O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina

The new Leopoldina Railway map

La nouvelle carte de la Ferroviaire Leopoldina

El nuevo mapa del Ferrocarril de Leopoldina

André Simplício Carvalho

Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/9219>

DOI: 10.4000/terrabrasilis.9219

ISSN: 2316-7793

Editora

Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica

Refêrencia eletrónica

André Simplício Carvalho, «O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina», *Terra Brasilis* [Online], 15 | 2021, posto online no dia 31 julho 2021, consultado o 05 dezembro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/9219> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/terrabrasilis.9219>

Este documento foi criado de forma automática no dia 5 dezembro 2022.

All rights reserved

O novo mapa da Estrada de Ferro Leopoldina

The new Leopoldina Railway map

La nouvelle carte de la Ferroviaire Leopoldina

El nuevo mapa del Ferrocarril de Leopoldina

André Simplício Carvalho

Introdução

- 1 A Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) foi um empreendimento que se tornou icônico entre os estudiosos da história das ferrovias brasileiras por vários motivos. Foi uma das maiores ferrovias em extensão, alcance e longevidade, características que contrastam com a sua mais completa desorganização interna e subsequente colapso, já que pouco resta de sua malha original nos dias de hoje. A situação da empresa pode ser simbolizada por sua majestosa estação principal, a estação Barão de Mauá, inaugurada em 1926 na Av. Francisco Bicalho, Rio de Janeiro. A suntuosidade do prédio, erguido em estilo neoclássico e com a fachada ricamente decorada, contrasta com o atual estado de abandono. O edifício se encontra trancado e abandonado desde 2002, quando parou de ser usado para embarque e desembarque dos trens urbanos. Atualmente ele se encontra em um limbo jurídico, não sendo clara a responsabilidade legal de sua manutenção (Figura 1).

Figura 1. Estação Barão de Mauá, Rio de Janeiro

Rodrigues (2017)

- 2 Entre 1872, data da primeira concessão, e 1950, data da sua estatização, ela se expandiu formidavelmente, mas logo depois a sua malha foi sendo paulatinamente reduzida até que restassem apenas um punhado de linhas em operação e algumas poucas estações funcionais. Esse processo, apesar de ter sido registrado de maneira bastante razoável em documentos e jornais, jamais foi devidamente cartografado, ou seja, as mudanças na infraestrutura não foram acompanhadas por registros em mapas. Apesar de se conhecer muito bem o mapa geral da EFL em seu auge, entre 1931 e 1950, não há uma clara identificação de quais empresas construíram cada trecho daquela malha e tampouco foram cartografados os trechos erradicados e abandonados. É com o intuito de preencher essa lacuna que o presente artigo foi escrito, com o aporte de novos mapas da velha Leopoldina.¹

O estudo das malhas ferroviárias na geografia brasileira

- 3 Cooper (2011), ao fazer uma ampla revisão sobre a produção intelectual brasileira acerca das ferrovias, aponta a enorme pobreza no material historiográfico sobre as mesmas que existia até a publicação de sua obra, em 2011. Ele destacou a existência de um longo período de publicações descritivas, até 1972, que dão conta somente de arrolar os decretos e leis relacionadas à expansão das ferrovias, a exemplo de Picanço (1884) e algumas publicações relacionadas a memórias de ferroviários. Após 1972 surgem algumas publicações com caráter mais analítico, como a de Matos (1974), que, segundo ele, possuíam forte viés nacionalista, pois ignoravam ou menosprezavam a participação estrangeira no setor. Além dessas, em anos mais recentes, há uma série de livros de fotografias (*coffee table books*), que pouco acrescentam ao material já publicado, exceto fotografias de época.
- 4 De 2011 até o presente momento (2021) a situação não mudou muito com relação à produção intelectual concernente às ferrovias, nem na história, nem na geografia, na literatura ou no cinema brasileiro. Foram poucos os trabalhos acadêmicos aprofundados e nenhum livro de não-ficção ou ficção de maior profundidade – entende-se por *maior profundidade* uma obra que dê conta dos diversos aspectos relativos às ferrovias em conjunto, sejam econômicos, técnicos, sociológicos, etc. Destacam-se,

nesse esforço de maior detalhamento analítico, os trabalhos de Telles (2011), Summerhill (2018) e Melo (2016).

- 5 No caso específico da Geografia, as publicações sobre as ferrovias e redes urbanas foram minguando com o passar dos anos e se restringindo a porções cada vez menores do território, com a seleção e o estudo de companhias específicas. As últimas publicações abrangem boa parte do território foram as de Silva (1954) e Matos (1974), que retomou as análises daquele. Os estudos mais recentes se enveredaram na análise do impacto das ferrovias sobre as redes urbanas regionais, como Zorzo (2000) e Silva (2008).
- 6 As pesquisas levadas a cabo por geógrafos frequentemente se esquivaram de uma pergunta: por que uma ferrovia específica assumiu determinada forma no espaço? Uma resposta mais completa a essa pergunta implica a compreensão de questões políticas, econômicas e as limitações técnicas impostas no período em que foi construída. No entanto, ela sequer pode ser levantada sem uma informação fundamental: como ela era distribuída no espaço. Essa informação só pode ser apresentada de forma cartográfica, que foi exatamente a estratégia adotada aqui.

Metodologia

- 7 A proposta do presente artigo não é analisar os impactos espaciais da EFL, mas somente subsidiar o debate histórico e geográfico² da mesma com cartografia inédita e informações sistematizadas. Esse subsídio se encaixa nas metodologias para o estudo da Geografia Histórica sugeridas por Abreu (2000), Baker (1997) e Morissey (2014), que priorizam a reconstrução das geografias do passado em todos os seus aspectos, especialmente paisagísticos, e sua posterior análise.
- 8 Foi feito um extensivo levantamento cartográfico relativo à Estrada de Ferro Leopoldina e à região do seu entorno entre os anos de 1874 e 2020. Esse material foi levantado nos acervos das seguintes instituições: Biblioteca Nacional (BN), Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Arquivo Nacional (AN), localizado na cidade do Rio de Janeiro, e, de forma complementar, também no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN) e no Arquivo Público de Minas Gerais (APMG), em Belo Horizonte.³ A lista dos mapas utilizados está relacionada no anexo deste artigo.
- 9 De posse desses dados se seguiu a construção de uma malha digital georreferenciada, rigorosamente em acordo com os dados encontrados nos mapas, que foram confrontados entre si e com o material bibliográfico de apoio. Dessa forma, cada trecho teve suas datas de inauguração e erradicação registradas, bem como a companhia responsável pela construção. As datas das inaugurações das estações puderam ser confirmadas nos anúncios coletados em jornais da época.
- 10 A partir daí foram elaborados alguns mapas que retratam melhor as etapas em que a estrada de ferro foi construída, optando-se por utilizar as curvas de nível como demonstrativos da variação altimétrica e fazendo uso das sedes municipais atuais para facilitar a orientação do leitor, uma vez que não há base de dados que retrate precisamente as localidades que existiam à época da construção.⁴ Da mesma maneira, é possível afirmar que não há cartografia disponível sobre o uso e ocupação da terra nos diferentes períodos retratados, o que não impediu que fizéssemos inferências a partir do material bibliográfico.

Por que a zona da mata?

- 11 A década de 1870 foi de extrema importância para a expansão das ferrovias brasileiras, que se multiplicaram devido à confluência de diversos fatores. O café estava no auge produtivo em diversas regiões do país (Blasenheim, 1982), fato que explica a capacidade financeira dos cafeicultores e a interiorização da fronteira agrícola – o que consequentemente aumentava a demanda por meios de transporte. Meios de transporte que, por serem baseados em tração animal, eram extremamente onerosos aos cafeicultores, como apontam alguns estudiosos do tema (Blasenheim, 1982; Telles, 2011).
- 12 Àquela altura as ferrovias pioneiras, a Estrada de Ferro Petrópolis (Estrada de Ferro Mauá) e a *Recife-São Francisco Railway* tinham demonstrado as suas potencialidades, derrubando o custo do frete e agilizando o transporte de passageiros. Elas também permitiram que se consolidasse uma expertise na instalação da infraestrutura, o que se verifica pela crescente participação de engenheiros brasileiros nas obras, como bem retratou Telles (2011). A própria tecnologia ferroviária, totalmente importada, já tinha atingido alto grau de maturidade e havia deixado de ser uma novidade desajeitada. Os trilhos de diversificados modelos e materiais deram lugar ao de base plana, criado por Charles Vignoles,⁵ assentado sobre dormentes de madeira, tal qual o modelo atual. O material rodante, locomotivas e vagões, por sua vez, também já haviam atingido um novo patamar, sendo mais confiáveis e confortáveis. O Brasil passou a importar as locomotivas produzidas nos EUA, que funcionavam apenas com lenha, e dispensou a importação do dispendioso carvão mineral, também chamado de carvão americano ou inglês.
- 13 A elite do período, os cafeicultores, enxergavam nas ferrovias não apenas uma necessidade para redução dos fretes para a exportação do café e a liberação de mão de obra para a lavoura, mas um excelente negócio em si. A Lei nº 641, promulgada em 26 de junho de 1852, garantia o rendimento de 5% sobre o capital investido a ser pago pelo Império, além de 2% adicionais a serem pagos pelas províncias, tendo em contrapartida vagas metas a serem cumpridas. Todo processo era facilitado por empréstimos estrangeiros, também atraídos pela excelente oportunidade de negócio, como descreve Brito (1961).
- 14 O trânsito dos cafeicultores nas assembleias legislativas provinciais e imperial garantia agilidade na aprovação de concessões, mesmo que o desenho das linhas privilegiasse as fazendas em detrimento dos centros comerciais. No caso de Minas os cafeicultores eram representativos em duas mesorregiões, no Sul e na Zona da Mata. Em relação ao Sul, a Zona da Mata já vinha tirando proveito econômico do café há mais tempo, o que permitiu o grande desenvolvimento de Juiz de Fora. Além disso os matenses gozavam de maior proximidade geográfica tanto com Ouro Preto como com o Rio de Janeiro (Blasenheim, 1982).

Embora capitalizada por fazendeiros da Mata, a Leopoldina tinha fama de gozar de acesso ao mercado de investimentos do Rio. As contribuições relativas de capital matense e carioca são difíceis de medir, já que os legisladores de Minas estavam mais dispostos a apoiar o empreendimento local e a companhia escondia informações sobre investidores do Rio. (Blasenheim, 1995: 97)

- 15 Todas essas condições participaram do nascimento de um grupo de ferrovias nas zonas cafeeiras no entorno do vale do rio Paraíba do Sul, entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, dentre elas a EFL.⁶

Nasce a Estrada de Ferro Leopoldina

- 16 Segundo Siqueira (1938: 126), a Cia. Estrada de Ferro Leopoldina nasce a partir da Lei Provincial (de Minas Gerais) nº 1826 de 10 outubro de 1871. Posteriormente, o Decreto Imperial nº 4914 de 27 de março de 1872 concedeu ao engenheiro Antônio Paulo de Melo Barreto a autorização para formar a companhia, que teria a exclusividade de 50 anos para a exploração de uma ferrovia que deveria ligar as cidades mineiras de Porto Novo da Cunha (Além Paraíba), onde já havia uma ponta de linha da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), a Santa Rita de Meia Pataca (Cataguases) com uma derivação para Leopoldina. A companhia foi consolidada pelo Decreto Imperial nº 4976 em 5 de junho do mesmo ano, que garantiu a subvenção quilométrica ao invés da garantia de juros, e no dia 10 de outubro os estudos foram iniciados pelo engenheiro João Gomes do Val. Sem demora, os estudos para os 38 primeiros quilômetros foram aprovados em fevereiro do ano seguinte, 1873, e logo em seguida as obras foram iniciadas.
- 17 Nada se sabe sobre as condições específicas de construção da Leopoldina, mas, tendo em vista os exemplos encontrados sobre as demais ferrovias, pode-se supor alguns procedimentos pelo que foi descrito por Telles (2011) e Melo (2016). Certamente a escolha da bitola métrica (*narrow gauge*)⁷ permitiu a redução dos custos construtivos, pois, além de um leito mais estreito, os raios mínimos⁸ de curva são também menores, reduzindo os gastos com terraplanagem, dormentes e lastro. As obras se deram em uma área bastante povoada para a época, onde o café já estava estabelecido, o que provavelmente dispensou a construção de acampamentos improvisados no canteiro de obras. A terraplanagem era feita da maneira mais primitiva, fazendo-se uso de ferramentas manuais e tração animal para o deslocamento das cargas, como era de praxe à época (Monteiro Filho, 1945) (Figura 2). O trabalho foi facilitado pelo já avançado grau de desmatamento na região (Dean, 2004). Tudo o mais, excluindo-se da mão de obra local, era trazido de fora daquela região. Os dormentes e o lastro⁹ eram fornecidos nacionalmente e os demais componentes da ferrovia eram todos importados, vinham pela EFDPII e pela própria EFL até o local da obra. As locomotivas provavelmente eram estadunidenses, Baldwin, pois já se mostravam mais adequadas às realidades locais dos que as inglesas. Os trilhos, pregos, parafusos, pontes metálicas e caixas d'água poderiam vir dos EUA ou do Reino Unido. A ausência de pontes longas, viadutos complexos e túneis manteve baixo o custo da obra até o pé da Serra da Mantiqueira.

Figura 2. Construção da EF Central do Brasil em Barbacena, anos 40

Coleção particular do autor, autoria desconhecida

- 18 Com relação às questões fundiárias, o Império havia copiado os EUA nesse aspecto através da Lei Feijó, como ficou conhecido o Decreto Imperial nº 101 de 31 de outubro de 1835. As terras devolutas eram automaticamente concedidas e as demais deviam ser desapropriadas mediante indenização justa aos proprietários. Não foram encontrados registros de conflitos locais, com desfechos fatais ou não, entre a companhia e os sitiante pelos pesquisadores que estudaram a empresa. Após o término da concessão, toda a companhia e seus terrenos eram reconvertidos ao governo central. Em contraste aos estadunidenses, não era praxe a concessão de uma larga faixa para que a empresa pudesse lotear e revender, o que poderia ter estimulado uma maior ocupação das regiões cortadas pelos trilhos. Era apenas garantido um privilégio ou monopólio de zona, ou seja, a proibição da construção de uma linha paralela na faixa de 30 km de cada lado da via.
- 19 No dia 8 de outubro de 1874 foi entregue o trecho entre Porto Novo da Cunha (Além Paraíba) e Volta Grande, km 27, passando por Melo Barreto (São José) e Pântano, km 3 e km 12, respectivamente (Paula, 2000: 90).
- 20 Em seguida, julho de 1877, a estrada chegou a Cataguases passando por Recreio e Vista Alegre, de onde partia o ramal para Leopoldina, cidade que originara o nome da empresa. Foram 117,7 km entregues dentro dos prazos estipulados.
- 21 Naquele mesmo ano, 1877, foi concedido à companhia o privilégio de seguir a linha para o norte até o rio Jequitinhonha (Decreto nº 7051 de 31 de outubro). As obras então seguiram rumo às atuais cidades de Dona Eusébia e Astolfo Dutra a oeste, depois se direcionando para o norte rumo a Ubá. O avanço da ferrovia estancou em São Geraldo, ao pé da Serra da Mantiqueira, 373 metros de altitude, em 1880.

- 22 Como se pode verificar na Figura 3 a linha original da Leopoldina não teve de superar grandes obstáculos naturais até aquele momento, em 1880, variando de altitude gradativamente ao custo de um trajeto mais sinuoso.
- 23 É importante observar que as declividades de uma ferrovia obedecem a regras diferentes de uma rodovia. Enquanto a declividade máxima de uma ferrovia, sua rampa máxima, não deve exceder 5%, ou seja, 2,7° de inclinação em relação ao plano, uma rodovia pode contar com 12% de inclinação. Uma rampa muito inclinada pode fazer com que a locomotiva perca tração, patine e reverta; por essa razão, a Leopoldina manteve 2,5% de rampa máxima (Brito, 1961: 196). A solução para superação de inclinações superiores a 2,5% viria posteriormente com a inclusão de sistemas de tração especial, como o sistema Fell ou Riggenbach.

Figura 3. Estrada de Ferro Leopoldina 1880

Elaboração do autor

- 24 As obras se seguiram em 1885, subindo a Serra de São Geraldo, como é localmente denominada a Serra da Mantiqueira, com muitas voltas para se manter o uso da simples aderência,¹⁰ alcançando Coimbra, a 715 metros de altitude, Viçosa e, no ano seguinte, Ponte Nova. As obras foram interrompidas em 1887, em Dom Silvério (denominada Saúde à época). Seguir a partir dali era infrutífero naquele momento, pois as densidades demográficas entre Ponte Nova e o vale do Jequitinhonha eram baixas e o terreno extremamente movimentado; mesmo considerando a autorização para prosseguir as obras até Itabira do Mato Dentro (Itabira) dada pelo Decreto Imperial nº 8860 de 27 de janeiro de 1883 e segundo um plano divulgado de 1881 (Stuller, 1881).¹¹ É interessante observar que o plano divulgado por Stuller (1881) detalhava mais de uma alternativa de trajeto e, em uma delas, a mais similar com a que foi executada, a linha passava pelo centro de Viçosa (Santa Rita do Turvo à época) o que não ocorreu.

- 25 Como se pode observar nas Figuras 4 e 5, a complexidade da linha e seus custos aumentam sobremaneira na empreitada de superar grandes obstáculos do relevo. Além disso, os trechos de serra aumentam os perigos e reduzem a velocidade das viagens.
- 26 Uma outra frente de expansão foi aberta a partir de Recreio, seguindo também ao norte, em direção a Carangola. Esse outro braço passa por Palma e Barão de Monte Alto, de onde deriva para Muriaé, e para Retiro do Muriaé e Eugenópolis. No ano seguinte, em 1886, a estrada seguiu para Antônio Prado de Minas, Porciúncula, onde se conecta com a Estrada de Ferro Carangola, e Tombos. Em 1888 completou-se o trecho até Carangola, também ao pé da Serra da Mantiqueira. Em toda área coberta pela EFL até esse momento predominava o café, seguido da cana-de-açúcar, como no caso de Ponte Nova.

Figura 4. Expansões da Estrada de Ferro Leopoldina até 1890

Elaboração do autor

Figura 5. Estação Mirante na Serra da Mantiqueira (São Geraldo-MG)

Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br>

As estradas da Estrada de Ferro Leopoldina

- 27 A partir de 1884 a EFL, além de continuar a expansão da sua linha original, começou a adquirir outras empresas que complementavam as suas linhas regionalmente e possuíam a mesma bitola, como poderá se notar na Figura 6, Figura 7 e Figura 8.¹²
- 28 Observando a Figura 6 podemos notar que a EFL, representada pelo número 26, adquiriu a Cia. União Mineira (9) e o Ramal Rio Novo (25), incorporado a essa primeira. No ano seguinte anexa a EF Sumidouro (11) e a EF Pirapitinga (12).
- 29 Em 1887 a empresa começa a adquirir malhas de maior expressão regional. Ela adquire do governo provincial do Rio de Janeiro a EF Cantagallo (8) e a Cia. Ferrocarril Niteroiense (EF Niterói a Macahé, 5), que já havia incorporado a minúscula EF Rio Bonito (7) em 1884. A Leopoldina se encarrega de aproveitar os estudos da Niteroiense e completar o trecho entre Rio Bonito e Macaé na bitola de 110 cm, alargando a linha iniciada pela EF Rio Bonito que era de um metro. Posteriormente todo o trecho entre Niterói e Macaé será rebitolado para um metro.
- 30 Em 1890 a companhia adquire a Juiz de Fora ao Piau (10), Araruama (14) junto à Carangola (19). Também absorve a EF Macahé a Campos (15), que havia adquirido, por sua vez, a EF Campos a São Sebastião (18) e a EF Santo Antônio de Pádua (16), o Ramal de Cantagallo e, por fim, a EF St. Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim (21).
- 31 Essas estradas aumentaram em demasia a complexidade das operações da Leopoldina, pois elas apresentavam diferentes bitolas, 95, 110 e 160 cm, e consequentemente diferentes materiais rodantes, impossibilitando uma economia de escala mais eficaz na aquisição de material. Além disso, a Leopoldina agora tinha de lidar também com o maquinário do dispendioso sistema Fell, que era usado para superar a Serra do Mar na EF Cantagallo.

O sistema da serra era Fell, com trilho central para aplicação das sapatas nas laterais. Portanto, só carros e vagões com este sistema podiam circular pela serra. O foguista aparelhava o fogo em Teodoro de Oliveira e pouco mais tinha a fazer na descida. E lá iam as seções do trem, cada uma com a 0-6-0¹³ rebocando, o foguista apertando o mais que podia o freio central. Em cada carro ou vagão, um guarda-freios¹⁴ ia apertando o freio central. Nos postos Fena e Registro, a 0-6-0 parava sobre uma vala. O foguista descia, retirava de sob a caixa de fumaça duas sapatas de freio central, enfurnava-se sob a 0-6-0 e substituíam as outras duas sapatas gastas. Colocava estas na locomotiva. O maquinista, nesse intervalo, havia cuidado do fogo e olhado o nível da água na caldeira. A seção recomeçava a descida e outra seção do trem parava sobre a vala. Logo, cada seção do trem gastava 6 sapatas nos 13 km que separavam Teodoro de Oliveira da Boca do Mato. Na Boca do Mato as seções do trem eram agrupadas em seções de 4 a 5 carros ou vagões, cada seção rebocada por uma das 0-6-0 da serra, mais uns 7 km até Cachoeiras do Macacu, e o trem era reunido em um só. Uma 4-6-0 o levava até Visconde de Itaboraí e Niterói. Uma 4-6-2 rebocava, ligados aos trens que vinham de Campos (exceto nos trens de passageiros) os carros e vagões leiteiros que iam para o Rio de Janeiro. (Araújo, 1988 *apud* Giesbrecht, 2020)

Figura 6. Trechos construídos e companhias correspondentes.

Elaboração do autor baseado em Rodriguez (2004), Siqueira (1938) e Brito (1961)

Figura 7. Bitolas originais em cada trecho construído

Elaboração do autor baseado em Rodriguez (2004), Siqueira (1938) e Brito (1961)

Figura 8. Companhias ferroviárias incorporadas pelas Leopoldina

Empresa	Formação	Aquisição	Raio Mínimo (m)	Rampa (%)	Bitola (cm)	Km
Cia. E. F. União Mineira	1876	1884	80	3	100	137,2
E. F. Ramal Rio Novo	1881	1884	100	-	100	6,7
E. F. Pirapetinga	1876	1885	100	2,5	100	31
E. F. Sumidouro	1878	1885	90	2,7	100	93,87
E. F. Rio Bonito	1880	1884	80	2,5	100	8,5
E. F. Cantagallo	1856	1887	150	2,8	160/110/100	152,5
Cia. Ferro Carril Niteironense	1871	1887	150	3,5	110	180,7
E. F. São Sebastião a Campos	1868	1889	120	1,5	95	18,2
E. F. Carangola	1873	1890	115	2,5	100	223,5
E. F. St. Ant. de Pádua	1871	1890	100	2,5	95	92,86
E. F. Macahé a Campos	1869	1890	150	1,5	95	96,5
E. F. Barão de Araruama	1877	1890	150	1,5	100	67,56
E. F. Juiz de Fora ao Piau	1880	1890	80	2,2	100	37
E. F. St. Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim	1888	1890	120	2	100	0
E. F. Petrópolis	1852	1898	290	0,18	167	16,32
E. F. Príncipe do Grão-Pará	1881	1898	90	15	100	91,7
E. F. Norte	1882	1898	150	1,5	100	45,3
E. F. Central de Macahé	1891	1898	100	3	100	42,7
E. F. Campista	1894	1902	-	-	100	42,9
Espirito Santo and Caravellas Ry. Co. Lmt.	1898	1907	-	-	-	-
E. F. Sul do Espírito Santo	1896	1908	100	2,5	100	81
E. F. Teresópolis	1890	1931	114	15	110	37,69
E. F. Maricá	1885	1950	100	2,8	76	-
E. F. Itapemirim	1883	-	80	3,5	100	71,2

Fontes: RODRIGUEZ, 2004; SIQUEIRA, 1938, BRITO, 1961.

Rodriguez (2004), Siqueira (1938) e Brito (1961)

- 32 Tendo assumido uma malha tão complexa e diante da crise do Encilhamento (1890-1894), que se seguiu ao fim do período imperial (1889), a empresa começou a enfrentar sérios problemas de solvência. Aproveitando a confusão no sistema financeiro os diretores optaram por dissolver a empresa “sem notificar as autoridades estaduais e nacionais e nem os seus credores e fundaram a Companhia Geral de Estradas de Ferro (Blasenheim, 1995, 107)”. Essa sequência de golpes e fraudes levaram à prisão e fuga de alguns dos diretores, segundo Siqueira (1938: 15).
- 33 Segundo Paula (2000: 93), “a nova diretoria da empresa encontrou uma situação caótica: desorganização administrativa e financeira, agravada pelo péssimo estado de conservação das linhas. As baldeações constantes, avarias, insuficiente material rodante, bitolas de padrões variados, etc. comprometiam o funcionamento mínimo da ferrovia”.
- 34 De posse de novos empréstimos a nova diretoria conseguiu padronizar a 468 km da malha para bitola métrica, bem como adaptar o material rodante. Essa situação se fez possível diante da alta produtividade de café no norte da Zona da Mata mineira. No ano de 1893 a empresa alcançou o ápice do transporte de café, tendo transportado 50,4 milhões de quilos.
- 35 O alívio para a empresa foi encurtado pela Revolta da Armada que, entre 1893 e 1894, paralisou as operações no entorno da Baía de Guanabara, o principal porto da EFL. No mesmo ano, em 1894, uma epidemia de cólera atingiu a região de Porto Novo da Cunha (Além Paraíba), às margens do rio Paraíba do Sul, em uma importante região de conexão da Leopoldina com a antiga EFPDII rebatizada de EF Central do Brasil (EFCB),¹⁵ e isso levou à população a arrancar os trilhos para evitar a propagação da doença. Em Minas Gerais ela destruiu parte das linhas férreas, arrancando trilhos entre Santa Izabel e Recreio e parte de Campo Limpo. Somente no Ramal de Sumidouro foram destruídos 4 quilômetros de linhas. Para completar o quadro, no final desse ano, fortes chuvas interromperam o tráfego, ocasionando descarrilamentos. Alguns trechos ficaram interrompidos durante cinco meses. (Siqueira, 1938:15-16)
- 36 Após tantos infortúnios e problemas administrativos em 1897 a situação da ferrovia havia se tornado insustentável financeira e juridicamente. Dessa forma, a (...) diretoria da empresa, pressionada pelos credores ingleses, inconformados com a mora no pagamento dos juros, ameaçando requerer o sequestro das linhas hipotecadas em garantia do capital e dos prêmios da dívida, propôs três soluções ao governo: a liquidação judicial; a encampação ou a reorganização com base em um empréstimo externo. A "Companhia Estrada de Ferro Leopoldina" entrou então em liquidação forçada, sendo julgado o acordo por sentença de 26/11/1897. (Siqueira, 1938: 15)
- 37 Essa foi uma operação de vultoso investimento, pois naquele ano a Leopoldina registrava um capital de 371.926:600\$ enquanto a soma de toda a indústria do Distrito Federal era de 167.120.000\$.
- 38 Os novos credores ingleses rebatizaram a companhia para *Leopoldina Railway Company* (LRC) em 1898, mas ela manteve publicamente a nomenclatura antiga em português. Já durante a criação da LRC, ela foi incorporada à EF Norte (1), que já havia incorporado a Príncipe de Grão-Pará (3), que, por sua vez, havia absorvido a EF Petrópolis (EF Mauá, 2) e a Central de Macaé (13).

- 39 A complicada situação financeira e jurídica da companhia entre 1890 e 1898 faz com que haja informações desencontradas sobre uma série de acontecimentos, como as incorporações dos diversos ramais, que hora aparecem sendo realizados em 1890, ora em 1898.
- 40 Na década seguinte a LRC adquire as estradas ao norte de Cachoeiro de Itapemirim, a EF Sul do Espírito Santo (24), a Caravellas (23), que na verdade era a Cia. Loyd Brasileira, e a pequena estrada de ferro que ligava Campos dos Goytacazes à foz do Paraíba do Sul, a EF Campista (17). Por fim, em 1931 adquire a EF Therezópolis (4).
- 41 Escapa à LRC a aquisição de apenas três pequenas vias na região, a EF Itapemirim (22), a Itabapoana (20) e a Benevente a Alfredo Chaves (28). A data incorporação da EF Maricá (6) é contestada, mas teria sido incorporada à LRC ao mesmo tempo que a empresa foi encampada pela RFFSA, em 1950.

Leopoldina Railway Company

- 42 A LRC possuía no início do século XX, como é possível identificar na Figura 9, o controle total de toda a malha das regiões cafeeiras e sucro-alcooleiras nos três estados, MG, RJ e ES. Campos dos Goytacazes, principal cidade do Norte Fluminense, tornou-se um importante *hub*, e possuía também em sua área rural várias ferrovias particulares que serviam aos engenhos de açúcar. No Sul do Espírito Santo, Cachoeiro do Itapemirim, também produtora de açúcar e café, também se tornou um importante *hub* da malha da Leopoldina no litoral. Consequentemente a Cia. também possuía o monopólio do transporte entre Minas Gerais e o Espírito Santo, especialmente para o Porto de Vitória. Esse monopólio só seria quebrado em 1936, quando a EF Vitória a Minas seria conectada à capital mineira. Os caminhões e automóveis só se tornariam concorrentes ferozes das ferrovias após a Segunda Guerra Mundial.

Figura 9. Leopoldina Railway Company em 1910

Elaboração do autor

- 43 A Leopoldina inglesa ainda pôde aproveitar alguns bons momentos antes da Crise de 1929, que reduziria sobremaneira o preço do café. Ela conseguiu resolver alguns problemas nas linhas, criando o contorno na Baía de Guanabara passando por Magé e inaugurando a estação Barão de Mauá no centro do Rio de Janeiro e que ainda se encontra lá (Figura 10). Em Minas Gerais criou o ramal para Caratinga partindo de Ponte Nova finalizando o mesmo em 1931, com o café já em decadência. Também em Minas Gerais, finalizou o ramal de Manhuaçu e realizou uma curiosa modificação no traçado da ferrovia em Viçosa no ano de 1914.¹⁶

Figura 10. Pátio de manobras da Estação Barão de Mauá, Rio de Janeiro

Holland (1930)

Figura 11. Estrada de Ferro Leopoldina em 1940

Elaboração do autor

- 44 A LRC operou naquele momento, talvez, a mais complexa malha ferroviária do país, herdada de nada menos que 22 companhias diferentes, atravessando três estados, além da apinhada capital da federação, e com pontas de linha ao norte terminando em

idades mineiras que nunca atingiram qualquer expressão econômica: Dom Silvério, Manhauçu e Caratinga (Figura 11).

- 45 Com a chegada da Segunda Guerra Mundial, tornando impossível a importação de material de reposição e a concorrência do automóvel a empresa que apresentava déficits subsequentes foi estatizada e logo em seguida começou a ser dilapidada.

Dissolução e erradicação

- 46 Durante as décadas de 1950 e 1960 uma série de debates e levantamentos foram realizados no âmbito dos governos estaduais e federais sobre como lidar com a deficitária malha ferroviária do país. A solução encontrada foi a aglutinação das diversas empresas em estatais, mas as erradicações só tomaram forma durante o Regime Militar, tal como relata longamente Paula (2000).
- 47 Em 1957 toda a malha Leopoldina é incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) através da Lei Federal nº 3.115, de 16 de março daquele ano. A partir daí ela foi dilapidada até que restassem apenas uma porção mínima do conjunto original.
- 48 Entre 1960 e 1995 foram erradicados inúmeros ramais através de leis citadas por Paula (2000), restando apenas os troncos principais da ferrovia, como pode ser verificado na Figura 12. Em 1996, dentro de um contexto de desestatização, a malha é cedida para o uso da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que abandona a manutenção de diversos trechos (Figura 13). Em 2003 a FCA é adquirida pela Vale e incorporada à Valor Logística Integrada (VLI). Enquanto a malha ferroviária era arruinada parte do patrimônio arquitetônico foi tombado e distribuído entre particulares, prefeituras e estados.
- 49 Atualmente, segundo relato de moradores da região do Ramal Litoral, a linha se encontra abandonada.

Figura 12. Datas de erradicação dos ramais da LRC

Elaboração do autor baseado em Paula (2000)

Figura 13. Malha referente à EFL em 2000

Elaboração do autor

Considerações finais

- 50 O presente artigo apresenta uma necessária cartografia da EFL, deixando claras, dos pontos de vista espacial e cronológico, as etapas de construção e erradicação de sua extensa malha. Essa cartografia foi construída a partir do cotejamento entre dados históricos, que possuem registros de datas e localidades, e mapas antigos, que apresentam os desenhos das malhas ferroviárias em diferentes datas.
- 51 O amálgama de informações permitiu esclarecer cartograficamente, de forma original, qual empresa foi responsável pela construção de cada trecho que veio a compor a EFL, quais eram as bitolas originais adotadas em cada trecho daquela malha ferroviária e em que momento cada trecho foi erradicado. Essas são informações essenciais para orientar os pesquisadores que resolvam se debriçar sobre a EFL, em específico, ou as ferrovias brasileiras, em geral.
- 52 A partir dessa pesquisa verificou-se que muitas questões ainda podem ser esclarecidas, por exemplo: Quais eram os investidores responsáveis pela ferrovia nas diversas etapas de sua construção? Como se deu a interação da empresa com os atores locais? Quais eram as condições operacionais (fluidez) da ferrovia ao longo do tempo? O que, quando e como eram transportados cargas e passageiros nessa malha? Quais estações deram origem a cidades? Essa ferrovia fez adensar a população ao longo de sua malha?
- 53 Muitas dessas perguntas demandam o acesso aos relatórios originais da empresa, depositados em sua maioria no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, e reportagens da época, disponíveis na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Também demandariam pesquisa em arquivos estrangeiros, especialmente britânicos. As perguntas de caráter mais demográfico demandariam uma extensa pesquisa em dados documentais em anuários estatísticos, por exemplo, que eventualmente fornecem dados sobre os distritos. Os apontamentos e metodologias fornecidos aqui podem ajudar a frutificar outras pesquisas acerca do tema, enriquecendo o conhecimento sobre a formação territorial brasileira.

BIBLIOGRAFIA

- Abreu, Maurício de Almeida. "Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII". *GEOUSP, Espaço e Tempo*, São Paulo, USP, v. 4, n. 1, p. 13-25, 2000.
- Baker, Alan. "'The Dead don't Answer Questionnaires': researching and writing Historical Geography". *Journal of Geography in Higher Education*, v. 21, n. 2, p. 231-243, 1997.
- Blasenheim, Peter Louis. "As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove". *Locus, Revista de História*, Juiz de Fora, MG: Núcleo de História Regional/Editora UFJF, v. 2, n. 2, p. 61-80, 1996.
- Blasenheim, Peter Louis. *A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906*. Doctor of Philosophy. Stanford University/Department of History, 1982.

- Brito, Nascimento. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1961.
- Cooper, Martin. *Brazilian railway culture*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing, 2011.
- Dean, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- Ferreiz, Gilberto. *Colonização de Teresópolis a sombra do Dedo de Deus 1700-1900 da Fazenda March a Teresópolis*. Rio de Janeiro: Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1970. 146p.
- Giesbrecht, Ralph Mennuci. Estações Ferroviárias do Brasil. Boca do Mato, s/d. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_cantagalo/boca.htm> Acesso em: 10 out. 2020.
- Gregory, Ian; Ell, Paul. *Historical GIS: technologies, methodologies and scholarship*. Cambridge: Cambridge Press, 2008.
- Matos, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1974.
- Melo, Josemir Camilo de. *A primeira ferrovia inglesa no Brasil*. The Recife -São Francisco Railway. Recife: Cepe, 2016.
- Monteiro Filho, Jeronymo. *Construção das estradas*. Rio de Janeiro: Scientifica, 1945.
- Paula, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2000.
- Peres, Wanderley. *Estrada de Ferro Therezopolis*. Teresópolis: Pró-Memória Teresópolis, 2009.
- Picanço, Francisco Barreto (1884). *Viação férrea do Brasil: descrição technica e estatistica de todas as nossas estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Typ. E Tilh. De Machado & C.
- Rodrigues, Renan. “Reforma da antiga estação Leopoldina é alvo de disputa judicial”. *O Globo*, 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/reforma-da-antiga-estacao-leopoldina-alvo-de-disputa-judicial-21157493>>. Acesso em: 30 de junho de 2020.
- Rodriguez, Helio Suêvo. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.
- Setti, João Bosco. *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.
- Silva, Marcelo Werner da. *A Formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892*. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.
- Silva, Moacir Moreira Franco. *Geografia das estradas de ferro brasileiras*. In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.
- Siqueira, Edmundo. *Resumo Histórico de The Leopoldina Railway Company, Limited*. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Carioca, 1938.
- Soukef Junior, Antonio. D’Alessio, Vito. *Leopoldina Railway Company: 150 anos de ferrovia no Brasil*. São Paulo: Diaeto, 2005.
- Summerhill, Willian R. *Trilhos do desenvolvimento: As ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913*. São Paulo: Alfaatar. 2018.
- Telles, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: Notícia & Cia, 2011.

Zorzo, Francisco Antônio. “Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850 – 1950)”. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 22, jan./jun., p. 99-115, 2000.

ANEXOS

Anexo

Documentos cartográficos

Brasil. *Comissão da Carta geral do Império* (1875). Carta do Império do Brasil organizada pela Comissão da Carta Geral sob a presidência do general Henrique de Beaurepaire Rohan com a coadjuvação do Exmo. Snr. Barão da Ponte Ribeiro. Rio de Janeiro, RJ: Inst. Heliographico Al Henschel. 1 mapa em 4 partes.

Brazil. *General railroads* (1875). Rio de Janeiro, RJ: Lith. do Imp. Inst. Artístico. 1 mapa, 40,6 x 29,5cm em f. 47,6 x 30,6cm.

Brockes, C. (1880). *Mappa do Imperio do Brazil*: augmentado de dados estatísticos e outras correções resultantes de estudos e melhoramentos recentes. [Rio de Janeiro]: Lith. Angelo & Robin. 1 mapa, col., 61,1 x 64,2cm em f. 63,5 x 67 cm. Escala 1:7.420.440, 1880.

Carvalho, Jose C. de (1887). *Mappa da Provincia do Rio de Janeiro*: mandado organizar pelo presidente da provincia o Exmo. Sr. Dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão para o serviço da imigração. Rio de Janeiro, RJ: Lith. e Typo Lombaerts. 1 mapa, col, 53 x 73. Escala indeterminavel. ((W45°--W40°50' / S20°45'--S23°30')).

Comissão da Carta Geral do Estado (Rio de Janeiro) (1920-1922). *Carta chorographica do Estado do Rio de Janeiro*: mandada organizar pelo presidente do Estado, o exmo. Snr. Dr. Raul de Moraes Veiga para commemorar o centenário da Independencia do Brazil. São Paulo, SP; Rio de Janeiro, RJ: Ypiranga. 1 Mapa em 4 folhas, 97 x 125cm (cada).

Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II (1879). *Planta geral da estrada de ferro D. Pedro II*: e das outras estradas de ferro das provincias do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Gerais do Imperio do Brasil. Rio de Janeiro, RJ: Angelo & Robin. 1 mapa, col, 53 x 117.

Estrada de Ferro Dom Pedro II (1879). *Planta geral da Estrada de Ferro Dom Pedro II e das outras estradas de ferro das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais do Império do Brasil*; Angelo e Robim.

Gierth, C. Arno; Lavaginino, L. F. (1890). *Viação férrea nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Gazeta de Notícias.

IBGE (1958). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasil. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia. 4 mapas. Escala 1:2.500.000.

Koenigswald, Gustav von (1896). *Mappa geral da viação ferrea dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Geraes*. Berlim [Alemanha]: Lith. e Imp. de C. L. Keller. 1 mapa, col., 28,4 x 35,8cm em f. 29,5 x 36,5cm. Escala de 1:1.200.000.

Mappa de todas as estações das estradas de ferro D. Pedro II, S. Paulo e Rio de Janeiro, Santos e Jundiahy (1980). Rio de Janeiro, RJ: Angelo & Robin. 1 mapa, pb.

Meinicke, Edmundo C. (1878). *Planta comparativa da viação ferrea ao norte da província do Rio de Janeiro e a leste da de Minas Geraes*. Rio de Janeiro, RJ: Edmundo C. Meinicke, Lith. a vapor de Angelo & Robin. 1 mapa, col, 47 x 58cm.

Oscheneck, Gustavo (1899). *Planta Geral das estradas de ferro das províncias de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais*. Rio de Janeiro.

Ponte Ribeiro, Duarte da Ponte Ribeiro (1873). *Carta do Império do Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: Lit. Arch. Militar, 1873. 1 mapa, 64 x 63.

Speltz, Alexandre (1885). *Planta Geral das estradas de ferro das províncias de Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais*. Rio de Janeiro.

Stuller, L. (1881). *Carte d'un tracé projeté pour le prologement de la CVie du Chemin de fer Léopoldina*. [S.l.]: [s.n.]. 1 mapa, 229 x 64. Escala 1:20.000. ((W44° - W40° / S17° - S23°)).

Stuller, L. (1881). *Carte d'un tracé projeté pour le prologement de la CVie du Chemin de fer Léopoldina*. [S.l.]: [s.n.]. 1 mapa, 229 x 64. Escala 1:20.000. ((W44° - W40° / S17° - S23°)). Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart485881/cart485881.jpg. Acesso em: 26 mai. 2020.

NOTAS

1. Uma característica recorrente desses textos é a supressão dos nomes estrangeiros das ferrovias. A *São Paulo Railway* aparece referida como Estrada de Ferro Santos a Jundiá.
2. Elaborar um estudo sobre os impactos espaciais da EFL demandaria outro esforço de pesquisa, já que demandaria, por exemplo, elencar as vilas ou cidades surgidas a partir de sua construção.
3. As informações levantadas são quase exclusivamente provenientes de fontes secundárias de diversas origens, uma vez que as fontes primárias, tais como os relatórios da empresa, depositadas no Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, encontravam-se inacessíveis.
4. Não existem bases de dados com a organização dos municípios e suas respectivas populações em 1880, 1890 e 1900.
5. Para saber mais sobre modelos de trilhos consultar DOW, Andrew. *Railway - british track since 1804*. London: Pen and Sword Books, 2014.
6. Ainda não foi realizado um trabalho de pesquisa que permitisse a identificação dos investidores individuais dessa ferrovia, pois Paula (2000) se esquivou dessa tarefa em sua tese sobre a ferrovia e esse não fora o foco do trabalho de Blasenheim (1995).
7. Bitola é a distância entre os dois trilhos que ficam sobre os dormentes. Essa distância é uma das principais características técnicas de uma ferrovia e foi razão de intensos debates técnicos no início da era ferroviária. A bitola métrica, 100 cm, é conhecida como estreita (*narrow*) por ser menor que o padrão (*standard*) inglês com 145 cm.
8. O raio mínimo também é uma importante característica técnica das ferrovias, pois quanto menor o raio, mais fechada é uma curva. Como em uma estrada de automóveis, quanto mais fechadas são as curvas, mais perigosa e menor a velocidade média da viagem.
9. Lastro é a base de pedras sobre o qual são assentados os dormentes e trilhos.
10. Simples aderência é a característica de uma linha que não possui sistemas de tração especial.
11. Esse mapa foi encontrado no acervo da Biblioteca Nacional, mas não se sabe a relação de seus autores com a empresa e tão pouco se sabe a razão de estar descrito em francês, sendo a sua validade oficial uma suposição a partir da data de publicação e compatibilidade entre ele e a linha posteriormente construída.

12. A Figura 8 oferece ao leitor informações complementares sobre as características técnicas das ferrovias e sua quilometragem declarada.

13. 0-6-0 é a indicação do tipo de locomotiva usada, com zero rodas à frente, seis rodas tracionadas e zero rodas atrás. Uma locomotiva com todas as rodas tracionadas indica uma cremalheira, ou seja, uma locomotiva com a função específica de tracionar composições em elevadas declividades.

14. Antes da invenção dos sistemas de freios hidráulicos controlados a partir da locomotiva cada vagão possuía um freio mecânico que precisava ser acionando manualmente, essa função perigosa era executada pelo guarda-freios.

15. Seguindo o espírito revolucionário da nova república, todas as marcas do Império e tinham de ser varridas, o que incluiu o nome da ferrovia.

16. Essa, até onde a pesquisa revelou, foi a única modificação de traçado em toda a malha da Leopoldina.

RESUMOS

A Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) foi uma das maiores companhias ferroviárias do Brasil, mas, apesar dessa grandeza, pouco de sua malha original sobreviveu até o presente. O processo de construção e erradicação de sua imensa malha deixou enormes lacunas na cartografia e na geografia brasileiras, tornando nebulosa a sua influência na formação do território. Através de métodos da Geografia Histórica foi possível reverter esse quadro e gerar novos mapas para a EFL, mostrando sua construção e posterior destruição. O conjunto de mapas revela as etapas de sua edificação, desde a construção de seu trecho original entre Além Paraíba e Leopoldina, a superação da Serra da Mantiqueira, as estradas incorporadas em seu patrimônio, as bitolas originais de todos os trechos e as posteriores fases de erradicações e abandono dos ramais. A história da Leopoldina é apresentada de forma espacializada, permitindo então a sua melhor compreensão.

The Leopoldina Railway Co. (LRC) was one of the largest railway companies in Brazil, but despite this greatness, little of its original network has survived to the present. The process of building and eradicating its immense network left huge gaps in Brazilian cartography and geography, making its influence on the formation of the territory nebulous. Through methods of Historical Geography it was possible to reverse this situation and generate new maps for the LRC, showing its construction and subsequent destruction. The set of maps reveals the stages of its construction, from the building of its original section between Além Paraíba and Leopoldina, the overcoming of Serra da Mantiqueira, the roads incorporated into its heritage, the original gauges of all sections and the subsequent phases of eradication and abandonment of branches. Leopoldina's history is presented in a spatial way, thus allowing its best understanding.

Le chemin de fer Leopoldina était l'une des plus grandes compagnies ferroviaires du Brésil, mais malgré cette grandeur, peu de son réseau d'origine a survécu jusqu'à nos jours. Le processus de construction et d'éradication de son immense réseau a laissé d'énormes lacunes dans la cartographie et la géographie brésiliennes, rendant son influence sur la formation du territoire trouble. Grâce à des méthodes de géographie historique, il a été possible d'inverser cette situation et de générer de nouvelles cartes pour l'Leopoldina, montrant sa construction et sa

destruction ultérieure. L'ensemble des cartes révèle les étapes de sa construction, de la construction de son tronçon d'origine entre Além Paraíba et Leopoldina, le franchissement de la Serra da Mantiqueira, les chemins de fer intégrés à son patrimoine, les jauges originales de toutes les sections et les phases ultérieures de éradication et abandon des extensions. L'histoire de Leopoldina est présentée de manière spatialisée, permettant ainsi une meilleure compréhension.

El ferrocarril de Leopoldina fue una de las compañías ferroviarias más grandes de Brasil, pero a pesar de esta grandeza, poco de su red original ha sobrevivido hasta el presente. El proceso de construcción y erradicación de su inmensa red dejó enormes brechas en la cartografía y la geografía brasileñas, haciendo que su influencia en la formación del territorio se nublara. A través de métodos de Geografía Histórica, fue posible revertir esta situación y generar nuevos mapas para el Leopoldina, mostrando su construcción y posterior destrucción. El conjunto de mapas revela las etapas de su construcción, desde la creación de su sección original entre Além Paraíba y Leopoldina, la superación de la Serra da Mantiqueira, las carreteras incorporadas a su patrimonio, los indicadores originales de todas las secciones y las fases posteriores de erradicación y abandono de extensiones. La historia de Leopoldina se presenta de forma espacializada, lo que permite una mejor comprensión.

ÍNDICE

Keywords: cartography, railroad, Leopoldina

Índice cronológico: 1872-2020

Palabras claves: cartografia, ferrocarril, Leopoldina

Palavras-chave: cartografia, estrada de ferro, Leopoldina

Mots-clés: cartographie, chemin de fer, Leopoldina

Índice geográfico: Rio de Janeiro

AUTOR

ANDRÉ SIMPLÍCIO CARVALHO

Dr. em Geografia pela UFMG, Pós-Doutorando em Geografia pela UFSC (Bolsista CNPq). E-mail: simplicio87@yahoo.com.br