

**Entre Trilhos e Promessas: Os primeiros dez anos  
da Companhia de Estradas de Ferro D. Pedro II sob  
uma direção inesperada**

**Between Rails and Promises: The first ten years of the D. Pedro II  
Railway Company under auspicious direction**

*Miguel Vitor de Araujo Vieira*<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Licenciado e bacharel em História e mestrando e Ciências Sociais. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. E-mail para contato: miguel.vitor@educacao.mg.gov.br  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-6056-5019>

## RESUMO

No contexto da segunda metade do século XIX, Cristiano Benedito Ottoni, figura destacada como engenheiro, professor, político e administrador, ocupou um espaço central nas iniciativas voltadas ao progresso material do Brasil. Tanto como o primeiro dirigente da Companhia de Estradas de Ferro Pedro II de 1855 a 1865 quanto como político, tendo sido profundamente influenciado pelas experiências européias e norte-americanas de modernidade. Este artigo explora a implementação e consolidação da Companhia, examinando suas contradições, alcance e grupos de interesse envolvidos. As fontes principais analisadas incluem as obras de Ottoni, "O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil" (1859) e sua "Autobiografia" (1870). O objetivo é compreender a significância real da companhia para a implementação ferroviária e o papel desempenhado por Ottoni durante sua gestão.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia; modernidade; progresso; Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II.

## ABSTRACT

In the context of the second half of the 19th century, Cristiano Benedito Ottoni, a prominent figure as an engineer, teacher, politician and administrator, occupied a central space in initiatives aimed at material progress in Brazil. Both as the first leader of the Pedro II Railway Company from 1855 to 1865 and as a politician, having been deeply influenced by European and North American experiences of modernity. This article explores the implementation and consolidation of the Company, examining its contradictions, scope and interest groups involved. The main sources analyzed include Ottoni's works, "The Future of Railways in Brazil" (1859) and his "Autobiography" (1870). The objective is to understand the company's real significance for railway implementation and the real role played by Ottoni during his management.

**KEY WORDS:** Railroad; modernity; progress; D. Pedro II Railway Company.

## **Caminhos da Mudança: breve contextualização de um Brasil que se pretendia moderno**

No século XIX o Brasil era um país essencialmente agrícola, com cerca de 80% da população se dedicando ao setor. O café, durante o período de 1821 a 1900, se tornou o principal produto de exportação do país de acordo com Fausto (2002). Com o avançar do plantio de café na segunda metade do século XIX houve a efetivação do desenvolvimento econômico do Centro-Sul e o declínio do Nordeste. Nessas circunstâncias, parte significativa dos escravizados foi remanejada para as regiões cafeeiras em expansão. Nesse contexto existiu também uma alta demanda pela produção de alimentos para a subsistência. No entanto Fausto (2002) aponta que mesmo com a expansão da agricultura cafeeira persistia o problema da não integração territorial e econômica do país, apesar do relativo avanço dos transportes com as ferrovias.

O complexo cafeeiro abrangia diversas atividades que foram deslocadas devido à reconfiguração que a economia do café provocou no país, fazendo do Centro-Sul parte central. Em função dessas transformações, os portos foram reformados e ampliados, assim como novos empregos surgiram, o que em certa medida, reorientou a organização do país. No entanto, não aconteceu repentinamente, foi um processo que levou anos. A decadência econômica do Nordeste e o fortalecimento da região centro-sul resultaram em uma mudança concreta na organização da sociedade brasileira por volta da década de 1870. Nesse contexto, o surgimento de diversos trechos ferroviários foi uma resposta para os investimentos em escoamento da produção cafeeira. A ocupação de áreas distantes dos portos de exportação foi facilitada.

Uma verdadeira revolução se operava na economia cafeeira: capitais liberados, braços até então desviados da lavoura porque aplicados ao transporte e que podiam agora voltar-se para culturas: maior rapidez de comunicações; maior capacidade de transporte; mais baixos fretes; melhor

conservação do produto que apresentava superior qualidade e obtinha mais altos preços no mercado internacional: portanto possibilidades de maiores lucros para os proprietários: novas perspectivas para o trabalho livre. (COSTA, 1999, p. 219).

Nesse contexto, especialmente na segunda metade do século XIX, Cristiano B. Ottoni, um engenheiro, professor, político e administrador mineiro, esteve diretamente envolvido na política e nas medidas que visavam o progresso material da nação. No início dos anos 1850 iniciou sua atuação na Companhia Estrada de Ferro Pedro II, encarregado da construção e organização de ferrovias para a integração das províncias brasileiras. Em 1855 assumiu o cargo, de forma inesperada, como primeiro diretor da Companhia, desempenhando-o por uma década. Nos papéis que desempenhou posteriormente, especialmente como Senador pelo Espírito Santo (1879-1889) sustentou a importância de investimentos e inovações nesse meio de transporte, pois acreditava ser crucial para o progresso econômico e social do Império. Além do já exposto, foi profundamente inspirado pelas experiências européias e norte-americanas de modernidade.

Assim sendo, o principal objetivo deste artigo é investigar a significância da Companhia de Estradas de Ferro Pedro II no contexto do desenvolvimento ferroviário no Brasil durante a segunda metade do século XIX, bem como o papel central desempenhado por Cristiano Benedito Ottoni em sua implementação e consolidação. Ao analisar as contribuições de Ottoni, tanto na esfera técnica quanto na política, busca-se entender como suas iniciativas e visões modernizadoras estão alinhadas com a noção de modernidade europeia e de que modo influenciaram a organização da sociedade brasileira em um período de transformações. Além disso, é preciso delinear as contradições e os desafios enfrentados pela Companhia, bem como os interesses variados que moldaram a trajetória do sujeito histórico.

Para atingir os objetivos propostos, este estudo adotou uma abordagem histórica-analítica, baseada na revisão e interpretação de fontes primárias e secundárias. As principais fontes analisadas incluem as obras de Cristiano Benedito Ottoni, "O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil" (1859) e sua "Autobiografia" (1870). Essas fontes foram complementadas com literatura secundária sobre a economia cafeeira, a história das ferrovias no Brasil e sobre a noção de modernidade. A metodologia envolve uma análise crítica e comparativa dessas fontes, buscando identificar as motivações, estratégias e impactos das ações de Ottoni e da Companhia no cenário econômico e social brasileiro do século XIX. Ademais, a dimensão da mentalidade, isto é, a noção que se recebia da Europa e dos EUA e em larga medida era absorvida pela elite dirigente, de modernidade, progresso e civilização, sempre é levada em consideração para uma análise contundente das transformações no Brasil de meados do século XIX.

Portanto, a questão central que orienta este artigo é: qual foi a real significância da Companhia de Estradas de Ferro Pedro II para a infraestrutura ferroviária e o desenvolvimento do Brasil no século XIX, e como Cristiano Benedito Ottoni participou desse processo estando em uma posição de destaque? Para responder a essa questão, foi preciso explorar não apenas as realizações técnicas e administrativas de Ottoni, mas também as influências culturais e políticas que moldaram suas decisões e estratégias. Este estudo pretende, assim, chamar atenção para as dinâmicas complexas entre progresso tecnológico, política interna e desenvolvimento econômico e social, oferecendo uma compreensão mais aprofundada do papel das ferrovias na transformação do Brasil imperial.

## **Uma Companhia nascida sob “maus auspícios”, um engenheiro arrojado e a expectativa de uma malha férrea no Brasil**

Ao abordar o contexto de meados do século XIX no Brasil, é fundamental considerar os processos de modernidade periférica que caracterizaram esse período. Embora as iniciativas de modernização, como a implementação de ferrovias, trouxessem uma aparência estética modernizadora, elas frequentemente coexistiam com práticas conservadoras disfarçadas de reformas modernas. Esse fenômeno, conforme analisado por Cedro (2016), revela que a modernidade nas cidades latino-americanas deve ser compreendida dentro de um paradigma mais amplo de modernidade periférica. Essa noção abrange não apenas as transformações econômicas e urbanas, mas também as estéticas e culturais, refletindo um itinerário de modernização que, apesar de sua aparência inovadora, muitas vezes preservava elementos tradicionais e conservadores. Nesse sentido, não se pode esquecer a dimensão simbólica que os trilhos carregavam, evidenciada abaixo:

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuía, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidos e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a ideia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel [...]. (ARRUDA, 2000, p. 107).

A modernidade, em um sentido mais amplo, conforme refletida por Berman (2007), é caracterizada por um ambiente que oferece a promessa de aventura, poder, alegria, crescimento e a transformação pessoal e do entorno. No entanto, essa mesma modernidade ameaça dismantelar tudo o que possuímos, conhecemos e somos. Esse paradoxo, descrito por Berman, revela-se

como uma unidade de desunidade, onde somos lançados em um turbilhão de desintegração e mudança constante, permeado por luta, contradição, ambiguidade e angústia. Esse conceito se aplica diretamente ao período e objeto de análise abordado. A busca pela modernização e progresso material, coexistiam com as tensões e desafios inerentes a um país em transição..

Assim, a gestão de Cristiano Benedito Ottoni na Companhia de Estradas de Ferro Pedro II insere-se nesse contexto de expectativa de modernidade. Sua atuação, influenciada pelas experiências européias e norte-americanas, visava modernizar a infraestrutura de transporte no Brasil. Mais do que isso, era um contexto em que a noção de progresso, desenvolvimento e civilização promovida pela Revolução Industrial chegava com força em parcelas dirigentes da sociedade brasileira. No entanto, a implementação dessas ideias enfrentou as complexidades e limitações próprias de uma nação em desenvolvimento e com suas particularidades. As reformas promovidas por Ottoni e seus contemporâneos buscaram alinhar o Brasil ao modelo de progresso das nações centrais, mas sempre esbarraram nas particularidades socioeconômicas e culturais locais. Dessa forma, a modernidade ferroviária brasileira, ao mesmo tempo em que avançava em direção a um futuro mais integrado e eficiente, revelava também as contradições e os desafios de uma modernização restrita a uma elite dirigente, que ignorava particularidades nacionais frente a uma perspectiva idealizada de civilização.

Em um período em que a escravidão ainda era uma instituição vigente no Brasil, assistiu-se à expansão expressiva das linhas ferroviárias, vistas como um símbolo do avanço material das nações ocidentais. Esse investimento em ferrovias era interpretado como um alinhamento com o ideal de progresso. Conforme Borges (2011) discute, houve uma verdadeira "coqueluche ferroviária" no ocidente, posicionando as estradas de ferro, após a invenção da máquina a vapor, como uma das maiores conquistas da Revolução Industrial.

Essas infraestruturas ferroviárias foram fundamentais para impulsionar o capitalismo industrial no século XIX, promovendo uma maior circulação de mercadorias e acelerando a produção de capital (Reis, 2019). Assim, as ferrovias não apenas facilitaram a integração econômica e territorial, mas também transformaram radicalmente as dinâmicas socioeconômicas, evidenciando as tensões e contradições entre modernidade e práticas como a escravidão.

As influências de Ottoni foram tanto no sentido mais amplo do cenário nacional e global, como também, internas. No final da década de 1840 os liberais<sup>2</sup> se sentiam inoperantes e desanimados pela falta de coesão, em detrimento de aprovações conservadoras<sup>3</sup> significativas. Teófilo Ottoni, irmão mais velho de Cristiano Ottoni, se afastou da política, focando-se no desejo de explorar o Vale do Rio Mucuri, região nordeste de Minas Gerais e limítrofe entre as províncias do Espírito Santo e da Bahia. (DUARTE, 1998). Enquanto os Vales dos rios Doce, Pardo e Jequitinhonha já haviam sido desbravados, o Vale do Mucuri ainda não havia sido alcançado. As tribos remanescentes da matança e da catequização promovidas pelos exploradores portugueses e brasileiros, consideradas as mais resistentes, se encontravam nesta região. Uma das ideias mais arrojadas foi em torno da Vila de Filadélfia, atual cidade de Teófilo Ottoni, fundada no meio da mata do Vale do Mucuri. Foi inaugurada em 1852 com um sentimento de promoção da liberdade, inspirado em *William Penn*, o *quaker* fundador da cidade americana em 1682 de mesmo nome. (DUARTE, 1998).

---

<sup>2</sup> Os liberais eram formados, em sua maioria, por profissionais liberais urbanos e agricultores ligados ao mercado interno. Defendiam maior descentralização política, na expectativa que as províncias tivessem maior autonomia, em um modelo federativo. Colocavam-se ainda em oposição ao Poder Moderador exercido pelo imperador e ao Senado Vitalício (MATTOS, 1999).

<sup>3</sup> Os Conservadores, tinha em seus quadros burocratas do Estado, fazendeiros ligados às lavouras de exportação e os grandes comerciantes. Eram favoráveis a uma maior centralização política em torno do Poder Executivo, o que significava diminuir ainda mais a autonomia das províncias (MATTOS, 1999).

T. Ottoni, possivelmente, pensava nas regiões de fronteira ao relacioná-las com a conquista do Oeste dos Estados Unidos. Trata-se da lógica do avanço rumo a um lugar considerado desordenado, mas que tinha potencial para ser civilizado. Trata-se de uma defesa recorrente por parte da elite dirigente da do período, que associava a ideia do progresso diretamente associada com a necessidade de levar a civilização ao outro, na expectativa de reproduzir a modernidade européia e norte-americana. Não por acaso, T. Ottoni era um grande admirador do emblemático político americano Thomas Jefferson. (DUARTE, 1998). Em sua empreitada na criação da Vila de Filadélfia, inúmeros contratemplos surgiram na aplicação da lei, e analisar tais situações extrapola a temática e os propósitos deste artigo. Mas, o que é importante perceber é como a modernidade era entendida por um personagem muito próximo daquele que compõem o objeto da pesquisa.

Todas as iniciativas de Teófilo Ottoni apontam no sentido de uma mudança a originar-se na sociedade civil, já que a vida política institucional se fechara como espaço possível para a construção da liberdade. O trabalho, a conquista, o espírito empreendedor, a esperança de uma vida de possibilidades, estes seriam os impulsos de transformação social e de educação para o exercício da cidadania. (DUARTE, 1998, p. 117).

Cristiano Ottoni, como o irmão mais velho ao avançar pelo Vale do Mucuri, entendia que o Brasil deveria promover avanços civilizacionais, o que significou forte apego à ideia de progresso e ao sentimento de promoção da liberdade. Para ele, a promoção desses valores estava diretamente associada com o desenvolvimento material, logo, com uma malha ferroviária forte, capaz de integrar as províncias, proporcionando velocidade e capacidade de carga para o aquecimento da economia. Além disso, esteve ativo na produção do Manifesto Republicano (1870), documento que criticava a centralização de poder e que atribuía culpa à monarquia pelos problemas que passava na nação.

Quando oportuno exigia maior autonomia das províncias e apontava a República como possível solução. (OTTONI, 1859).

Segundo Borges (2011), a indústria ferroviária cresceu e representou para a economia moderna vantagens inestimáveis, principalmente para o grande investidor. Por consequência, as ferrovias também eram um meio de exercer a dominação e uma expressão do sistema capitalista avançando na América Latina. Para Hobsbawm (2011), nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias; nunca outra invenção revelará para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade da Nova Era.

A concessão para a construção da primeira linha férrea no Brasil envolveu disputas políticas. Uma das primeiras foi em torno do interesse de lideranças conservadoras em conceder o benefício aos Teixeira Leite, família de posses e com significativa influência. Na década passada, de 1840, havia assegurado maioria no colégio eleitoral fluminense de Vassouras aos conservadores e, portanto, “cabia” um gesto de retribuição política.

Embora o resultado da relação família e partido parecesse óbvio, a concessão não foi oferecida, ao passo que os Teixeira fizeram despesas relacionando-se com capitalistas ingleses, segundo Ottoni (1983). Teria havido um arrendamento por parte do ministro Gonçalves Martins que mais tarde se tornou Visconde de São Lourenço, para que houvesse uma concessão direcionada em que Mauá e Pimenta Bueno fossem dos beneficiados, mesmo tendo outros sujeitos interessados em concorrer, são exemplos, Cochrane, Teófilo Ottoni e do Visconde de Barbacena. (OTTONI, 1983).

Nunca soube eu em que se baseou esta deliberação. Mauá e Pimenta Bueno obtiveram sem concorrência a concessão de S. Paulo, Muniz Barreto, a da Bahia, outros a de Pernambuco; e todos venderam seus privilégios às respectivas companhias: só não puderam conseguir o mesmo para o Rio de Janeiro os

Teixeira Leite, que entretanto, tinham mais títulos do que qualquer dos outros! (OTONNI, 1983, p. 74).

A negativa do governo às variadas propostas teria afetado a relação diplomática em Londres que, mesmo tendo sido lançada a Companhia no mercado inglês em 1853 através da negociação com banqueiros, mais adiante, com a justificativa da alta de juros, teriam rescindido o contrato. Para Ottoni (1983) essa movimentação se deu, principalmente, pelos desafios que o engenheiro enviado Chappmann, teria encontrado na Serra do Mar.

Entretanto, com a rescisão do contrato com os banqueiros foi concedido ao empresário inglês Ed. Price o trecho a ser construído do Rio de Janeiro a Belém. Ottoni (1983) em sua autobiografia reclama que o contrato era muito frágil, deixando o governo desarmado e oferecendo ao empresário um nível de autonomia perigoso em detrimento da necessária fiscalização. Nessa altura, a lei de 26 de junho de 1852 já havia sido alterada, passando de 5% para 7% de juros que onerava o tesouro em favor de Companhias que assumissem estradas de ferro. Para Ottoni (1983), essa mudança foi extremamente prejudicial aos caminhos de ferro, tendo sido os da Bahia um exemplo, visto que o tráfego, em decorrência dos 7%, há alguns anos oferecia *déficit*.

Em 1855, com o avanço das discussões naquela década sobre as ferrovias e, especialmente em decorrência do contrato *Price*, o Governo Imperial se mobilizou para que uma Companhia fosse organizada. Para Ottoni (1983), essa organização nasceu “sob maus auspícios”, pois esse surgimento estava atrelado a um contrato prejudicial ao império que, além de ter dispositivos que podiam causar fuga de capital, possuía regras “mal combinadas”.

(...) 10 de maio de 1855 publicou os atos orgânicos da empresa, estatuto, contrato com o governo, etc. Por editais convocou subscritores de ações, declarando que pelo fato da subscrição seriam considerados aceitos pelos acionistas os atos publicados,

ficando a companhia definitivamente organizada (OTTONI, 1983, p. 76).

A Companhia de Estradas de Ferro D. Pedro II nasceu do desejo de alcançar, com as linhas férreas, as margens do rio Paraíba do Sul, e mais adiante, que se desdobrassem para as províncias de Minas Gerais e São Paulo. Surgiu em um período em que a produção do café estava no apogeu e demandava um transporte mais eficiente. Com isso, Marinho (2015) entende que a Companhia foi resultado do conflito entre sociedade e governo, que já se estendia desde a década de 1830 com as tensões que pautavam a discussão a respeito do caminho de ferro que seria capaz de transpor a Serra do Mar.

Ferrovias e outros melhoramentos de infraestrutura que já vinham sendo pensados antes começavam a sair do papel, ou melhor, foram retomadas a partir de 1848, em grande medida, a partir de uma linha política conservadora e modernizante, impressa pela trindade saquarema, a exemplo do Decreto nº 641, de 26 de julho de 1852, que reorganizou a concessão de linhas férreas para integrar a corte, a região do Vale do Paraíba e as províncias de São Paulo e Minas Gerais através da Serra do Mar. (MARINHO, 2015, p. 208).

Criada a organização era função dos acionistas elegerem cinco diretores. Ottoni (1983) indica que, nesse momento, além de faltar pessoas com conhecimento suficiente para tal posto, havia uma incredulidade na capacidade da companhia de dar lucro, especialmente, por parte dos que ele considerava estadistas. Cita alguns exemplos como: a descrença do Marquês de Paraná que via os caminhos de ferro como uma utopia, além de se sentir pressionado pelos Teixeira Leite.

Vasconcelos, tinha tamanha descrença na iniciativa, pois entendia que não havia demanda para os trens, em sua concepção ficariam parados na maior parte do tempo. Entretanto, os atos de concessões seguiam sendo discutidos com o Conselheiro Pedreira - o ministro do império, e a diretoria provisória.

Dos impasses que se colocavam, um deles dizia respeito à reversão ao Estado da concessão, o que levou à criação de uma anuidade correspondente à renda gerada pelas estradas de ferro; o outro, segundo Ottoni (1983), teria ouvido de Dr. Furquim, quem considerava entendedor do assunto, e teria dito que faltava estudos concretos e conhecimento de causa dos envolvidos.

Não havia estudos técnicos nem orçamentos: mas Furquim que tinha alguma erudição na especialidade, e conhecia praticamente o terreno e as distâncias, procurava avaliar, tanto por légua na planície aquém da Serra, tanto na Cordilheira, tanto além, etc. Todos os cálculos excediam a 40.000:000\$00. O Paraná arbitrariamente e sem base, propunha garantir só 30.000:000\$00. (OTTONI, 1983, p. 77).

Foi pois a determinação do capital um puro arbítrio: mas, ou acaso ou adivinhação do grande Marquês, seria ele suficientíssimo, sem os excessos do contrato de Londres para a primeira seção. Estudos posteriores o demonstraram. (OTTONI, 1983, p. 77).

Mesmo com os impasses acima relatados foi eleita a diretoria da Companhia e João Faro, visconde do Rio Bonito, foi o escolhido como presidente. Ao não aceitar o cargo, o deixou vago, restando a Ottoni assumi-lo, pois havia sido nomeado como vice. Destaca que era um estudioso com capacitações teóricas e estava alheio às discussões sobre ferrovias que precederam a decretação de 1855. Entretanto, tinha precedentes, o que pesava a favor. Embora expressasse que tinha desejo de trabalhar nesse segmento, a ambição era a de atuar como engenheiro, pois poderia experimentar o vasto conhecimento teórico que possuía, pondo-o em prática. Posto isso, Ottoni (1983) declara que não provinha do cargo de presidente, mas contrariaram a vocação dele, dando o primeiro lugar para o qual estava mal preparado. A diretoria, nomeada pelos acionistas, indicada na tabela abaixo, era composta por cinco pessoas que, segundo Ottoni (1983), nenhuma delas, incluindo ele, era capacitada para dirigir uma empresa de estradas de ferro.

Tabela 1 - Diretoria da Companhia de Estradas de Ferro Pedro II

Cristiano Benedito Ottoni
Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo
Dr. Jerônimo José Teixeira Júnior
Desembargador Alexandre Joaquim de Siqueira
Comendador João Batista da Fonseca

Fonte: Tabela elaborada pelo autor

Em 1855, o decreto nº 1.599 aprovou os estatutos da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II e, a partir dele, ficava definido que a organização funcionaria como uma sociedade composta por acionistas. O estatuto estabelecia, de forma objetiva, todas as regras que orientavam a implantação de linhas férreas. São exemplos disso direitos e deveres dos acionistas, a composição da assembleia geral de acionistas, os critérios para juros, os dividendos e lucros que fossem gerados. Além disso, o estatuto definiu qual seria o trajeto da ferrovia que começaria no Rio de Janeiro em um ponto definido pelo governo, passando pelos municípios da Corte. Mais adiante seria direcionada a Serra do Mar e se dividiria em dois ramais, um voltado para o povoado de Cachoeira em São Paulo e o outro aos limites entre Rio de Janeiro e Minas Gerais no Porto Novo do Cunha. (MATTOS, 1995).

Não demorou para que as obras começassem, mas foi em 1858, três anos após o início da gestão de Ottoni e da criação da Companhia, que se inaugurou a seção que ligava a *Estação Aclamação* na cidade do Rio de Janeiro à Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu atual Queimados, num total de 48,21 quilômetros. Nesse período constata-se a existência de cinco estações em funcionamento, são elas: *Estação do Campo* ou *Estação da Corte* (na década de 1920 vai passar a ser chamada de Central do Brasil), *Maxambomba* (atual Nova Iguaçu), *Engenho Novo*, *Queimados* (na província do Rio de Janeiro) e *Cascadura* (todas no município da corte).

Figura 1: Tabela de Partida e de Chegada de Trens de Passageiro

Tabela da partida e chegada dos trens de passageiros nas diversas estações, nos domingos e dias santificados, que regeirá do 1º de Agosto em diante.

DE MANHÃ.

*Da corte a Macacos.*

Estações.	Chegada.		Partida.	
	hs.	ms.	hs.	ms.
Côrte . . . . .	8	—	8	— 0
S. Christovão. . . . .	8	— 8	8	— 10
Engenho-Novo . . . . .	8	— 20	8	— 25
Cascadura. . . . .	8	— 38	8	— 43
Sapopemba . . . . .	8	— 53	8	— 56
Maxambomba . . . . .	9	— 19	9	— 24
Queimados . . . . .	9	— 49	9	— 54
Belém . . . . .	10	— 15	10	— 25
Macacos . . . . .	10	— 39		—

DE TARDE.

*De Macacos á corte.*

Estações.	Chegada.		Partida.	
	hs.	ms.	hs.	ms.
Macacos . . . . .		—	3	— 36
Belém. . . . .	3	— 50	4	— 0
Queimados . . . . .	4	— 20	4	— 25
Maxambomba . . . . .	4	— 50	4	— 55
Sapopemba . . . . .	5	— 15	5	— 21
Cascadura. . . . .	5	— 31	5	— 36
Engenho-Novo . . . . .	5	— 48	5	— 53
S. Christovão. . . . .	6	— 3	6	— 6
Côrte . . . . .	6	— 15		—

Fonte: Patrimônio Belga no Brasil (2014)

Em novembro de 1858 a estrada de ferro alcançou Belém, na parte inferior da Serra do Mar. Em 1860 o ramal de Macacos foi concluído a partir de Japeri que representou um passo importante para a guinada da Estrada de Ferro D. Pedro II rumo à transposição da Serra do Mar. Realizar essa obra, considerada por muitos, impossível, representava estar em consonância com o progresso e projetar as ferrovias no futuro.

Eu não construo Estrada para o Brasil de hoje, mas para o Brasil do futuro. Não podemos dividir os trens. É preciso que os trens que correm na baixada galguem a Serra para correr no planalto, senão, não haverá desenvolvimento econômico possível para as províncias de Minas e de São Paulo. (OTTONI, 1859, n. p).

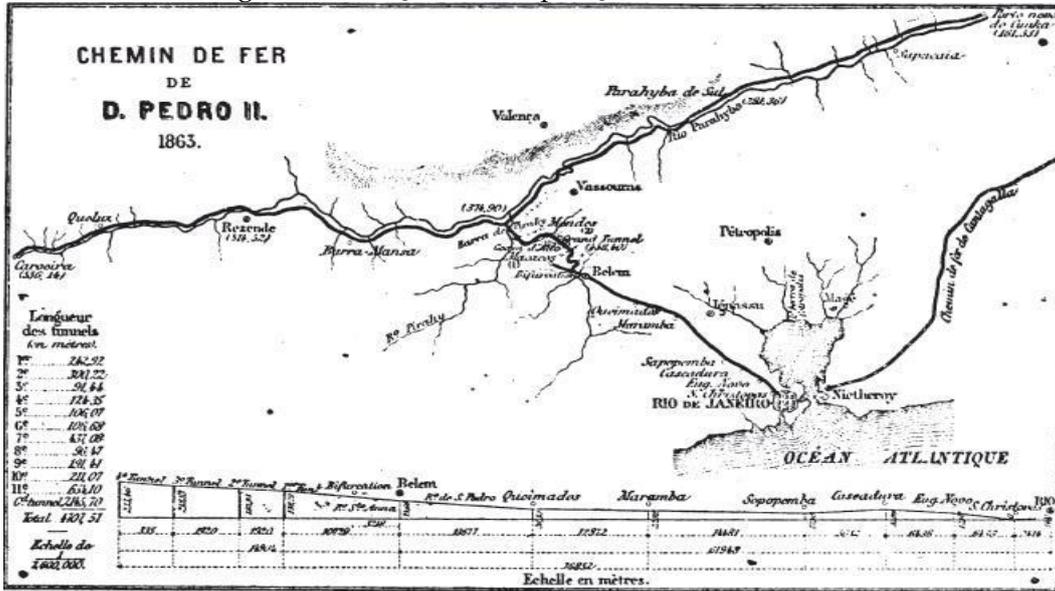
A engenharia ferroviária se propôs ao desafio de transpor os 412 metros de altura da Serra do Mar e para tal foi necessária a construção de monumentais aterros, cortes e perfurações de túneis com destaque ao túnel de número 12 que

levou 7 anos para ficar pronto, com 2.236 metros de extensão e “261/8 palmos” de altura.

O trajeto da ferrovia também continuou crescendo, alcançando Porto Novo do Cunha em 1871. No sentido São Paulo, os primeiros quilômetros começaram a ser inaugurados também em 1871, sendo as obras completadas até Cachoeira em 1875. Nesse mesmo ano foi inaugurado o trecho da ferrovia até Juiz de Fora, do ramal denominado Linha do Centro. Esse ramal deveria partir de Entre Rios, seguir pelo Vale do Paraíba e atravessar a Serra da Mantiqueira em direção ao Planalto de Barbacena, ponto de convergência dos Vales do São Francisco, do Rio Doce e do Rio Grande, que englobava quatro quintos do território mineiro. A ferrovia alcançou Barbacena em 1880, e Ouro Preto, então capital da província, em 1888. (MATOS, 1995, p. 53-54).

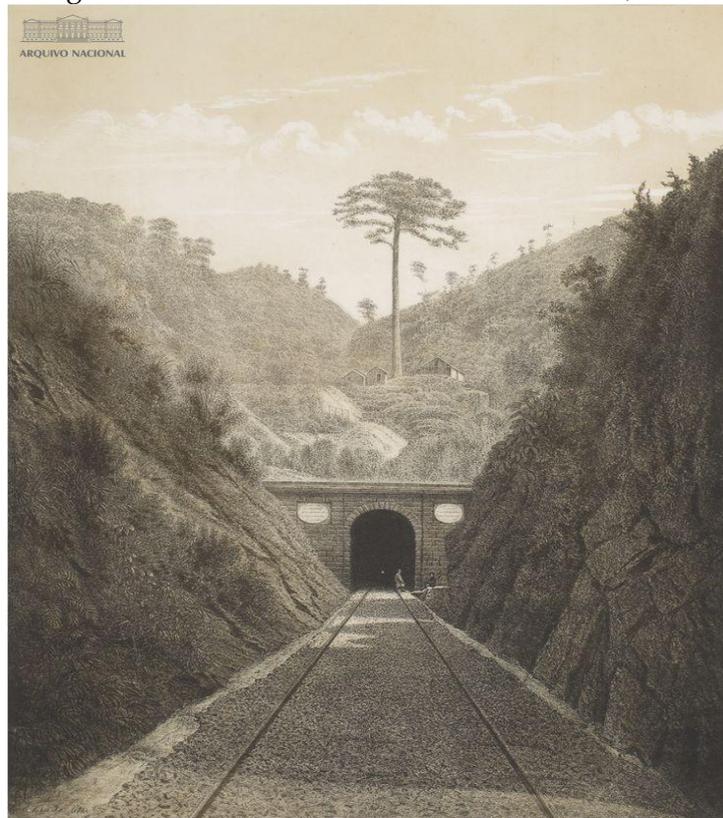
Otoni (1859) ao comentar sobre a transposição da Serra do Mar, não poupou reverências à magnitude da obra e o que ela representou com pontes e túneis (destacando-se o Túnel Grande com 2.238 m) que mesmo posteriormente, com o desenvolvimento da engenharia, muito pouco foi preciso mudar para melhorar o traçado. Para ele, essa foi uma obra que quebrou paradigmas, não somente relacionado à engenharia, mas de até onde o homem daquele período era capaz de chegar.

Figura 2: Esboço da transposição da Serra do Mar



Fonte: Patrimônio Belga no Brasil (2014)

Figura 3: Túnel Grande visto do lado inferior, 1864



Fonte: Arquivo Nacional

Todavia, ao passo que a companhia avançava com os trilhos, também enfrentava limitações financeiras, o que provocou modificações na proposta inicial. (MATOS, 1995). Em 1864, o secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, vai indicar em relatório a urgência por providências econômicas para a continuidade da Companhia que estava à beira da falência. As circunstâncias indicadas levaram à incorporação da empresa pelo governo através do decreto nº 3.503, de 10 de julho, que passava os bens da companhia ao Estado.

Outro impasse importante para a implementação de um sistema ferroviário abrangente foi a falta de dados confiáveis. De acordo com uma das fontes consultadas, o livro escrito pelo próprio Ottoni “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil” os vales de rios eram apontados como as referências necessárias para a implantação de novas estradas de ferro. (OTTONI, 1859).

No entanto, não fica claro se existiam dados suficientes para a efetivação das propostas. O São Francisco, um deles, apresentava capacidade para ligar norte e sul do império, além de, através dos confluente, colocar em comunicação por água, sujeitos que apenas possuíam a opção de animais de carga. Meio de transporte extremamente lento e limitado pela baixa capacidade de carga. Essa discussão corresponde ao que Campos (2012) aponta como parte importante do processo de modernização, que foi o redirecionamento de investimentos a outros setores, como infraestrutura, na esteira da liberação de capitais que estavam voltados ao tráfico negreiro que, pela lei, havia sido abolido em 1850.

As ferrovias, como infraestrutura, foram um dos principais destinos de investimento destes capitais liberados. Os trens modificaram decisivamente o sistema de escoamento da produção e a paisagem rural, cortada a partir de então por trilhos de ferro e com a instalação de estações com arquitetura diferenciada dos padrões locais. A ferrovia tornou o transporte de carga menos oneroso e infinitamente mais rápido em relação

às tropas de muares e carros de bois; encurtou distâncias e aumentou o conforto para os viajantes, que dispunham até então de carros puxados por cavalos ou mulas. (CAMPOS, 2012, p. 26).

Quando “Autobiografia” foi escrita, em 1870, Ottoni já havia deixado a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II fazia cinco anos e se dizia indisposto a retomar a função, ainda que fosse chamado. As memórias, registradas em perfeita calma, segundo ele, poderiam servir como lições úteis para os homens públicos. A propósito, tratam-se de registros administrativos de um sujeito central nos primeiros dez anos da Estrada de Ferro Pedro II. (OTTONI, 1983).

Entretanto, é preciso voltar alguns anos para compreender o processo de implantação dos primeiros trilhos no Brasil. Em 1851 e 1852 foi amplamente discutida na Câmara a decretação de estradas de ferro que resultou na Lei de 26 de junho de 1852, a qual previa 5% de juros capitais à empresa. Seria direcionado para aqueles que se dispusesse, segundo Ottoni (1983), a construir “uma estrada de ferro partindo da corte, bifurcando além da Serra, dirigindo um braço para Minas e outro para São Paulo” e também linhas posteriores que deveriam conectar pontos do interior com o litoral.

Para a realização das obras o governo imperial utilizava-se de empréstimos adquiridos no mercado exterior, especialmente, da Inglaterra. Além disso, foi uma característica desse contexto o apoio por parte do governo às empresas que passassem por algum tipo de crise econômica, logo, o setor ferroviário não deixaria de receber investimentos. É preciso ressaltar que as ferrovias simbolizavam o “progresso”, portanto investir nesse setor e mantê-lo em desenvolvimento significava afirmar para a sociedade que a nação estava no caminho correto. (MARINHO, 2015). Todavia, Ottoni (1983) vai dizer que, nos primeiros anos de gestão, o governo vai titubear em oferecer apoio.

Nossa gestão nos primeiros anos foi muitas vezes embaraçada pela titubieza e falta de apoio do governo, cujas tergiversações só mais tarde consegui compreender e explicar. Era Ministro do Império (não estava criada a pasta da agricultura) o Conselheiro Pedreira, e tinha ao seu lado o engenheiro inglês Lane, em quem depositava grande confiança. Ora, este Lane, depois tornou-se claro, estava feito com o patricio Price, para bigodear-nos. Parece que era plano deles, assenhorearem-se os dois da estrada de ferro, um como engenheiro, outro como empresário geral, eliminando a Diretoria. Parecia dizer um ao outro como o Boticário ao Médico no epígrafe de Bocage: “unamo-nos, meu doutor e demos cabo do mundo.” (OTTONI, 1983, p. 82).

Pedreira, toda fé no seu Lane, não podia confiar em mim, que em verdade tateava, embaraçado pela minha inexperiência. Lane chamava-me, não sem fundamento, engenheiro amador. (OTTONI, 1983, p. 82).

Ainda que se perceba as muitas contradições no processo de implementação da Companhia e das primeiras ferrovias, para Ottoni (1859), caso executada a proposta oferecida por ele, ela influenciaria até mesmo na integridade nacional. Segundo ele, tornaria mais rápido o deslocamento de tropas se houvesse conflitos internos ou externos e impulsionaria o desenvolvimento comercial e social pela possibilidade de transporte em maior escala de pessoas e cargas. Entretanto, Carvalho (2020) elucida as altas despesas com infraestrutura e a baixa rentabilidade das vias férreas.

Após 1860, o governo se tornava responsável majoritário pela Companhia Estrada de Ferro Pedro II. Os gastos com novas estradas e manutenção das já existentes provaram que, sem a participação do governo, pouco teria sido feito. Muitas vezes elas apresentavam baixo retorno, principalmente quando estavam fora dos eixos produtores de café. Como incentivo, o governo assumiu em 1858 o primeiro empréstimo externo de 1.435 mil libras esterlinas voltado para a promoção da economia.

O império construiu entre 1854 e 1889 cerca de 10 mil km de estradas de ferro. O peso do incentivo do governo neste resultado foi muito grande. Em 1888, 70% do capital empregado em estradas de ferro ou era de propriedade do governo central (38%), ou contava com garantia de juros do mesmo governo (32%). Outros 15% eram garantidos pelos governos provinciais e apenas 15% não tinham garantia alguma. Das empresas particulares subsidiárias, somente uma, a Santos-Jundiaí, de propriedade inglesa, deu algum retorno ao governo, pois teve lucros acima de 8%. A garantia era em geral de 7%. Caso os lucros fossem superiores a 8%, deveria, por contrato, ser dividido com o governo. (CARVALHO, 2020, p. 280-281).

Otoni (1983) relembra o contexto de embater as contradições, aqui já apresentado. Vai relatar do período que esteve à frente da estrada de ferro (1855-1865) as decisões que viu o governo tomar e que, por vezes, precisou participar; dos rivais e companheiros; entre tantas outras circunstâncias que a segunda metade do século XIX impôs. O que se percebe é certo deslocamento em relação a outros pares que compuseram espaços administrativos ou políticos possivelmente por possuir um caráter mais arrojado nas propostas, o que pode se configurar como um “espírito inovador”. Ao falar dos registros que utiliza para retomar memórias do período em que esteve mais atuante na vida pública destaca:

(...) quando me vi envolvido em grandes lutas, de 1858 em diante, comecei a registrar as minhas íntimas impressões sobre a direção da estrada de ferro, sobre os atos do governo a ela relativos, sobre os homens com quem me relacionava oficialmente. Esse canhenho é o que agora me serve de guia. (OTTONI, 1983, p. 73).

Ao indicar dados sobre o desenvolvimento ferroviário na Europa, Otoni (1859) indica preocupação com que o Brasil não esteja em consonância com o “progresso”. Ao citar o caso da França exemplifica essa preocupação, pois em 1837 e 1838 essa nação apresentava uma inferioridade em funcionamento e

construção de linhas férreas com apenas 434 km em relação à Inglaterra com 3.843 km; Áustria com 1.000 km e Bélgica com 508 km; embora tenha a França após 15 anos expandido exponencialmente neste setor. Ottoni entendia que esse exemplo deveria servir de alerta para que não acontecesse com o Brasil e vizinhos situação semelhante.

No pouco que temos, é certo, não estamos como a França de 1838 mais atrasados que os nossos vizinhos, porém penso que a nossa imprevidência e erros podem conduzir-nos a semelhante estado: e o presente escrito é um pequeno contingente oferecido ao meu país, como estímulo para que marchemos. (OTTONI, 1859, p.8).

Na citação exposta, além da intenção de estimular o desenvolvimento através de linhas férreas, percebem-se questões muito presentes ao se posicionar. Uma delas diz respeito à soberania e integridade nacional, no sentido de fazer do Brasil o mais desenvolvido da região, de modo que exercesse protagonismo nas relações comerciais e não fosse submetido aos modos de subjugação do território nacional.

Admita-se um momento que Buenos Aires consiga esquecer-se de suas eternas sedições militares e empregue a sua febril atividade em benefício da indústria e do comércio; prossiga o Pacifico Chile em uma decretação e construção de estradas de ferro; e não será admirável que daqui alguns anos que se ache o Brasil em relação aos seus vizinhos do Sul e Oeste, em posição bem análoga à da França na Europa em 1838. (OTTONI, 1859, n. p).

Após dez anos conturbados à frente da Companhia de Estradas de Ferro, Ottoni (1983) vai realizar um levantamento do estado em que deixou o setor, conforme indicado na tabela abaixo. Segundo ele, ao olhar com calma para este período e para a magnitude das dificuldades enfrentadas, as obras realizadas durante essa gestão foram significativas e ficaram baratas.

Tabela 2: Estradas de ferro concluídas entre 1855 e 1865

Linha provisória sobre o grande túnel	5 km
Primeira seção	61 km
Linha da Serra	28 km
Resto da segunda seção	18,5 km
Terceira seção até Desengano	22 km
Ramal de Macacos	5 km
Terceira seção, de Desengano a Entre Rios	67 km

Fonte: Compilação do autor

Para Ottoni (1859) sua própria inexperiência e a falta de pessoas conhecedoras do segmento foram um impeditivo para que se avançasse mais com as linhas férreas. O que não se pode esquecer também, é que em larga medida o país teria ficado refém dos ingleses, não havendo cuidado com a cobrança de custos exorbitantes para obras nas províncias. Ainda assim, ao final do período em que Ottoni esteve à frente da Companhia, 140,5 km, conforme indicado na tabela acima, haviam sido concluídos e estavam distribuídos no território nacional.

Os dados mostram que, mesmo com a existência de grandes desafios financeiros e técnicos, Ottoni conseguiu implementar uma expansão substancial na rede ferroviária. A linha provisória sobre o grande túnel, com seus 5 km, destaca-se como um ponto inicial crucial, permitindo que a companhia começasse suas operações e acumulasse experiência prática. A primeira seção, com 61 km, representa a maior extensão concluída durante o período, indicando um esforço significativo para estabelecer uma base sólida e funcional para a rede ferroviária. A linha da Serra, com seus 28 km, sugere a superação de desafios topográficos consideráveis, demonstrando a capacidade técnica e a engenhosidade empregada na construção das ferrovias. A conclusão de 18,5 km restantes da segunda seção reflete a continuidade do avanço dos trilhos, complementando as obras anteriores e consolidando a infraestrutura. A terceira seção, até Desengano, com 22 km, e de Desengano a Entre Rios, com 67 km,

mostram um avanço estratégico para conectar regiões importantes, promovendo uma integração territorial mais eficiente. O ramal de Macacos, apesar de sua curta extensão de 5 km, é indicativo de uma estratégia para atender áreas específicas de interesse, possivelmente regiões com potencial econômico ou necessidade de melhor acessibilidade.

A reflexão sobre esses dados indica que mesmo diante de um cenário de limitações financeiras e complexidades logísticas, a administração conseguiu realizar avanços importantes. Além disso, revelam uma administração marcada pela estratégia e pragmatismo frente ao contexto em questão. Nesse sentido, a gestão de Ottoni na Companhia de Estradas de Ferro Pedro II contribuiu substancialmente para a modernização do Brasil, evidenciando o papel das ferrovias como instrumentos essenciais de progresso econômico e integração nacional no século XIX. Ademais, não se pode esquecer que essas obras ferroviárias refletem um esforço para alinhar o Brasil ao modelo de progresso das nações ocidentais, conforme discutido por Borges (2011) e Reis (2019). Em contrapartida, esse esforço pela modernização conviveu com as práticas conservadoras da época, como a manutenção da escravidão, e é carregado de contradições.

### **Considerações finais acerca da implementação ferroviária no Brasil**

Em meio ao avanço dos trilhos, a Companhia de desenvolvimento ferroviário depara-se com desafios financeiros, forçando adaptações em uma idealização inicial. Essa conjuntura revela um paradoxo, onde a busca pelo progresso através das ferrovias se confronta com a escassez de recursos financeiros, destacando a complexidade desse empreendimento em meados do século XIX.

A falta de dados confiáveis se mostrou como um impasse crucial para a implementação abrangente do sistema ferroviário. Mas, o entendimento por parte da elite dirigente de que as ferrovias eram símbolos de progresso foi impulsionar mesmo na adversidade. Investir nesse setor e sustentá-lo em desenvolvimento mostrava não apenas o esforço pelo crescimento econômico do país, mas também a expectativa de reproduzir a modernidade europeia, imaginada. No entanto, a carência de informações confiáveis evidenciou limites e a necessidade de abordagens mais lentas e estratégicas.

As altas despesas com infraestrutura e a baixa rentabilidade das vias férreas foram uma barreira para seu desenvolvimento em grande escala. Ainda assim, questões relacionadas à soberania e integridade nacional eram colocadas pelos defensores do avanço ferroviário. A busca por tornar o Brasil o mais desenvolvido da região, o que Ottoni por diversas vezes defendeu, reflete a aspiração de exercer protagonismo como nação e o entendimento de que o progresso estava diretamente associado com este meio de transporte.

Em conclusão, o desenvolvimento ferroviário em meados do século XIX no Brasil revela uma interseção complexa entre a busca por um progresso imaginado/idealizado, as limitações financeiras e a expectativa de integração nacional. Nesse sentido, o que se percebe analisando parte da história ferroviária e a participação de Ottoni é que ideias e culturas foram sim irradiadas através desse novo meio de transporte, ainda que o alcance geográfico tenha sido limitado. Por um lado as linhas férreas promoveram integração política, social e econômica de regiões até o momento desconectadas, por outro não se pode ignorar que também serviam ao propósito da dominação, pois eram instrumentos para a acumulação de capital no controle de uma elite dirigente. (BORGES, 2012).

Além das questões financeiras e de integração nacional, o desenvolvimento ferroviário no Brasil também foi marcado por desafios

técnicos e ambientais. A construção de ferrovias em um território vasto e geograficamente diverso como o Brasil exigiu adaptações tecnológicas e engenharia inovadora, o que muitas vezes resultava em custos elevados e prazos prolongados. A densa floresta tropical, os terrenos montanhosos e as distâncias imensas entre os centros urbanos e portos eram obstáculos que a Companhia de Estradas de Ferro Pedro II tentou superar para estabelecer uma rede ferroviária funcional.

Outro aspecto crucial na análise do impacto das ferrovias é a mudança social e cultural que elas promoveram. A chegada dos trilhos não apenas facilitou o transporte de mercadorias e pessoas, mas também introduziu novas ideias e práticas sociais, contribuindo para a modernização do país. As cidades ao longo das linhas férreas experimentaram um crescimento significativo e uma transformação em suas dinâmicas econômicas e sociais. A classe trabalhadora, em particular, viu-se frente a novas oportunidades de emprego, embora também enfrentasse condições de trabalho frequentemente duras e desafiadoras.

Entretanto, é importante reconhecer que o progresso ferroviário não foi uniforme em todo o território nacional. Regiões mais afastadas e economicamente menos desenvolvidas muitas vezes ficaram à margem dos principais investimentos ferroviários. Isso perpetuou desigualdades regionais e reforçou a concentração de recursos e desenvolvimento no Centro-Sul do país. O legado das ferrovias, portanto, é ambivalente: ao mesmo tempo que promoveram integração e desenvolvimento, também acentuaram disparidades existentes.

Cristiano Benedito Ottoni, com sua visão de progresso foi fundamental para a introdução de tecnologias modernas e métodos de gestão que colocaram o Brasil em um caminho de modernização. No entanto, suas iniciativas também revelam os limites da adaptação de modelos europeus e norte-americanos a

uma realidade brasileira distinta e complexa. As dificuldades enfrentadas pela Companhia de Estradas de Ferro Pedro II refletem os desafios mais amplos de um país em transição, buscando equilibrar tradição e modernidade, recursos limitados e ambições grandiosas. Ao olhar para trás, fica claro que as ferrovias desempenharam um papel crucial na moldagem do Brasil moderno, servindo tanto como catalisadores de progresso quanto como reflexos das complexas interações entre poder, economia e sociedade.

## REFERÊNCIAS

ARRUDA, G. **Cidades e sertões: entre a história e a memória**. Edusc, 2000.

BORGES, B. **Ferrovia e Modernidade**. Revista UFG, dez. 2011, n 11, ano 2012. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382> Acesso em: 13 jan. 2024.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. Editora Companhia das Letras, 2007.

CAMPOS, Bruno Nascimento. **Tropas de Aço: Os caminhos de ferro no Sul de Minas**. 2012. Tese de Doutorado. Dissertação (Mestrado em História)– Universidade Federal de São João Del-Rei, São João Del-Rei-MG. Disponível em: <https://www.ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/pghis/Dissertacaobrunonascimentocampos.pdf> Acesso em: 14 jan. 2024.

CEDRO, M. **Praça Sete, Pampulha e Savassi: centralidades urbanas e modernidade periférica na cidade de Belo Horizonte**. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2016.

CARVALHO, J. M. **A Construção da Ordem: a elite política imperial**. Teatro de Sombras: a política imperial. 13º ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020.

COSTA, E. V. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. 6 ed., São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. Disponível em:

[https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=lang\\_pt&id=yGsrEdtjYrYC&oi=fnd&pg=PA7&dq=COSTA,+E.+V.+Da+monarquia+%C3%A0+rep%C3%ABlica:+momentos+decisivos.+6+ed.,+S%C3%A3o+Paulo:+Fundação+A7%C3%A3o+Editora+da+UNESP,+1999.&ots=pxBAyAjy2&sig=tioZLNpyFNrCmgqXlsIeUhU6Gw#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=lang_pt&id=yGsrEdtjYrYC&oi=fnd&pg=PA7&dq=COSTA,+E.+V.+Da+monarquia+%C3%A0+rep%C3%ABlica:+momentos+decisivos.+6+ed.,+S%C3%A3o+Paulo:+Fundação+A7%C3%A3o+Editora+da+UNESP,+1999.&ots=pxBAyAjy2&sig=tioZLNpyFNrCmgqXlsIeUhU6Gw#v=onepage&q&f=false) Acesso em: 16 jan. 2024.

DUARTE, R. H. **O aventureiro da Filadélfia: Theophilo Ottoni e a conquista do Vale do Rio Mucuri.** Locus: Revista de História. v. 4, n. 2, 1998. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20471> Acesso em: 15 jan. 2024.

FAUSTO, B. **História do Brasil.** São Paulo: Edusp, 2002.

HOSBSBAWM, E. **A Era das Revoluções.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2011.

MARINHO, P. E. M. M. **Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista.** Topoi, Rio de Janeiro, v. 1, 2015, p. 203-233. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/topoi/a/tnbZc4Fmrft6BvLLNZcjYsf/?lang=pt&format=pdf> Acesso em: 17 jan. 2024.

MATTOS, I. R. **O Tempo Saquarema.** 4<sup>o</sup> ed. Rio de Janeiro, 1999.

OTTONI, C. B. **O futuro das estradas de ferro no Brasil.** Typ: Nacional, 1859. Disponível em: [https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=lang\\_pt&id=2icoAAAAYAAJ&oi=fnd&pg=PA5&dq=OTTONI,+C.+B.+O+futuro+das+estradas+de+ferro+no+Brasil.+Typ:+Nacional,+1859.&ots=CpjEdNzeyc&sig=FLIFNDeY0xpKmMAmjMwjLkFXP8#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=lang_pt&id=2icoAAAAYAAJ&oi=fnd&pg=PA5&dq=OTTONI,+C.+B.+O+futuro+das+estradas+de+ferro+no+Brasil.+Typ:+Nacional,+1859.&ots=CpjEdNzeyc&sig=FLIFNDeY0xpKmMAmjMwjLkFXP8#v=onepage&q&f=false) Acesso em: 28 dez. 2024.

OTTONI, C. B. **Autobiografia de C. B. Ottoni.** Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1983.

REIS, R. F. **O papel das ferrovias no processo de expansão das fronteiras.** História & Parcerias, Anais do 2<sup>o</sup> Encontro Internacional, 2019. Disponível em: [https://www.historiaeparcerias2019.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1570506948\\_ARQUIVO\\_a89b0c56a86e849681f0dadd28f1ab13.pdf](https://www.historiaeparcerias2019.rj.anpuh.org/resources/anais/11/hep2019/1570506948_ARQUIVO_a89b0c56a86e849681f0dadd28f1ab13.pdf) Acesso em: 12 jun. 2024.