

MAIA, Alfredo

*min. Ind. Viação e Obras Públicas 1900-1902.

Alfredo Eugênio de Almeida Maia nasceu em Cabo Frio (RJ) no dia 12 de outubro de 1856, filho do magistrado Domingos de Oliveira Maia e de Maria José de Almeida Maia.

Órfão do pai antes de completar um ano de idade, fez os estudos preparatórios nos colégios Kopke, em Petrópolis (RJ), São Salvador e São Bento, no Rio de Janeiro. Admitido na Escola Central em 1871, pertenceu a uma das primeiras turmas de estudantes formados pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, sucessora da Escola Central, obtendo o diploma de bacharel em matemáticas, ciências físicas e naturais em 1876. Viajou em seguida para a Bélgica e prosseguiu os estudos na Universidade de Gand, concluindo o curso de engenharia civil em 1878.

No ano seguinte, regressou ao Brasil e iniciou carreira de engenheiro na Estrada de Ferro Dom Pedro II, antecessora da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Começou como engenheiro-praticante, foi chefe de seção da via permanente e chegou a mestre geral da principal oficina da ferrovia, instalada no subúrbio carioca de Engenho de Dentro. Em 1886 foi contratado pela Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, responsável pela ligação ferroviária entre São Paulo e Cachoeira Paulista (SP), ponto terminal dos trens da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Iniciou então nova fase de sua vida profissional, estabelecendo relações próximas com o arquiteto e construtor Francisco de Paula Ramos de Azevedo e outras personalidades da elite paulistana.

Em novembro de 1890, foi designado diretor geral da Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, tendo como principal missão promover o alargamento da bitola da ferrovia, recém-encampada pelo primeiro governo republicano. Tratava-se de obra essencial para a ligação Rio-São Paulo, evitando a incômoda e onerosa baldeação em Cachoeira Paulista. Entretanto, o projeto esbarrou na oposição do ministro Henrique Pereira de Lucena, o barão de Lucena, responsável pela pasta da Agricultura, Comércio e Obras Públicas no primeiro semestre de 1891. Alfredo Maia e os demais diretores da companhia foram exonerados em

abril daquele ano, quando a ferrovia foi incorporada pela EFCB. O alargamento da bitola do ramal paulista seria iniciado apenas em 1895 e concluído mais de dez anos depois.

Em dezembro de 1891, o engenheiro foi designado secretário de Agricultura e Obras Públicas de São Paulo, cargo que exerceu durante os oitos meses de governo do vice-presidente paulista José Alves de Cerqueira César. Sua gestão foi marcada pelo início dos trabalhos da Comissão de Saneamento de São Paulo, encarregada da realização de estudos e da execução de serviços de saneamento na capital, Santos e outras cidades do estado.

De regresso ao Rio de Janeiro ainda em 1892, abriu uma casa comercial para a venda comissionada de café, permanecendo afastado da administração pública até ser nomeado diretor da EFCB em abril de 1899, em substituição ao engenheiro Francisco Pereira Passos. Durante sua gestão na Central do Brasil, conseguiu atender às exigências do tráfego com relativa regularidade e concluiu algumas obras iniciadas por seu antecessor, notadamente a ampliação do edifício da estação central na capital federal.

Em janeiro de 1900, por designação do presidente Campos Sales (1898-1902), deixou a diretoria da Central do Brasil para comandar o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, em substituição a Severino dos Santos Vieira, que renunciara ao cargo para ocupar o governo da Bahia. Colaborou então na montagem da operação de resgate de ferrovias estrangeiras com garantias de juros, iniciada em 1901. A operação foi marcada por difíceis negociações com os diretores das companhias estrangeiras e forte oposição de políticos nacionalistas. Para realizá-la, o governo brasileiro contraiu um empréstimo de 14,6 milhões de libras esterlinas em julho de 1901. No mesmo mês, Maia aprovou o contrato com a companhia inglesa Great Western of Brazil Railway para arrendamento de cinco estradas de ferro nordestinas, encampadas ou já pertencentes à União. A Great Western, proprietária até então de apenas 100 quilômetros de linhas em Pernambuco, passou a operar uma rede de mais de 1.000 quilômetros de extensão, estendendo sua presença aos estados de Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Em março de 1902, deixou o ministério, supostamente por divergências com o ministro da Fazenda, Joaquim Murtinho, a propósito dos problemas administrativos e financeiros da

Estrada de Ferro Sorocabana, uma das mais importantes ferrovias do estado de São Paulo. Seu lugar no ministério foi preenchido pelo advogado baiano Antônio Augusto da Silva. Em janeiro de 1903, no início do governo Rodrigues Alves (1902-1906), foi nomeado superintendente da Estrada de Ferro Sorocabana, cuja administração passara ao controle federal em decorrência da falência da Companhia União Sorocabana e Ituana. Conduziu o processo de recuperação financeira e regularização do tráfego da Sorocabana, e continuou como superintendente quando a ferrovia foi adquirida pelo governo de São Paulo em 1905. Galgou mais uma posição em 1907, quando a Sorocabana foi arrendada à Brasil Railway, *holding* comandada pelo investidor norte-americano Percival Farquhar e pelo banqueiro francês Hector Legru. Assumiu então o cargo de vice-presidente da Sorocabana Railway Company, nova denominação da concessionária. Jorge Tibiriçá, presidente do estado de São Paulo que firmou o contrato de arrendamento da ferrovia, também passou a integrar a diretoria da Sorocabana Railway antes mesmo do término de seu mandato.

Sua ligação com Percival Farquhar não se limitou aos negócios da Sorocabana. Ainda em 1907, passou a compor, com Farquhar, a diretoria das concessionárias de energia elétrica constituídas pelo grupo canadense Light em São Paulo e no Rio de Janeiro. Foi o primeiro brasileiro a tomar assento na administração das empresas do grupo canadense. Desempenhou o cargo de forma discreta, valendo-se dos contatos com políticos influentes para defender os interesses do grupo Light, notadamente na contenda com os empresários Eduardo Guinle e Cândido Gaffrée pela primazia do fornecimento de energia elétrica ao mercado carioca.

Um dos mais importantes trabalhos de Rui Barbosa como consultor jurídico da Rio Light foi o parecer a uma consulta formulada em 1908 por Alfredo Maia sobre privilégios exclusivos, justificando o monopólio da concessionária canadense na capital federal.

Em novembro de 1912, envolveu-se em polêmica com o advogado Alberto de Faria por conta do processo movido pela São Paulo Light para reaver a importância das capatazias cobradas pela Companhia Docas de Santos, dos empresários Guinle e Gaffrée. Em artigo publicado no *Jornal do Comércio*, do Rio de Janeiro, desdenhou as denúncias contra o

Sindicato Farquhar, acusado de tentar se apoderar das Docas de Santos, “último reduto de resistência aos seus planos envoltivos”.

Foi membro do Clube de Engenharia, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), do Instituto de Engenheiros Civis de Londres e da congregação da Escola Politécnica de São Paulo.

Faleceu em 20 de março de 1915 em Montreux, Suíça, onde se encontrava em tratamento de saúde.

Foi casado com Adélia Evelina Torres de Carvalho e, em segundas núpcias, com Amélia Maia. Seu filho primogênito, Alfredo Eugênio de Almeida Maia Júnior, foi superintendente da Rio de Janeiro, Tramway, Light and Power Company. Teve mais três filhas.

Paulo Brandi Cachapuz

Fontes: ABRANCHES, J. *Governos; Alfredo Maia*; BULHÕES, L. *Relatório* (1903); CASTRO, A. *Empresas*; COL. BRAS. GENAL. Disponível em: <http://www.cbg.org.br/arquivos_genealogicos_e_02.html>. *Diário do Congresso Nacional*. (n.24, 12/3/1902. p. 402); *Correio da Manhã*, RJ. Faleceu na Suíça o Dr. Alfredo Maia (21/3/1915); GAULD, C. *Farquhar*; GERODETTI, J.; CORNEJO, C. *Ferrovias*; *Jornal do Comércio*, RJ. Ligeira réplica (6/11/1912); LOBO, H. *Docas*; MAGALHÃES JÚNIOR, R. *Rui*; MAIA, A. *Relatório* (1901); MCDOWALL, D. *Light*; *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. RJ (n.78, 1915, p. 814-816); SIQUEIRA, T. *Primeiras*; SOUSA, A. *Estado*; TELLES, P. *História*; VILLELA, A.; SUZIGAN, W. *Política*.