



Ciências Exatas e da Terra

A PARTICIPAÇÃO DA COMPANHIA LEOPOLDINA NAS INTERAÇÕES ESPACIAIS DA REGIÃO NORTE FLUMINENSE, 1900-1930

Gabriel Olavo Francisco Forti, Marcelo Werner da Silva, Ana Carolina Soares Cruz

O presente trabalho busca analisar e compreender o desenvolvimento da Companhia Leopoldina na região Norte Fluminense, no período de 1900 a 1930. A região Norte Fluminense, como todo o Sudeste, foi marcado pelo mercado agroexportador, onde a cana-de-açúcar e os produtos de gêneros alimentícios se destacavam. As linhas ferroviárias da região apresentavam uma peculiaridade quanto sua espacialização: as linhas se encontravam desconexas. A partir de 1889, a Companhia Leopoldina (empresa de capital brasileiro) comprou várias linhas da região e passou a incorporar estas linhas, com o propósito de unificar e racionalizar os serviços de operação e manutenção. A Companhia adquiriu 22 empresas ferroviárias, dando seqüência a vários projetos de construção e ampliação relativa aos planos de transporte traçado pela antiga Companhia Leopoldina, de capital brasileiro. A rede da Leopoldina Railway Company, de capital inglês, formava um sistema de viação bastante desenvolvido que abrangia os estados, do Rio de Janeiro, o sul do Espírito Santo e a parte leste de Minas Gerais denominada Zona da Mata. A companhia era constituída por estradas de ferro sujeitas a regimes diversos, dependendo umas do Governo da União e outras dos estados supracitados. Em 1908, a extensão total em tráfego das linhas da Companhia era de 2.485,364 km, sendo, 848,987 km em Minas Gerais; 242,168 km no Espírito Santo; e 1.394,209 km no Rio de Janeiro. Em 1909, o Brasil contava com 19.536,908 km de estradas de ferro em tráfego, sendo, 4.431,633 em construção e 5.218,606 km com estudos aprovados. Em relação às linhas transferidas e construídas, a Companhia Leopoldina chegou, em 1931, a uma extensão de aproximadamente 3.086 km. Entretanto, a partir da década de 1930, o Brasil adotou o modelo nacional-desenvolvimentista, que se baseava no crescimento do mercado interno. Este novo modelo consolidou mudanças substanciais na economia, bem como nos transportes, que preferencialmente passou a optar pelas rodovias. Os caminhões forneciam maior mobilidade, chegando a lugares que as ferrovias jamais poderiam penetrar. Ocorreu ainda neste período à inserção do Brasil na industrialização. Em conseqüência disto, o setor ferroviário entra em progressiva estagnação e logo em decadência. Por fim, o presente trabalho foi realizado na perspectiva da Geografia Histórica e do método de periodizações, o que possibilitou compreender o desenvolvimento da Companhia Leopoldina na região Norte Fluminense, no período analisado.

Palavras-chave: Ferrovias, Interações Espaciais

Instituição de fomento: FAPERJ/UFF