francisco Mourão. **Tradições de S. João d'El-Rei**. São João del-Rei: Typ. Commercial, 1924, pp. 99-121.

¹⁰ **Jornal O Arauto de Minas**, várias edições, a partir de dezembro de 1877.

Claro com 1.204, totalizavam 7.835 ações, ou seja, mais de 50% do capital total da companhia.¹¹

Esses números demonstram a alta concentração do poder de decisão sobre a companhia sob o comando de alguns poucos indivíduos, além da concentração sob o capital cafeeiro, maior interessado naquela ferrovia.¹² O valor em ações gasto pelo Visconde do Pinhal, concessionário da estrada de ferro de Rio Claro, alcançava a cifra de 721:400\$000, o que equivalia a 82,91% do capital social da primeira chamada da Oeste de Minas que era de 870:000\$000. Enquanto a ferrovia paulista simbolizava a força do capital cafeeiro, com relativa facilidade para reunir os milhares de contos de réis entre o baronato do oeste paulista, a ferrovia tipicamente voltada para o mercado interno, fundada em Minas Gerais na mesma época, viu-se impossibilitada de reunir o capital necessário para sua realização.

A receita da companhia mineira tinha parte de seu lastro nos 892:764\$000 pagos pelo governo provincial pelos 99,19km construídos.¹³ Com o capital acionário estabelecido a 1.200:000\$000, a despesa gerada pelo cumprimento da concessão de Sítio a São João del-Rei atingiu a cifra de

¹¹ GRANDI, Guilherme. **Café e Expansão Ferroviária**: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume; FAPESP, 2007, p.52.

¹² *Idem.*

¹³ Fala de Presidente de Província, Minas Gerais 1884: Antônio Gonçalves Chaves, p.99.

2.071:697\$059,¹⁴ portanto, deduz-se que só o erário da província de Minas Gerais financiou 43,09% da construção da estrada. E daí retirou-se os dividendos garantidos aos portadores das ações. Apesar da existência de saldo nas contas da empresa entre 1881 e 1883, a quantia não era suficiente para o repasse de dividendos aos subscritos. O presidente da província, Francisco Gonçalves Chaves, já observava em sua fala que “[n]ão [era] lisongeiro [sic] o estado de finanças da Companhia”.¹⁵ Com receita de 220:689\$557 e despesa de 187:342\$172 em 1883, o saldo era de apenas 33:347\$385, o que equivalia a 2,43% do capital dos acionistas, segundo o texto do mesmo Gonçalves Chaves, ou 3,83%, segundo nossos cálculos. Dessa forma, se era essa a renda destinada ao repasse de dividendos, esses se mostravam bastante aquém dos 60:900\$000 que representavam os 7% dos juros objetivados.

O caso Oeste de Minas se diferencia bastante da E. F. Rio Claro nos números absolutos e também nos relativos em referência aos mesmos aspectos. Grandi fala de pagamentos de dividendos que vão de 8% a 11% aos acionistas da Rio Claro no primeiro triênio,¹⁶ lembrando que aquela não gozava de garantias de juros ou subvenção quilométrica.

¹⁴ BMBC-SOR: Relatório da diretoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas), 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Lenzing & Filho, 1882, p.22.

¹⁵ Fala de Presidente de Província, Minas Gerais 1884: Antônio Gonçalves Chaves, p.99.

¹⁶ GRANDI, 2007, *op.cit.* p.54.

Não só a Companhia E. F. Oeste de Minas emitiu um número bastante inferior de ações por quilômetro de estrada, como essas foram divididas entre maior número de indivíduos. Se os grandes acionistas da Rio Claro ultrapassavam o limite de milhar para a quantidade de ações, com alta taxa de concentração, sobre a Oeste o mesmo tipo de contagem reduz o número de ações emitidas e concentradas, como aumenta o número de acionistas. O quadro 1 nos dá a noção da baixa emissão, porém da baixa concentração individual sobre essa emissão. Os vinte maiores acionistas da Oeste eram proprietários, juntos, de 24,48%, contra os já citados mais de 50% entre quatro acionistas da E. F. Rio Claro.

QUADRO 1

Lista dos maiores acionistas da primeira chamada de capitais

<i>Maiores acionistas da Cia. E.F. Oeste de Minas da 1ª chamada</i>	
Nome	nº ações
D. Anna Thereza de Jesus	25
Dr. Carlos Baptista de Castro	25
Coronel Custodio de Almeida Magalhães	25
Dr. Francisco Ignacio de Carvalho Rezende	25
Francisco Martins Ferreira	25
Marçal de Souza e Oliveira	25
Thomaz Duffles	25
D. Francelina Leopoldina de Almeida Xavier	30
José Lopes Bahia	40
João da Silva Mourão	45
D. Carlota Augusta de Castro	50
Dr. Eduardo de Almeida Magalhães	50
Gabriel Ferreira da Silva	50
José Antonio de Almeida	50
Coronel José de Rezende Carvalho	50

D. Maria Thereza Baptista Machado	55
Antônio Victor de Assis	70
Antonio José Dias Bastos	100
José da Costa Rodrigues	100
Miguel Archanjo da Silva & Companhia	200
	1065

A sede da companhia, por sua formação local, foi estabelecida na cidade de São João del-Rei, sendo transferida em 1886 para a capital do Império.¹⁷ O que nos interessa aqui é perceber o grupo, o conjunto de indivíduos, e o destaque a determinadas personagens que se sobressaem, seja pela ação política, pela participação econômica ou pelo simples fato de ser o que mais deixou legados informativos para a posteridade. Para isso, mostrou-se necessário um recorte espacial para a investigação, e essa é nossa justificativa para a ênfase sobre o grupo são-joanense.

Se nos perguntam por que tal opção investigativa, respondemos com as palavras de Andréa Lisly Gonçalves:

De um lado, porque enfoca uma personagem [ou algumas personagens] que, pela imprecisão que marca o termo, poderia[m] facilmente ser identificado[s] com as 'elites', apontando, sobretudo, a capacidade de seus membros de **se adaptarem às condições surgidas das mudanças históricas que marcam determinadas**

¹⁷ Arquivo Nacional: Fundo da Junta Comercial, Código 46, Registro 522A – Cia. Estrada de Ferro Oeste de Minas – 1886. Estatutos reformados em 16/12/1885: “Art. 2º - A sede da Companhia será na Cidade do Rio de Janeiro”.

conjunturas (grifo nosso). Não menos importante, indica a relevância que as biografias, individuais ou coletivas, representam para o estudo de determinados temas de conteúdo histórico.¹⁸

José Murilo de Carvalho também nos auxilia na justificação sobre a opção pela investigação de elites, em seu *A Construção da Ordem/Teatro de Sombras*. Pela clareza de suas palavras, não há síntese que dê melhor conta do que podemos entender por elites do que as palavras do autor:

Fiquem, por isso, claros alguns pontos. Em primeiro lugar, quando falarmos aqui de elites não nos referimos a grandes homens e às teorias que, à moda de Carlyle, procuram explicar os acontecimentos em função de sua atuação. (...) elas sempre atuam dentro de limitações mais ou menos rígidas, oriundas de fatores de natureza vária, entre os quais estão sem dúvida em primeiro lugar os de natureza econômica. (...) o fato de se ser contra o monopólio de decisões por grupos minoritários, e creio que todos os somos, não deve obscurecer o outro fato de que existem grupos

¹⁸ GONÇALVES, Andréa Lisly. Minas Gerais nos primeiros anos das regências: elites declinantes e acomodação política. In: CHAVES, Cláudia Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antônio (orgs.). **Território, Conflito e Identidade**. Belo Horizonte: Argvmentvm; Brasília: CAPES, 2007, p.208.

minoritários que realmente têm influência decisiva em certos acontecimentos.¹⁹

Algumas famílias são presença marcante na lista, famílias de cabedal são-joanenses, especialmente ligadas ao setor mercantil. Duas se destacam explicitamente: Carvalho Mourão, encabeçada pelo primeiro presidente da companhia, o bacharel Aureliano Martins de Carvalho Mourão, e Almeida Magalhães, que possuem em Custódio de Almeida Magalhães a figura do grande capitalista local. Entre todas essas personagens, a última é a que mais referências possui sobre a sua trajetória.

Os diretores

Para iniciar a descrição dos indivíduos, citaremos o caso do capitalista, comerciante, Antônio José Dias Bastos.

O comendador Dias Bastos era membro da diretoria da Companhia Estrada de Ferro d'Oeste, de sua versão provisória, formada no momento da incorporação da empresa em 1º de abril de 1877,²⁰ até 1884. Seu inventário *post-mortem* revela relação de bens de condição no mínimo interessante. No documento consta que o comendador possuía 75,4% de sua fortuna, de montante 161:832\$100, em títulos e ações, ou seja, 121:766\$000 era dividido entre

¹⁹ CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem/Teatro das Sombras**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p.20.

²⁰ O Arauto de Minas anuncia a reunião de incorporação da companhia na edição da véspera e noticia a realização da mesma na edição seguinte. **O Arauto de Minas**. Ano I, n. 04, 31/03/1877, p.02; n. 05, 08/04/1877, p.01.

apólices da dívida pública e ações das estradas de ferro Oeste de Minas e Leopoldina.²¹

Esse inventário não surpreende tanto pelos valores absolutos de cada item separadamente, o que faz dele interessante é a distribuição relativa da fortuna. O termo “capitalista”, na ocasião, deve caber bem ao comendador, que possuía 100 ações da Oeste de Minas e 117 apólices da dívida pública no momento de seu falecimento. Do monte-mor verifica-se 16,72% em bens de raiz, 1,29% em escravos e 1,77% em semoventes. Desses semoventes, a maior parte era caracterizada como animais destinados à atividade comercial, entre os quais encontramos quarenta e dois bois de carro e algumas mulas de carga. Tal descrição nos faz supor que os “pretos” Gregório, Pedro, Daniel, José e Francisco eram seus escravos para a lida na atividade comercial que exercia.²²

O Comendador Dias Bastos foi o diretor tesoureiro da Oeste de Minas e um dos três a emprestar à companhia a quantia de 100:000\$000, quando da construção da linha entre Sitio e São João.²³ Entre mais uma de suas atividades estava a de usurário, visto que possuía dívidas ativas em 5:706\$180. Em contra partida, era devedor de nada mais que

²¹ IPHAN-ETII, Inventário *post-mortem*: Antônio José Dias Bastos, 1886, cx.316.

²² *Idem*.

²³ Biblioteca Municipal Baptista Caetano - Seção de Obras Raras: Relatório da diretoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas), 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Lenzinger & Filho, 1882.

55:874\$236. As dívidas ativas eram bastante fragmentadas em pequenos devedores e, pelo visto a companhia já havia quitado o que lhe devia, provavelmente em ações.²⁴ Este caso confirma a difusão do crédito na praça, para além do meio bancário.

Outro caso de confirmação da força do crédito na praça é o do fazendeiro Tenente Gabriel Ferreira da Silva. O tenente também foi um dos diretores da companhia. Falecido em 1883, o fazendeiro são-joanense, único dos diretores a viver na zona rural, distrito de Conceição da Barra, forneceu alguns dados, para nossa apreciação, registrados em inventário.²⁵

É um indivíduo que representa postura mais tradicional em termos de negócios, seu inventário reflete suas atividades creditícias, sejam relacionadas a empréstimos concedidos a juros ou referentes aos negócios de fazenda. O monte-mor da fortuna do tenente era de 103:770\$928, dos quais 66:605\$928 (64,18%) eram descritos como dívidas ativas; em bens de raiz, ele apresentava 26:010\$000 (25,06%), entre casas de morada e edificações de fazenda, a maior parte no Distrito de Conceição da Barra.²⁶ Entre os diretores da companhia, o tenente Gabriel Ferreira era o único a não apresentar a posse de títulos da dívida pública. Entre os acionistas individuais, era um dos que podemos chamar de “grande acionista” no

²⁴ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei, Inventário *post-mortem*: Antônio José Dias Bastos, 1886, cx.316.

²⁵ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei: Inventário *post-mortem*: Gabriel Ferreira da Silva, 1883, cx.249.

²⁶ *Idem*.

caso da Oeste. Quando da primeira chamada, em 1877, o fazendeiro possuía 50 títulos, permanecendo com os mesmos 50 até o arrolamento dos bens, o que representava a quantia de 2:500\$000 (2,41% da fortuna).²⁷

Dois eram os diretores com título de barão. Um deles era o Barão de Conceição da Barra, José Resende de Carvalho.

O fazendeiro capitalista José de Resende Carvalho foi uma provável “vítima” da Lei Áurea. Veio esta personagem a sofrer óbito já no período republicano, em 1892. Dos seus 268:274\$500 de monte-mor, o barão apresentava 109:200\$000 (40,70%) em bens de raiz, entre propriedades na cidade de São João del-Rei e os arraiais de Matosinhos e Nazareth. Era um dos clientes da ferrovia, já que a mercadoria de maior destaque no quadro dos gêneros transportados era o sal. Resende Carvalho possuía 19:080\$000 (7,11% da fortuna) em gado *vacuum*, setenta e oito cabeças ao todo. Em títulos e ações a quantia alcançava 132:383\$000 (49,34%), o que talvez não seja surpreendente devido ao período caracterizado por expansão especulativa e industrial devido à política do encilhamento.²⁸ Esses 132:382\$000, subdividem-se da seguinte maneira:²⁹

²⁷ *Idem.*

²⁸ CROCE, Marcus Antônio. **O Encilhamento e a Economia de Juiz de Fora**: o balanço de uma conjuntura (1888-1898). Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2008.

²⁹ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei: Inventário *post-mortem*. José de Resende Carvalho, 1893, cx.698.

- 5:250\$000 (3,96%) em ações da E. F. Oeste de Minas;
- 3:600\$000 (2,71%) em ditas da *Leopoldina Railway*;
- 4:000\$000 (3,02%) em ditas do Banco Popular de Minas Gerais;
- 3:860\$000 (2,91%) em ditas da Companhia Industrial São Sebastião;
- 114:873\$000 (86,77%) em títulos da dívida pública.

Os números acima indicam a tendência dos proprietários de terras a confiarem sobremaneira nos títulos da dívida pública, quando passaram a acompanhar o mercado de títulos de valor, em detrimento das instituições mais novas, como as empresas de transporte e as indústrias.

Sobre o diretor José da Costa Rodrigues (ou José Rodrigues da Costa), secretário geral da companhia, sabemos apenas que foi o terceiro credor da companhia na ocasião do empréstimo de 300:000\$000 em 1880, junto com Custódio de Almeida Magalhães e o Comendador Dias Bastos.³⁰

Outro membro da diretoria foi Eduardo Ernesto Pereira da Silva, Barão de São João del-Rei. O nome do barão não consta na lista de subscritos que encontramos. A participação do mesmo na diretoria foi efêmera, dado que faleceu a 30 de junho de 1881, dois meses antes da inauguração da ferrovia

³⁰ Biblioteca Municipal Baptista Caetano - Seção de Obras Raras: Relatório da diretoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas), 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Lenzinger & Filho, 1882.

(28/08/1881). Ainda assim, consta que sua residência foi a hospedaria de Dom Pedro II na ocasião da mesma inauguração. Eduardo Ernesto foi o único membro da primeira diretoria a não fazer parte do Partido Conservador. Sobre sua fortuna, não temos informação por não termos tido acesso ao inventário *post-mortem*. Apenas sabemos que investia em títulos da dívida pública como podemos ver em parte de seu testamento:

Minha terça será reduzida em apólices da dívida pública para ser dividida por todos os meus herdeiros para usufruírem os rendimentos, e por morte de cada um passar a sua parte para seus legítimos herdeiros e quando não os tenha para os meus herdeiros legítimos.

Deixo livre de Décima a quantia de seis contos de réis em seis apólices da dívida pública para que minha testamenteira entregue os respectivos juros para a alimentação e educação dos menores Ernestina e Josefina filhas de D. Malvina, filha do Senhor José Nunes Cardoso, sendo a pensão da primeira de vinte mil réis mensais e da segunda de dez mil réis. E continuará enquanto vivas forem e por morte de cada uma passará o capital respectivo a meus legítimos herdeiros.³¹

³¹ Testamento de Eduardo Ernesto Pereira da Silva, <<http://br.geocities.com/projetocompartilhar3/eduardoernestopereiradasilva1881.htm>>. Acessado em 12/03/2009.

Aureliano Martins de Carvalho Mourão foi peça chave para fazer da Oeste de Minas uma ferrovia real. Na dificuldade que se encontrava a companhia no período de incorporação, tendo sido constatado que seria impossível levantar o capital necessário para construir os 200km entre Sítio e Lavras, Aureliano Mourão, deputado provincial até 1877, conseguiu a aprovação na assembléia legislativa da redução da concessão para os 100km entre Sítio e São João del-Rei, portanto, metade do caminho da concessão original.³²

Pelo falecimento da esposa de Aureliano Mourão, Dona Ana Isabel de Castro Mourão, em 1894, pudemos constatar no inventário do casal³³ a fortuna acumulada, parte dela devido à ascendência. Aureliano era filho do negociante, com casa de negócios na Corte, João Antônio da Silva Mourão.³⁴

O pai de Aureliano possuía negócios no Rio de Janeiro, para onde enviou os filhos para ali representá-lo e darem seqüência aos negócios.³⁵ O diretor da Oeste de Minas permaneceu na província de Minas, seguindo a carreira de bacharel em direito e inserido na política, tendo sido vereador, presidente da câmara, deputado provincial³⁶ e deputado geral na 20ª e última legislatura do Império.³⁷ No período de incorporação e construção da estrada, Aureliano Mourão foi o

³² **Jornal O Arauto de Minas**. Ano I, n. 37, 18/11/1877, p. 1.

³³ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei, Inventário *post-mortem*. Ana Isabel de Castro Mourão, 1894, cx.170.

³⁴ GRAÇA FILHO, 2002, *op.cit.* p.81.

³⁵ *Idem, ibidem.*

³⁶ **Jornal O Arauto de Minas**. Ano I, n. 37, 18/11/1877, p. 1.

³⁷ **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Ano I, janeiro a março de 1896, p.49.

procurador de todos os diretores pelos interesses da companhia. Por exemplo, nas negociações sobre a concessão junto à presidência da província.³⁸

A fortuna de Aureliano Martins de Carvalho Mourão apresentava o monte-mor de 318:756\$000. Desse total, 179:700\$000 (45,48%) eram representados por bens de raiz, entre casas de morada e estabelecimentos comerciais em São João del-Rei e na capital federal.³⁹ As dívidas ativas do deputado representavam percentual considerável no montante, o valor de 73:136\$000 (22,94%).⁴⁰ Os títulos e ações foram transcritos em 29:850\$000 (9,36%); desses títulos tiramos os seguintes valores:

- 23:850\$000 (79,90%) em ações da E. F. Oeste de Minas;
- 5:000\$000 (16,75%) em ações da Companhia Industrial de Minas;
- 1:000\$000 (3,35%) em apólices da Câmara Municipal pelo empréstimo para construção do Teatro Municipal de São João del-Rei.

Dos 23:850\$000 em ações da Oeste de Minas, 14:400\$000 representavam 600 ações a 37 ½ % de capital realizado, referente à execução das linhas em bitola métrica da concessão Barra Mansa a Formiga, e 9:450\$000 em ditas

³⁸ Relatório de Presidente de Província, Minas Gerais 1878: Elias Pinto de Carvalho, pp.15-16.

³⁹ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei, Inventário *post-mortem*:

Ana Isabel de Castro Mourão, 1894, cx.170.

⁴⁰ *Idem*.

integralizadas, referentes à primeira seção entre Sítio e São João del-Rei.

Custódio de Almeida Magalhães foi outra personagem de grande destaque entre os envolvidos na construção da ferrovia. Fundador da primeira casa bancária de Minas Gerais, em 1860,⁴¹ depois Banco Almeida Magalhães, teve seu nome relacionado a vários segmentos sociais, entre a vereança e presidência da câmara e a atividade creditícia, além de ter participado em várias atividades relacionadas à ampliação das atividades capitalistas.

De família tradicional em São João, de ascendência portuguesa,⁴² Custódio e seu meio irmão, Sabino de Almeida Magalhães, representavam muito bem a relação entre negociantes de inserção em praças distantes, estando ambos conectados com o Rio de Janeiro. Filhos do comendador Francisco de Paula Almeida Magalhães, sendo Sabino filho natural e Custódio o único filho legítimo do primeiro casamento do comendador,⁴³ ambos alcançaram posição de destaque em São João. Enquanto Custódio permaneceu em São João del-Rei, participando da vida política e econômica da cidade, compondo a diretoria da E. F. Oeste de Minas, enquanto esta permaneceu com sede no município mineiro; seu sobrinho, Sabino de Almeida Magalhães Júnior,

⁴¹ GRAÇA FILHO, 2002, *op.cit.*

⁴² BRÜGGER, Sílvia Maria Jardim. **Minas Patriarcal: Família e Sociedade** (São João del Rei – Séculos XVIII e XIX). São Paulo: Annablume, 2007, p.248; GRAÇA FILHO, 2002, *op.cit.*

⁴³ *Idem.*

estabeleceu-se no Rio de Janeiro, onde foi diretor da mesma companhia a partir de 1887,⁴⁴ o que permitiu, ao último, maior acumulação de capitais que a do pai e do tio ao se inserir no comércio grossista da Corte.⁴⁵

Em 1857, quando o então Capitão Custódio de Almeida Magalhães tornou-se viúvo, foi aberto inventário do casal, o que revelava o monte mor de 81:764\$087, com destaque para crédito, dívidas ativas e comércio.⁴⁶ Por seu falecimento, em 1891, percebemos que sua fortuna multiplicou-se à razão de oito vezes, sendo este aumento reflexo, de acordo com o inventário *post-mortem*, de suas atividades capitalistas.⁴⁷ A fortuna do Comendador Custódio de Almeida Magalhães, ao final da vida, era contabilizada na soma de 650:497\$439, a maior entre os subscritos são-joanenses na relação de acionistas da Oeste de Minas.

Desse valor, subtrai-se 544:835\$000 em ações e títulos públicos, nada mais que 83,75% do monte. Ainda relativamente ao monte-mor, esses papéis estavam divididos em 326:656\$000 em fundos públicos (50,21% da fortuna) e 228:179\$000 em ações (35,07%).⁴⁸ Os outros itens

⁴⁴ Arquivo Nacional. Fundo da Junta Comercial, Livro 28 – Registro 620 – Galeria 3: Cia Estrada de Ferro Oeste de Minas, 1888, f. 4.

⁴⁵ TEIXEIRA, 2009, *op.cit.* pp.109-15.

⁴⁶ GRAÇA FILHO, 2002, *op.cit.* pp.55-91; TEIXEIRA, 2009, *op.cit.* p.108.

⁴⁷ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei, Inventário *post-mortem*: Custódio de Almeida Magalhães, 1891, cx.326; *Op. Cit.* GRAÇA FILHO, 2002, pp.55-91.

⁴⁸ IPHAN - Escritório Técnico II, São João del-Rei, Inventário *post-mortem*: Custódio de Almeida Magalhães, 1891, cx.326.

expressivos no documento são as dívidas ativas em alto valor absoluto, 49:036\$607, mas de valor relativo de apenas 7,53% da fortuna; o dinheiro em espécie que aparece na soma de 32:396\$332 (4,98%); e os bens de raiz, avaliados em 12:000\$000 (1,84%).⁴⁹

A vida pela “via capitalista” do comendador Custódio de Almeida Magalhães foi uma das mais dinâmicas entre os negociantes são-joanenses. Custódio não apenas foi uma das figuras essenciais para a modernização viária da região. Além de ser um dos grandes acionistas da Oeste de Minas, teve participação em praticamente todas as atividades associativas comerciais e industriais de São João, bem como de algumas da Zona da Mata Mineira, do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Dos 228:179\$000 em ações, Custódio possuía:

- 29:200\$000 (12,79%) em ações da E. F. Oeste de Minas integralizadas a 100\$000 (referente à primeira seção – Sítio a São João del-Rei);
- 9:500\$000 (4,16%) em ações da E. F. Oeste de Minas com 25% de capital realizado a 50\$000;
- 1:600\$000 (0,70%) em ações da E. F. Oeste de Minas integralizadas a 200\$000;
- 19:500\$000 (8,54%) em ações do Banco da República a 195\$000;
- 21:000\$000 (9,20%) em ações do Banco Comercial do Rio de Janeiro a 300\$000;

⁴⁹ *Idem.*

- 22:880\$000 (10,02%) em ações do Banco Rural e Hipotecário a 440\$000;
- 49:500\$000 (21,69%) em debêntures da E. F. Leopoldina a 165\$000;
- 74:999\$000 (32,87%) dividido em títulos, ações e debêntures de variadas empresas como bancos, empréstimos municipais e companhias industriais de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Custódio de Almeida Magalhães não nos parece uma personagem que tenha se prejudicado com as mudanças ocorridas na segunda metade do século XIX, soube se movimentar com desenvoltura entre as novas instituições. Apesar de inserção política e econômica baseada em solidez na sociedade são-joanense, capitão, e depois coronel, da Guarda Nacional, agraciado com uma comenda imperial, não aparece com destaque na municipalidade são-joanense.⁵⁰

Sobre Marçal de Souza e Oliveira apenas sabemos que aparecia na lista de acionistas como detentor de 25 desses títulos. Pela sua ausência na lista de fazendeiros e negociantes grossistas de Graça Filho, deduzimos que Souza e Oliveira fosse um dos muitos comerciantes locais. Esta personagem apenas aparece na lista de acionistas e na relação de diretores, sem maiores detalhes.⁵¹

⁵⁰ GRAÇA FILHO, 2002, *op.cit. passim*.

⁵¹ **Jornal O Arauto de Minas**. Ano I, n. 08, 28/04/1877, p. 2.

José Antônio de Almeida é outro nome sem referências documentais detalhadas, dele apenas sabemos que era proprietário de 50 ações da Oeste de Minas.⁵²

Carlos Baptista de Castro era juiz de órfãos de São João,⁵³ e na lista de subscritos se apresenta possuidor de 25 ações da companhia.⁵⁴

A diretoria		QUADRO 2
Diretor	Cargo	Obs.
Aureliano Martins de Carvalho Mourão	Presidente	Advogado
Custódio de Almeida Magalhães	-	Negociante/Comendador
José da Costa Rodrigues	Secretário	Comerciante/Comendador
Antônio José Dias Bastos	Tesoureiro	Negociante
Marçal de Souza e Oliveira	-	Comerciante
José Antônio de Almeida	-	-
Gabriel Ferreira da Silva	-	Fazendeiro
Eduardo Ernesto Pereira da Silva	-	Negociante/Barão de São João del-Rei
José de Resende Carvalho	-	Fazendeiro/Barão de Conceição da Barra
Carlos Batista de Castro	-	Juiz de Órfãos

Os acionistas são-joanenses

⁵² MOURÃO FILHO, 1924, *op.cit.*

⁵³ LOMBELLO AMARAL, Alex. **Cascudos e Chimangos**: Imprensa e política pelas páginas dos periódicos de São João del-Rei (1876-1884). Juiz de Fora: UFJF, 2008. p.107.

⁵⁴ MOURÃO FILHO, 1924, *op.cit.*

Até aqui descrevemos os membros da primeira diretoria da Companhia E. F. Oeste de Minas. As descrições mais detalhadas sobre tais personagens se basearam, quase exclusivamente, nas informações fornecidas por inventários *post-mortem*. Admitimos que nosso questionário, realizado sobre tais documentos, não explorou todo o potencial desses inventários, entretanto, tentamos demonstrar como poderiam contribuir para a coleta de dados relacionados à estrutura em torno da modernização viária na região.

A partir da lista nominal dos acionistas da primeira chamada, buscamos, nos bancos de dados disponíveis no Laboratório de Documentos da Universidade Federal de São João del-Rei (LABDOC-UFSJ), as referências aos nomes indicados na lista de acionistas nas listas nominais de documentos disponíveis no arquivo do Escritório Técnico II do IPHAN, em São João del-Rei. Dos 519 nomes de acionistas indicados na referida lista de 1878, apenas 34 deixaram inventários de seus bens para a posteridade entre 1879 e 1898. Descartamos os documentos anteriores e posteriores a tal marco cronológico, principalmente os posteriores a ele, devido às mudanças ocorridas a partir do momento em que a falência da companhia fora declarada.

A opção pelo tema e objeto deste trabalho impôs certos limites à pesquisa. Nem todos os nomes, por exemplo, estariam disponíveis em documentação cartorária; ou pelo fato de extravio ou perda documental, ou pelo recorte

temporal fora do tempo de feitura de testamento ou ocorrência de óbito, ou simplesmente pelo fato de que

[n]em todos faziam inventários porque estes eram obrigatórios somente em três casos: quando havia menores, quando o falecido, sem herdeiros forçados, morreria *ab intestato* e quando, não tendo herdeiros, sua fortuna passava às mãos do Estado.⁵⁵

Dos 34 inventários encontrados e recolhidos, 21 tinham, entre os bens relacionados na partilha, ações de companhias ferroviárias ou de qualquer outro tipo. A partir da presença ou ausência desses títulos entre os bens partilhados pudemos vislumbrar algumas informações. Uma delas era a cotação das ações da Oeste de Minas no decorrer dos anos entre a fundação e a falência. O valor real dos títulos demonstra, junto com a análise do coeficiente de tráfego, a oscilação do desempenho da empresa no decorrer dos anos. Outra informação, desta vez pela ausência das ações na partilha, nos levou a deduzir que algumas personagens desistiram do investimento, certamente devido aos riscos que tais papéis apresentavam no caminhar do tempo. Um trecho do inventário de Carlos de Almeida Magalhães, sobrinho de Custódio de Almeida Magalhães, pode ilustrar bem os riscos em ser acionista da primeira chamada da Oeste de Minas, a

⁵⁵ ARAÚJO, Maria Lúcia Viveiros. "Documentação e método de trabalho". In: **Os Caminhos da Riqueza dos Paulistanos na Primeira Metade do Oitocentos**. São Paulo: HICITEC/FAPESP, 2006, p.61.

partir de 1888, já que os juros de 7% das ações daquela chamada estavam lastreados na subvenção quilométrica e não nas garantias de juros das chamadas posteriores. Assim encontra-se em uma declaração feita pelo irmão e inventariante, Sabino de Almeida Magalhães Filho:

Sabino de Almeida Magalhães inventariante dos bens do Carlos de Almeida Magalhães pede alvará para vender as 25 ações da Cia. E. de Ferro Oeste de Minas 1ª série, cotadas por 2:500\$000 por que se não vender até amanhã, o preço abaixará muito, porque tais ações já não tem garantia de juros, por ter findado a indenização quilométrica.⁵⁶

Notemos que os acionistas descritos no tópico anterior formavam a diretoria da companhia, daí podermos compreender a permanência dos mesmos como subscritos devido aos interesses ligados à questões de representação de poder. Envolvia uma série de efeitos dentro da rede a que estavam ligados como agentes de conexão entre a região e a Corte, onde, como já dito, passou a se encontrar a sede da companhia.

Dentre os outros acionistas, grosso modo, de expressão não tão relevante, em se tratando das ações da primeira série, permanecer acionista poderia não gerar o

⁵⁶ Arquivo Nacional, Juízo dos Órfãos, 2ª Vara; Notação: 3890, Inventário *post-mortem*: Carlos de Almeida Magalhães; Caixa: 4263; Ano: 1888; fls. 26-27 e 84-87: Declarações do inventariante e Auto de Partilha. Agradecemos a Paula Chaves Teixeira pela gentil seção do documento.

retorno esperado. Seria essa a nossa maneira de justificar a ausência das ações no inventário de personagens que aparecem na lista da primeira chamada como subscritores de menos de dez ações. Deixar de ser acionista da estrada de ferro – e no caso da maioria desses ex-acionistas, indica que apenas investiram na Oeste de Minas como forma de participar do empenho em dotar a cidade de um símbolo máximo do “progresso” naquela ocasião – poderia ter sido uma forma de resguardar suas contas devido às incertezas sobre o lucro. Outra hipótese, surgida na análise de inventários de grandes credores, como Aureliano Mourão, Custódio Magalhães e Antônio Bastos, aponta para a possibilidade de que os ex-acionistas poderiam ter quitado parte de suas dívidas com os títulos que possuíam. As três personagens citadas tinham muito mais ações da primeira chamada do que conta da lista original. Mesmo que tenham adquirido ações posteriormente à elaboração da lista diretamente dos cofres da companhia, a possibilidade de transferência inter vivos por dívida se mantém.

As observações feitas por William Summerhill,⁵⁷ sobre o impacto da modernização dos transportes no Brasil, devem ser levadas em consideração em nossa análise. O ganho realizado no âmbito particular, em se tratando do aspecto econômico, não demonstrou ter sido a estrada de ferro uma

⁵⁷ SUMMERHILL, William. *Order Against Progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, California: Stanford University Press, 2003.

“mina de ouro”. O que podemos perceber no caso ora em análise é o fato de que a construção da estrada de ferro fez parte de um movimento estratégico para tornar real um projeto de ligação ferroviária em direção ao oeste do Brasil, com o “ponta-pé” inicial dado pela elite mercantil são-joanense para calçar com dormentes e trilhos os caminhos que suas tropas faziam entre Oliveira, Tamanduá, Formiga, Pium-í, Pitangui, entre outras vilas e cidades. Uma estratégia que envolveu a) o discurso de progresso e civilização, muito bem representado pelo “cavalo de aço”, para propagandear o empreendimento; b) as tão lembradas garantias e subvenções geradas no âmbito do poder público, a opção correta por uma modalidade ou outra (subvenção quilométrica ou garantia de 7% sobre o capital) poderia salvar ou arruinar o projeto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Maria Lúcia Viveiros. Documentação e método de trabalho. In: **Os Caminhos da Riqueza dos Paulistanos na Primeira Metade do Oitocentos**. São Paulo: HICITEC/FAPESP, 2006.

BLASENHEIM, Peter L. As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove, **Locus: Revista de História**. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul. - dez. 1996.

BRÜGGER, Sílvia Maria Jardim. **Minas Patriarcal: Família e Sociedade (São João del-Rei – Séculos XVIII e XIX)**. São Paulo: Annablume, 2007.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da Ordem/Teatro das Sombras**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

CROCE, Marcus Antônio. **O Encilhamento e a Economia de Juiz de Fora: o balanço de uma conjuntura (1888-1898)**. Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2008.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1855-1865)**. Rio de Janeiro: Vozes, 1980.

GONÇALVES, Andréa Lisly. Minas Gerais nos primeiros anos das regências: elites declinantes e acomodação política. In: CHAVES, Cláudia Maria das Graças; SILVEIRA, Marco Antônio (orgs.). **Território, Conflito e Identidade**. Belo Horizonte: Argvmentvm; Brasília: CAPES, 2007.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais**. São Paulo: Annablume, 2002.

GRANDI, Guilherme. **Café e Expansão Ferroviária: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)**. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2007.

LENHARO, Alcir. **As Tropas da Moderação**. São Paulo: Símbolo, 1979.

LOMBELLO AMARAL, Alex. **Cascudos e Chimangos: Imprensa e política pelas páginas dos periódicos de São João del-Rei (1876-1884)**. Juiz de Fora: UFJF, 2008.

SENIOR, Francisco Mourão. **Tradições de S. João d'El-Rei.** São João del-Rei: Typ. Commercial, 1924.

SILVA, Wlamir. **Liberais e Povo:** a construção da hegemonia liberal-moderada na Província de Minas Gerais (1830-1834). São Paulo: Hucitec, 2009.

SUMMERHILL, William. **Order Against Progress:** government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913. Standford, California: Standford University Press, 2003.

WEBER, Max. **A Gênese do Capitalismo Moderno.** Organização e comentários Jesse Souza; Tradução de Rainer Domschke. São Paulo: Ática: 2006.