

TRILHOS PARA O OESTE: O SURGIMENTO DA ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS

Welber Santos
Instituto de Ciências Humanas e Sociais
Universidade Federal de Ouro Preto

Resumo

No século XIX, com o surgimento na Europa de uma nova forma de comunicação no contexto do que se convencionou chamar de “Revolução Industrial”, o Império do Brasil, com seu território continental, percebeu que as estradas de ferro poderiam resolver o problema das distâncias e dinamizar o transporte de mercadorias. Dessa forma, durante a segunda metade do oitocentos, com a participação do Estado, tivemos a proliferação de companhias que se aproveitaram das facilidades criadas pelo mecanismo estatal para cumprir com os ideais de “nação moderna” e participante da “civilização”. A Estrada de Ferro Oeste de Minas, surgida em meados da década de 1870, está inserida nesse contexto.

Palavras-chave: Minas Gerais, ferrovias, região.

H3 – Urbanização e comércio em Minas Gerais no Século XIX.

Introdução

Apesar de todo o empenho demonstrado pela legislação brasileira desde o período regencial para que estradas de ferro fossem construídas no Império, pouco ou nada se verificou de concreto antes de 1854. Esse é o marco do início efetivo da expansão ferroviária no Brasil.

Os ingleses criaram o modelo de estradas de ferro comercial que se espalhou pelo mundo, deram o primeiro passo com a apresentação da estrada *Stockton & Darlington* em 1825, empreendimento do engenheiro autodidata George Stephenson.¹ Na América do Norte os senhores Philip E. Thomas e George Brown criaram a *Baltimore & Ohio Railroad*, inaugurada já em 1827, depois dos estudos realizados pelos dois norte-americanos na Inglaterra.² Não deixa de ser interessante ressaltar também que em 15 de janeiro de 1831 entrava em serviço a locomotiva projetada pelo norte-americano E. L. Miller, a *Best Friend of Charleston*, da *South Carolina Railroad*³, que demonstra a rápida independência dos Estados Unidos em relação à nascente indústria ferroviária inglesa.

No Brasil, a vontade de criar uma estrada de ferro que ligasse a Corte às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia foi demonstrada na regência do Padre Diogo Antônio Feijó com a Lei nº 101 de 31 de outubro de 1835⁴, apenas seis anos o início das atividades da ferrovia inglesa *Manchester & Liverpool*.⁵ Entretanto, nenhuma companhia, no Brasil, obteve sucesso em somar o capital necessário para tomar a concessão da Lei Feijó. Pois, como observa Flávio Saes, “[s]em perspectivas claras do retorno do investimento numa empresa absolutamente nova no Brasil, era muito difícil reunir os volumosos capitais necessários para a construção de uma via férrea”.⁶ Como frisou o historiador Sérgio Buarque de Holanda, mesmo na Europa daqueles anos haviam grandes dúvidas sobre as reais vantagens dos caminhos de ferro.⁷

Com o formato de concessão apresentado nas primeiras leis que regulamentavam a construção das vias férreas, a dificuldade era imensa para apresentar o capital tão extenso exigido por empresas de tal natureza. Apenas dezessete anos mais tarde é que apareceram na legislação os mecanismos que permitiram a concretização dos empreendimentos ferroviários. Foi a lei nº 641, de 26 de junho de 1852⁸, que definiu os moldes das concessões para

¹ HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções (1785-1848)*, 18ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

² HOLLINGSWORTH, Brian & COOK, Arthur F. *The Great Book of Trains*. New York: Portland House, 1987, p. 36.

³ Idem, p.30.

⁴ BAPTISTA, José Luiz. “O surto ferroviário e seu desenvolvimento” IN: Separata dos “Anais” do Terceiro congresso de História Nacional (VI Volume), publicação do Instituto Histórico. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942, p. 438.

⁵ LANNA, Ana Lúcia Duarte. “Ferrovias no Brasil 1870-1920”. In: História econômica & história de empresas, vol. VIII, n.1, jan. - jun. 2005, p. 8.

⁶ SAES, Flávio Azevedo Marques de. “Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p.178.

⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*, 4ª ed. São Paulo, Difel, tomo II, v. 4, 1985, p. 47.

⁸ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982, p.13. SAES, Flávio Azevedo Marques de. “Estradas de ferro e

caminhos de ferro para o resto do período imperial; foi quando as garantias de juros foram incorporadas ao texto. Com a Lei 641,

“[o] Governo Imperial garantia juros de 5% sobre o capital empregado na construção da estrada de ferro aos quais se somaram, quase sempre, adicionais de 2% pagos pelos Governos Provinciais. Os outros privilégios incluíam, por exemplo, a isenção de impostos na importação de materiais para a estrada de ferro e o privilégio de zona”.⁹

Como veremos mais adiante, foram esses mecanismos – garantias e privilégios – surgidos em 1852 que nortearam outras concessões que possibilitaram o “boom” de companhias de estradas de ferro.

Outro dado importante, a historiografia sobre a constituição de companhias ferroviárias no Brasil, de maneira geral, defende a conexão das estradas de ferro com a economia de exportação, e no sudeste particularmente com a cafeicultura.¹⁰

Em seu estudo sobre as ferrovias de São Paulo, particularmente as companhias Estrada de Ferro Mogiana, Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro Sorocabana, Flávio Saes¹¹ estabelece distinção entre as estradas que transportam quantidades elevadas de café e as que transportam ou quantidades tímidas ou nenhum café. As primeiras eram as que operavam com lucro e rendiam bons dividendos aos acionistas, as outras eram invariavelmente deficitárias e cedo ou tarde terminavam sob administração estatal.¹² Em outras palavras, o que condicionava a rentabilidade de uma estrada de ferro era o transporte de grandes volumes de um único produto, no caso do sudeste da segunda metade do século XIX e início do XX, o café.¹³

Considerando essas informações, decidimos nos dedicar ao estudo da Estrada de Ferro Oeste de Minas que foi criada em 1877 em São João del Rei e se manifestava com o objetivo de cumprir a ligação da Corte com o oeste de Minas e com o Brasil central.

Com a chegada da Estrada de Ferro Dom Pedro II à Província de Minas Gerais, as vozes de São João Del Rei clamavam para que esta estrada tomasse o rumo de suas terras. No jornal “O Arauto de Minas”, já em suas edições iniciais, podemos ver a opinião sobre a direção mais adequada para a Pedro II nas palavras de Severiano Resende:

“Temos visto quanto tem sido prejudicial o desacordo a cerca do traçado que se deva preferir no prolongamento da Estrada de Ferro de

diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p.178.

⁹ Op. Cit. SAES, Flávio Azevedo Marques de. “*Estradas de ferro e diversificação...*”, p.178.

¹⁰ Ver: Op. Cit. SAES, Flávio Azevedo Marques de. *A Grande Empresa...*; EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca... e GRANDI, Guilherme. Café e Expansão Ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

¹¹ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL-MEC, 1981.

¹² Idem.

¹³ Com as descobertas de grandes jazidas de minério de ferro, principalmente, em Minas Gerais na primeira metade do século XX, o produto responsável pela lucratividade das ferrovias passou a ser o mineral em quantidades grandiosas, responsável pelo surgimento, por exemplo, da Companhia Vale do Rio Doce.

D. Pedro II, desacordo que segundo prevemos acabará por fazer adotar o traçado das taipas, desprezando-se o que por lei designara a Lagoa Dourada como ponto forçado, e que melhores condições econômicas e políticas oferece. (...) As opiniões dos engenheiros descombinam; notando-se todavia que a razão falha pela boca d'aqueles que não têm interesses n'estas regiões, e são unânimes em declarar que ali imensas dificuldades se atulham ao passo que pelo Rio das Mortes e Pará se estendem terrenos talhados naturalmente para receber os trilhos".¹⁴

A direção das Taipas foi a opção tomada pela Estrada de Ferro Dom Pedro II para cumprir seu objetivo de alcançar a capital da província mineira – o que, como observado por Francisco Iglesias, se deu apenas ao raiar da república, em 1889.¹⁵ No entanto, desde 19 de julho de 1872, a Lei Provincial nº 1914, sancionada pelo então presidente da província de Minas Gerais, Joaquim Floriano de Godoy, garantia

"7% sobre capital não inferior a 4 mil contos de réis, ou subvenção de 9 contos de réis por quilômetro de estrada construída, e a lei 1982, de 11 de novembro de 1873, em virtude de contrato firmado em 30 de abril do mesmo ano, concedeu privilégio por cinquenta anos à empresa de que eram concessionários os bacharéis José de Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira, para o estabelecimento de uma estrada **de bitola estreita** (grifo nosso) que, partindo da Estrada de Ferro D. Pedro II, nas vertentes do Rio das Mortes, se dirigisse a um ponto navegável do Rio Grande, e, daí, pelo lado Oeste, fosse ter às divisas da Província".¹⁶

Os relatórios e a legislação demonstram os interesses políticos em facilitar a expansão do meio de transporte que simbolizava naquele momento o que de mais "avançado" poderia haver no setor. Não raro, na documentação coeva, surgem termos como "progresso", "prosperidade", "melhoramento".

A Companhia Estrada de Ferro d'Oeste

Segundo Alcir Lenharo¹⁷, os caminhos que antes eram usados no abastecimento das Minas passaram a ser usados para o processo inverso.¹⁸ Se antes as Minas eram abastecidas pelo Rio de Janeiro, com a crise da mineração o fluxo se inverte e das Minas passam a ser enviadas "significativas quantias de gado, porcos, galinhas, carneiros, toucinho e queijos, além de outros gêneros de subsistência, tradicionalmente produzidos no sul de Minas e em outras regiões mineiras afins".¹⁹ Com a vinda da Corte para o Rio de Janeiro no início do século XIX, Dom João, príncipe regente, cria novas

¹⁴ Arquivo do Museu Regional de São João del Rei, Jornal: "O Arauto de Minas". Ano I, n. 02, 17/03/1877, p.1.

¹⁵ IGLESIAS, Francisco. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura/Instituto Nacional do Livro, 1958, p. 160.

¹⁶ VAZ, Mucio Jansen. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922. p.5.

¹⁷ LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: Abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. São Paulo: Símbolo, 1979.

¹⁸ Idem, p. 58.

¹⁹ Idem, p.59.

condições para contrariar o que ocorria no período colonial, ou seja, permitir a construção de caminhos que facilitassem a comunicação da Corte com as regiões do interior.²⁰

Ana Lucia Duarte Lanna, em sua dissertação de mestrado, lembrava que

“A atividade mercantil desenvolvida em Minas Gerais insere-se nos marcos das transformações estruturais por que passa o Brasil nesse momento: falência do Antigo Sistema Colonial, independência política e desenvolvimento de uma forte atividade comercial a partir de 1908. A importância do capital comercial como elemento determinante da estrutura da produção e o incremento da vida urbana são fatores decisivos para a economia mineira do início do século XIX”.²¹

Com o passar do século, cresceu a comunicação mercantil de Minas Gerais com o Rio de Janeiro através das tropas. Famílias do sul de Minas e regiões próximas conheceram a prosperidade através do comércio com a Corte. Afonso Alencastro Graça Filho, ao analisar os relatos de viajantes como John Luccock, Johann Emanuel Pohl, Spix e Martius, apresenta São João del Rei como local de forte comércio e conectado regularmente com o Rio de Janeiro.²² A cabeça da Comarca do Rio das Mortes era então um entreposto comercial importante, ponto de convergência de mercadorias da região. Esses dados são também utilizados por outros autores, como o que diz que o capital acumulado na praça mercantil de São João del Rei e nas atividades mineradoras financiou a formação da cafeicultura na zona da Mata mineira.²³ Segundo Mônica Oliveira, a ocupação do termo de Barbacena, foi intensificada a partir do declínio da mineração na comarca do Rio das Mortes. A região de Barbacena passou a ser interessante a partir do momento em que houve a degradação das lavras de ouro, a diminuição das oportunidades de expansão dos negócios e queda dos rendimentos na antiga região mineradora de São João del Rei.

Mas, se a prosperidade era grande na primeira metade do século, parece que na outra metade a conjuntura apresentava-se menos favorável.²⁴

Graça Filho, ao analisar a criação das casas de crédito e bancárias de Minas, demonstra que a participação do capital cafeeiro das regiões mineiras que desenvolveram esse tipo de economia não foi tão ativa nessas instituições.²⁵ Esse dado é verificado, por exemplo, para a constituição da casa bancária de Custódio de Almeida Magalhães, surgida em São João del Rei na década de 1860. Essa casa bancária foi fundada por Almeida Magalhães devido às “operações de crédito e câmbio que seus ascendentes lhe legaram, portanto do capital mercantil ligado à economia de subsistência e à mineração da região”.²⁶ Mais tarde, o nome de Custódio de Almeida Magalhães aparece como um dos mais importantes para a realização da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas.

²⁰ Idem, p.59.

²¹ LANNA, Ana Lúcia Duarte. *A Transformação do Trabalho*. Campinas: Unicamp, 1989, p. 30.

²² GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002, p.56.

²³ OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. **Negócios de família: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780-1870)**. Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005

²⁴ Op. Cit. GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A princesa do Oeste...*, p.47.

²⁵ Idem, pp. 65-66.

²⁶ Idem, p.66.

A constituição da empresa se deu na forma de sociedade por ações que, junto com todos os incentivos e garantias do Estado, facilitava a reunião de capitais numa operação que demandava altas cifras. Podemos observar o esforço propagandístico sobre a concepção da companhia no jornal do partido conservador “O Arauto de Minas”:

“A população deste município tem acolhido a empresa com as mais vivas demonstrações de apoio, concorrendo com muito mais de metade do capital de reis 1:200:000\$, necessário para a construção desta estrada. Os trabalhos da primeira seção, isto é, de São João d’El-Rei a estação do Sitio, não ficarão aos acionistas em mais de reis 1:200:000\$000, pois que a Província lhes presta o importante auxilio da subvenção quilométrica na importância de 9:000\$000 de réis. O restante do capital necessário para a realização da primeira seção continua a ser levantado parte nos municípios interessados, e parte no Rio de Janeiro”.²⁷

A primeira diretoria era composta por representantes de São João del Rei e Rio de Janeiro, eram os seguintes nomes: José da Costa Rodrigues (100 ações), Coronel Custódio de Almeida Magalhães (25 ações), Antônio José Dias Bastos (100 ações), Marçal de Sousa e Oliveira (25 ações), José Antônio de Almeida (50 ações), Tenente Gabriel Ferreira da Silva (50 ações), Coronel José Resende de Carvalho (50 ações), Barão de São João del Rei (20 ações), Dr. Carlos Batista de Castro (25 ações), Dr. José de Resende Teixeira Guimarães (concessionário), Engenheiro Luiz Augusto de Oliveira (concessionário).²⁸

Ao todo, foram emitidas, em 1878, 4.350 ações da companhia, cada uma no valor de 200\$000 réis, que somadas totalizariam o capital de 870:000\$000 réis, no entanto, estava disponível apenas 87:000\$000 réis desse valor já que a chamada era de 10%. A diretoria contava ainda com a subvenção de 9:000\$000 réis por quilômetro construído, concedida pelo tesouro da Província de Minas Gerais, de acordo com a Lei Provincial nº 1914.²⁹ Na construção da primeira seção da estrada, viu-se a companhia em situação financeira desfavorável. Posição delicada, considerando que a diretoria não poderia “acelerar a chamada de capitais dos acionistas, de modo a cobrir as despesas que se iam fazendo e que não deveriam ser adiadas”.³⁰ A solução encontrada foi a de optar pelo empréstimo da quantia de 300:000\$000 réis.³¹

“Depois dos necessários anúncios nos jornais de maior circulação, recebeu a Diretoria, nos termos de seu edital, apenas uma proposta para 100:000\$000 firmada pelo Coronel Custódio de Almeida Magalhães. (...) Aceitou a Diretoria a referida proposta, firmando o respectivo contrato a 1º de março de 1880”³²

²⁷ Arquivo do Museu Regional de São João del Rei, Jornal: “O Arauto de Minas”. Ano I, n. 12, 26/05/1877, p. 2.

²⁸ Arquivo do Museu Regional de São João del Rei, Jornal: “O Arauto de Minas”. Ano I, n. 08, 28/04/1877, p. 2.

²⁹ Relatório da diretoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas), 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Lenzinger & Filho, 1882, p.11., p. 10.

³⁰ Idem, p. 11.

³¹ Idem, p. 11.

³² Relatório da diretoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas), 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Lenzinger & Filho, 1882, p.11.

O Coronel Custódio de Almeida Magalhães aparece na lista de acionistas da companhia com o total de vinte e cinco ações, o que significa que já tinha empregado na Oeste de Minas 5:000\$000 réis. Em seu inventário, aberto em 1891, aparece com o total de 192 ações da estrada de ferro.³³

Assim, não deixamos de lembrar que os acionistas da Oeste eram representados em sua maioria por membros da elite³⁴ sanjoanense, entre religiosos, políticos e comerciantes. A maioria dos acionistas possuía número de ações igual ou inferior a cinco, o que deixava muitos de fora dos momentos deliberativos, como a assembléia de acionistas chamada pelo presidente da companhia em 1879:

“De conformidade com o art. 10 dos Estatutos, de novo convoco os Srs. Acionistas possuidores de 5 ou mais ações transcritas nos registros da companhia pelo menos 40 dias antes, a reunirem-se em Assembléia Geral ordinária nesta cidade, à rua Municipal n. 21, no dia 30 do corrente, ao meio dia, a fim de tomarem conhecimento do relatório e contas da companhia, e procederem a eleição da comissão fiscal. Nos termos do art. 11 dos Estatutos deliberar-se-á agora com os Srs. Acionistas que comparecerem visto por falta de numero legal, não ter-se efetuado a 1ª. Reunião convocada. S. João d’El-Rei, 4 de Novembro de 1879. O Presidente da Companhia – Aureliano Martins de Carvalho Mourão.”³⁵

Poucos eram os subscritores de 25 ou mais ações. Na primeira chamada apenas 19 acionistas possuíam a partir de 25 ações, dos quais apenas três apresentavam cem ou mais títulos. Numa região que foi importante entreposto comercial durante o século XIX e levando em consideração as mudanças nos investimentos dos setores dominantes após a década de 1850, não seria difícil imaginar que a constituição de vias férreas transcorreria com maior facilidade. Porém, não é o que até o momento da pesquisa temos verificado.

As duas ferrovias de Minas Gerais anteriores à Oeste de Minas encontravam-se em duas regiões de forte atividade agrícola de cultivo cafeeiro. A Dom Pedro II que nascera ligada à produção do Vale do Paraíba e a Estrada de Ferro Leopoldina, ligada à produção da Zona da Mata.

As linhas da Oeste, ao saírem de um ponto da Pedro II deveriam alcançar um ponto navegável do Rio Grande e daí ter como destino o Rio São Francisco. A região alcançada pela Oeste de Minas é caracterizada pelo pouco povoamento, ainda no final do XIX localizada como sertão.

Flávio Saes³⁶ e Guilherme Grandi³⁷ falam sobre a relação direta das ferrovias com o setor de agro exportação, tendo o café a frente quando

³³ Arquivo do Museu Regional de São João del Rei, Inventário: Magalhães, Custódio de Almeida, 1891, cx. 326.

³⁴ “A noção de elite, pouco clara e seguidamente criticada por sua imprecisão, diz respeito acima de tudo à percepção social que os diferentes atores têm acerca das condições desiguais dadas aos indivíduos no desempenho de seus papéis sociais e políticos”. Fonte: HEINZ, Flávio M. O Historiador e as elites – à gisa de introdução. In: HEINZ, Flávio M. (org) Por outra história das elites. RJ: FGV, 2006, p.7.

³⁵ Arquivo do Museu Regional de São João del Rei, Jornal: “O Arauto de Minas”. Ano III, n. 32, 14/11/1879, p. 3.

³⁶ SAES, Flávio Azevedo Marques de. “Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900”. In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

referentes ao oeste paulista, Vale do Paraíba e Zona da Mata Mineira. As empresas criadas nessas regiões têm no café sua justificativa mais forte, principal mercadoria. Apesar dessa constatação, as estradas de ferro aparecem como símbolo do progresso e se inserem num contexto de diversificação econômica e expansão urbana. Grandi, ao falar sobre as ferrovias em São Paulo, afirma que:

“A inserção da ferrovia parece ter estimulado o surgimento de novos mercados, ao viabilizar o comércio de uma variedade de gêneros a custo de transporte mais baixos entre os novos centros produtores da região oeste da Província. Seu efeito direto na economia paulista foi o de intensificar a circulação de produtos, pessoas, moeda e capital, além é claro, o de diminuir o custo de transporte do principal produto de exportação, o café”.³⁸

É interessante notar que as ferrovias paulistas como a São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiaí; a Cia. Paulista de Estradas de Ferro e a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro se ligavam a regiões de forte produção cafeeira e que nas últimas décadas do século XIX ainda se multiplicava para o oeste da província paulista. A São Paulo Railway era a mais estratégica delas, estando conectada diretamente ao Porto de Santos. As outras estradas eram ramificações desta em direção ao interior da província/estado de São Paulo, para onde a produção se expandia e demandava a instalação de trilhos para facilitar o escoamento do café. A Estrada de Ferro Rio Claro, incorporada à Cia. Paulista numa transação ocorrida em outubro de 1891³⁹, é um bom exemplo da relação direta da produção paulista de café com a expansão ferroviária daquela região. Nesta ferrovia, entre 1884 e 1888, o café representou 96,5% do total de mercadorias transportadas na via de exportação.⁴⁰

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, surgida na Corte e detentora do papel “saquarema” de expansão da comunicação do Império, surgiu de uma relação direta com a produção do Vale do Paraíba.⁴¹ E é a partir das linhas da Pedro II que surgiu boa parte das concessões de outras ferrovias, como é o caso da Estrada de Ferro Leopoldina, da União Mineira e da Oeste de Minas. A Leopoldina integrava a Zona da Mata de maneira geral, tendo suas veias ramificadas pelas províncias de Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro. Como lembra Lanna:

“A Leopoldina é parcialmente subvencionada por capitais cariocas, enquanto a União Mineira se vangloria de ser constituída apenas por capitais oriundos dos plantadores de café da Zona da Mata. Toda a rede ferroviária da Mata foi construída tendo como objetivo a comercialização do café”.⁴²

³⁷ GRANDI, Guilherme. *Café e Expansão Ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

³⁸ Idem, p.33.

³⁹ Idem, p.99.

⁴⁰ Idem, p.68.

⁴¹ EL KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca...*

⁴² Op. Cit. LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Transformação...*, p.39.

A Estrada de Ferro Leopoldina era a ferrovia que ligaria o leste/sudeste mineiro ao sul do Espírito Santo e ao Rio de Janeiro. Com a expansão da Leopoldina por essa região, restava a outras companhias se direcionarem no sentido oposto. O sentido tomado para a distribuição dos trilhos da Oeste de Minas muito se assemelha ao realizado ainda no século XVIII após a suspensão das proibições de acesso às minas descobertas no Brasil central, após a criação do sistema de capitação em 1835.⁴³ Naquela ocasião, foram formadas três sociedades para o oeste, uma delas era a “Picada de Goiás”, aberta pelo Coronel Caetano Álvares, que saía de São João del Rei e passava pelas redondezas de Araxá, Patrocínio, Coromandel e Paracatu até dar em Goiás.⁴⁴

Quando analisamos a documentação referente à estrada, principalmente os relatórios da diretoria confeccionados nos primeiros anos, dirigidos à assembléia de acionistas ou ao poder legislativo/executivo, nos deparamos repetidamente com a justificativa sobre a bitola⁴⁵ adotada em razão de ser mais estreita do que o exigido pelo contrato firmado entre a companhia e o Estado. É o que se vê no livreto direcionado à Imperatriz Dona Teresa Cristina, de autoria do engenheiro chefe da Oeste, Joaquim M. R. Lisboa, em ocasião da inauguração da estrada entre Sítio e São João del Rei em agosto de 1881.⁴⁶ Nesse documento, o engenheiro Lisboa apresenta os dados da construção da linha, funcionamento provisório de metade da primeira parte da via férrea que ligaria o Sítio à São João del Rei e justifica as opções técnicas adotadas para a via.

Em seu relatório, Lisboa apresenta em anexos as opiniões do engenheiro norte-americano W. Milnor Roberts e de um viajante brasileiro anônimo que escreve de Paris depois de ter mudado de idéia sobre a adoção da bitola mais estreita. Apesar de parecer um detalhe sem muita importância, pode dizer muito sobre as dificuldades financeiras para realizar o empreendimento. Apesar dos esforços discursivos dos defensores da companhia, não é difícil descobrirmos nas entrelinhas da documentação ou mesmo no próprio periódico “oficial” da companhia, o *Arauto de Minas*, as dificuldades de se reunir o capital necessário para dar avanço à construção da estrada.

Como já foi dito antes, o fator que mais contribuiu para a existência das ferrovias no Brasil durante o século XIX, principalmente em regiões sem os imensos cafés, foi a participação do Estado. Ana Lúcia Duarte Lanna⁴⁷ nos lembra que a garantia de juros é “um dos principais mecanismos de obtenção de lucros no empreendimento ferroviário, no geral mais decisivos do que eventuais dividendos advindos da exploração das linhas férreas”.⁴⁸ A autora ainda enfatiza o peso fundamental da dimensão política que englobava as definição de leis, traçados, incentivos e incorporações, ou seja, o poder público

⁴³ RIBEIRO, Ricardo Ferreira. “*Das muitas riquezas que havia no Sertão Mineiro do Setecentos*” In: Idem. *Florestas Anãs do Sertão: o cerrado na história de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005, pp. 173-246.

⁴⁴ Idem, p. 184.

⁴⁵ Bitola: distância entre os trilhos paralelos que compõem a via férrea.

⁴⁶ Relatório: *Estrada de Ferro d’Oeste de Minas – A Sua Magestade a Imperatriz: Apontamentos sobre a Estrada de Ferro d’Oeste de Minas*, Agosto de 1881. Rio de Janeiro: Typ. De Soares & Niemeyer, 1881.

⁴⁷ Op. Cit. LANNA, Ana Lúcia Duarte. “*Ferrovias no Brasil 1870-1920*”. In: *História econômica & história de empresas*, vol. VIII, n.1, jan. - jun. 2005.

⁴⁸ Idem, p. 9.

representando “um parceiro indispensável à existência das ferrovias, mesmo quando construídas e operadas por capitais privados, nacionais ou estrangeiros”.⁴⁹ A concessão que originou a companhia que estudamos oferecia duas opções: a garantia de 7% ou a subvenção quilométrica de 9:000\$000 réis. É sabido que esse tipo de meio de transporte exigia (e ainda exige) investimentos muito elevados para a construção de imensa estrutura, entre assentamento de trilhos de aço, grande quantidade de madeira para dormentação, obras d’arte, além dos prédios de estações e depósitos, mais o mobiliário que tinha seu ponto mais crítico no referente ao material rodante. Devemos ainda considerar que boa parte do material empregado era proveniente de importações. O capital gerado pelas ações da companhia se mostrou insuficiente para a realização mesmo da primeira seção da estrada.⁵⁰

A redução da bitola, levada pela necessidade de redução dos gastos levou também a um impasse entre o governo provincial, que pagava a subvenção quilométrica, e a direção da companhia. A redução de 1,00m para 0,76m levou a presidência da província a interpretar que esse dado a permitiria reduzir o pagamento da subvenção a 76% do acordado. Nas palavras do presidente da Oeste, Aureliano Mourão:

“Por diversas causas havia-se injustamente levantado, até nas regiões oficiais, prevenções contra a Companhia, e em vários artigos de jornais, ente estes na folha oficial da Província, procurava-se demonstrar não ter a Companhia direito aos favores de seu contrato, ou pelo menos à subvenção integral de 9:000\$000 por quilômetro, devendo sofrer, na mais favorável hipótese, redução de 24% por termos adotado a bitola de 0m,76 e não de 1 metro de que diziam cogitar a lei”.⁵¹

Apesar do ocorrido, a companhia conseguiu manter o valor total.

Para podermos ter uma breve noção do desempenho da ferrovia em seus primeiros anos de funcionamento disporemos os dados referentes ao movimento de importação – da estação de Sítio, no entroncamento com a Estrada de Ferro Dom Pedro II à estação de São João del Rei – e exportação – da estação de São João del Rei à Estação de Sítio (Ver Anexo). Uma comparação seqüencial ano a ano desse movimento junto com o que conseguirmos encontrar referente à mercadoria e lucratividade da estrada nos permitirá avaliar minimamente a importância comercial da Oeste.

Como temos observado e repetido, São João del Rei e a região alcançada pelos trilhos da Estrada de Ferro Oeste de Minas não se encontram em área de plantação de café. As afirmações feitas por Saes acerca da relação *atividades de monocultura em grande escala/lucratividade do transporte ferroviário* podem ser verificadas superficialmente se compararmos receita e despesa da companhia mineira e da Estrada de Ferro Rio Claro, construídas em período aproximado (Tabelas 1 e 2). Em sua dissertação de mestrado, Guilherme Grandi, ao estudar o desempenho da Estrada de Ferro Rio Claro entre 1884 e 1891, expõe os dados de receita, despesa e o coeficiente de tráfego, assim diz o autor:

⁴⁹ Idem, p.10.

⁵⁰ Relatório da diretoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas), 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. Lenzinger & Filho, 1882.

⁵¹ Relatório 1882 - Idem, p.12.

“Um dos principais indicadores utilizados para avaliar a lucratividade das ferrovias é o coeficiente de tráfego. Este coeficiente mostra-se inversamente proporcional ao lucro das companhias ao captar qual a participação do total de despesas nas receitas ferroviárias num determinado período”.⁵²

Tabela 1

Receita, despesa e coeficiente de tráfego das companhias Estrada de Ferro Oeste de Minas e Estrada de Ferro Rio Claro no mesmo período.

E. F. Oeste de Minas

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente
1885	179:940\$386	187:311\$310	-7:370\$924	104,1
1886	238:821\$234	185:748\$484	53:072\$750	77,7
1887	292:044\$581	166:221\$330	125:823\$251	56,9
1890	689:501\$764	491:599\$617	197:902\$147	71,3

Fonte: Relatórios da Diretoria Cia. E. F. Oeste de Minas para os anos de 1885, 1886, 1887 e 1890.

Tabela 2

E. F. Rio Claro

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente
1885	485:476\$520	226:863\$045	258:613\$475	46,7
1886	625:900\$353	261:947\$720	363:952\$633	41,9
1887	748:611\$810	399:683\$500	348:928\$310	53,4
1890	1.362:639\$520	513:572\$050	849:067\$470	37,7

Fonte: GRANDI, Guilherme. Café e expansão ferroviária: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007, p93.

As tabelas acima demonstram os valores totais de receita e despesa de duas companhias ferroviárias de regiões distintas, a primeira encontrava-se em Minas Gerais em região de movimento dirigido para o mercado interno; a segunda, uma ferrovia do oeste paulista, encontrava-se em forte zona exportadora de café. Apesar das diferenças nos valores absolutos entre os movimentos das duas ferrovias, o coeficiente de tráfego demonstra a relatividade do funcionamento. Acharmos conveniente encontrar o coeficiente de tráfego da E. F. Oeste de Minas e, principalmente dialogar com os resultados encontrados por Grandi referentes à E. F. Rio Claro, para podermos obter uma base mínima de avaliação do funcionamento da Oeste frente a uma ferrovia paulista do mesmo período.

Como temos insistido, a companhia mineira não apenas sofreu dificuldades para se erguer, manteve também dificuldades para se manter.

Dessa maneira, nos vemos forçados a reforçar argumentos que demonstram mais do que a importância econômica da companhia mineira, sua importância simbólica frente às necessidades político-discursivas de uma elite que se quer parte do mundo dito civilizado. Assim se lê numa das edições do jornal de Severiano Resende: “Em breve a locomotiva, condutora da *civilização*

⁵² GRANDI, Guilherme. Café e expansão ferroviária: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007, p93.

e do *progresso (grifo nosso)*, revestirá S. João del Rei de soberba louçania e em dobrado ponto tocará ao auge de grandeza a mimosa Nápoles de Minas!”⁵³

Conclusão

Apesar de estarmos no decorrer da pesquisa, tentamos compreender o funcionamento das relações do Estado com a sociedade imperial. O avanço ainda é tímido, mas caminhamos no sentido de ampliar a análise e tentar perceber na modernização dos meios de transporte, da ferrovia em particular, quais os interesses envolvidos. No presente artigo, limitamo-nos a descrições sem avançarmos por demais em questões teóricas. No entanto, não podemos deixar de creditar autores que indicam que os avanços de trilhos pelo Brasil, mais do que representar uma necessidade real, representa uma teia de elementos como indicadores econômicos, posições sociais, discursos de civilidade e progresso, interesses de grupos fechados ou individuais.

As subvenções e garantias de juros, além dos privilégios de zona, permitiram à E. F. Oeste de Minas avançar pela província de Minas Gerais e, após 1889, pelo estado. Até sua falência em 1900, a empresa constituiu imensa malha em duas bitolas diferentes, sendo. Durante todo o período em que possuiu estatutos de empresa privada, manteve-se dependente da presença dos cofres públicos para a subvenção ou para pagamento dos juros das ações subscritas. Seu desempenho, como pode ser verificado durante todos os anos, pode ser considerado no mínimo “tímido” se comparado com empresas semelhantes. Os acionistas não deixaram de ter o retorno de seus investimentos garantido. Se os dividendos eram tímidos, ou por vezes nulos, os 7% de juros anuais davam a segurança necessária aos investidores.

⁵³ Arquivo do Museu Regional de São João del Rei, Jornal: “O Arauto de Minas”. Ano I, n. 37, 18/11/1877, p. 3.

Anexo:

Movimentação referente ao período 1º de novembro de 1880 a 31 de dezembro de 1881

Estação	Importação	Exportação
Sítio	42,037Kg
Barroso	108,913Kg	632,940Kg
Invernada	3.025,681Kg	367,897Kg
São José d'El-Rei	17,229Kg	2,568kg
São João d'El-Rei	1.672,102Kg	303,300Kg
Total	4.823,925Kg	1.348,742Kg

Fonte: Relatório da Diretoria Cia. E. F. Oeste de Minas para o ano de 1881. Cópia xerográfica.

Gêneros transportados:

Importação

Sal.....	3.409,284Kg
Diversos.....	1.414,641Kg
Total.....	4.823,925Kg

Exportação

Cal.....	567,836Kg
Diversos.....	780,906Kg
Total.....	1.348,742Kg

Movimentação referente ao ano de 1883

Estação	Importação	Exportação
Sítio	176,804Kg
Barroso	92,042Kg	677,649Kg
São José d'El-Rei	51,444Kg	47,905kg
São João d'El-Rei	5.087,245Kg	1.115,590Kg
Total	5.230,731Kg	2.413,948Kg

Fonte: Relatório da Diretoria Cia. E. F. Oeste de Minas para o ano de 1883. Biblioteca Nacional do rio de Janeiro, Seção de Obras Raras.

Gêneros transportados:

Importação

Sal.....	3.949,282Kg
Diversos.....	1.281,449Kg
Total.....	5.230,731Kg

Exportação

Algodão.....	1,912Kg
Açúcar.....	135,550Kg
Cal.....	865,665Kg
Cereais.....	147,615Kg
Couros.....	11,210Kg
Fumo.....	87,768Kg
Queijos.....	299,812Kg
Tecidos.....	10,487Kg
Toucinho.....	507,625Kg
Diversos.....	346,304Kg
Total.....	2.413,948Kg

Movimentação referente ao ano de 1886

Estação	Importação	Exportação	
	Tráfego mútuo	Tráfego Mútuo	Tráfego Próprio
Sítio	18,342Kg
Ilheos	28,201Kg	56,277Kg	3,590Kg
Barroso	56,872Kg	391,171Kg	368,562Kg
Prados	123,166Kg	58,701Kg	443,993Kg
São José d'El-Rei	36,931Kg	11,691Kg	65,507Kg
São João d'El-Rei	5.377,270Kg	955,829Kg	492,192Kg
Total	5.622,440Kg	1.473,669Kg	1.687,941Kg

Fonte: Relatório da Diretoria Cia. E. F. Oeste de Minas para o ano de 1885 e 1886. Biblioteca Batista Caetano, Seção de Obras Raras.

Gêneros transportados:

1885

Importação

Sal.....2.769,691Kg
 Diversos.....1.303,031Kg
Total.....4.072,722Kg

Exportação

Algodão.....1,846Kg
 Açúcar.....160,244Kg
 Cal.....720,781Kg
 Cereais.....332,474Kg
 Couros.....41,182Kg
 Fumo.....87,768Kg
 Queijos.....316,522Kg
 Tecidos.....2,391Kg
 Toucinho.....311,669Kg
 Diversos.....364,100Kg
Total.....2.368,350Kg

1886

Importação

Açúcar.....103,410Kg
 Sal.....2.297,289Kg
 Trilhos e acessórios.....1.304,344Kg
 Diversos.....1.917,397Kg
Total.....5.622,440Kg

Exportação

Algodão.....1,711Kg
 Açúcar.....168,423Kg
 Cal.....582,287Kg
 Cereais.....322,810Kg
 Couros.....49,393Kg
 Fumo.....85,049Kg
 Queijos.....414,182Kg
 Tecidos.....1,740Kg
 Toucinho.....317,405Kg
 Dormentes.....587,718Kg
 Diversos.....630,892Kg
Total.....3.161,610Kg

Como não encontramos o relatório referente ao ano de 1882, procuramos evidências desse período dentro do relatório referente a 1883.

Segundo a comissão fiscal, composta pelos senhores José Fernandes Moreira, Christino José Ferreira e José Rodrigues da Costa, 1882 foi mais produtivo e menos despendioso para a companhia se comparado a 1883. Segundo a comissão,

“em 1883, a renda bruta baixou 20 contos e a despesa de custeio subiu 15 contos, desprezadas frações. A diminuição veio da diferença para menos 1.572 toneladas no

transporte de mercadorias de importação, sendo só de sal 1.368; o aumento resultou de maior consumo de dormentes, tendo sido substituídos 8.000 em 1882, e 28.000 em 1883”.

1885 fechou em déficit, como pode ser verificado na Tabela 1, o que pode ser a provável razão para que a directoria não expedisse relatório referente àquele ano no momento de fechamento das contas.

Para o ano de 1886, a tabela apresenta uma forma diferenciada de exposição dos dados por diferenciar o tráfego da E. F. D. Pedro II nos sentidos de importação e exportação, além do tráfego próprio dentro das linhas da Oeste de Minas.

As tabelas demonstram pequena variação entre os anos de 1883 e 1886, em 1881 devemos considerar a inauguração da via em 1881 com a liberação do tráfego até São João del Rei, antes disso, desde novembro de 1880, já ocorria o movimento entre as estações de Sitio e Barroso, metade do caminho.

Entre as cargas mais transportadas pela estrada estavam o Sal no sentido de importação e a Cal no sentido de exportação. Ainda necessitamos de maior análise e cruzamento de fontes para obter melhores condições de gerar respostas. Por enquanto, o que podemos perceber é a relação da companhia com o mercado interno, tendo como maior movimento a importação.

Fontes primárias

Relatório: Apontamentos sobre a Estrada de Ferro d'Oeste de Minas – Agosto de 1881. Rio de Janeiro: Typ. De Soares e Niemeyer, 1881. (Seção de obras raras da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro)

Relatório da directoria da Estrada de Ferro de Oeste (Minas) – Lido na reunião da Assembléia Geral de Accionistas, 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1882. (Seção de obras raras da Biblioteca Batista Caetano – São João Del Rei)

Quarto relatório para ser apresentado a Assembléia Geral dos Accionistas da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas – convocada para 29 de Março de 1884 pela Directoria da mesma. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1884. (Seção de obras raras da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro)

Relatório da directoria da Companhia Estrada de Ferro do Oeste de Minas – Apresentado a Assembléia Geral de Accionistas de 23 de Maio de 1887. Rio de Janeiro: Typ. e Lith. Moreira Maximino & C., 1887. (Seção de obras raras da Biblioteca Batista Caetano – São João Del Rei)

Relatório da directoria da Companhia Estrada de Ferro do Oeste de Minas – Apresentado a Assembléia Geral de Accionistas de 23 de Maio de 1888. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1887. (Seção de obras raras da Biblioteca Batista Caetano – São João Del Rei)

Bibliografia

- BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, THE. A “Baldwin” no Brasil (1862-1922). Philadelphia, USA: BLW, 1922, p. s/n.
- BAPTISTA, José Luiz. “O surto ferroviário e seu desenvolvimento” IN: Separata dos “Anais” do Terceiro congresso de História Nacional (VI Volume), publicação do Instituto Histórico. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.
- BRASILEIRO, Anísio (et al.) Transporte no Brasil: história e reflexões. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOP; Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.
- BRAUDEL, Fernand. “As economias: a medida do tempo” IN: idem. O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico, Vol.I. Lisboa: Livraria Martins Fontes Editora, 1983.
- CASTRO, Hebe Maria Mattos de & SCHNOOR, Eduardo (orgs.) Resgate: uma janela para o oitocentos. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1855-1865). Rio de Janeiro: Vozes, 1980.
- FRAGOSO, João Luís. “Economia brasileira no século XIX: mais do que uma ‘plantation’ escravista-exportadora”. Em: LINHARES, Maria Yedda (org.). História geral do Brasil. 9ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- FRAGOSO, João & MARTINS, Maria Fernanda. “Grandes negociantes e elite política nas últimas décadas da escravidão (1850-1880).” IN: FLORENTINO, Manolo & MACHADO, Cacilda. “Ensaio sobre a escravidão (I).” BH: Editora da UFMG, 2003.
- _____. “Afogando em Nomes: temas e experiências em história econômica” IN: Topoi. Revista de História. Rio de Janeiro: PPGHIS-UFRJ/ 7 Letras, nº 5, setembro 2002.
- GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais – São João del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, 2002.
- _____. e LIBBY, Douglas Cole. A Economia do Império Brasileiro. São Paulo: Atual, 2004.
- GRANDI, Guilherme. Café e expansão ferroviária: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007.
- GINSBURG, Carlo. A Micro-História e Outros Ensaio. Lisboa: Difel, 1991.
- HOBBSAWM, Eric. A Era das Revoluções (1789-1848), 18ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Vias de comunicação”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.). História Geral da Civilização Brasileira, 4ª ed. São Paulo, Difel, tomo II, v. 4, 1985.

- HOLLINGSWORTH, Brian. *The Great Book of Trains*. New York: Portland House, 1987.
- IGLESIAS, Francisco. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura/Instituto Nacional do Livro, 1958
- LAET, Carlos de. *Em Minas*. São Paulo: Globo, 1993.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. *A Transformação do Trabalho*. Campinas: Unicamp, 1989.
- _____. "Ferrovias no Brasil 1870-1920". In: *História econômica & história de empresas*, vol. VIII, n.1, jan. - jun. 2005, pp. 7-40.
- LENHARO, Alcir. *Tropas da Moderação*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. *Negócios de família: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780-1870)*. Bauru, SP: Edusc; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005.
- PAIVA, Clotilde Andrade. *População e economia nas Minas Gerais do século XIX*. São Paulo: USP, 1996. (Tese de doutorado)
- PAULA, João Antônio. "O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história". Em: *História Econômica e História de Empresas*, v. 5, nº 1, pp. 7/39. São Paulo: ABPHE, 2002.
- REVEL, Jacques (org.) *Jogos de Escalas*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.
- RODRIGUES, Hélio Suêvo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL-MEC, 1981
- _____. *A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira 1850-1930*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- _____. "*Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900*". In: SZMRECSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002
- SCHWARTZ, Stuart B. "*Depois da dependência: caminhos novos da historiografia brasileira*". In: *Da América Portuguesa ao Brasil*. Algés: Difel, 2003
- SILVA, José Jorge da. *Linhas sobre a via férrea do Sul de Minas Geraes*. Rio de Janeiro: Typ. Moreira. Maximiano & C., 1875.
- VAZ, Mucio Jansen. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho histórico-descriptivo, 1880-1922*. São João del Rei: EFOM, 1922.
- WATERS, Paul E. *West of Minas Narrow Gauge*. London: P. E. Waters & Associates, 2001.